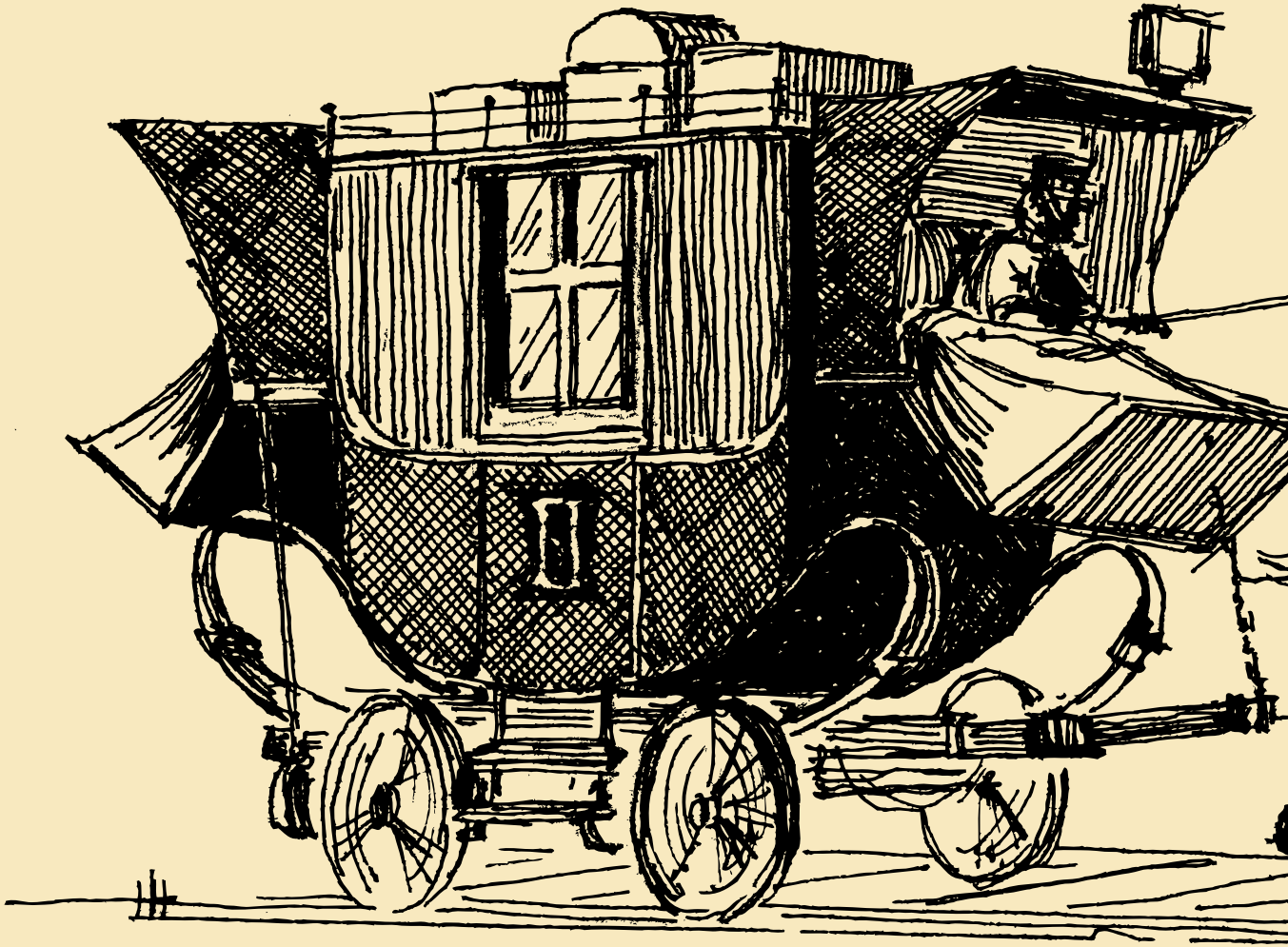
KONĚSPŘEŽNÍ ŽELEZNICE

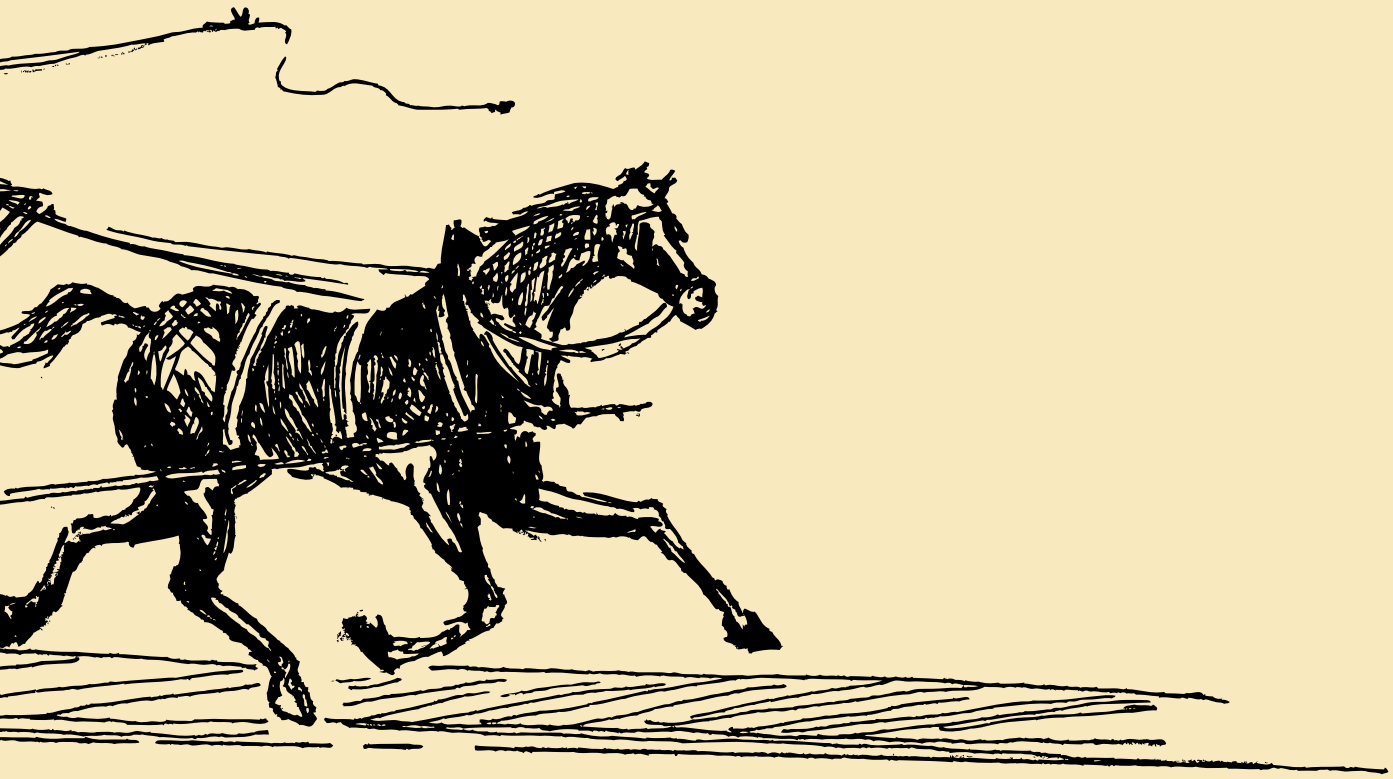
...nejen v roce 2022

České Budějovice
Vltava
Malše
Boršov n. Vlt.
Včelná
Kamenný Újezd
Římov
Holkov
Velešín
Netřebice
Kaplice
Omleničky
Bujanov
Suchdol
Trojany
Dolní Dvořiště
Vysvětlivky
trasa koněspřežní železnice
trasa současné železnice
silnice
státní hranice
stanice koněspřežní železnice



Obsah

Stručná historie koněspřežní železnice České Budějovice – Linec -- 4
1. Areál domu U Zelené ratolesti ---- 6
2. Dům, tzv. Nisslův dům ---- 8
3. Solní sklad ---- 10
4. Strážní domek č. 1 ---- 12
5. Strážní domek č. 3 na Včelné ---- 14
6. Strážní domek č. 5 Kamenný Újezd ---- 16
7. Zářez v terénu ---- 18
8. Násep s propustkem a zářez ---- 20
9. Násep s klenutým můstkem ---- 22
10. Strážní domek „Bukovec“ ---- 24
11. Strážní domek Chlumec ---- 26
12. Násep s klenutým můstkem ---- 28
13a. Přepřahací stanice Holkov ---- 30
13b. Stáje v Holkově ---- 32
13c. Zářez v terénu ---- 34
13d. Tzv. „Kočárovna“ ---- 36
13e. Násep s klenutým mostem a zářez ---- 38
14. Násep s klenutým mostem a zářez ---- 40
15. Úsek se souvislým výskytem hraničních kamenů ---- 42
16. Strážní domek u Netřebic ---- 44
17. Násep s klenutým propustkem (Výheň) ---- 46
18. Násep s klenutým můstkem (Kaplice nádraží) ---- 48
19. Násep s propustkem a zbytkem mostního pilíře ---- 50
20. Násep s kamennými zídkami ---- 52
21. Přepřahací stanice Bujanov ---- 54
22. Náspy a zářezy, propustky a mosty, rozvaliny strážního domu, mezníky ---- 56
23. Úsek dráhy s náspy, zářezy, mosty a propustky ---- 58
24. Násep se zbytky dvou mostů a zářez ---- 60
25a. Památky koněspřežní železnice v bývalém hraničním pásmu – zářez a násep ---- 62
25b. Památky koněspřežní železnice v bývalém hraničním pásmu – násep ---- 64
25c. Památky koněspřežní železnice v bývalém hraničním pásmu – násep s klenutým propustkem, násep ---- 66
25d. Památky koněspřežní železnice v bývalém hraničním pásmu – náspy, zářezy, mosty a pozůstatky strážního domku ---- 68
25e. Památky koněspřežní železnice v bývalém hraničním pásmu – zářez, násep a hraniční most ---- 70



Stručná historie koněspřežní železnice České Budějovice – Linec

Na cestě ke koněspřežní železnici

Od pravěku je celá Evropa protkána sítí obchodních cest. Některé z nich již dávno zanikly, trasy těch významnějších se nám však dochovaly, i když ve zcela nové podobě, až do dnešních dnů. K důležitým obchodním cestám náležely ty, které spojovaly Středomoří s oblastmi na severu. Archeologické nálezy potvrdily, že výměna zboží mezi „vyspělým" jihem a „barbarským" severem byla neobyčejně intenzivní.

Jedna z prastarých cest začínala na břehu Dunaje v Linci (Lentia), směřovala úžlabím Wildgraben na sever, kde na českém území sledovala tok řeky Vltavy k Vyššímu Brodu, dále směrem na dnešní Rožmberk a Český Krumlov, odkud jedna větev směřovala do Českobudějovické kotliny, druhá potom do Netolic. V některých pozdějších pramenech byla tato cesta nazývána Antiqua via. Písemně je existence této cesty doložena již v roce 906. Později byl hlavní směr cesty upraven tak, aby z Lince směřovala do Českých Budějovic přes Freistadt.

Stav cest se k lepšímu nezměnil ani ve středověku. Povozy se zbožím se z Lince do Českých Budějovic trmácely týden i více, často s nejistým výsledkem. Mnoho vozů přiváželo do českého vnitrozemí hornorakouskou sůl. Snaha zajistit plynulejší přepravu tolik potřebného zboží vedla k hledání spolehlivějších cest. Poměrně bezpečná a i laciná byla v té době říční doprava. Proto se od 14. století objevují snahy propojit Dunaj s Vltavou vodním kanálem. V této souvislosti připomeňme projekt Albrechta z Valdštejna, který jej chtěl realizovat na své náklady. V roce 1706 to byl Lothar Vogemont, který z pověření císaře Josefa I. vypracoval studii zkoumající přírodní podmínky oblasti mezi Dunajem a Vltavou s ohledem na možnost propojení obou řek prostřednictvím kanálu. Kromě linie navržené již za doby panování Karla IV. navrhl dvě další: první měla vést z Lince do Budějovic údolím hornorakouské řeky Aist a údolím české řeky Malše, druhá chtěla využít řeku Kampu (levý přítok Dunaje) a řeku Lužnici. Myšlenku výstavby kanálu opět oprášila císařovna Marie Terezie. V roce 1764 zřídila v Praze navigační stavební ředitelství, které mělo za úkol řešit narůstající problémy s dopravou. Výstavba kanálu byla jedním z nich. Na toto téma bylo vypracováno několik návrhů, z nichž asi nejzajímavější byl návrh Alberta ze Sterndahlu z roku 1768. Poprvé přišel s myšlenkou kombinovat vodní kanál spojující Mauthausen s Greinem s kvalitní novou silnicí. Za zmínku ještě stojí návrh profesora mechaniky a ředitele vídeňského navigačního úřadu Josefa Walchera. Jeho projekt počítal s relativně krátkým, 38 kilometrů dlouhým, vodním kanálem z Lince údolím Hasely k Jáchymovu mlýnu u Vyššího Brodu. Existovaly ale i jiné projekty. Ty však byly fantastické a nereálné, jako návrh vydavatele hydrografické mapy rakouských zemí le Maire. Ten mimo jiné počítal s vybudováním obrovské vodní nádrže přibližně v místech, kde se dnes nalézá údolní nádrž Lipno jen s tím rozdílem, že výška hráze měla být 200 metrů. Jediným, kterému se podařilo tento složitý úkol nějakým způsobem vyřešit, byl Josef Rosenauer, schwarzenberský lesní inženýr. Jeho kanál vystavěný v letech 1789–1793 a rozšiřovaný i v letech následujících, se však hodil pouze k plavení dřeva.

Zrod koněspřežní železnice

Přestože všechny dosavadní plány na vybudování vodního kanálu jako obchodní cesty skončily neúspěchem, byla v roce 1807 založena Česká hydrotechnická privilegovaná společnost. Smyslem její činnosti mělo být vybudování právě tohoto kanálu. Konkrétním podnětem byl i komerční úspěch Františkova plavebního kanálu, spojujícího v Uhrách řeky Dunaj a Tisu. Vědeckým ředitelem společnosti byl zvolen František Josef Gerstner, profesor na pražském polytechnickém institutu. F. J. Gerstner byl pověřen vypracováním posudku na projekt plánovaného kanálu. Jeho závěry byly naprosto jasné – projekt je sice realizovatelný, ale technicky velmi náročný a proto neúměrně drahý. Aby mohl být projekt kanálu realizován, bylo by nutno vybudovat 243 propustí, přičemž plavba po kanálu by trvala asi 6 dnů. Náklady na stavbu odhadla komise na pět miliónů zlatých. Ve své zprávě F. J. Gerstner navíc poukazoval na skutečnost, že kanál není možné provozovat po celý rok. Spočítal také, že cena za dopravu stejného objemu zboží by byla třikrát vyšší než po silnici. Gerstner však nabídl i možné řešení – postavit „železnou silnici". Složitá evropská politická situace však realizaci projektu znemožnila a tím přivodila i zánik hydrotechnické společnosti.

První etapa výstavby koněspřežní železnice České Budějovice – Pramhöf

V roce 1820 pověřila rakouská vláda Františka Antonína Gerstnera, syna F. J. Gerstnera, vypracováním plánů železnice a vedením její stavby. O čtyři roky později, 7. září 1824, obdržel od císaře Františka I. privilegium ke stavbě a provozování „dřevěné a železné silnice". Její trasa měla vést z Českých Budějovic, Kerschbaumským sedlem do Mauthausenu.

S prvními vyměřovacími a stavebními pracemi začal Gerstner sám, ale finanční náročnost celého projektu jej donutila prodat své privilegium obchodním domům Geymüller, Sina a Stametz. Tak vznikla společnost, která nesla název: C. k. privilegovaná první železniční společnost. Své sídlo měla ve Vídni. Společnost pověřila F. A. Gerstnera vedením stavebních prací.

28. července 1825 byly u Netřebic zahájeny stavební práce. Výstavbu železnice od samého počátku provázely nejrůznější obtíže. Původně stanovený rozpočet byl neustále překračován hned z několika důvodů. Předně byl již v samotném počátku značně podhodnocen. Veškeré náklady Gerstner odhadl na 1 000 000 zlatých. Nebylo v něm ale počítáno s možným vzrůstem cen, který – jak se později ukázalo – byl značný. Společnost musela vykoupit navíc velké množství půdy. Na jiných místech naopak musela směr železnice kvůli neústupnosti vlastníků půdy pozměnit. Další velkou zátěží pro rozpočet byla výstavba kamenných zdí uvnitř náspů z důvodu později plánované přestavby železnice na parní provoz. Výstavba kamenných jader nejenže samotnou stavbu železnice prodlužovala, ale nakonec se ukázala jako naprosto nefunkční. Za problémy s rozpočtem zčásti mohli i samotní akcionáři, protože akciový kapitál nebyl dosud splacen. Dne 7. září 1827 byl zahájen zkušební provoz v úseku České Budějovice – Leopoldschlag, který trval až do konce listopadu téhož roku.

Neustálé překračování rozpočtu nakonec vedlo k rozkolu mezi stavbyvedoucím a akcionáři. V létě 1828 předal Gerstner stavbu M. Schönererovi a E. Schmidlovi – to však již byl severní úsek železnice z Českých Budějovic do Kerschbaumu (resp. do Pramhöfu) prakticky hotov. Železniční společnost ovšem byla v hluboké krizi a akcionáři zcela vážně uvažovali o tom, že společnost rozpustí a majetek prodají v dražbě.

Druhá etapa výstavby koněspřežní železnice Pramhöf–Urfahr

Vedením stavby tzv. „jižní rampy“ byl nakonec 28. dubna 1829 pověřen jako jediný stavbyvedoucí Matthias Schönerer (1807–1881) poté, co se akcionáři rozhodli po silné Gerstnerově intervenci ve stavbě pokračovat. V té době byl úsek České Budějovice – Kerschbaum dlouhý 63,5 km již dokončen a předán k užívání. Úsek Kerschbaum Lest, dlouhý 25,3 km, byl již rozestavěn a práce na posledním úseku Lest–Mauthausen ještě nebyly zahájeny. Až do stanice Lest se Schönerer držel Gerstnerem vytýčené trasy. Úsek Pramhöf–Lest byl dobudován velmi rychle a 1. června 1830 byl předán do užívání. V roce 1830 byla akcionáři a posléze 10. října 1830 císařem Františkem I. schválena změna trasy železnice, když byl místo Mauthausenu zvolen za cílovou stanici Urfahr (Linec).

Stejně jako původní trasu opustil Schönerer i některé technické principy dodržované při stavbě severní rampy, čímž výrazně snížil stavební výdaje a zrychlil tempo stavby. Zatímco Gerstnera vycházel jeden sáh trati (1,896 m) v průměru na 23 zlatých a 26 krejcarů, Schönererovi se podařilo snížit náklady o více než polovinu. Jeden sáh železnice zrealizoval za 11 zlatých a 27 krejcarů. Upustil od nasucho zděných kamenných zdí uvnitř náspů, které stejně byly zbytečné. Místy připustil tak prudké stoupání železnice, že jeden naložený vůz muselo táhnout více koní. Opustil rovněž zásadu neztrácet jednou dosaženou výšku a nechal železnici místy kopírovat terén. Výrazně zmenšil poloměry oblouků. Zatímco Gerstnerem budované oblouky byly velkorysé a měly poloměr v průměru 190 metrů, Schönerer připustil dokonce i oblouky o poloměru 17 metrů, přičemž oblouky Schönererem stavěné železnice v standardně vykazovaly hodnoty kolem 38 metrů. Tyto nedůslednosti se později projevily ve zvýšených nákladech na dopravu v některých úsecích.

Doprava zboží po celé trati byla slavnostně zahájena 1. srpna 1832. S přepravou osob se původně nepočítalo, i když byla provozována prakticky od samého počátku. K její legalizaci došlo 10. května 1836.

Třetí etapa výstavby koněspřežní železnice – prodloužení do Gmundenu

Privilegium na stavbu a provozování železnice z Lince do Gmundenu získal v roce 1829 Franz Zola (otec známého spisovatele E. Zoly). Zola byl s problematikou výstavby koněspřežní železnice dobře obeznámen, protože pracoval jako inženýr na stavbě budějovicko-linecké železnice. Akciová společnost, kterou Zola založil, se od samého počátku potýkala s finančními problémy. Zola byl proto donucen privilegium prodat. Noví majitelé jej však nechali propadnout. Propadlé privilegium nakonec koupily vídeňské bankovní domy Geymüller, Rothschild a Stametz a převedly je na c. k. privilegovanou první železniční společnost. Vedením stavby byl pověřen M. Schönerer. Od jara 1834 probíhaly vyměřovací práce a v létě stejného roku byly zahájeny i práce stavební. Práce pokračovaly velmi rychle kupředu, a tak mohl být v roce 1836 zahájen provoz na celé trati. V roce 1842 došlo k prodloužení železnice do samotného Gmundenu. Výchozí bod železnice se od té doby nalézal přímo před radnicí na břehu Traunského jezera.

Přestavba železnice na parní provoz

V době, kdy probíhala výstavba linecko-gmundenské železnice, fungovaly v Anglii již železnice parní. 4. března roku 1836 udělil rakouský císař Ferdinand I. privilegium ke stavbě první parní železnice v rakouské monarchii, na které první zkušební jízdy proběhly již v listopadu téhož roku. Ve druhé polovině 19. století se parní železnice staly naprostou samozřejmostí. Byly mnohem rychlejší a výkonnější. Stále více bylo patrné, že koněspřežka nemůže v této konkurenci obstát.

Na parní provoz byl nejprve přestavěn úsek Linec–Gmunden. Na jaře 1855 byl nově zprovozněn úsek do Lambachu, 1. června pak do stanice Englhof (mimochodem staniční budova je dodnes v provozu) a 1. srpna 1856 přijel první vlak tažený lokomotivou do Gmundenu.

Od roku 1856 provozovala tuto železnici Západní dráha císařovny Alžběty. 18. srpna 1869 byla slavnostně zahájena přestavba železnice na parní provoz. Trasu koněspřežky na českém území bylo možné s úpravami použít i pro lokomotivní dráhu. Na rakouské straně ale došlo k úplnému odklonu od původní trasy. Od dubna 1870 byla na koněspřežce v úseku České Budějovice – Kerschbaum zastavena veškerá doprava. 23. srpna 1870 projel první pracovní vlak tažený lokomotivou z Budějovic do stanice Rybník. Historickým datem zanikající koněspřežky se stal 15. prosinec 1872, kdy v úseku Urfahr–Lest, vyjel poslední vlak tažený koňmi. 20. prosince 1873 byla zahájena přeprava na lokomotivní dráze České Budějovice – Linec.

Východiska pro pasportizaci NKP v roce 2022

Terénní průzkum

Přestože byl terénní průzkum realizovaný v roce 1996 proveden svědomitě, byly proměřeny pouze vybrané stavební objekty – hlavně propustky a mosty. Z nedostatku času byl tehdy terénní průzkum omezen jen na vytipovaná území, kde již byla prokázána existence památky nebo kde existovala velká pravděpodobnost výskytu některého z reliktů koněspřežní železnice.

Terénní průzkum provedený v roce 2007 se vyznačuje značnou systematičností. Celá česká část koněspřežní železnice České Budějovice–Linec o celkové délce 54 km byla postupně prozkoumána ve směru od státní hranice směrem na České Budějovice. Především díky tomu byly lokalizovány některé další úseky bývalé železnice, které dosud stály mimo povšimnutí.

Veškeré stavební objekty byly proměřeny a to včetně náspů a zářezů. I v tomto případě byly prostředky omezené – k proměření objektů bylo použito především běžných nástrojů jako pásmo, metr a busola.

Pasportizace provedená v roce 2022 byla v prvé řadě zaměřena na zmapování aktuálního stavu památky. Byly aktualizovány veškeré údaje o jednotlivých objektech, nově byly tyto opatřeny GPS souřadnicemi v systému WGS-84. Přesto zanesení objektů do současných map nemusí být zcela přesné. Také identifikace parcel, na kterých se nalézají památky koněspřežní železnice, nemusí být v některých konkrétních případech zcela stoprocentní. V terénu lze jen s obtížemi stanovit hranice jednotlivých pozemků, a to i při použití zařízení pro příjem GPS (mobilní telefon, tablet), které celkem běžně vykazují odchylky 5–10 metrů. To by bylo možné pouze při podrobném geodetickém zaměření.

Číslování objektů

Jednotlivé objekty či celé úseky jsou vzestupně očíslovány a to ve směru od Českých Budějovic směrem ke státní hranici. Číslování a řazení objektů respektuje číslování podle revize z roku 1996.

Zpracoval: PhDr. Ivo Hajn
České Budějovice, březen–červenec 2022

Rozšířené informace nad rámec tohoto průvodce naleznete v QR kódu

1. Areál domu U Zelené ratolesti

Okres: České Budějovice
Obec: České Budějovice
Katastrální území: České Budějovice č. 3
Název ulice: Husova třída
Číslo orientační: 5
Číslo popisné: 1847
Rejstříkové číslo památky: 32780/3-822
Číslo parcelní: st. 4408
GPS: 48°58‘39.62“ S, 14°28‘11.98“ V

Popis objektu:

Jednoposchoďový trojkřídlý dům kolem vnitřního nádvoří s valbovou střechou krytou jednoduše bobrovkami, s nově vybudovanými vikýři pro půdní vestavbu. Na severní straně 8 (3 do ulice, 5 do dvora), na západní straně 12 (9 do ulice, 3 do dvora), na jižní straně 12 (7 k Mlýnské stoce, 5 do dvora).

Severní průčelí do Husovy třídy s mírně předstupujícími postranními rizality je typickou ukázkou klasicistní architektury. Parter je nad odsazeným soklem členěn bosáží. Přízemí vykazuje 8 okenních os a dva symetricky umístěné vchody zaklenuté stlačenými oblouky se závěrovými klenáky. Oba vchody zdůrazňují drobné krakorce pod kordonovou římsou bohatě zdobenou vejcovcem. Okna v přízemí vykazují hladké pětiboké nadokenní římsy s tupě zaostřeným vrcholem. Poschodí je hladké o 10 okenních osách. Okna zde mají výrazné parapetní římsy. Dvorní průčelí severního traktu je hladké, členěné pouze kordonovou římsou. Má obdélná a obdélná polokruhem završená okna.

Vnější průčelí západního křídla je v přízemí sedmiosé s jedním vstupem, v patře dvanáctiosé. Kordonová římsa je rovněž zdobena vejcovcem. Dvorní průčelí je devatenáctiosé, se čtyřmi vstupy v přízemí a jedním v patře, k němuž vede otevřené dvouramenné schodiště s parapetními zídkami. Západní trakt má do dvora krytou dřevěnou pavlač nesenou stlačenými oblouky vynesenými na kamenných krakorcích.

Jižní průčelí k Mlýnské stoce je bohatě členěno trojicí vpadlých polí v celé výši zakončenými stlačenými oblouky ve výrazném bosovaném rámování. Vnější průčelí jižního křídla, obrácené k Mlýnské stoce je devítiosé v patře, v přízemí jsou prolomeny tři vstupy a dvorní průčelí tohoto křídla má sedm okenních os, z toho jedno slepé, v přízemí jeden široký vstup.

Východní stranu nádvoří uzavírá empírový přístřešek, tzv. kočárovna. Jehlancovou střechu nesou válcovité, mírně se zužující, pilíře zakončené hlavicí.

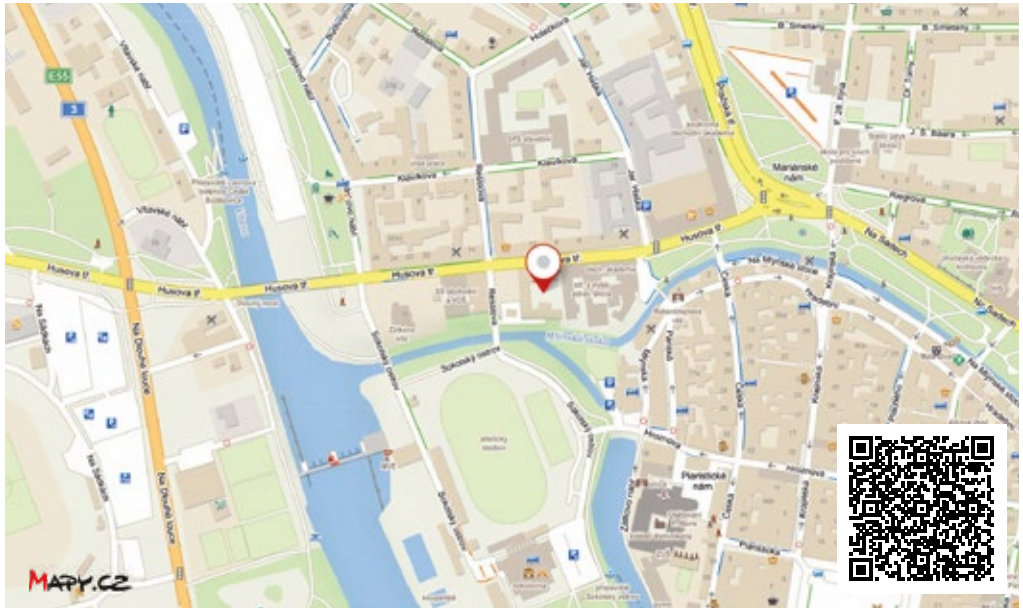
Historie objektu:

Počátek historie objektu můžeme vysledovat již v 18. století, kdy poblíž místa dnešní budovy stával zájezdní hostinec. Současný objekt však nemá s původním hostincem nic společného. Ten v roce 1763 vyhořel.

Novodobá historie objektu začíná v roce 1821, kdy zde vlastník nemovitosti a pozemku Tadeáš Lanna nechal vystavět zcela nový zájezdní hostinec blíže nové komunikaci. Hostinec měl půdorys písmene „L“. Stavbu provedl městský stavitel Josef Bednařík. Situaci zachycuje pozemková mapa města z roku 1827.

Poslední zásadní přestavbu prodělal objekt v letech 1831–1832. To došlo z podnětu Vojtěcha Lanny k přestavbě hostince, úpravě západního a k výstavbě nového jižního a východního křídla podle projektu J. Sandnera.

Tato zásadní přestavba měla svůj důvod. Vojtěch Lanna jako jediný pochopil hned od počátku význam železničního spojení mezi Českými Budějovicemi a Lincem a od samého počátku se tohoto projektu aktivně účastnil. Sám provozoval lodní a silniční dopravu a rozhodl se vybudovat zde logistické a výrobní centrum. A. Lanna měl v letech 1835–1846 propachtován provoz koněspřežní železnice v úseku České Budějovice – Linec. Proto se mu v roce 1838 podařilo prosadit její prodloužení formou manipulační koleje od Nisslova domu až k hostinci U Zelené ratolesti, přičemž jedna z jejích větví vedla před hostinec po dnešní Husově třídě, druhá pak podél Mlýnské stoky a Vltavy před



jižní trakt. Třetí kolej byla ryze manipulační. Tím se objekt stal nejsevernějším bodem koněspřežky. Zde bylo zboží překládáno na lodě nebo na formanské vozy a dopravováno dále do vnitrozemí. Tato situace je detailně zachycena na indikační skice.
Po přestavbě se v severním křídle dále nalézal zájezdní hostinec, v západním pak stáje a v křídle jižním přádelna. V budovách se dále nalézaly sklady zboží Lannovy zasílatelské firmy, vozové depo, byty pro kočí, pohostinské místnosti.
Objekt zájezdního hostince zůstal ve vlastnictví Lannovy firmy i po zrušení koněspřežní železnice ve městě v roce 1870.

Současný stav:
Objekt prochází postupnou rekonstrukcí a je v celkem dobrém technickém stavu.

Využití:
V roce 2022 slouží objekt z části opět jako hostinec, jako hotel a slouží jako sídla různých firem, nalézají se zde obchody a kanceláře.

Vlastník:
Zelená ratolest a.s., Husova 1847/5, 370 01 České Budějovice 3

Ochranné pásmo:
Ke konkrétní památce nebylo vyhlášeno, nachází se na území vyhlášeného ochranného pásma hradebního systému města Č. Budějovice.

Hostinec U Zelené ratolesti, dvůr – pohled na severní a západní křídlo, 2022.

Hostinec U Zelené ratolesti, pohled od severozápadu, 2022.

2. Dům, tzv. Nisslův dům

Okres: České Budějovice
Obec: České Budějovice
Katastrální území: České Budějovice č. 1
Název ulice: Piaristická, Česká
Číslo orientační: 47
Číslo popisné: 23
Rejstříkové číslo památky: 11939/3-5391
Číslo parcelní: st. 25
GPS: 48°58‘31.37“ S 14°28‘21.86“ V

Popis objektu:
Rohový odskočený dvojdům, později známý pod názvem „Nisslův dům“, je situován na nároží Piaristické a České ulice. Pro svoji předsazenou část s loubím do České ulice zaujímá půdorys přibližně o tvaru písmene Z. Dvoupatrový, krytý valbovou střechou s dvojitou krytinou z bobrovek s měděnými okapy a svody.
Hlavní průčelí do Piaristické ulice má v patrech 9 okenních os, v přízemí pak 6 okenních os a vchod, který je umístěný v ose zaklenutý stlačeným obloukem se zvýrazněným klenákem. Oproti stavu z roku 1996 byly při rekonstrukci v roce 2004 proraženy další dva obdélníkové vstupní otvory lemované profilovanou šambránou se zvýrazněnými klenáky. Oba nové vstupy jsou umístěny symetricky od jednu okenní osu po obou stranách hlavního vstupu. Okna v přízemí jsou jednoduchá a slouží jako výkladce.
Hlavní vstup do domu je z ulice Piaristické novodobými skleněnými dvoukřídlovými dveřmi do široké chodby se segmentovým kazetovým stropem. V přízemí jsou chodby valeně klenuté a s pruskými plackami, místnosti se stlačenými klenbami s výsečemi se segmentovými čely. Patra plochostropá s fabiony. Podlahy z keramické dlažby a leštěné žuly. Schodiště tří ramenné, pilířové, s kamennými stupni a podestami též z leštěné žuly. Z druhého patra betonové schodiště na půdu. Truhlářské výrobky – dveře a okna – nová, dřevěná.
Průčelí do České ulice je pětiosé, v přízemí čtyřosé s jedním nově vyraženým vstupem. Předsazená část domu má po jedné okenní ose v jižním a západním průčelí, v přízemí v loubí jsou prolomena vrata do velké klenuté prostory.
Objekt je funkčně propojen se sousedním domem v Piaristické ulici č. 22/8.

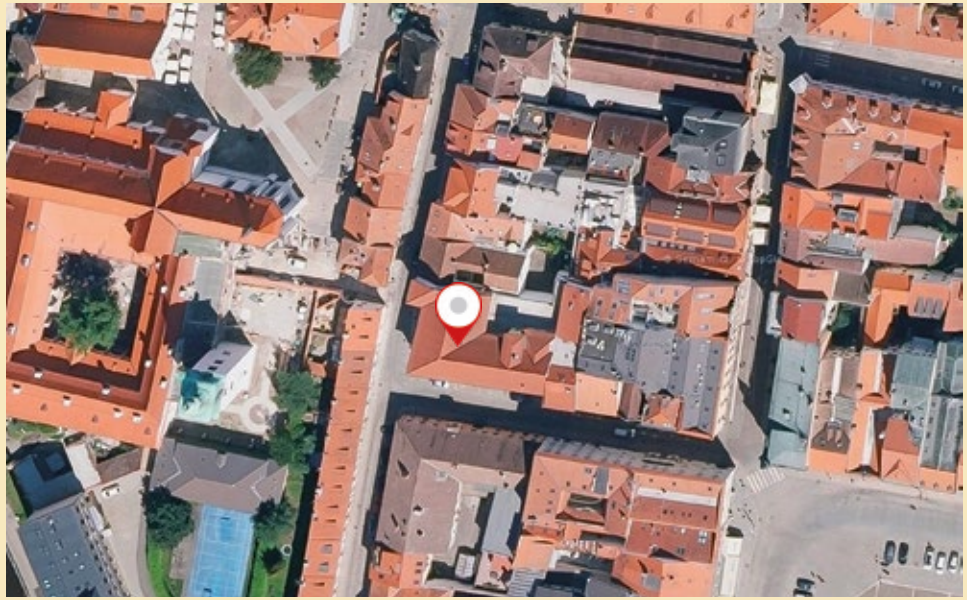
Historie objektu:
Původní objekt byl v době provozu koněspřežní železnice jednopatrový. V části tohoto domu, pravděpodobně od roku 1837 (první doložená zmínka), byla zřízena úřadovna c. k. první privilegované společnosti, která provozovala koněspřežní železnici Č. Budějovice – Linec – Gmunden. Byly zde i byty pro úředníky železniční společnosti a pokladna pro osobní přepravu. Na nároží protějšího domu (tzv. dům U Černé růže) se nalézalo nástupní místo pro osobní dopravu.

Současný stav:
Objekt prošel celkovou rekonstrukcí a je ve velmi dobrém technickém stavu.

Využití:
V roce 2022 slouží objekt jako aukční síň, z části jako indická restaurace, dále jako obchody a kanceláře.

Vlastník:
QUATRO – K, spol. s r. o., Piaristická 22/8, 370 01 České Budějovice 1

Ochranné pásmo:
Ke konkrétní památce nebylo vyhlášeno, nachází se na území městské památkové rezervace města Č. Budějovice.



Letecký snímek, tzv. Nisslův dům, 2022.

Jihozápadní nároží tzv. Nisslova domu, 2022.

Nároží domu U Černé růže, kde se nalézalo místo pro nástup cestujících do vozů, 2022.

Vstup do objektu z Piaristické ulice, 2022.

3. Solní sklad

Okres: České Budějovice
Obec: České Budějovice
Katastrální území: České Budějovice č. 1
Název ulice: Česká
Číslo orientační: 66
Číslo popisné: 141
Rejstříkové číslo památky: 11910/3-632
Číslo parcelní: st.165 (část)
GPS: 48°58‘27.96“ S 14°28‘19.95“ V

Popis objektu:
Relikt solního skladu je přízemní budova se zvýšeným podkrovím o dvou podlažích, které bylo využito ke skladovacím účelům. Střecha je sedlová, krytá jednoduše bobrovkami.
Východní uliční průčelí má v přízemí dvě okenní osy ve vpadlých rámcích, jeden vstup s oplechovanými vraty v ose. Okna jsou šesti tabulková. Nad prostou kordonovou římsou, ve zvýšené půdě trojice půlkruhových oken s paprskovými příčlemi. Hlavní římsa je bohatě profilovaná. Severní strana byla po stržení většiny objektu nově upravena a je nyní členěna lisénovými rámci. Západní, dvorní průčelí je členěno stejně jako průčelí uliční.
V letech 2003–2005 prošel objekt rekonstrukcí, která zatím postihla pouze přízemí objektu. Oproti stavu z roku 1996 byly odstraněny veškeré dodatečné vestavby. Dřevěné konstrukce v přízemí byly očištěny a zakonzervovány. Podlaha byla pojata zcela nově – je zde ruční cihlová dlažba, omítky v přízemí sanační. V interiéru jsou trámové stropy s prkennými podlahami, podepřenými průvlaky a dřevěnými sloupy s patkami.

Historie objektu:
Bývalý solný sklad v České ulici 141/66 v Českých Budějovicích byl postaven ve 2. polovině 16. století a prodělal četné přestavby. V místech dnešního objektu č.p. 66 se s největší pravděpodobností nacházely v 16. stol. městské lázně. V pozdějších dobách již sloužil jako sklad soli. V době provozu koněspřežní železnice se dlouho uvažovalo o výstavbě nového skladu soli v areálu nákladového nádraží poblíž strážního domku č. 1 na současné Mánesově třídě. Vzhledem k tomu, že nebyl uvolněn státní monopol na obchod se solí, k tomu nedošlo a tak byl pro tyto účely nakonec použit stávající „c.k. privilegovaný sklad soli“ v České ulici. Koleje, které původně začínaly v dnešní Mánesově ulici, musely být prodlouženy v roce 1827 do vnitřního města. Trasa vedla přes bývalý Krumlovský rybník, přes který byl vybudován 400 metrů dlouhý dřevěný most, který byl později v roce 1838 nahrazen sypaným náspem. Železnice překonávala řeku Malši po dřevěném mostě a pokračovala Biskupskou a Radniční ulicí. Na vlastní solný sklad navazoval objekt celního úřadu. Dnešní stav pochází z roku 1902, kdy při výstavbě německého gymnázia byla budova ze dvou třetin ubourána.

Současný stav:
Objekt prošel částečnou rekonstrukcí a je ve velmi dobrém technickém stavu.

Využití:
V roce 2007 objekt sloužil jako kulturní centrum. Byla zde pořádána divadelní představení, koncerty a další kulturní akce. V současnosti se v objektu nalézá bar.

Vlastník:
Solná brána s. r. o., Česká 141/66, 370 01 České Budějovice 1

Ochranné pásmo:
Ke konkrétní památce nebylo vyhlášeno, nachází se na území městské památkové rezervace města Č. Budějovice.

Relikt solního skladu, pohled od jihu, 2022.

Sklad soli, pohled na západní průčelí ze dvora, 2022.

Relikt solního skladu, pohled od jihu, 2022.

Sklad soli, pohled od západu, 2022.

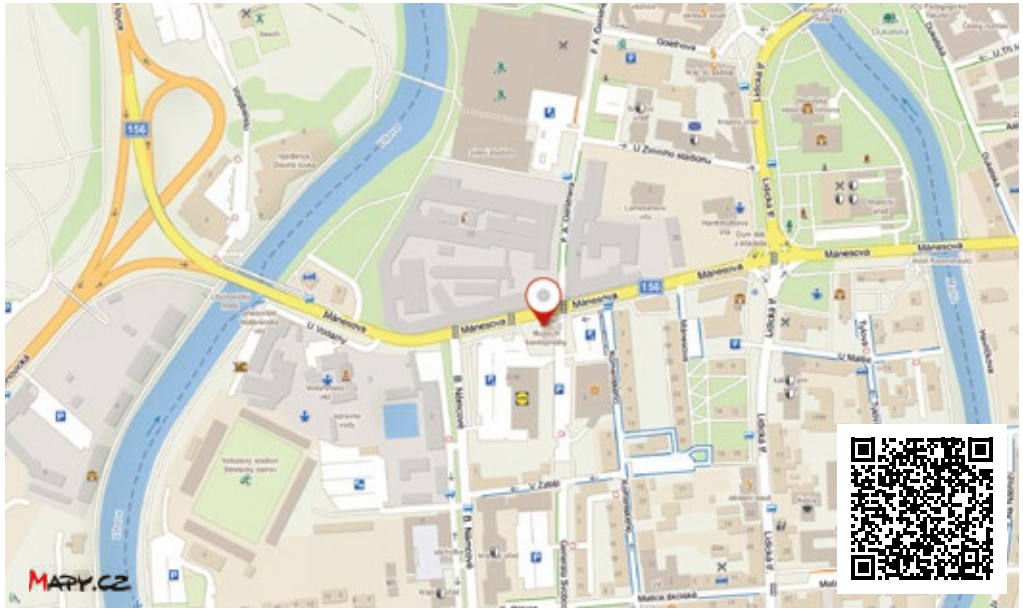
4. Strážní domek č. 1

Okres: České Budějovice
Obec: České Budějovice
Katastrální území: České Budějovice 7
Název ulice: Mánesova
Číslo orientační: 10
Číslo popisné: 44
Rejstříkové číslo památky: 11753/3-852
Číslo parcelní: st. 139
GPS: 48°58‘06.15“ S 14°28‘18.30“ V

Popis objektu:
Strážní domek č. 1 je situovaný u křižovatky ulic Mánesova a Gerstnerova. Jde o přízemní budovu o půdorysu písmene L se sedlovou střechou, na straně severní přecházející v polovalbu. Střecha je kryta zdvojenými bobrovkami. Půdní prostor je osvětlován dvěma vikýři s obdélnými okénky umístěnými na východní straně střechy severojižního křídla. V jižním a západním štítě obdélníková okénka, ve štítě severním okénko oválné.
Severní strana. Průčelí jednoosé s jedním šesti tabulkovým špaletovým oknem v ose lemovaným jednoduchou šambránou. Plocha stěny šedá hrubá (kamínková) omítka, nárožní pásy, sokl, korunní římsa a pásy kolem celého štítu hlazená bíle natřená omítka. V severní straně západního křídla dvě menší čtyř tabulková okénka, opět lemovaná jednoduchou šambránou.
Východní strana. Průčelí je trojosé, okna špaletová, šesti tabulková, lemovaná jednoduchou šambránou. Omítka řešena stejným způsobem.
Jižní strana. Průčelí severojižního křídla je jednoosé, řešeno stejně jako na straně severní. Stěna západního křídla je oddělena hlazeným pásem, v ní v ose šesti tabulkové špaletové okno.
Západní strana. V ose západního křídla probourán vstupní otvor lemovaný hlazenou šambránou. Provedení stěny a štítu stejné jako v předchozích případech (nárožní pásy, sokl, korunní římsa, lemování štítu).
Původní podoba strážního domku č. 1 byla jiná. Domek postavený v roce 1828 byl založen na současném půdorysu ale níže. Zvednutí domku o 40 cm nad terén vzniklo jeho odříznutím od základů a posazením na betonovou desku zhotovenou pro přesun domku v roce 1977. Původní vstup byl na východní straně místo středového okna. Za vstupními dveřmi se nalézala chodba, ze které se vstupovalo do obou obytných místností. To také odpovídá poznatku, který nám poskytl F. C. Weidmann, tedy že domek byl určen pro dva drážní strážníky. V Bergauerově seznamu z roku 1843 však figuruje jenom jedno jméno strážníka (Joseph Zainer). Místnost, která dnes slouží jako místnost vstupní, sloužila jako černá kuchyně. Za dělící příčkou velmi pravděpodobně byly dřevěné schody do půdního prostoru.

Historie objektu:
Nákladové nádraží mělo být výchozím bodem koněspřežní železnice České Budějovice – Linec (resp. Mauthausen). Jako nejvhodnější byly vytipovány pozemky na břehu bývalého Krumlovského rybníka. Koněspřežní železnice měla původně sloužit výhradně k dopravě hornorakouské soli a dalších nákladů. Proto nebylo zařízení nádražního areálu nijak komplikované. Zpočátku se zde nacházela minimálně jedna výhybka. Na plánu nádražního areálu z roku 1849 jsou patrné dvě výhybky (archeologický průzkum provedený v areálu v roce 1998 toto ale nepotvrdil), točna, manipulační kolej, kolna na vozy, dřevěná skladiště na zboží, Podle dobové výšivky zde měly být dva jeřáby. Podle dochovaných zpráv nebyl areál zpočátku ani oplocen. Žádost o jeho stavbu podal 12. září 1828 vrchní inženýr Eduard v. Schmidl. Budova pro zaměstnance společnosti byla postavena opodál, mimo nádražní areál. Po ukončení provozu koněspřežní železnice a zahájení lokomotivního provozu byl areál bývalého nádraží i se strážním domkem prodán v roce 1873 továrně Hardtmuth. V roce 1977 došlo k celkové rekonstrukci objektu, stržení novějšího přístavku a přesunu celé budovy asi o 15 m jihozápadním směrem.

Současný stav:
Objekt prošel v roce 1977 rekonstrukcí a je ve velmi dobrém stavu.



Využití:
Expozice Jihočeského muzea „Strážní domky a drážní strážníci“.

Vlastník:
Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, 370 01 České Budějovice. Hospodaření se svěřeným majetkem kraje – Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích, Dukelská 1, 370 51 České Budějovice.

Ochranné pásmo:
Ochranné pásmo z roku 1976 je vymezeno hraniční čárou Mánesovy ulice, na ostatních stranách 20 m od strážního domku.

SD 1, pohled od východu, 2022.

SD 1, pohled od severovýchodu, 2022.

SD 1, pohled od jihu, 2022.

5. Strážní domek č. 3 na Včelné

Okres: České Budějovice
Obec: Včelná
Katastrální území: Včelná
Název ulice: Lesní kolonie
Číslo popisné: 242
Rejstříkové číslo památky: 86054/3-1473
Číslo parcelní: st. 706
GPS: 48°55‘40.38“ S, 14°27‘32.45“ V

Popis objektu:
Jedná se o obdélný přízemní objekt na odsazeném soklu s přístavkem a sedlovou střechou. Jeho podélná osa je rovnoběžná s tratí. Jižní průčelí obrácené k trati má dvě okenní osy. Okna nejsou původní, jsou zvětšená, třídílná, špaletová, dovnitř otvíravá, se zaoblenou špaletou. Původně zde býval vstup, který byl později částečně zazděn a změněn na okno. Svisle je průčelí členěno nárožními bosovanými pilastry. Východní průčelí je hladké, se vstupem při severní straně, krytým k severu otevřeným dřevěným přístřeškem na zděném soklu, zakrytým sedlovou stříškou. Při jižní straně se nachází pod terén zapuštěný vstup do sklepa, přístupný schodištěm s osou podél stěny. Ve štítě jsou dochována dřevěná dvířka na půdu. Západní průčelí je prolomeno jedním nepůvodním oknem, ve štítě j dvojice úzkých, svisle obdélných okének. K severnímu průčelí byl dodatečně připojen přístavek se vstupem. Střecha je kryta dvojitě bobrovkami, při štítech oplechovaná, osazeny dešťové žlaby se svody. Při hřebeni jí prostupuje novodobé komínové těleso ze šamotových cihel s nástavcem.

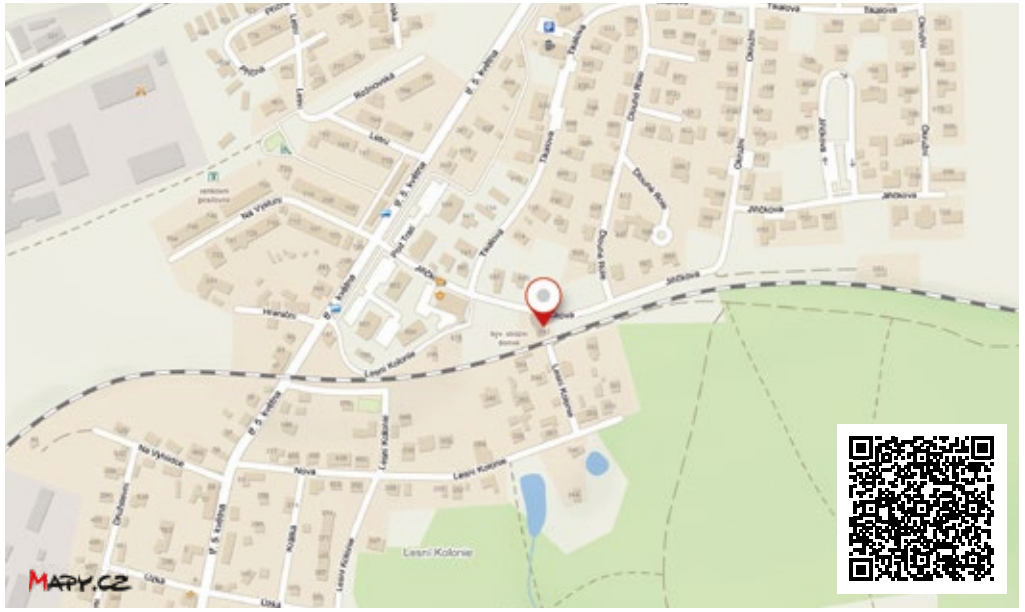
Historie objektu:
Franz Bergauer označuje budovu jako strážní domek č. 3, v knize od autorů Pfeffer/Kleinhanns je uváděn jako strážní domek č. 2.
Strážní domek čp. 242, vystavěný v letech kolem roku 1832 je situován poblíže bývalé křižovatky koněspřežní dráhy s původní Lineckou silnicí. Sloužil jako služebna a byt pro hlídače, který zodpovídal za svěřený mu úsek trati. V roce 1843 jím byl Mathias Mras. Domek se nalézal na počátku výhybny č. 1. V době výstavby koněspřežní železnice byly na Včelné zřízeny pomocné dílny na opravu vozů a kolejnic. Je situován poblíže bývalé křižovatky koněspřežní dráhy s původní Lineckou silnicí na km 112,5 současné železniční trati.

Současný stav:
Domek z velké míry přestavěn a dostavěn, původní podoba je zcela pozměněna. Nedávno vyměněná eurookna jsou ve špatném stavu.

Využití:
Domek je využíván trvale k bydlení.

Vlastník:
Ladislav Oberfalcer, Lesní kolonie 242, 373 82 Včelná

Ochranné pásmo:
V roce 1976 nedošlo u objektu strážního domku č. 3 na Včelné k vyhlášení ochranného pásma.



SD Včelná, východní štít, 2022.

SD Včelná, celkový pohled od jihovýchodu, 2022.

SD Včelná, pohled od západu, 2022.

SD Včelná, pohled od jihu, 2022.

6. Strážní domek č. 5 Kamenný Újezd

Okres: České Budějovice
Obec: Kamenný Újezd
Katastrální území: Kamenný Újezd
Číslo popisné: 87
Rejstříkové číslo památky: 86055/3-1473
Číslo parcelní: st. 122
GPS: 48°54‘29.81“S 14°27‘22.21“ V

Popis objektu:
Jde o obdélný přízemní objekt orientovaný ve směru západ-východ, s polovalbovou střechou a s novějším přístavkem s pultovou střechou na jižní, od trati odvrácené straně.
Nároží domku jsou provedena hlazenými pásy v bílé barvě. Průčelí jsou ukončena korunní římsou ve stejném provedení. Stejným způsobem je provedeno i lemování štítů. Delší strany (severní a jižní) jsou zakončeny voutovou římsou s bílým nátěrem. Plochy jsou šedé. Střecha je kryta novými taškami bobrovkami dvojitě. Střechu prostupuje při jižní straně jedno komínové těleso, druhé bylo vystavěno u přístavku.
Severní průčelí je hladké, bez otvorů. Původně zde býval vstup a okno, nyní zazděné. Jejich existenci připomínají plastické oblouky v místech původních nadpraží. Západní průčelí je ve středu prolomeno dvěma šesti tabulkovými okny oddělenými úzkým pilířem a jedním menším oknem v přístavku. Půda je prosvětlena jedním menším svisle obdélným okénkem do lichoběžníkového štítu. Okna ve štítu mají oblouková nadpraží, okno v přístavku má nadpraží rovné. K jižnímu průčelí byl přistavěn přístavek s pultovou střechou napojenou na střechu domku, s dešťovým žlabem, průčelí má tři malá okénka. Východní průčelí má též šesti tabulkové okno ve středu a malý vstup do půdního prostoru ve štítě opatřený dřevěnými dvířky. V přístavku je umístěn jediný vstup, krytý dřevěným přístřeškem s pultovou střechou s bočním oplechováním a dešťovým žlabem se svodem. Za vstupem vpravo nově prolomen vstup do původního domku. Interiér původního domku je dvouprostorový, s plochými stropy.

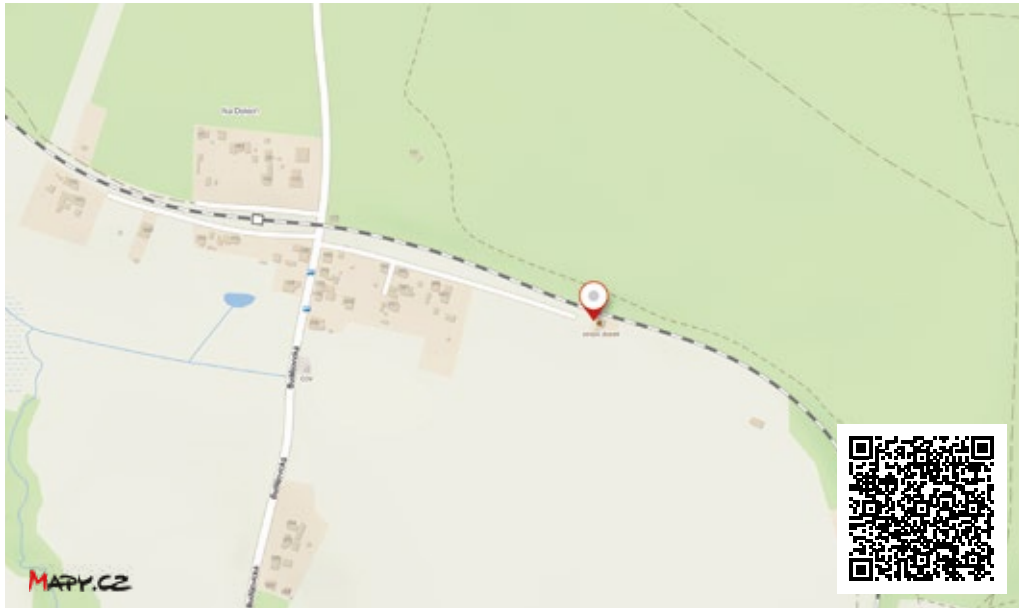
Historie objektu:
Strážní domek čp. 87 byl podle záznamů Jihozápadní dráhy vystavěn v roce 1833. Je situovaný poblíže křižovatky železnice s bývalou Lineckou silnicí v lokalitě Kamenný Újezd Na Dolech. Sloužil jako byt a služebna drážního strážníka. V roce 1843 jím byl Jakob Mras. Na severním průčelí dochováno původní číslo strážního domku 5.
Elektrifikace domku byla provedena v roce 1952. V roce 1968 domek koupili od Jihozápadní dráhy manželé Josef a Marie Filištejnovi.
U objektu se vyskytly statické poruchy ve formě trhlinek ve zdivu. Jeho původní podoba byla do určité míry změněna dostavbou přístavku a rekonstrukcí, při které byly zazděny některé původní otvory a prolomen nový vstup. Domek prošel v roce 2007 rozsáhlou rekonstrukcí. Po snesení venkovních omítek byla ve východním průčelí zjištěna dvě původní, dodatečně zazděná okna.
V západním průčelí byla rovněž zjištěna dvě okna umístěna v ose, oddělená od sebe úzkým sloupkem ca. 25 cm. Byla opravena střecha, došlo k výměně oken (výměna za špaletová, šesti tabulková), byly provedeny nové venkovní omítky a následně i omítky vnitřní.

Současný stav:
Objekt je v dobrém stavu a je trvale obydlen.

Využití:
Domek je trvale obydlen.

Vlastník:
Drtinová Blanka, Na Dolech 87, 370 07 Kamenný Újezd

Ochranné pásmo:
Ochranné pásmo je vymezeno tratí, po ostatních stranách 50 m od objektu.



SD Kamenný Újezd-Důl, severozápadní pohled, 2022.

SD Kamenný Újezd-Důl, jižní pohled, 2022.

SD Kamenný Újezd-Důl, jihozápadní pohled, 2022.

SD Kamenný Újezd-Důl, severozápadní pohled, 2022.

7. Zářez v terénu

Okres: České Budějovice
Obec: Kamenný Újezd
Katastrální území: Kamenný Újezd
Rejstříkové číslo památky: 49601/3-1473
Číslo parcelní: 2926/3 (část)
GPS: (severní ústí) 48°54‘13.96“ S 14°27‘38.95“ V
(jižní ústí) 48°54‘10.75“ S 14°27‘35.79“ V

Popis objektu:
Zářez je situován v bezprostřední blízkosti východně od nynější železniční tratě mezi km 107,636 a 107,528. Jedná se o poměrně dobře dochovaný zářez umístěný v mírném svahu se sklonem k východu. Dolní šířka zářezu se pohybuje kolem 4,50 m.

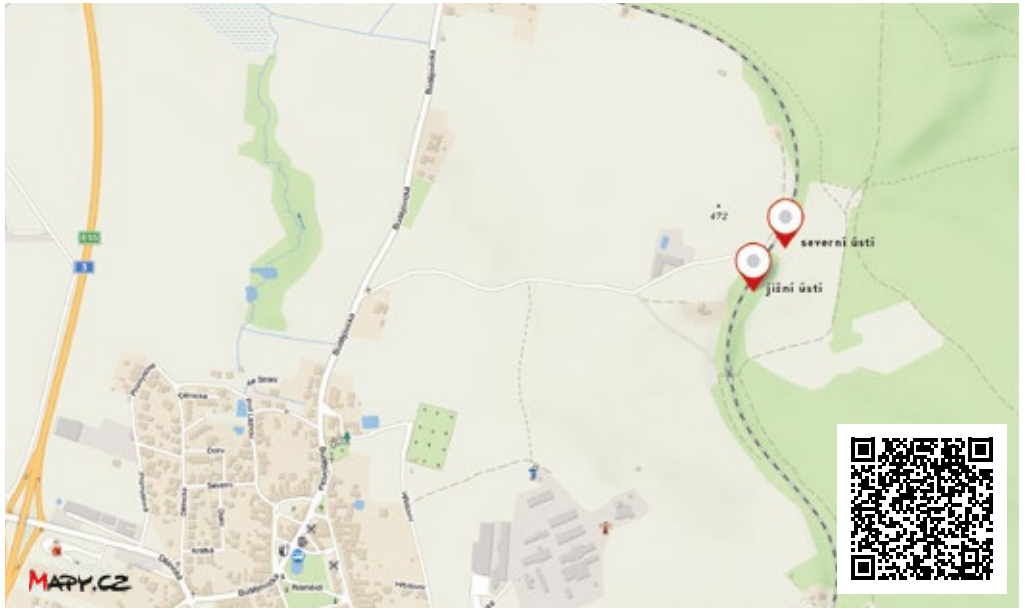
Historie objektu:
Zářez, podobně i ostatní části tratě bývalé koněspřežní železnice České Budějovice – Linec v okolí obce Kamenný Újezd byl vybudován v letech 1825–1826.

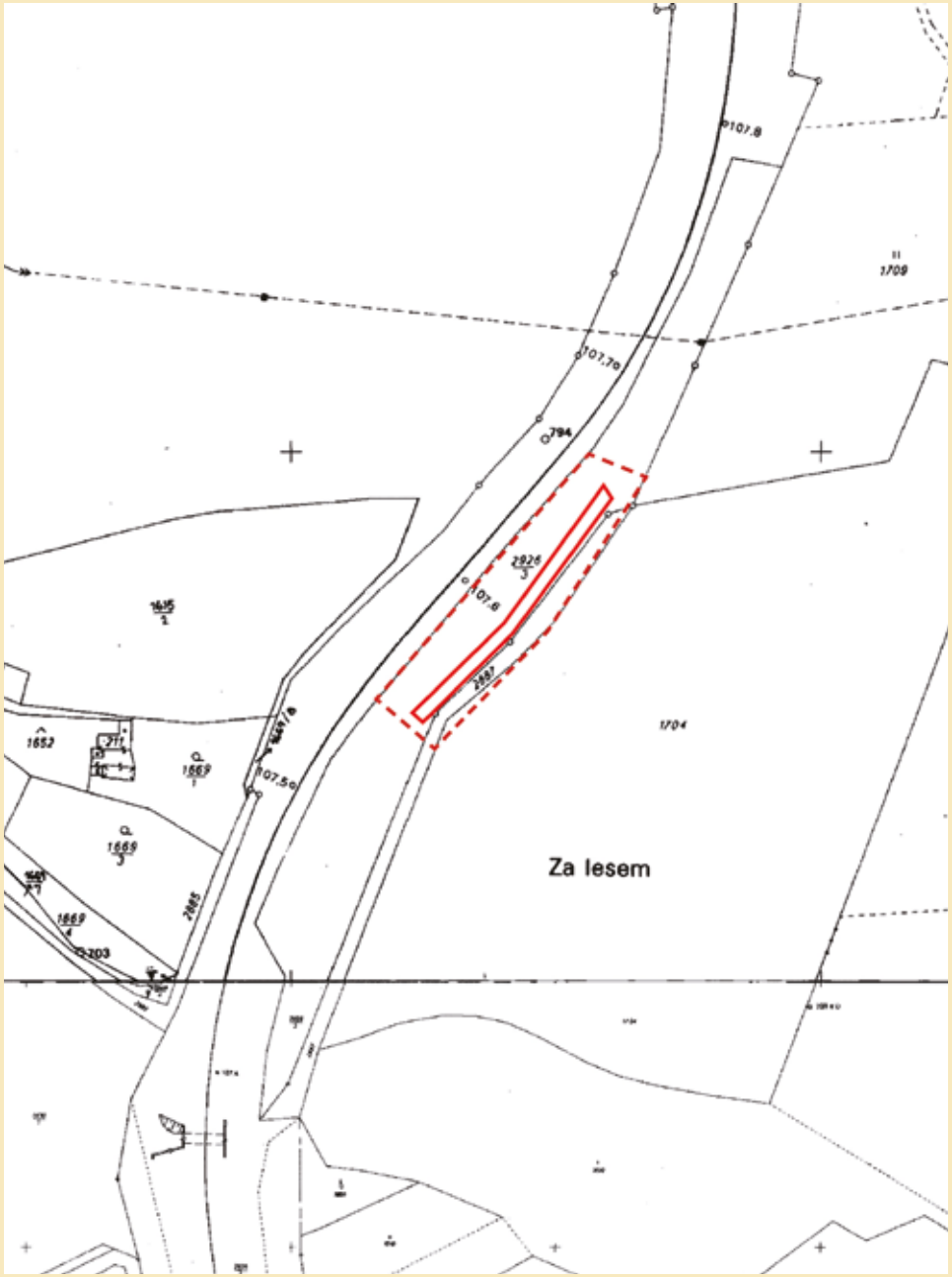
Současný stav:
Zářez je v dobrém stavu, v současnosti jsou především jeho svahy porostlé vzrostlými stromy a náletovými křovinami.

Využití:
Nevyužíván.

Vlastník:
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1

Ochranné pásmo:
Na západní straně k stávající železnici, na straně východní respektuje hranici pozemku 2887.





Katastrální mapa, 2007, M 1 : 2 000.

Pohled na zářez od severu, 2007.

Pohled do zářezu, 2022.

8. Násep s propustkem a zářez

Okres: České Budějovice
Obec: Kamenný Újezd
Katastrální území: Kamenný Újezd
Rejstříkové číslo památky: 49601/3-1473
Číslo parcelní: 2926/3 (část)
GPS: (severní kraj) 48°54‘03.81“ S 14°27‘32.97“ V
(jižní kraj) 48°53‘53.34“ S 14°27‘44.60“ V

Popis objektu:
Úsek od km 107,258 do km 106,940 je orientován osou SSZ–JJV a asi ve dvou třetinách své délky překračuje stávající železnici ze západní strany na východní.
Začíná náspem v úrovni km 107,258 nynější železnice, u kterého je vytěžena část kamenného jádra. V jeho jižní části, na km 107,155 se nachází kamenný propustek přes příležitostnou vodoteč. Byl vystavěn z lomového kamene na vápennou maltu. Z důvodu zanesení otvoru až do úrovně 70 cm pod vrcholnici klenby, kdy již nejsou viditelné paty klenby, můžeme jen z analogie odvodit, že klenba i tohoto propustku je polokruhová. Šířka propustku je 3,80 m. Dimenze klenby je kolem 50 cm. Dnešní úroveň náspu nad propustkem je 1,0 m nad vrcholnicí klenby. Na obou stranách se dochovaly pouze zbytky šikmých křídel. Násep pak na km 107,136 končí, trasa na km 107,055 šikmo přechází přes železnici, kde pokračuje jako zářez až do km 106,94, kde je ukončen zavážkou.

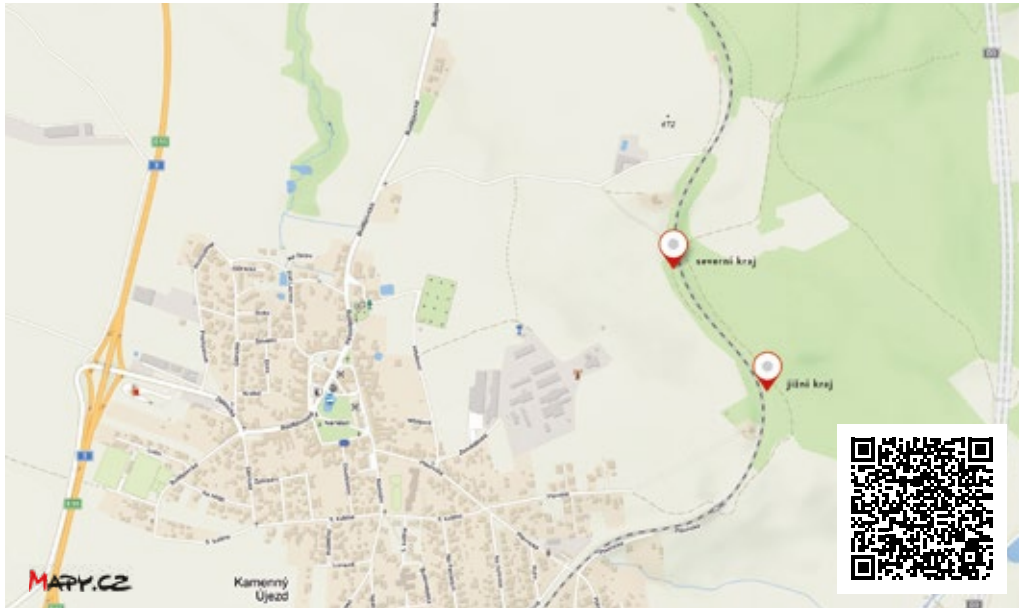
Historie objektu:
Zářez, podobně i ostatní části tratě bývalé koněspřežní železnice České Budějovice – Linec v okolí obce Kamenný Újezd byl vybudován v letech 1825–1826.

Současný stav:
Násep v tomto úseku se dochoval v horším stavu, došlo k odtěžení kamenného jádra a v jednom místě i části náspu. Propustek je ve velmi špatném stavebním stavu, došlo ke zřícení části zdiva na východní straně, otvor z větší části zanesen. Zářez v dobrém stavu. Násep je z velké části zarostlý náletovými křovinami. Rovněž zářez, především jeho svahy, je zarostlý.

Využití:
Nevyužíván.

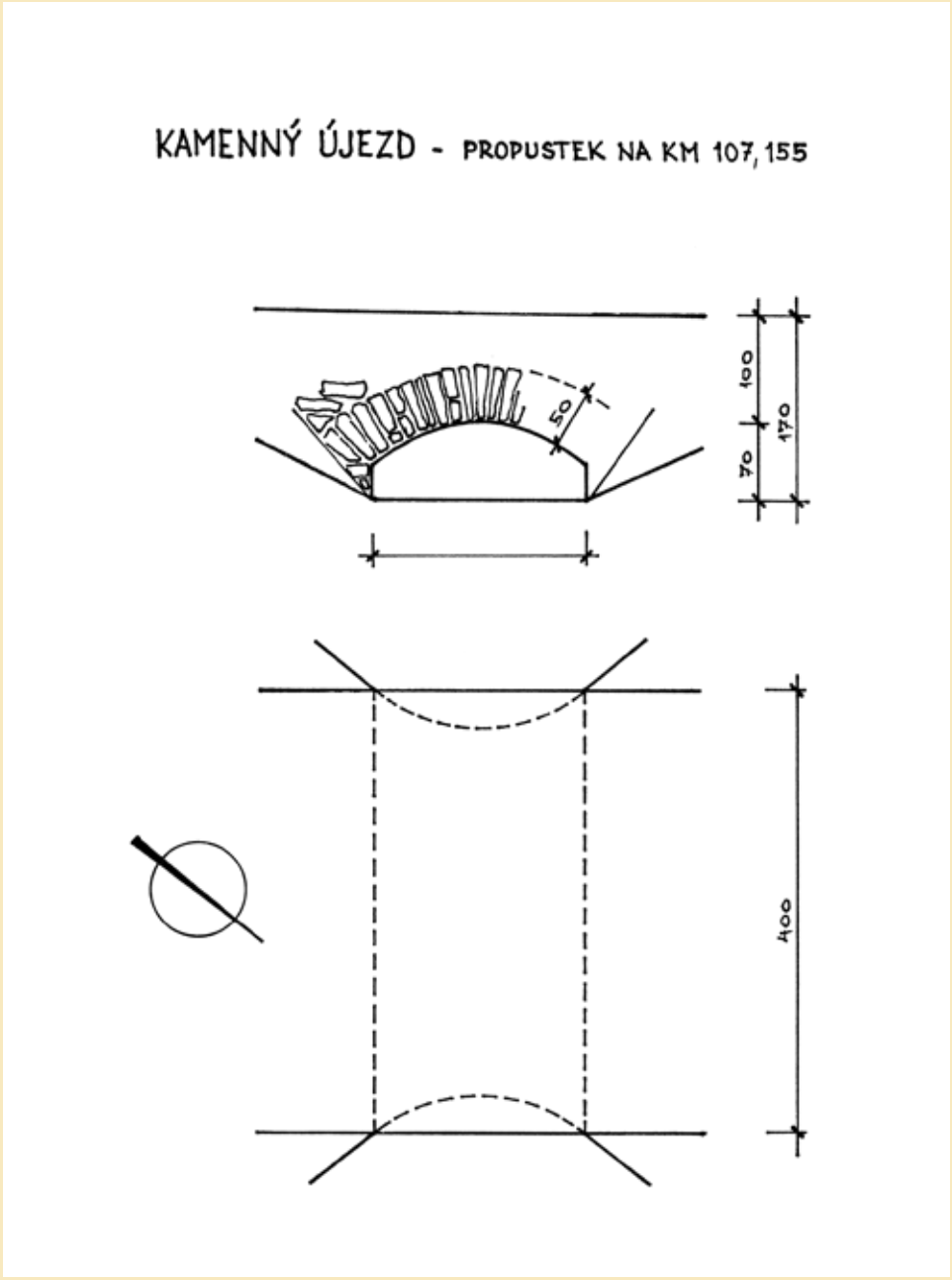
Vlastník:
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1

Ochranné pásmo:
Podle vymezení ochranného pásma z roku 1976 sahá v úseku 106,8 až 107,0 km stávající železnice na levé straně koněspřežky až k dnešní rychlíkové trati a na pravé straně do vzdálenosti 50 m od tělesa koněspřežky. V úseku 107,0 až 107,4 km stávající železnice sahá na levé straně tělesa koněspřežky do vzdálenosti 50 m od koněspřežky a na pravé straně až k dnešní rychlíkové trati.



Klenutý propustek, pohled od jihozápadu, 2022.

Násep před propustkem, pohled od jihu, 2022.



9. Násep s klenutým můstkem

Okres: České Budějovice
Obec: Kamenný Újezd
Katastrální území: Kamenný Újezd
Rejstříkové číslo památky: 49601/3-1473
Číslo parcelní: 2926/21 (část), 2926/22 (část)
GPS: (severní kraj) 48°53‘25.30“ S 14°26‘46.40“ V
(jižní kraj) 48°53‘17.02“ S 14°26‘33.54“ V
(můstek) 48°53‘21.74“ S 14°26‘39.20“ V

Popis objektu:
Úsek se nachází v blízkosti vlakového nádraží Kamenný Újezd. Probíhá v mírném oblouku jižně od současné železniční tratě od km 105,400 do km 105,023 s osou orientovanou SZZ–JVV.
Nepříliš vysoký násep začíná na úrovni km 105,400 nynější železnice, postupně se zvyšuje (v závislosti na klesajícím terénu) a na km 105,270 jím prochází kamenný mostek nad příležitostnou vodotečí. Je vyzděn z lomového kamene na vápennou maltu. Zaklenut je valenou klenbou o světlosti 2,90 m, s dimenzí kolem 55 cm, výška otvoru je 2,90 m, šířka mostku je 3,90 m. V klenbě je mezi většími plochými kameny ve spárách užito velmi drobných kamenů. K mostku se na obou stranách napojují šikmá křídla různě dochovaných délek. Část zdiva u paty JZZ pilíře je zřícená. Ve zdivu jsou patrné stopy různých oprav a v podhledu klenby se dochovaly zbytky omítek. Za mostkem pokračuje násep, který v těchto místech byl druhotně rozšířen směrem k současné trati a částečně i navýšen. Toto místo sloužilo pravděpodobně jako úložiště zeminy při rekonstrukci současné tratě. Násep pak končí v obvyklé šířce na km 105,023.

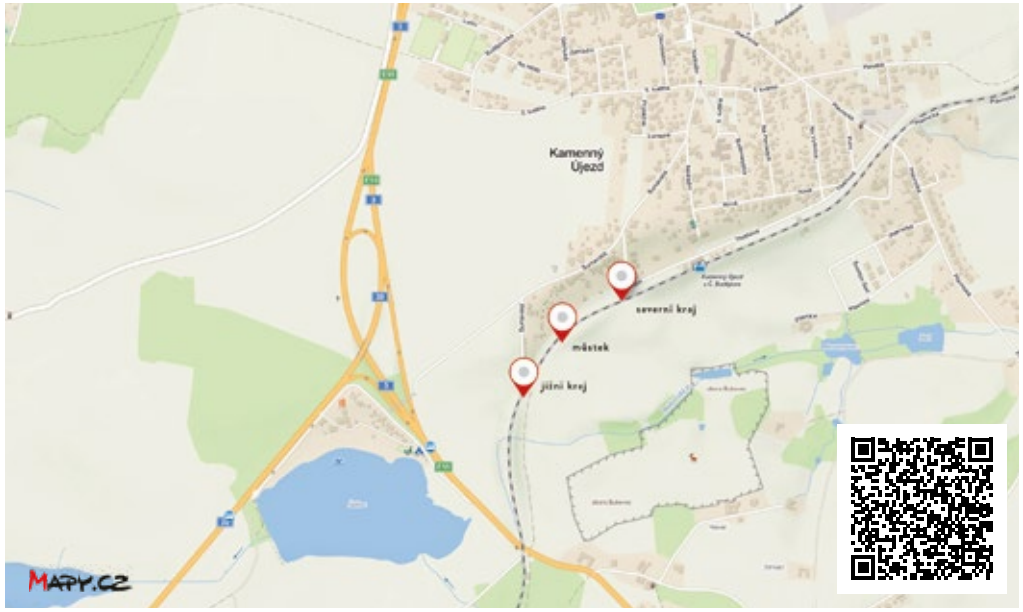
Historie objektu:
Zářez, podobně i ostatní části tratě bývalé koněspřežní železnice České Budějovice – Linec v okolí obce Kamenný Újezd byl vybudován v letech 1825–1826.

Současný stav:
Násep je částečně na své severní straně zasypán a navýšen. Mostek se dochoval v celkem dobrém stavu, vypadlá část zdiva při patě JZZ pilíře jištěná v roce 2007 byla opravena. Objekt mostku se bohužel stal místem setkávání místní omladiny a je posprejován. Celý násep je porostlý náletovými křovinami a stromy.

Využití:
Nevyužíván.

Vlastník:
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1

Ochranné pásmo:
V úrovni 105,0 až 105,4 km stávající železnice sahá na levé straně tělesa koněspřežky až k dnešní rychlíkové trati, po pravé straně do vzdálenosti 50 m od tělesa koněspřežky.



Klenutý most, pohled severozápadní, 2022.

Klenutý most, pohled severní, 2022.

Klenutý most, pohled jižní, 2022.

Detail klenby na jižní straně, 2022.

10. Strážní domek „Bukovec“

Okres: České Budějovice
Obec: Kamenný Újezd
Katastrální území: Kamenný Újezd
Číslo popisné: 16
Rejstříkové číslo památky: 86056/3-1473
Číslo parcelní: st. 115
GPS: 48°53‘02.44“ S 14°26‘34.31“ V

Popis objektu:
Je situovaný v malé vzdálenosti jižně od křižovatky železniční trati s bývalou Lineckou silnicí. Jedná se o malý obdélný přízemní objekt s přístavkem, s polovalbovou střechou. Při hřebeni prostupuje cihlové komínové těleso s rozšířenou betonovou hlavou a novodobým plechovým nástavcem. Západní průčelí má dvě okenní osy, severní jednu, s malým oválným okénkem ve štítě. Okna nejsou původní, byla rozšířena na trojdílná a vložena železná mříž. K východní straně byl přistavěn přístavek garáže se střechou propojenou s domkem. K jižnímu průčelí byla přistavěna veranda se vstupem do domku. Nároží zdobí pásová bosáž. Osazeny dešťové žlaby se svody. Domek z části porostlý břečťanem. Objekt je označen duralovou tabulkou připomínající, že jde o objekt koněspřežní železnice České Budějovice – Linec. Text: České Budějovice – Linz; technická památka; postaveno 1832 (dopsáno ručně). Motiv vozu Hannibal a dvou zapřažených koní.

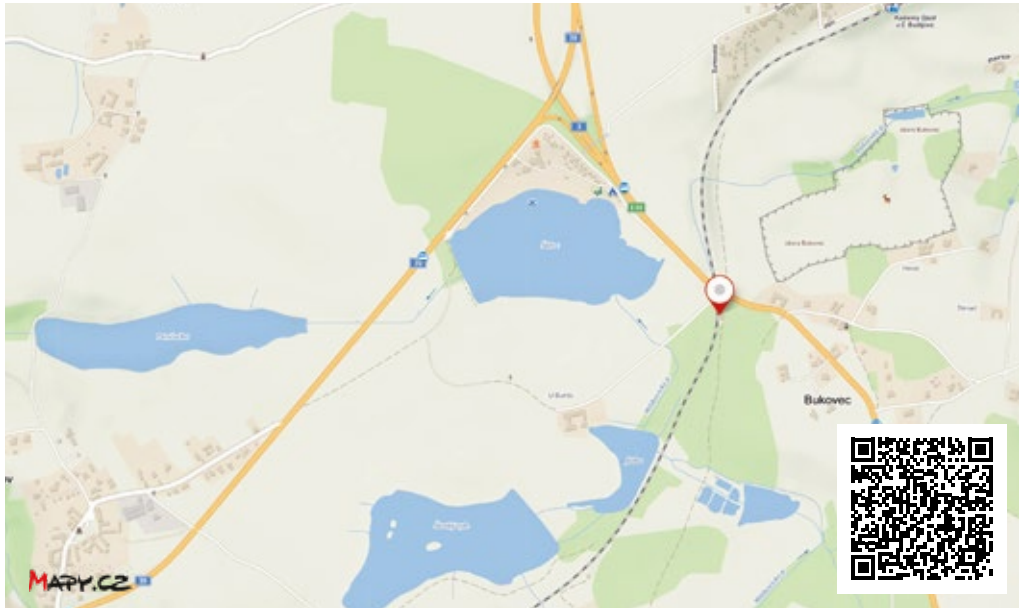
Historie objektu:
Strážní domek čp. 16 byl vystavěn kolem roku 1832. Je situovaný poblíže křižovatky železnice s bývalou Lineckou silnicí na km 104,4 nynější trati nedaleko od osady Bukovec. V dobových materiálech bývá označován jako domek u „Burdahof“ nebo „U Sedláka Burdy“. Domek stál na začátku výhybny č. 3. Sloužil jako byt a služebna hlídače. Původní koněspřežní trať však vedla z dnešního pohledu za strážním domkem (dnes lesní cesta). Udávaná kilometráž železnice (13,50 km) neodpovídá realitě. Ve skutečnosti se domek nalézal na km 14,00 původní tratě. Sloužil jako obydlí a služebna pro strážníka této části tratě. V roce 1843 zde žil drážní strážník Johann Mras.

Současný stav:
Objekt částečně přestavěn a dostavěn o garáž a verandu. Nevhodně nově vyměněná střešní krytina – betonové tašky.

Využití:
Využíván jako rekreační objekt.

Vlastník:
Šimeček Pavel, Bc., čp. 85, 373 50 Olešník

Ochranné pásmo:
Ochranné pásmo se rozkládá 50 m kolem strážního domku, na SZ straně zasahuje k stávající železnici. Na severní straně respektuje komunikaci E 55.



SD u Kamenného Újezdu (Bukovec), pohled od severu, 2022.

SD u Kamenného Újezdu (Bukovec), pohled od severu, 2022.

SD u Kamenného Újezdu (Bukovec), pohled od jihu, 2022.

Pohled od severu na cestu k SD, kudy vedla původní trasa koněspřežní železnice, 2022.

11. Strážní domek Chlumec

Okres: Český Krumlov
Obec: Chlumec
Katastrální území: Chlumec
Číslo popisné: 9
Rejstříkové číslo památky: 86058/3-1473
Číslo parcelní: st. 78
GPS: 48°52‘10.41“ S 14°25‘10.95“ V

Popis objektu:
Je situovaný na východní straně železniční trati na km 102,020, jižně od současné zastávky Chlumec u Českých Budějovic. Jde o obdélný přízemní domek na odsazeném soklu s přístavkem na severní straně, se sedlovou středou krytou vlnitým eternitem, okraje střechy jsou oplechovány. Při hřebeni prostupuje střechu cihelné komínové těleso s nástavcem. Západní průčelí, obrácené k trati, je prosté, má dvě okenní osy. Jižní průčelí má jednu osu, trojúhelníkový štít je v horní části obedněn prkny s zdobně seříznutými do zubořezu. Ve středu štítu dřevěná jednokřídlá dvířka na půdu. Dřevěné prvky jsou opatřeny cihlově červeným nátěrem. K severnímu průčelí byl přistavěn přístavek s nízkou valbovou střechou, se dvěma okny v severním průčelí. Ve štítě domku je prolomeno malé eliptické okénko se šambránou. Východní průčelí je bez otvorů, k přístavku je na této straně přidružena dřevěná veranda s pultovou stříškou, která kryje vstup do přístavku a dále do domku. Okna jsou zvětšena, dřevěná špaletová, třídílná. Ve všech oknech jsou osazeny mříže. Nároží jsou zdobena pásovými bosážemi.

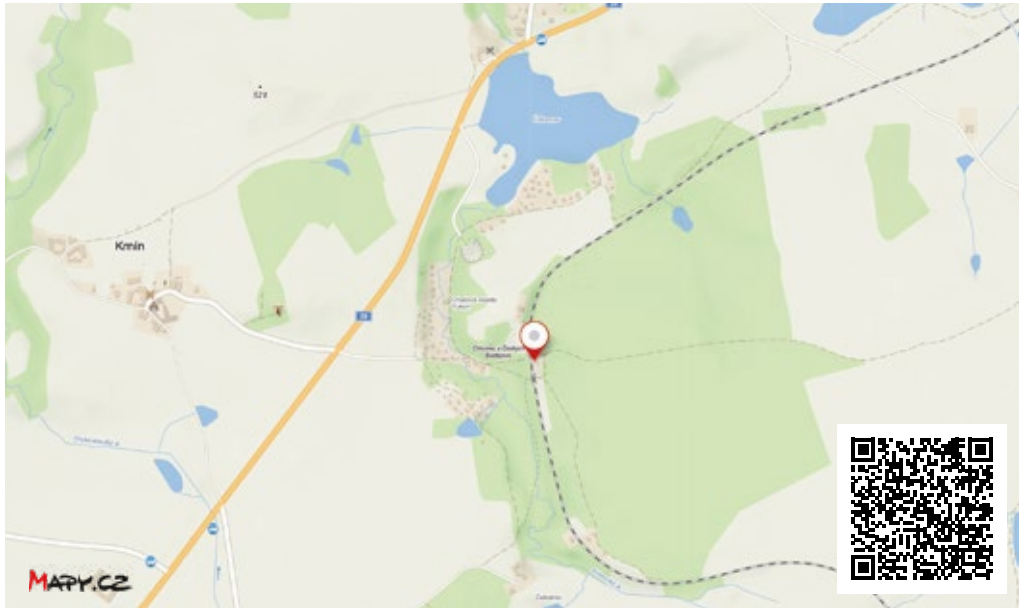
Historie objektu:
Strážní domek čp. 16 byl vystavěn kolem roku 1832. Je situovaný poblíže křižovatky železnice s bývalou Lineckou silnicí na km 104,4 nynější trati nedaleko od osady Bukovec. Sloužil jako byt a služebna drážního strážníka (Andreas Mras). Přístavek na severní straně byl vybudován v roce 1941, kdy zde byla zřízena zastávka. Sloužil jako výdejna jízdenek.

Současný stav:
Domek zaznamenal přestavby a dostavby.

Využití:
Využíván jako rekreační objekt

Vlastník:
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1

Ochranné pásmo:
Ochranné se rozkládá 30 m kolem strážního domku, na západní straně sahá k stávající železnici.



SD Chlumec, celkový pohled od severozápadu, 2022.

SD Chlumec, celkový pohled od severozápadu, 2022.

SD Chlumec, severní průčelí, 2022.

SD Chlumec, celkový pohled od jihozápadu, 2022

12. Násep s klenutým můstkem

Okres: České Budějovice
Český Krumlov
Obec: Kamenný Újezd
Dolní Třebonín
Katastrální území: Krasejovka
Dolní Svince
Rejstříkové číslo památky: 86057/3-1472
86059/3-1473
Číslo parcelní: 968/1 (část), k.ú. Krasejovka
693/1 (část). k.ú. Dolní Třebonín
GPS: (můstek) 48°51‘49.57“ S 14°25‘56.04“ V

Popis objektu:
Tento úsek náspu s mostkem je situován východně vedle železniční trati mezi km 100,779 a 100,675 západně od obce Krasejovka a severně od obce Dolní Svince a rozkládá se na dvou katastrálních územích a územích dvou okresů.
Násep začíná na km 100,779 v k.ú. Krasejovka okresu České Budějovice a ve svém průběhu přechází katastrální hranici do Dolních Svinců v okrese Český Krumlov. Na km 100,676 prochází náspem klenutý mostek, který přemosťuje vodoteč vytékající z rybníka Děkanec a vtékající do Svinenského potoka. Je vyzděn z drobného lomového kamene jako kolmý, se šikmými křídly a s polokruhovou klenbou o světlost 2,85 m, šířka mostku je 3,85 m a výška otvoru 2,05 m. Téměř po celé ploše podhledu klenby se dochovala vápenná omítka, ostatní zdivo je bez omítek. Za mostkem násep končí po patnácti metrech jižně.

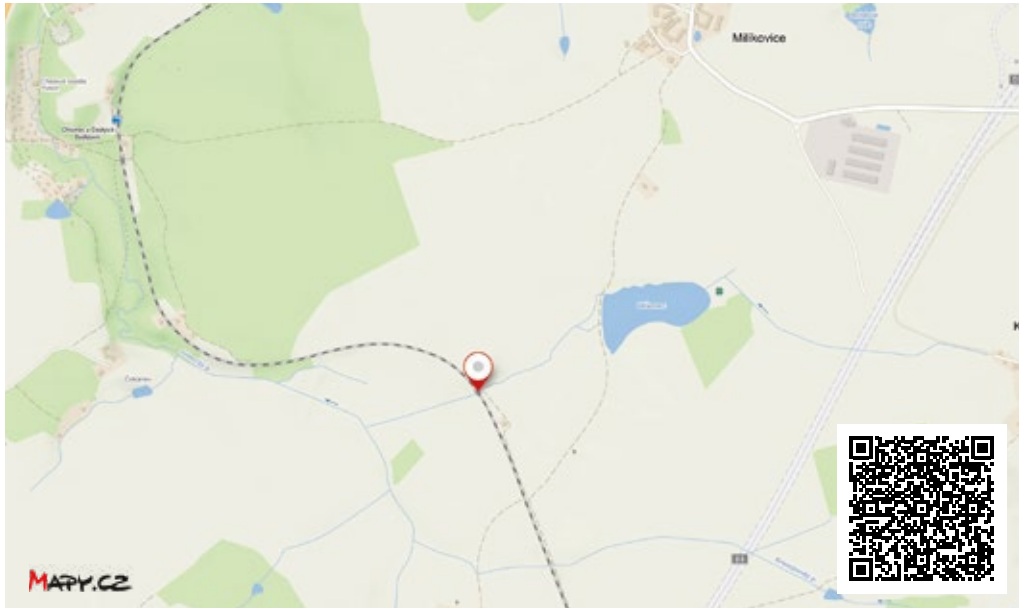
Historie objektu:
Násep s klenutým můstkem byl vybudován v letech 1825–1826.

Současný stav:
Násep zachovalý, mostek v uspokojivém stavebním stavu.

Využití:
Nevyužíván.

Vlastník:
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1

Ochranné pásmo:
V úrovni 100,8 až 100,9 stávající železnice sahá na levé straně tělesa koněspřežky až k dnešní rychlíkové železnici, na pravé straně do vzdálenosti 50 m od tělesa koněspřežky.



Klenutý můstek, pohled od jihu od železničního náspu, 2022.

Klenutý můstek, pohled od západu, 2022.

Klenutý můstek, pohled východu, 2022.

Klenutý můstek, pohled severovýchodu, 2022.

13a. Přepřahací stanice Holkov

Okres: Český Krumlov
Obec: Velešín
Katastrální území: Prostřední Svince - Holkov
Číslo popisné: 8
Rejstříkové číslo památky: 11759/3-1471
Číslo parcelní: st. 34
GPS: 48°50‘49.06“ S 14°27‘18.77“ V

Popis objektu:

Objekt, štítově orientovaný k silnici Římov – Český Krumlov je rozdělen na tři souběžné, k sobě přiléhající obdélné přízemní trakty s trojúhelníkovými štíty a novými sedlovými střechami krytými dvojitě bobrovkami. Střední trakt je po obou stranách prolomen bránou vjezdu. Shodně ve všech třech štítech jsou dvě okna. V jižním průčelí pravého traktu jsou dva vstupy a velké okno při levém nároží. V ostatních traktech jsou zřízena jen dva malá okénka.

Střední trakt byl zřícen, prakticky je celý vystavěn znovu. Na střeše poblíže jižního štítu byla dle zachované dokumentace vyzdvižena zvonička s bání. Omítky krajních traktů jsou hladké, ve velmi špatném stavu, pod odpadávající omítkou jsou viditelné přecházející omítkové vrstvy a nátěry, včetně jednotlivých fází doplňování architektonických prvků. V interiéru se dochovaly některé původní trámové stropy a klenby, v západním traktu byly pruské placky s pasy a zaklenutím na střední kamenné sloupy a zděné pilíře nově vyklenuty, položeny byly i některé nové dřevěné stropy, ve východním traktu byly zřízeny rovněž nové stropy hurdiskové. Kamenné sloupy mají čtverhranné dříky postaveny na kamenné patky a ukončeny jsou hlavicemi. Zachovaly se některé kamenné portály. Sklepy pod východním traktem mají klenby segmentové, valené i stlačené.

Historie objektu:

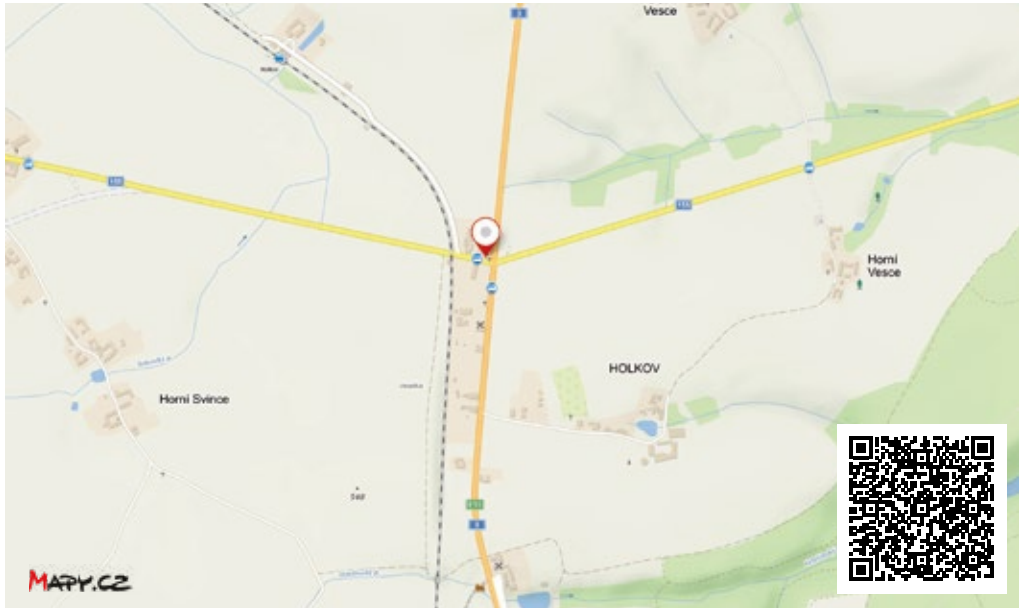
Přepřahací stanice v Holkově se nachází v těsné blízkosti křižovatky mezinárodní silnice E 55 a silnice Strážkovice – Římov – Český Krumlov. Ve směru od Českých Budějovic byl Holkov první přepřahací stanicí. Holkovská stanice se od ostatních přepřažních stanic výrazně odlišovala. Zatímco v jiných stanicích byly stavěny nové nádražní budovy, v Holkově tomu bylo jinak. Ze zatím nezjištěných důvodů, možná mohlo jít o neshody s místním obyvatelstvem nebo o snahu ušetřit peníze, zde c. k. první privilegovaná železniční společnost využila již existujícího objektu. Šlo o původní starý zájezdní hostinec, postavený u dálkové silnice České Budějovice – Linec.

Hostinec nazývaný „Veselka“ byl zřejmě vystavěn někdy v průběhu 17. století. V průběhu století devatenáctého došlo k jeho rozsáhlé přestavbě. Můžeme se jen domýšlet, že se tak stalo v souvislosti s výstavbou koněspřežní železnice. Hostinec totiž nikdy nebyl majetkem železniční společnosti. Ta zde měla pronajatu pouze kancelář v západním traktu, do které se vstupovalo bočním schodištěm. Cestmistr a zpočátku i drážní strážník bydleli přímo v hostinci. Hostinec měl vlastní stáje, které podle dochovaných zpráv zpočátku sloužily pro ustájení koní zajišťujících přepravu po železnici. Proto byly naproti přes silnici vystavěny stáje nové pro 40 koní. Nevíme, jestli byla u stájí postavena kovárna nebo jiné dílny. V blízkosti stanice se nalézala jedna z výhyben, které umožňovaly relativně plynulý provoz oběma směry.

Holkovská přepřažní stanice byla pravděpodobně první stanicí, která byla zprovozněna. S jistotou můžeme tvrdit, že v okolí Holkova byla železnice stavěna již v roce 1826. Zkušební provoz v úseku České Budějovice – Edelsbrucká rokle (Rakousko) byl zahájen ve dnech 7. a 8. září 1827 s přestávkou právě v Holkově.

Současný stav:

Objekt byl dlouhá léta silně zdevastován. V posledních několika letech je postupně rekonstruován. Došlo k statickému zajištění objektu, rekonstrukci stodoly, stájí a celého středního traktu. Všechny tři trakty jsou nově zastřešeny. V roce 2022 nově zbudovány střešní vikýře na východním traktu směrem k mezinárodní silnici E 55. Východní trakt je zčásti opatřen novými omítkami.



Využití:
Zatím nevyužíván. Výhledově zde bude zřízeno kromě stylové restaurace „živé“ muzeum formanské dopravy.

Vlastník:
Ing. Václava Benešová, Čechova 731/58, 370 01 České Budějovice

Ochranné pásmo:
Ochranné pásmo začíná na km 98,2 stávající trati a rozkládá se od současné železnice směrem východním, kde je stanovena hranice 50 m od tělesa koněspřežní železnice.

Stanice Holkov, pohled od jihozápadu, 2022.

Stanice Holkov, pohled od jihovýchodu, 2022.

Stanice Holkov, pohled od jihozápadu, 2022.

13b. Stáje v Holkově

Okres: Český Krumlov
Obec: Velešín
Katastrální území: Prostřední Svince - Holkov
Číslo popisné: bez popisného čísla
Rejstříkové číslo památky: 11759/3-1471
Číslo parcelní: st. 51/2 (severní část)
GPS: 48°50‘48.88“ S 14°27‘17.48“ V

Popis objektu:
Stáje jsou situovány přes silnici Římov – Český Krumlov naproti přepřahací stanici. K silnici jsou štítově orientovány, podélná osa objektu je S–J.
Jedná se o přízemní obdélný objekt se sedlovou střechou s dřevěným vikýřem na západní straně. Štítové průčelí na severní straně je prolomeno dvěma vraty, v současné době bez křídel. Ve štítě jsou dvě malá, více od sebe vzdálená okénka. Boční strany jsou členěny malými vodorovně obdélnými okénky bez výplní. Další vstup do stájí, segmentově završený, je ze západní strany. Vnější omítky jsou hladké, ve velmi špatném stavu, z větší části opadané. Interiér stájí je jednoprostorový, zaklenutý pruskými plackami s pasy do čtyř středních kamenných sloupů. Sloupy jsou stejně řešené jako u stájí v přepřahací stanici, patky sloupů jsou pod úrovní současného terénu. Klenby jsou na některých místech silně narušeny.

Historie objektu:
O historii objektu toho není mnoho známo. Je jisté, že k jejich výstavbě došlo s jistým zpožděním oproti adaptaci služebních prostor v protějším zájezdním hostinci. V odborné literatuře obecně převládá názor, že k jejich výstavbě došlo někdy kolem roku 1837, a to z důvodu, že kapacita stájí v sousedním hostinci provozu nepostačovala. Podle této teorie byla jejich stavba zahájena v souvislosti s masovou přestavbou důležitých objektů. Nejstarší objekty, vystavěné pro potřeby železniční společnosti, totiž byly, až na několik výjimek, dřevěné.
Tento vžitý názor však nemusí být pravdivý. Existuje poměrně podrobný a spolehlivý dobový popis koněspřežní železnice, a to celé trasy z Českých Budějovic až do Lince, z roku 1842. F. C. Weidmann: Die Budweis-Linz-Gmundner Eisenbahn. Wien 1842. O stanici Holkov zde píše: „Ve stanici Holkov nevlastní společnost žádnou vlastní budovu. Zde nalézající se cestmistr a drážní strážník bydlí v hostinci, který se nalézá v těsné blízkosti železnice. Stejně tak jsou v hostinci ustájeni i transportní koně.“ Ve světle této dobové zprávy lze usuzovat, že budova stájí je o něco mladší, než se předpokládalo. Její výstavbu můžeme datovat až kolem roku (nebo možná i přímo do roku) 1852. To je totiž rok, kdy došlo k rozšíření stájí v Kerschbaumu, které byly zároveň zvednuty o jedno patro. To rovněž koresponduje s dynamickým rozvojem dopravy zboží i osob po železnici. Výkony železnice dramaticky narůstají právě kolem roku 1850 a vrcholí kolem roku 1860.

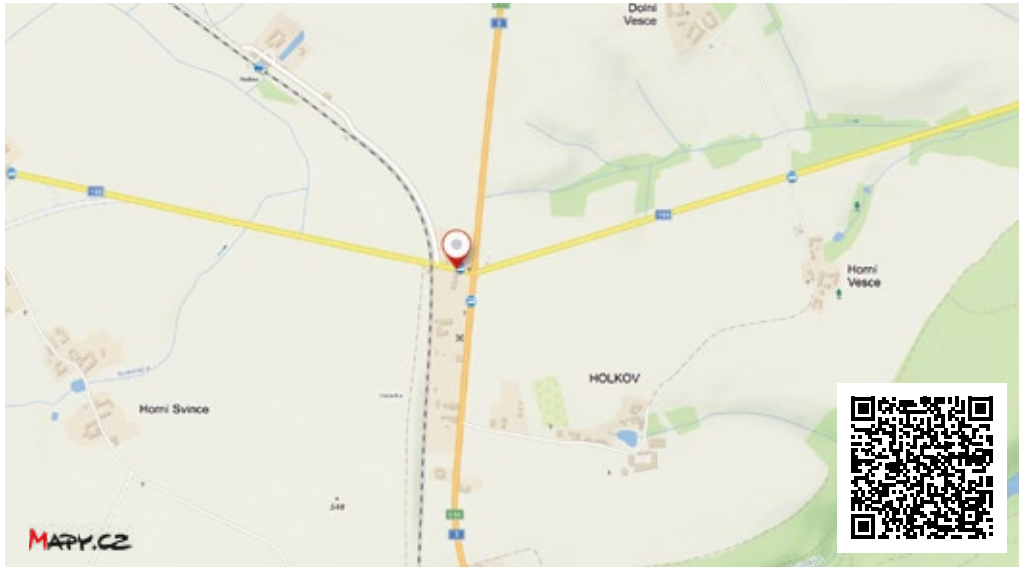
Dobové vyobrazení stájí se nám nedochovalo. Venkovní vzhled lze však celkem s jistotou odvodit. Na fotografii z roku 1925 je vidět část štítové zdi. Přesto je dobře patrné, že oba původní vjezdy, byly zaklenuté. Dnešní vjezdy jsou pravoúhlé a zeď je zde enormně zesílena. Je dost možné, že při průrazu obou otvorů v původní zdi došlo k narušení statiky a zesílení zdi toto pochybení mělo napravit. Stáje měly kapacitu pro 40 koní. Nevíme, jestli byly součástí objektu i obytné místnosti pro personál nebo dokonce kovárna, jak tomu bylo i jinde.

Současný stav:
Stáje v horším stavením stavu. Krytina byla obnovena, při hřebeni je mírně poškozena. Klenby při severním vstupu jsou vážně poškozeny.

Využití:
Objekt stájí je prázdný.

Vlastník:
1. solární ck s. r. o., Latrán 149, 381 01 Český Krumlov

Ochranné pásmo:
Ochranné pásmo začíná na km 98,2 stávající trati a rozkládá se od současné železnice směrem východním, kde je stanovena hranice 50 m od tělesa koněspřežní železnice.



Pohled na budovu stájí od západu, 2022.

Severní průčelí stájí, pohled od severozápadu, 2022.

Interiér stájí, 2022.

Interiér stájí – detail poškozené klenby, 2022.

13c. Zářez v terénu

Okres: Český Krumlov
Obec: Velešín
Katastrální území: Prostřední Svince - Holkov
Rejstříkové číslo památky: 11759/3-1471
Číslo parcelní: 1020/7, 1020/8, 914/11 (část)
GPS: (severní kraj) 48°50‘41.75“ S 14°27‘22.97“ V
(jižní kraj) 48°50‘36.58“ S 14°27‘26.93“ V

Popis objektu:
Úsek dráhy – zářez je situován v mírném oblouku v poli, v určité vzdálenosti východně od silnice Č. Budějovice – Dolní Dvořiště, mezi přepřahací stanicí a bývalou tzv. kočárovou. Zářez je typického profilu, délky 226 m, končící na jihu u obytného domu.

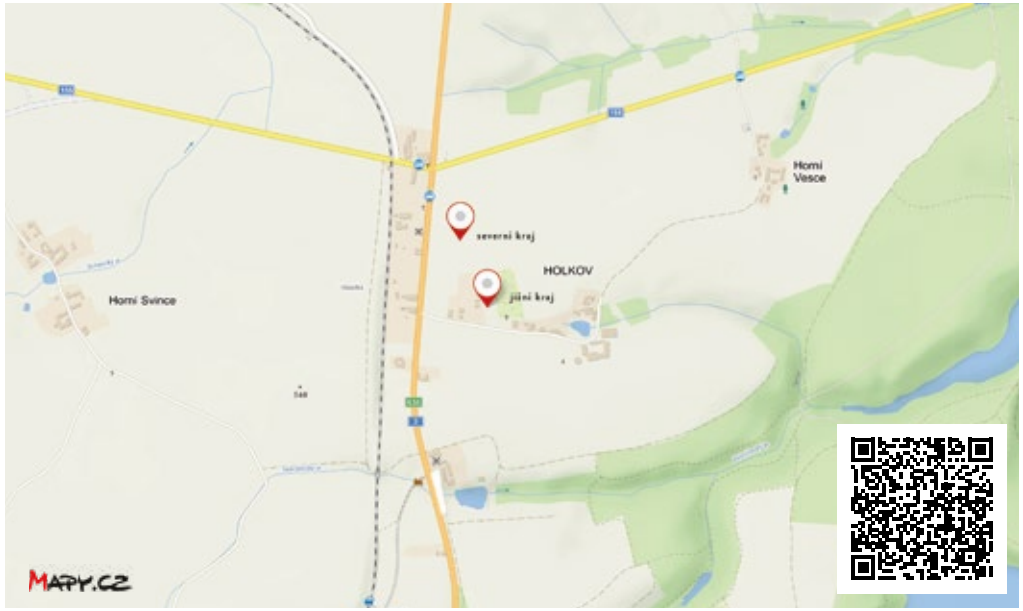
Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1825–1826.

Současný stav:
Zářez v dobrém stavu, je zarostlý náletovou vegetací, obyvateli přilehlého domu je zavážen rostlinným odpadem i zeminou.

Využití:
Není

Vlastník:
parc.č. 1020/8 – Jitka Šnorková, V. Volfa 1302/17, 370 05 Č. Budějovice,
Jan Tvaroh, Nerudova 920/58, 370 04 Č. Budějovice
parc.č. 1020/7 – Jiřina Rynešová, Riegrova 1802/13, 370 01 Č. Budějovice
parc.č. 914/11 (část) – Věra Trojáková, Holkov 4, 382 32 Velešín

Ochranné pásmo:
Ochranné pásmo začíná na km 98,2 stávající trati a rozkládá se od současné železnice směrem východním.



Pohled na severní ústí zářezu, 2022.

Pohled na severní ústí zářezu, 2022.

Pohled na jižní ústí zářezu, 2022.

Pohled na severní ústí zářezu, 2007.

13d. Tzv. „Kočárovna“

Okres: Český Krumlov
Obec: Velešín
Katastrální území: Prostřední Svince - Holkov
Číslo popisné: 18 a 36
Rejstříkové číslo památky: 11759/3-1471
Číslo parcelní: st. 40/1, st. 40/2
GPS: 48°50‘22.94“ S 14°27‘19.77“ V

Popis objektu:
Jedná se o přibližně čtvercový přízemní trojkřídlý, štítově orientovaný objekt na kamenném soklu se sedlovými a valbovými střechami, uzavřený čelní zdí s vraty. U zadní, východní strany byl zřízen přístavek. Štítová strana do silnice u jižního křídla je tříosá, v zbytněném patře jsou dvě okna a nad nimi ještě další dvě okna na prosvětlení půdičky. Okna jsou rámována šambránami. Severní křídlo je prosté, bez otvorů a členění. Jižní průčelí jižního křídla je pětiosé, se dvěma vstupy. Zde je hlavní vstup do restaurace. Na střeše bylo zřízeno pět vikýřů.
V katastru nemovitostí bylo zjištěno, že objekt bývalé kočárovny má přiděleno kromě čp. 18 ještě u č. parc. st.40/2 čp. 36.
V blízkosti této „kočárovny“ byly vystavěny další přízemní objekty a venkovní posezení pro hosty. Zřízením přilehlého parkoviště byly odstraněny zbytky náspu.

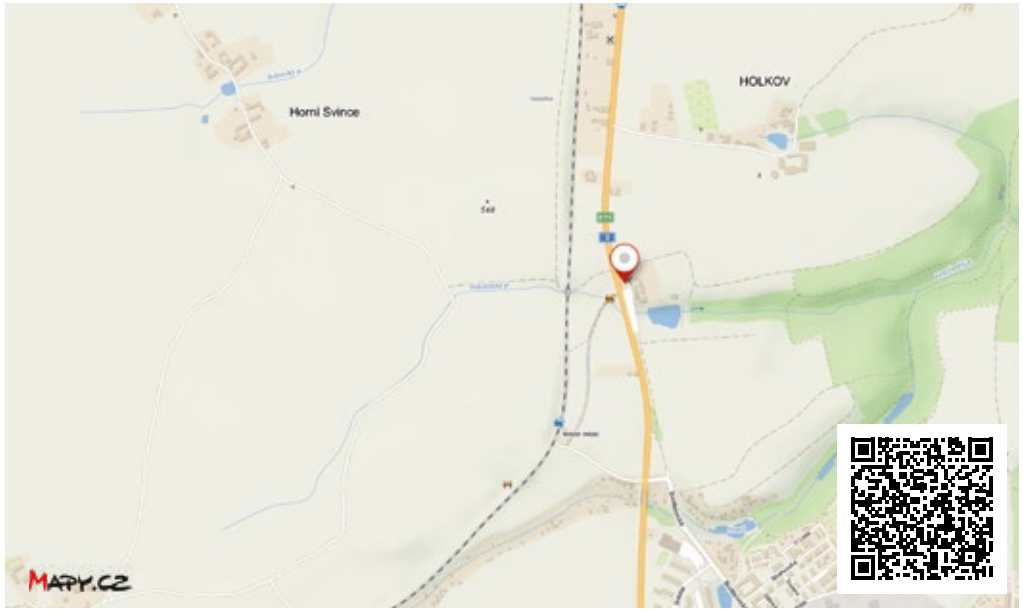
Historie objektu:
Objekt bývá tradičně označován jako kočárovna. O jeho vazbě na koněspřežní železnici není nic známo, jedná se pouze o spekulace. Ještě na mapě památek koněspřežní železnice, kterou vydal SÚPPOP v roce 1970, není o „kočárovně“ ani zmínka. Teprve v průběhu 70. let 20. století se objevuje teorie, že objekt byl jakýmsi depem „kočárovnou“, kde byly uskladňovány vozy a kde měly probíhat i jejich opravy. Tato myšlenka nemá ale reálný základ.

Současný stav:
Objekt v dobrém stavebně-technickém stavu, však jeho památková hodnota utrpěla přestavbou na restaurační a ubytovací zařízení, kdy byl přestavěn jak zevně, tak i v interiéru, zčásti byla jeho hmota vybourána a nově dostavěna. Památkově se uplatňuje pouze ve hmotě na původním místě. Násep před objektem, který byl ještě na konci 80. let 20. století dobře patrný, byl majitelem objektu zavezen a bylo zde zřízeno parkoviště.

Využití:
V objektu je zřízen restaurant a penzion „U Koňské dráhy“.

Vlastník:
Ing. Pavel Černý a Hana Černá, 373 22 Ločenice 98

Ochranné pásmo:
Ochranné pásmo začíná na km 98,2 stávající trati a rozkládá se od současné železnice směrem východním, kde je stanovena hranice 150 m od tělesa koněspřežní železnice.



Pohled na objekt tzv. „kočárovny“ od jihu, 2022.

Pohled na objekt tzv. „kočárovny“ od severu, 2022.

Pohled na objekt tzv. „kočárovny“ od jihu, 2007.

Objekt tzv. „kočárovny“ v roce 1968. V popředí již neexistující (zavezené) jádro náspu.

13e. Násep s klenutým mostem a zářez

Okres: Český Krumlov
Obec: Velešín
Katastrální území: Prostřední Svince - Holkov
Velešín
Rejstříkové číslo památky: 11759/3-1471
Číslo parcelní: 1018, k.ú. Prostřední Svince – Holkov
1803/2, k.ú. Velešín
GPS: (severní kraj) 48° 50´22.10“ S a 14°27´19.02“ V
(jižní kraj) 48° 50´ 09.33“ S a 14° 27´12.27“ V

Popis objektu:
Úsek dráhy, celkové délky 438 m, je situován v oblouku západně od silnice proti tzv. „kočárovně“. Násep začíná hned u silnice po 31 m je pak přerušen klenutým mostem přes vodoteč. Most je konstruován jako kamenný, kolmý, s jedním otvorem s polokruhovou klenbou, s křídly. Šířka otvoru je 2,80 m, výška 3,80 m, celková výška mostu 5,30 m a šířka mostu 3,80 m. Ve zdivu křídel jsou zřízeny odvodňovací otvory s kamennými překlady. Zdivo mostu z lomového kamene nese stopy omítek pozdějších oprav, v podhledu klenby se omítka dochovala téměř v celém rozsahu. Část zdiva u paty východního pilíře byla zřícena, kámen byl do zdiva provizorně vrácen na sucho bez použití pojiva. Na náspu byla jako ukázka zrekonstruována v délce 22 m část trati s dřevěnými kolejnicemi pobitými kovovými pásy. Násep pak pokračuje obloukem k jihu. Po 141 m celkové délky náspu v úrovni km 97,200 nynější železnice se mění ve 297 m dlouhý zářez, který se postupně přibližuje k železnici, přechází katastrální hranici do katastru Velešín a končí v úrovni km 96,908 nynější železnice.

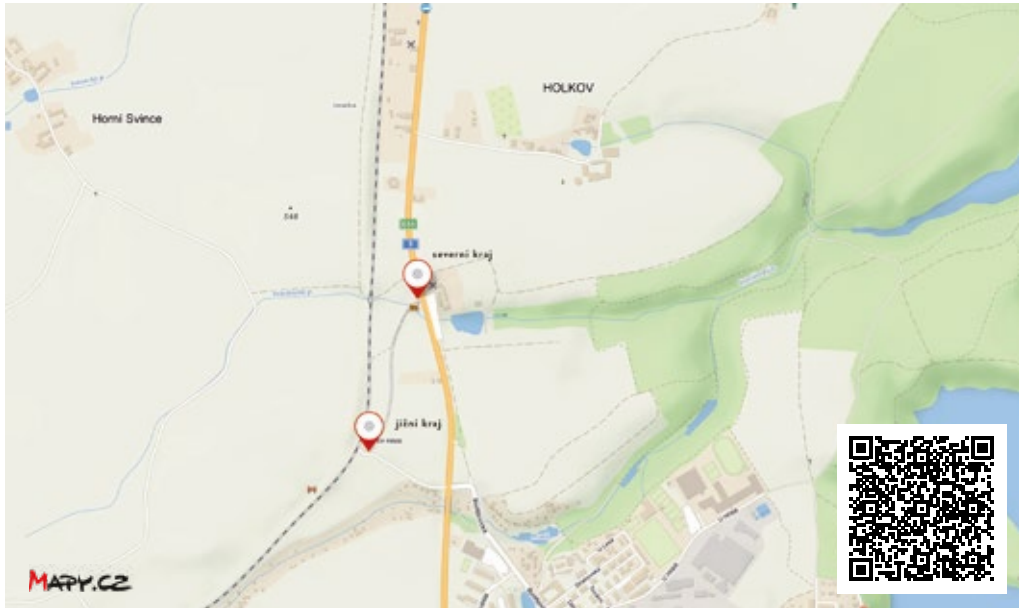
Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1825–1826. Tato mostní stavba bývá některými autory považována za nejstarší železniční most na evropské pevnině vůbec.

Současný stav:
Násep, most a zářez celkově v dobrém stavu.

Využití:
Celý úsek od mezinárodní silnice E 55 až k železniční zastávce Velešín byl revitalizován a byl upraven jako naučná stezka.

Vlastník:
parc. č. 1018 – Ing. Pavel Černý a Hana Černá, 373 22 Ločenice 98
parc. č. 1803/2 – Ing. Pavel Černý a Hana Černá, 373 22 Ločenice 98

Ochranné pásmo:
Ochranné pásmo začíná na km 98,2 stávající trati a rozkládá se od současné železnice směrem východním, kde je stanovena hranice 50 m od tělesa koněspřežní železnice. Končí na km 96,8 stávající trati.



Začátek náspu u silnice E 55. Pohled od východu, 2022.

Pohled na most s náspem od severozápadu, 2022.

Pohled na most od jihovýchodu, 2022.

Pohled od jihozápadu po náspu přes most směrem ke „kočárovně“, 2022.

14. Násep s klenutým mostem a zářez

Okres: Český Krumlov
Obec: Velešín
Katastrální území: Velešín
Rejstříkové číslo památky: 86060/3-1472
Číslo parcelní: 1803/1 (část)
GPS: (můstek) 48°50‘06.24“ S 14°27‘05.28“ V

Popis objektu:
Úsek náspu s mostkem a zářez je situovaný severozápadně od nynější železnice a svou podélnou osou SV–JZ kopíruje v určité vzdálenosti její průběh. Začíná náspem na km 96,757 trati, po pěti metrech je přerušen klenutým mostkem. Ten je vystavěn z lomového kamene jako pravošikmý, s polokruhovou klenbou, se šikmými křídly. Světlá šířka otvoru je 2,45 m, výška 1,67 m, šířka mostu 3,85 m, výška 3,75 m. Zdivo pilířů a křídel je v dolní části zčásti vypadané. Násep pokračuje ještě v délce cca 30 m, pak se mění v zářez ve svahu až do km 96,600.

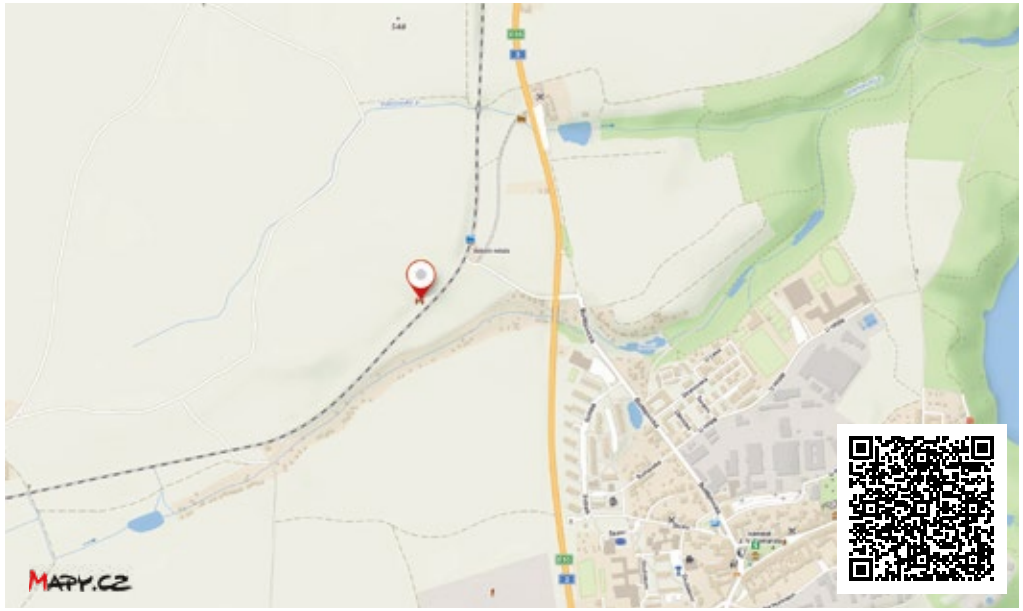
Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1825–1826.

Současný stav:
Mostek v horším stavu, v dolní části je vypadané zdivo. Násep a zářez v celkem zachovaném stavu.

Využití:
Není

Vlastník:
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Ochranné pásmo:
Ochranné pásmo z roku 1976 začíná na km 96,8 stávající trati, končí na 96,5 km a rozkládá se od současné železnice směrem severozápadním, kde je stanovena hranice 50 m od tělesa koněspřežní železnice.



Pohled na můstek s náspem od severovýchodu, 2022.

Pohled na můstek od východu, 2022.

Pohled na můstek od severozápadu, 2022.

Pohled od severu, 2022.

15. Úsek se souvislým výskytem hraničních kamenů

Okres: Český Krumlov
Obec: Zvíkov
Katastrální území: Chodeč - Zvíkov
Rejstříkové číslo památky: 49604/3-6132
Číslo parcelní: 3514/2 (část)
GPS: (severní kraj) 48°48‘42.54“ S 14°26‘37.09“ V
(jižní kraj) 48°48‘21.43“ S 14°26‘30.29“ V

Popis objektu:
Jedná se o 700 m dlouhý úsek od km 92,550 do km 91,850 současné trati, kde se nachází souvisleji dochované původní hraniční kameny, které vymezovaly pozemek patřící železniční společnosti. Hraniční kameny jsou žulové, hranolové, v horní ploše je vytesáno číslo, po straně písmena KEB (Kaiserin-Elisabeth-Bahn). Tyto kameny, ne však s tak souvislým dochováním se nacházejí po celé délce tělesa koněspřežní dráhy. Hraniční kameny jsou umístěné po obou stranách stávající železnice.

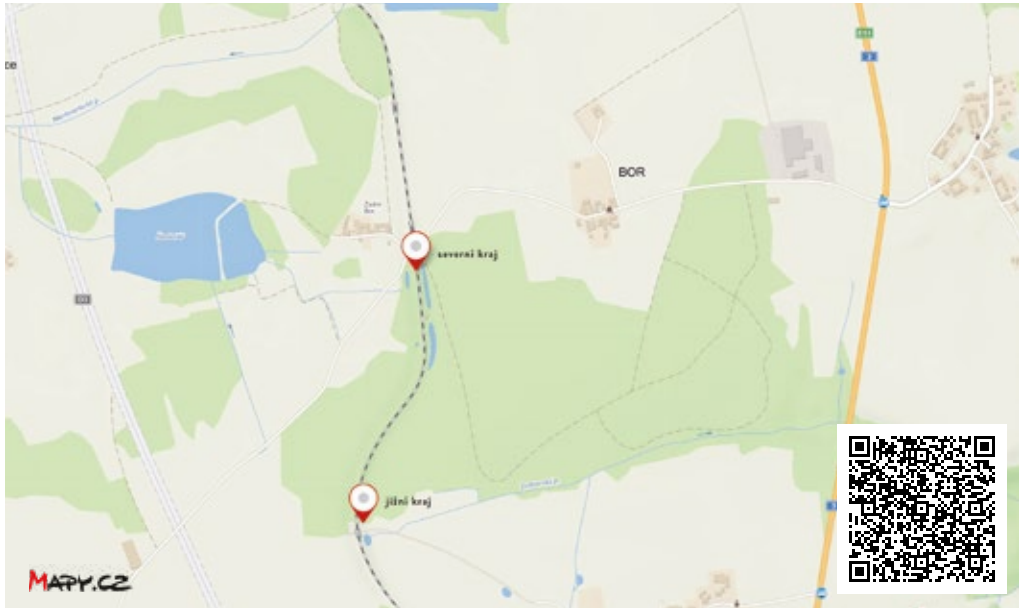
Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1825–1826.

Současný stav:
Hraniční kameny jsou v různém stupni zachování.

Využití:
Není

Vlastník:
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Ochranné pásmo:
Po obou stranách 10 m od hraničních kamenů.



Ukázka hraničního kamene v daném úseku, 2022.

Ukázka hraničního kamene v daném úseku, 2007.

Ukázka hraničního kamene v daném úseku, 2022.

Ukázka hraničního kamene v daném úseku, 2007.

16. Strážní domek u Netřebic

Okres: Český Krumlov
Obec: Zvíkov
Katastrální území: Chodeč - Zvíkov
Číslo popisné: 18
Rejstříkové číslo památky: 86061/3-1473
Číslo parcelní: st. 97
GPS: 48°48‘02.14“ S 14°27‘26.01“ V

Popis objektu:
Domek je situován severně od trati na km 90,505 poblíže bývalé křižovatky železnice s Lineckou silnicí. Byl vystavěn kolem roku 1832 a sloužil jako obydlí a služebna strážného, který měl svěřený přilehlý úsek dráhy.
Jde o přízemní obdélný objekt s přístavkem a polovalbovou střechou, krytou červenými eternitovými šablonami na koso. Průčelí k trati je dvouosé, okna rozšířena špaletová. Severozápadní průčelí má jen jedno okno ve štítě. K jihovýchodnímu průčelí byl přistavěn přístavek (veranda) s pultovou střechou, nad ní ve štítě domku též jedno okénko, zřízené pravděpodobně z dvířek. K severozápadní straně byl přistavěn další objet s pultovou střechou. Severozápadní stěnou prostupuje komínové těleso.

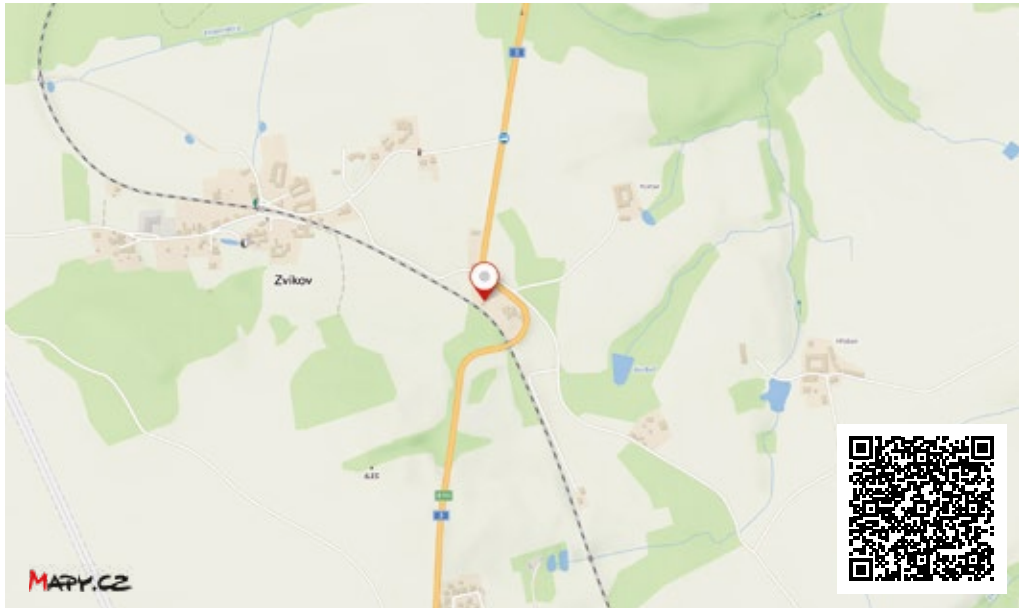
Historie objektu:
Strážní domek byl vystavěn někdy kolem roku 1832 a sloužil jako obydlí pro drážního strážníka. V roce 1843 zde žil drážní strážník jménem Johann Zaczek. Svému účelu domek sloužil až do roku 1870. Stál původně u křižovatky železnice a silnice České Budějovice – Linec. Křižovatka je dnes řešena mimoúrovňovým přejezdem.

Současný stav:
Objekt v dobrém stavebně-technickém stavu, avšak jeho památková hodnota utrpěla přestavbou. Byly zřízeny přístavby na na severovýchodní a jihovýchodní straně.

Využití:
Objekt je trvale obydlen.

Vlastník:
SJM Jaroš Milan a Jarošová Michaela, 383 32 Zvíkov čp. 18

Ochranné pásmo:
Ochranné pásmo je na jihozápadní straně vymezeno dnešní železniční tratí, na straně severovýchodní silnicí E55. Ve zbývajících směrech (severozápad a jihovýchod) byla hranice ochranného pásma stanovena na 50 m od objektu.



SD Netřebice, západní pohled, 2022.

Jižní pohled, 2022.

Pohled od jihu, 2022.

Pohled od severu, 2022.

17. Násep s klenutým propustkem (Výheň)

Okres: Český Krumlov
Obec: Netřebice
Katastrální území: Dlouhá
Rejstříkové číslo památky: 49616/3-6134
Číslo parcelní: 1594/1 (část)
GPS: 48°47‘19.20“ S 14°28‘23.93“ V

Popis objektu:
Úsek náspu s klenutým propustkem je situovaný těsně vedle současné železniční trati na okraji obce mezi km 88,670 a km 88,500.
Sto sedmdesát metrů dlouhý násep je orientovaný v oblouku s osou zhruba SZ–JV. Jeho koruna je níž než úroveň současné železnice. Jihozápadní hrana je nečitelná, neboť byla zakryta zavážkou mezi ním a železnicí. Na km 88,525 je v náspu zbudován propustek. Je konstruován jako kamenný, klenutý, pravošikmý, s křídly. Kolmá světlost propustku je 1,60 m, šikmá 2,40 m. Propustkem je vedeno kanalizační potrubí, které současně se zavážkou snížilo světlou výšku otvoru na 67 cm. Z tohoto důvodu jsou paty klenby pod úrovní terénu a proto není možné spolehlivě určit tvar klenby, z analogie používaných kleneb v tomto úseku lze vyvozovat, že i v tomto případě bylo použito klenby polokruhové, která se v současné době jeví jako mírně zploštělá. Dimenze klenby se pohybuje mezi 35 až 40 cm. Propustek je vystavěn z velmi drobného lomového kamene. Šikmá křídla se zachovala jen na severovýchodní straně, na straně opačné jsou pravděpodobně jako celá tato strana propustku zakryta zásypem. Nynější úroveň koruny náspu je 1,00 m nad vrcholnicí klenby. Mezi křídly propustku je vybudována novodobá uzavřená kanalizační šachta z betonových skruží.

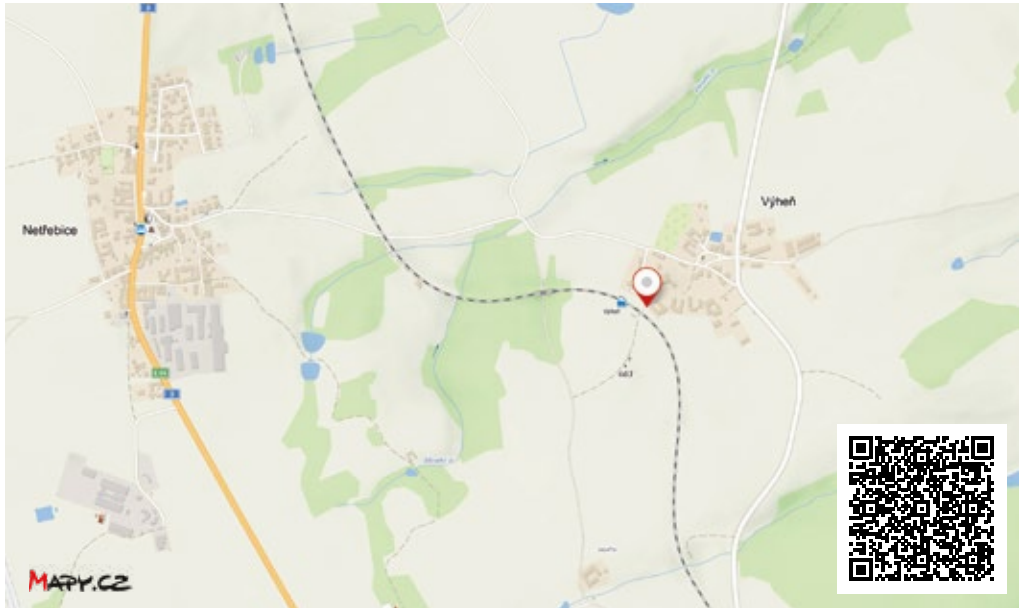
Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1826–1827. Svému účelu sloužil až do roku 1870.

Současný stav:
Technický stav propustku je dobrý. Je jím však vedena kanalizace, v důsledku čeho došlo k jeho celkovému snížení. Stav náspu je uspokojivý.

Využití:
Není

Vlastník:
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1

Ochranné pásmo:
Na jižní straně k stávající železnici, na straně severní a severovýchodní respektuje hranice pozemku 1594/1.



Výheň, propustek, pohled od severovýchodu, 2022.

Výheň, propustek, pohled od východu, 2022.

Výheň, propustek, detail klenby, 2022.

Výheň, násep s propustkem, pohled od východu, 2007.

18. Násep s klenutým můstkem (Kaplice nádraží)

Obec: Střítež
Katastrální území: Střítež u Kaplice
Rejstříkové číslo památky: 86062/3-1473
Číslo parcelní: 2681/3 (část)
Pozn.: Parcela přečíslována - původní č.parc. 2681
GPS: 48°47‘19.20“ S 14°28‘23.93“ V

Popis objektu:
Násep délky 370 m s klenutým propustkem je situován při vnější straně oblouku stávající tratě východně od železniční stanice Kaplice-nádraží mezi km 85,860 a km 85,490.
Násep celkem dobře čitelný, jež je na km 85,906 prolomen klenutým propustkem. Ten je konstruován jako kamenný z lomového kamene s polokruhovou klenbou se světlostí otvoru 2,00 m a dimenzí mezi 40 cm (ve vrcholu) a 60 cm, kolmý, s křídly. Délka propustku je 3,85 m, výška vrcholu klenby nad korytem 1,15 m. Křídla jsou šikmá, částečně zasypaná sesutou zeminou ze svahu, částečně je jejich zdivo rozvaleno kořeny náletových dřevin, které byly v současné době pokáceny. V podhledu klenby se dochovaly stopy vápenných omítek.

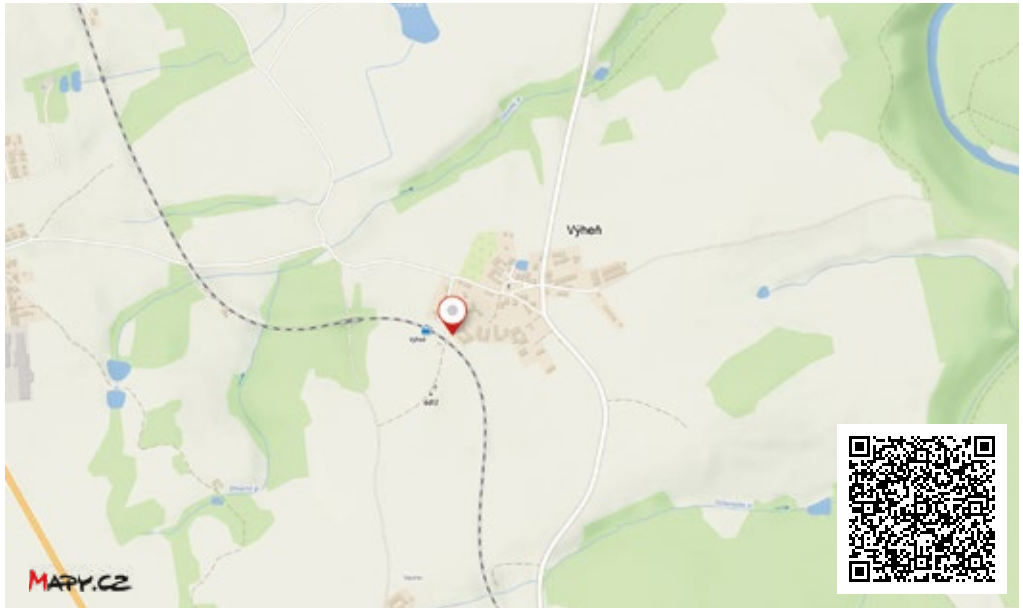
Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1826–1827. Svému účelu sloužil až do roku 1870.

Současný stav:
Technický stav propustku je poměrně dobrý i když vykazuje statickou poruchu klenby. Násep je zachovalý, v důsledku budování železniční vlečky byl v roce 1998 vyčištěn v celé délce od náletového porostu. V roce 2022 je násep v celé své délce opět zarostlý náletovým porostem.

Využití:
Není

Vlastník:
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1n

Ochranné pásmo:
Ochranné pásmo je na jihovýchodní straně vymezeno železniční tratí, na straně severozápadní na straně severozápadní respektuje hranici pozemku 2681/3. Kilometráž byla stanovena mezi km 86,1 a 85,8.



Můstek od jihovýchodu (od železnice), 2022.

Jižní pohled, 2022.

Pohled od severozápadu, 2022.

Pohled přes můstek po náspu jihozápadním směrem, 2022.

19. Násep s propustkem a zbytkem mostního pilíře

Okres: Český Krumlov
Obec: Kaplice
Katastrální území: Žďár u Kaplice
Rejstříkové číslo památky: 86062/3-1473
Číslo parcelní: 1336/1 (část)
GPS: (severní kraj) 48°45‘12.52“ S 14°27‘17.48“ V
(jižní kraj) 48°45‘07.09“ S 14°27‘10.08“ V

Popis objektu:
Úsek 269 m dlouhého náspu s propustkem a zbytkem mostního pilíře, s osou SV–JZ, probíhá mezi km 83,405 a 83,136 dnešní železnice.
Násep probíhá v těsné blízkosti tělesa dnešní železnice. Prostor mezi oběma náspy je zavezen zeminou, proto severozápadní hrana náspu koněspřežky není viditelná. Výška náspu se směrem k jihozápadu zvyšuje. Na km 83,178 se u paty náspu nachází malý kamenný propustek, který je prakticky celý zanesen a zasypán, viditelná je pouze část klenby při jejím vrcholu. Zdivo viditelné části je opatřeno omítkou. Násep končí torzem kamenného zdiva pilíře bývalého dřevěného mostu přes vodoteč. Zdivo, vystavěné z celkem drobného lomového kamene, se nachází nad severovýchodním křídlem nynějšího kamenného klenutého mostu železnice. Dochovalo se v šikmé délce 7,0 m do výšky 4,8 m nad současným terénem. Podél jihovýchodní strany náspu se dochovaly čtyři původní hraniční kameny, vytyčující pozemek železniční společnosti.

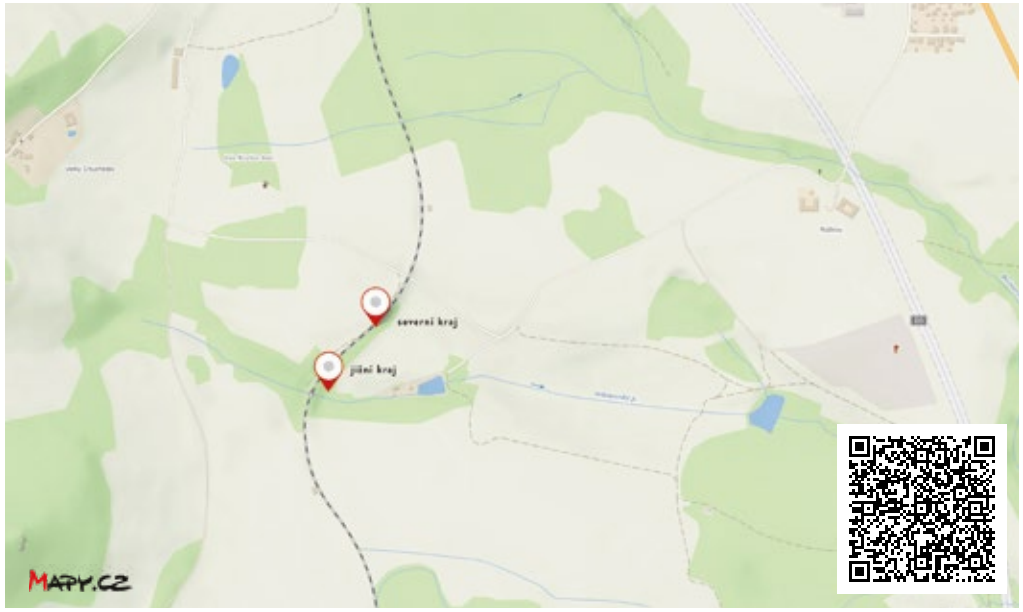
Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1826–1827. Svému účelu sloužil až do roku 1870.

Současný stav:
Násep se dochoval v celkem uspokojivém stavu, jeho severozápadní strana je skryta pod novodobým zásypem. Klenutý propustek je prakticky celý zanesený a zasypaný zeminou, což paradoxně jeho konstrukci ochraňuje před poničením. Stav zbytku mostního pilíře je havarijní, pojivo spár trpí erozí a vymýváním, uchycená vegetace svými kořeny výrazně narušuje zdivo. Propustek je oproti roku 2007 takřka zcela zasypaný a zarostlý vegetací. Lze jej nalézt jen s velkými obtížemi. Násep v celé své délce je pokryt bujnou, takřka neprostupnou vegetací. V roce 2022 byly v těsném sousedství náspu provedeny rozsáhlé meliorační práce a terén je hluboce rozryt. V roce 2007 zmiňované čtyři hraniční kameny se nepodařilo nalézt.

Využití:
Není

Vlastník:
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Ochranné pásmo:
Ochranné pásmo bylo na severozápadní straně vymezeno železniční tratí, na straně jihovýchodní byla hranice ochranného pásma stanovena 50 m od tělesa koněspřežní železnice. Délka pásma byla stanovena km 83,5 a 83,2 stávající trati.



Pohled na křídlo nového a starého mostu od jihu, 2022.

Tatáž lokalita, pohled od východu, 2022.

Zasypaný propustek, 2022.

Pohled po koruně náspu od severovýchodu, 2022.

20. Násep s kamennými zídkami

Okres: Český Krumlov
Obec: Omlenice
Katastrální území: Stradov u Kaplice
Rejstříkové číslo památky: 86062/3-1473
Číslo parcelní: 990/1 (část)
GPS: (severní kraj) 48°44‘09.22“ S 14°27‘09.85“ V
(jižní kraj) 48°44‘04.74“ S 14°27‘01.01“ V
(přerušený násep) 48°44‘07.13“ S 14°27‘04.69“ V

Popis objektu:
Zachovalý 244 m dlouhý násep umístěný napravo od stávající železnice České Budějovice – Horní Dvořiště. Začíná na km 81,182 a pokračuje směrem jihozápadním. Po 62 metrech je přerušen místní silnicí Stradov–Omlenička. Výška náspu v tomto přerušení se pohybuje kolem 8,5 m. Přerušení vytváří průřez, přičemž jsou v něm dobře viditelné dvě nasucho zděné kamenné zídky, které tvořily podpěrný prvek pod každou z kolejnic. Šířka zdí se pohybuje v rozmezí 40–50 cm. Osová vzdálenost zídek činí 1,1 m. Po 18 m násep pokračuje dalších 134 m a končí na km 80,964.

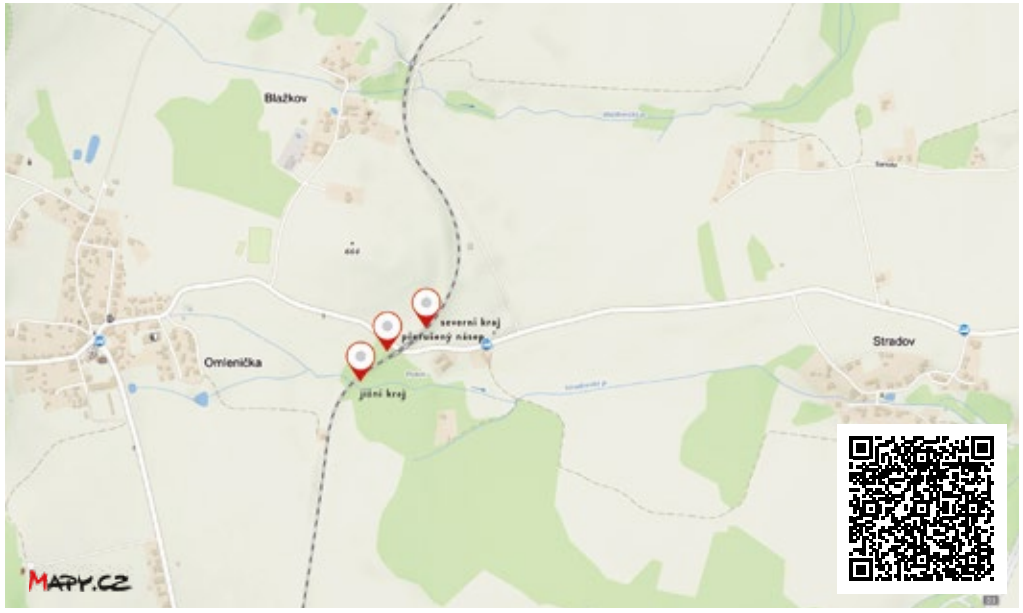
Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1826–1827. Svému účelu sloužil až do roku 1870. Kamenné zídky se jako podpěrný prvek neosvědčily a byly proto nahrazeny jedním kamenným jádrem, které mělo šíři zhruba 1,5 m. Také tato jádra byla zděna na sucho.

Současný stav:
Násep se dochoval v celkem uspokojivém stavu. Násep je na několika místech na straně k trati je mírně narušen odkopáním. V místě přerušení silnicí však dochází k jeho nepřetržité erozi. Násep sám, zvláště jeho pokračování za silnicí, je silně porostlý náletovými křovinami.

Využití:
Není

Vlastník:
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Ochranné pásmo:
Ochranné pásmo z roku 1976 bylo na jihovýchodní straně vymezeno železniční tratí, na straně severozápadní byla hranice ochranného pásma stanovena 50 m od tělesa koněspřežní železnice. Délka pásma byla stanovena mezi km 81,4 a 80,8 stávající trati.



Pohled na násep směrem od severozápadu, 2022.

Pohled na přerušený násep směrem od jihozápadu, 2022.

Pohled na severní část náspu, 2022.

Přerušený násep s kamennými zídkami, 2022.

21. Přepřahací stanice Bujanov

Okres: Český Krumlov
Obec: Bujanov
Katastrální území: Suchdol u Bujanova
Číslo popisné: 20 (část obce: Bujanov)
Rejstříkové číslo památky: 11752/3-1434
Číslo parcelní: st. 80
GPS: 48°42‘04.91“ S 14°25‘56.39“ V

Popis objektu:

Jde o patrovou budovu obdélníkového půdorysu, v podélné ose orientovanou ve směru SSZ–JJV (v popisu pro zjednodušení užito orientace S–J, V–Z). K jižní stěně přiléhá přízemní přístavek, který vznikl odbouráním jižních stájí. Patrový přístavek přiléhá k západní stěně, původně sloužil k umístění záchodů. Objekt je krytý valbovou střechou, přístavek střechou valbovou, takřka ve stejném sklonu, jako je valba na objektu stanice. Jako krytiny je použito cementových tašek. Pod hřebenem směrem na západní stranu jsou dva komíny, cihlové a omítnuté. Další komín je vede podél jižní stěny z přístavku. Je v celé výšce nově vyzděn a omítnut. Na místech, kde je opadaná omítka je patrné, že při stavbě stanice bylo použito nepravidelného smíšeného zdiva, v přízemí s výraznějším podílem kamene, v patře pak jedná téměř výhradně o zdivo cihelné.

Severní strana. Hladká stěna bez otvorů, horizontálně členěná profilovanou kordonovou (patrovou) římsou. Korunní profilovaná římsa zachována. Římsy jsou hladké, bílé. V přízemní části na obou nároží pásy omítky o šířce přibližně 50 cm, 1–2 cm předsazeny před omítku. Plocha stěny je šedá.

Východní strana. Průčelí sedmiosé, sedm oken v přízemí i v patře osazených do špalet. Okna jsou šestidílná, dřevěná. Tři nízká sklepní okénka s kamenným ostěním pod třemi pravými okny. Stěna je hladká bez členění, zachována pouze profilovaná kordonová a korunní římsa. Tyto jsou hladké, opatřeny bílou barvou. Středové okno v přízemí je opatřeno dvěma konzolemi, znatelná naddveřní římsa, pozůstatek původního dveřního otvoru.

Přístavek, zbytek jižního křídla. Původně kovárna a místnost pro kovářské pomocníky. Dnes kotelna. Přízemní stavba, zachován původní vstup se dvěma tří tabulkovými okny. Dveře i okna mají kamenná ostění. Fasáda je členěná. Okna se dveřmi jsou vsazeny do „portálu“ při použití segmentového oblouku. Kordonová římsa z hlavní budovy zde přechází v římsu korunní. Římsa je hladká, profilovaná, rovněž opatřená bílou barvou. Plocha stěn je opatřena šedou barvou.

Jižní strana. Průčelí objektu stanice je hladké bez otvorů, povrchová úprava fasády. Korunní římsa je profilovaná a hladká, opatřená bílou barvou.

Průčelí přístavku (pozůstatek jižního křídla) je hladké a nečleněné. Korunní římsa je v důsledku předchozích oprav méně profilována. Je hladká, bílé barvy. Povrchová úprava fasády hladká, šedé barvy.

Západní strana. Ve svislé ose stěny patrový přístavek – zde se dříve nalézaly toalety. Průčelí pětiosé, pět oken v patře, z toho čtyři osazena do špalet, jedno (vlevo od přístavku) lícuje. V přízemí čtyři okna, z toho tři osazena do špalet, jedno lícuje (opět vlevo od přístavku). V patře po obou stranách středového okna v přístavku malá větrací okénka. Tytéž se nalézají i v přízemí po obou stranách mělkého rizalitu, v němž jsou v ose umístěny dvoukřídlé dřevěné dveře. Dveře mají kamenné ostění. Omítky jsou hladké bez členění. Kordonová římsa končí u přístavku, dále přes přístavek neprobíhá. Stejně jako korunní římsa je profilovaná, hladká, bílé barvy. Pod levými okny v přízemí jsou umístěna nízká sklepní okénka, avšak bez kamenného ostění.

Historie objektu:

Staniční budova v Bujanově byla postavena nejspíše již v roce 1826 na „zelené louce“. Původně se jednalo o dřevěnou budovu. Původní budova stála o něco dále jižním směrem a zcela jistě nebyla patrová. Stanice původně nesla název Suchenthal (Suchdol). Proč došlo k přejmenování stanice, nevíme přesně. Nabízí se domněnka, že se původní stanice nalézala v nedalekém Suchdole asi 2,5 km jižněji. Stanice měla vyhořet a následně být přenesena do Bujanova. K požáru mělo podle všeho dojít v roce 1836. Je i jiné řešení. Osada Suchdol byla původně významnější než menší Bujanov. Ke změně mohlo dojít v souvislosti se zavedením osobní přepravy. Pojmenování stanice po osadě vzdálené 2,5 km pak mohlo být pro cestující zavádějící K vystavění zděné stanice došlo v roce 1837. Svému účelu sloužila stanice až do roku 1870. V roce 1890 budovu zakoupila obec a zřídila zde základní dvoutřídní školu. Někdy mezi léty 1870 a 1890 došlo ke stržení stájí. Je možné, že se tak stalo hned

po roce 1870. Základní škola se zde nalézala i v období 1. republiky, během okupace, po roce 1945 a je v budově i dnes.

Současný stav:
Stavebně-technický stav objektu je uspokojivý. Objekt prošel v roce 2003 rekonstrukcí, při které došlo k odvodnění objektu, vybudování nové kanalizace a celkové obnově venkovních fasád.

Využití:
Od roku 1890 slouží objekt jako budova základní školy.

Vlastník:
Obec Bujanov, 382 41 Bujanov 26

Ochranné pásmo:
Ochranné pásmo je na východní straně vymezeno stávající železniční tratí, na ostatních stranách respektuje hranice pozemků 2153/3, 2153/4, 715. Na severní straně respektuje hranice pozemků 712/1 a 712/2.

Bujanovská stanice, pohled od východu, 2022.

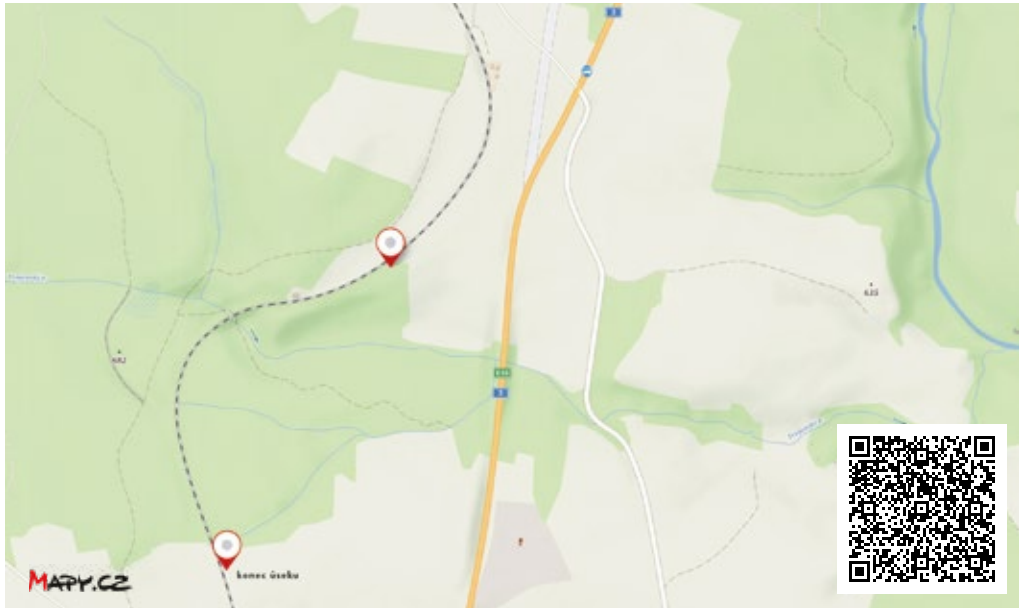
Bujanov, jihovýchodní pohled, 2022.

Bujanov, budova stanice a strážní domek, kde je umístěno muzeum, 2022.

22. Náspy a zářezy, propustky a mosty, rozvaliny strážního domu, mezníky

Okres: Český Krumlov
Obec: Bujanov, Rožmitál na Šumavě, Dolní Dvořiště
Katastrální území: Suchdol u Bujanova, Hněvanov, Trojany u Dolního Dvořiště
Dolní Dvořiště
Rejstříkové číslo památky: 11752/3-1434
Číslo parcelní: 2114/1 (část), 2114/15 (část), 1641/1 (část), k.ú. Suchdol u Bujanova; 1884/1 (část). k.ú. Hněvanov; 27/1 (část), k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště, 298/1 (část), k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště
GPS: (začátek úseku) 48°40‘22.49“ S 14°26‘36.41“ V
(konec úseku) 48°39‘54.70“ S 14°26‘16.53“ V

Popis objektu:
Úsek dráhy zde vytváří písmeno S a prochází přes čtyři katastrální zemí. Začíná náspem v katastrálním území Suchdol u Bujanova na úrovni km 72,840 současné železnice, který je po 20 m na km 72,817 přerušen zbytky pilířů mostku. Ten je vyzděn z lomového kamene o světlosti otvoru 2,80 m. Zdivo pilířů se dochovalo jen torzálně a to do výšky maximálně 1,40 m, větší část zdiva zanikla při rekonstrukci přilehlé trati, část je zakryta navezenou zeminou při obsypávání novodobého betonového propustku vedoucího skrz těleso stávající železniční tratě. Od mostku pokračuje úsek náspem v oblouku západním směrem, uplatňuje se u něho částečně jen jižní strana, na severní straně je svah zakryt novodobým zásypem. Na korunu náspu je navezen štěrk. V úrovni km 72,60 násep přerušen tělesem současné železnice. Na druhé straně železnice úsek pokračuje silně zarostlým zářezem s postranními stružkami na odvod vody, který po 111 m přechází v násep s částečně vytěženým kamenným jádrem. Po 33 m je násep přerušen pilíři bývalého dřevěného mostu nad cestou a vodotečí. Most o rozpětí 7,0 m je konstruován jako kamenný, kolmý, se šikmými křídly. Pilíře typizované šířky 3,80 m se dochovaly do výšky až 5,70 m. Zdivo je narušováno kořeny stromů. Dále pak úsek pokračuje náspem v širokém oblouku, jehož bok je na jednom místě porušen a je zde velmi dobře viditelná kamenná zídka jádra z velmi drobného lomového kamene. Po 17 m násep přechází v široký zářez s postranními stružkami, který je pak po 88 m přerušen kolmo přes něj nasypanou cestou. Zářez pak pokračuje až k dalšímu bývalému dřevěnému mostu 54 m dlouhým úsekem, mění se v násep, který těsně u mostu je silně narušen zvířecími norami, u nichž došlo k vyhrnutí neuvěřitelného množství vnitřní zeminy ven. Most o rozpětí 6,90 m je osou orientován SV–JZ a přemosťuje tok Trojanského potoka. Pilíře typizované šířky 3,80 m, s napojenými šikmými křídly, jsou vyzděny z nápadně drobného lomového kamene a dochovaly se do maximální výšky pěti metrů. U obou pilířů došlo u pat k vypadnutí části zdiva. Na křídlech se zachovaly otvory pro uložení dřevěných podpěr nosné konstrukce mostu. Za mostem pokračuje ještě vysoký násep dalších 89 m, kde přechází v nízký násep v zářezu a po 24 m pak v hluboký zářez délky 375 m, který je v jednom místě přerušen kolmo přes něj vedoucí lesní cestou. Zářez je velice dobře zachován, místy jsou dodnes patrné odvodňovací stružky. Na km 72,125 zářez končí železniční tratí, ke které se tento úsek velkým obloukem vrátil. V tomto úseku trasa prošla čtyřmi katastrálními územími – Suchdol u Bujanova, Hněvanov, Trojany u Dolního Dvořiště a Dolní Dvořiště.
Na druhé, východní straně železnice úsek přechází do k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště. Násep je zprvu málo nezřetelný, na km 72,082 však začíná dobře patrný nízký násep, v koruně široký 3,35 m, s částečně vytěženým jádrem, který je po 41,5 m prolomen kamenným klenutým propustkem. Ten je vyzděn z lomového kamene, o světlosti otvoru cca 1,30 m, výškou polokruhové klenby od zanesného dna 0,45 m, s dimenzí klenby 40 cm. Vrcholnice oblouku se nachází 0,90 m pod současnou úrovní koruny náspu. Západní strana propustku je z větší části zasypána a zdivo klenby silně narušené vegetací. Na východní straně se dochovala část šikmého křídla. Násep pak pokračuje směrem k jihu a po 68 m se jeho západní strana rozšiřuje a přechází v širší rovinu, na které se na km 71,900 nachází rozvaliny bývalého strážního domku s dochovaným podzemním klenutým sklepem, zakresleným i ve stabilním katastru z roku 1875. Násep s několika lokálními destrukcemi pokračuje a zvýšen je na km 71,812 opět přerušen zbytky kamenného propustku vodoteče o světlé šířce otvoru cca 1,0 m, u něhož se dochovaly pilíře na jižní straně do výšky 2,30 m, na straně severní jen do výšky 1,80 m. Šířka pilířů je 3,80 m, na východní straně se je u severního pilíře viditelná část šikmého křídla. Násep pak dál pokračuje k jihu a po 42 m na km 71,770 končí jeho čitelný profil. V trase se na východní straně náspu nalézají tři původní mezníky.



Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1826–1827. Svému účelu sloužil až do roku 1870.

Současný stav:
Úsek prochází zalesněným územím. Mostek na km 72,817 a propustek na km 71,812 jsou dochovány pouze v torzálním stavu, ostatní mosty jsou ve více méně lepším stavu, ale všechny jsou narušovány vegetací, vyžadují zpevnění postupně se rozpadajícího zdiva, hlavně u korun a u pat. Náspy jsou na některých místech v dobrém stavu, na některých jsou porušeny vytěžením kamenného jádra nebo i celé hmoty, částečným zavezením nebo norováním zvířat. Zářezy v tomto úseku v dobrém stavu, v některých částech jsou neprostupně zarostlé vegetací.

Využití:
Není

Vlastník:
parc.č. 2114/1 (část), k.ú. Suchdol u Bujanova – Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1;
parc.č. 2114/15 (část), k.ú. Suchdol u Bujanova – Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1;
parc.č. 1641/1 (část), k.ú. Suchdol u Bujanova – ČR, Právo hospodařit s majetkem státu Lesy České republiky, s.p., Přemyslova 1106/19,Nový Hradec Králové, 500 08 Hradec Králové;
parc.č. 1884/1 (část). k.ú. Hněvanov – ČR, Právo hospodařit s majetkem státu Lesy České republiky, s.p., Přemyslova 1106/19, Nový Hradec Králové, 500 08 Hradec Králové;
parc.č. 27/1 (část), k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště –ČR, Právo hospodařit s majetkem státu Lesy České republiky, s.p., Přemyslova 1106/19, Nový Hradec Králové, 500 08 Hradec Králové;
parc.č. 298/1 (část), k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště – Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1

Ochranné pásmo:
Podle vyhlášky z roku 1976 se ochranné pásmo rozkládá v úseku km 72,840 stávající železnice až ke km 72,6 k železniční trati, na druhou stranu pak 50 m od tělesa bývalé železnice. V úseku od km 72,6 až 72,125 (oblouk v lese) stávající trati se ochranné pásmo rozkládá k současné železnici a na straně pravé (ve směru od Českých Budějovic) 50 m od tělesa koněspřežní železnice. V úseku km 72,125 až 71,770 je ochranné pásmo na západní straně vymezeno stávající železniční tratí, na straně východní je jeho hranice posunuta 100 m východním směrem od tělesa bývalé železnice.

Zbytky mostku v Suchdole u Bujanova, 2022.

Zbytky mostku v Suchdole u Bujanova, 2022.

23. Úsek dráhy s náspy, zářezy, mosty a propustky

Okres: Český Krumlov
Obec: Dolní Dvořiště
Katastrální území: Dolní Dvořiště
Trojany u Dolního Dvořiště
Rejstříkové číslo památky: 11752/3-1434
Číslo parcelní: 2097/3 (část), k.ú. Dolní Dvořiště
2101/3, k.ú. Dolní Dvořiště
2101/4 (část), k.ú. Dolní Dvořiště
221/3 (část), k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště
221/4 (část), k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště
221/11 (část), k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště
298/1 (část), k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště
GPS: (začátek úseku) 48°39‘51.32“ S 14°26‘17.73“ V
(konec úseku) 48°39‘29.82“ S 14°26‘02.97“ V

Popis objektu:

Na km 71,540, v k.ú. Dolní Dvořiště, těsně vedle současné železnice pokračuje násep jihovýchodním směrem. Po 88 m od začátku této trasy je násep zhruba na km 71,460 prolomen klenutým propustkem. Ten je konstruován jako kamenný, valeně klenutý, se šikmými křídly. Světlost otvoru propustku je 1,90 m, výška 1,75 m, délka propustku je 3,85 m. Dimenze klenby se pohybuje mezi 45 až 70 cm. Ve zdivu bylo použito drobného lomového kamene. Konce třech křídel jsou zřícena. Po 13 m pokračování náspu je přerušen sedm metrů širokou cestou. Další pokračování trasy je vedeno již v oblouku ve směru hodinových ručiček. Postupně se snižující násep, jehož západní svah je porušen zavážkou kolem pole, po 119,5 m přechází do 43 m dlouhé roviny a pak 113 m dlouhý zářez s horní šířkou 10 m a dolní 4 m, s největší hloubkou kolem 3 m. Následuje 23,5 m dlouhá rovina, která pak přechází v postupně se zvyšující násep. Ten je porušen částečným vytěžením kamenného jádra a místy i částí svahů. Po 64 m násep je přerušen celkem dobře zachovanými kamennými pilíři bývalého dřevěného mostu nad starou cestou z Trojan do Dolního Dvořiště. Byl vystavěn v mírném svahu z drobnějšího lomového kamene jako pravošikmý, svou osou orientován S–J, se šikmými křídly. Šířka mostu je 6,50 m, pilíře o typizované šířce 3,80 m se dochovaly do maximální výšky 4,30 m. Severovýchodní křídlo je v dolní části odsazeno – rozšířeno, co se u ostatních mostů dráhy nevyskytuje. Lícní plochy pilířů a křídel jsou skloněné. U tohoto mostu se dochoval pouze jeden otvor pro vzpěry nosné konstrukce mostu, ostatní byly pravděpodobně později z důvodu statiky zdiva zazděny. Za mostem pokračuje násep v délce 160 m. Část tohoto úseku náspu je ve špatném stavu, zemina z něho je odplavená, koruna téměř zašpičatělá, pětatřicet metrů od jeho konce je násep prokopán. Následuje 43 m dlouhá rovina louky a sadu, kde nízké těleso bylo odtěženo. Za loukou násep pokračuje ještě v délce 91 m, jeho kamenné jádro je částečně vytěženo. Ve své délce je však po 59 m začátku od louky a sadu prolomen klenutým propustkem. Ten je konstruován jako kamenný z lomového kamene na maltu vápennou, kolmý, s valenou klenbou, se šikmými křídly.

Šířka propustku je 2,90 m, délka 3,75 m, výška klenby nad terénem je 1,85 m, dimenze 58 až 80 cm. Násep pak přechází v zářez ve svahu dlouhý 27 m, potom se mění v zářez s horní šířkou cca 7 m, pak pokračuje rovina, která po 18 m přechází ve 227 m dlouhý násep, končící poblíže železniční trati. U tohoto náspu byla zemina z boků odplavena, takže koruna je zde velmi úzká. V důsledku odplavení zeminy došlo 27 m od zmíněné roviny na severní straně náspu v délce 16,3 m k obnažení kamenného jádra. Po 39 m od konce úseku s obnaženým jádrem je násep prolomen pilíři bývalého dřevěného mostu, postaveného přes vodoteč. Osou je most orientován přibližně V–Z, pilíře mají typizovanou šířku 3,80 m, křídla jsou šikmá. Pilíře se dochovaly do maximální výšky 8,60 m. Most byl vyzděn z drobného lomového kamene. Pouze v dolní části pilířů byly použity velké opracované kamenné kvádry o výšce 32–33 cm, délek do 100 cm, které částečně přesahovaly do křídel.

U obou pilířů jsou z poloviny tyto kvádry vylámány. Konstrukce tohoto mostu je ještě zesílena ke křídlům přizděnými opěrnými pilíři, z nichž se v původní hmotě dochoval jen pilíř u jihovýchodního křídla, ostatní pilíře jsou z větší části zříceny (nebo rozebrány na kámen). Zbyly po nich v líci křídel otvory po vylámaných kamenech z důvodu hmotového propojení při jejich zřizování. Násep pak dále pokračuje, po 145 m v úrovni km 70,814 nynější železnice končí. V délce 27 m má vybrané kamenné jádro. V ose náspu, 23 m od jeho konce, se nachází torzo kamenného propustku přes vodoteč.

Dochovala se u něho jen dolní část jihozápadního pilíře do výšky 60 cm a části k němu připojených šikmých křídel. Délka propustku byla 3,10 m, šířku není možné z důvodu nedochování protilehlého pilíře určit.

Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1826–1827. Svému účelu sloužil až do roku 1870.

Současný stav:
Úsek prochází zalesněným územím. Propustek na km 70,715 je dochován pouze v torzálním stavu, ostatní mosty jsou ve více méně lepším stavu, ale všechny jsou narušovány vegetací, vyžadují zpevnění postupně se rozpadajícího zdiva, hlavně u korun a u pat. Náspy jsou na některých místech v dobrém stavu, na některých jsou porušeny vytěžením kamenného jádra nebo i celé hmoty, částečným zavezením nebo norováním zvířat, jsou porostlé vegetací. Zářezy v tomto úseku v dobrém stavu, v některých částech jsou neprostupně zarostlé vegetací.

Využití:
Není

Vlastník:
parc.č. 2097/3 (část), k.ú. Dolní Dvořiště – Pozemkový fond ČR, Husinecká 1024/11a, 130 00 Praha - Žižkov
parc.č. 2101/3, k.ú. Dolní Dvořiště – ČR, Pozemkový fond ČR, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 130 00 Praha 3,
parc.č. 2101/4, k.ú. Dolní Dvořiště – ČR, Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 130 00 Praha 3
parc.č. 221/3, k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště – Řehout Martin Mgr., Rybná 669/4, Staré Město, 110 00 Praha 1
parc.č. 221/4, k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště – ČR, Právo hospodařit s majetkem státu Lesy České republiky, s. p., Přemyslova 1106/19, Nový Hradec Králové, 500 08 Hradec Králové
parc.č. 221/11, k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště – Obec Dolní Dvořiště, č. p. 62, 382 72 Dolní Dvořiště
parc.č. 298/1 (část), k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště – ČR, Právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1

Ochranné pásmo:
Podle vyhlášky z roku 1976 je ochranné pásmo v úseku km 72,125 až 71,770 na západní straně vymezeno stávající železniční tratí, na straně východní je jeho hranice posunuta 100 m východním směrem od tělesa bývalé železnice.

Násep mezi stávající železnicí a klenutým můstkem, 2022.

Pohled po náspu od mostku jihovýchodním směrem, 2022.

24. Násep se zbytky dvou mostů a zářez

Okres: Český Krumlov
Obec: Dolní Dvořiště
Katastrální území: Trojany u Dolního Dvořiště
Rybník u Dolního Dvořiště
Rejstříkové číslo památky: 49603/3-1473
Číslo parcelní: 298/4 (část) k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště,
298/3 k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště,
154/1 (část) k.ú. Rybník u Dolního Dvořiště,
154/2 k.ú. Rybník u Dolního Dvořiště
GPS: (začátek úseku) 48°38‘55.41“ S 14°26‘01.29“ V
(konec úseku) 48°38‘41.33“ S 14°26‘07.13“ V

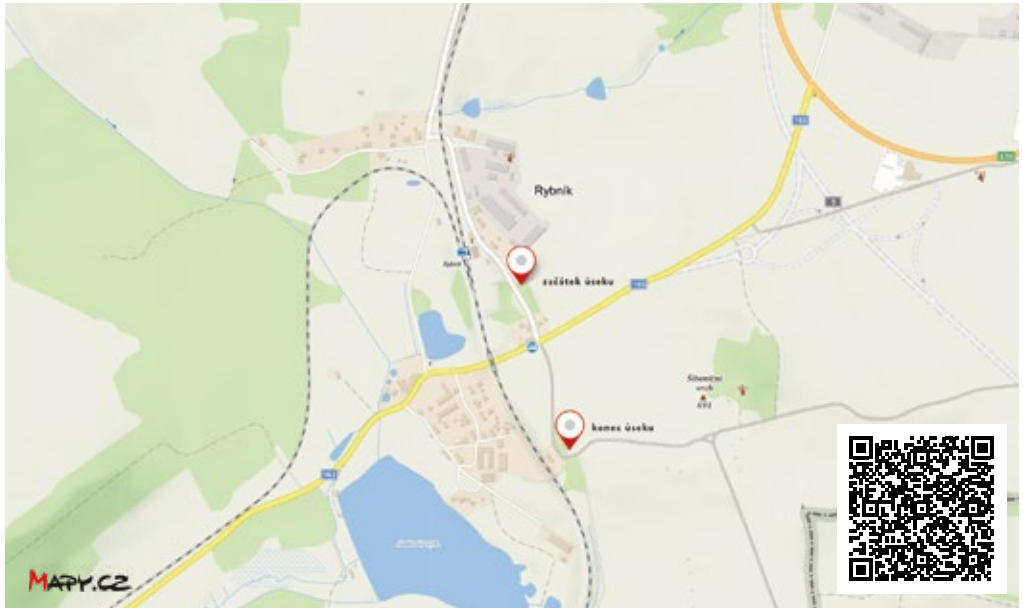
Popis objektu:
Asi 540 m dlouhý úsek počíná náspem nedaleko železniční stanice Rybník a podél komunikace se stáčí v mírném oblouku k jihu a končí zářezem přerušeným kolmou prašnou cestou.
Počáteční, severní, asi 84 m dlouhá část náspu, je snížená, jeho koruna má šířku 13 m. Přerušen je zbytky dvou kamenných pilířů bývalého dřevěného mostu vystavěného nad vodotečí. Je vystavěn z lomového kamene. Šířka mostu je 3,80 m, rozpětí 2,90 m, křídla šikmá. Čela jsou svislá, křídla mají lícní plochu šikmou a korunu skloněnou. Severní pilíř se dochoval do výšky 1,85 m a jižní do výšky 4,10 m. Násep pak pokračuje k jihu v délce 97,7 m, přičemž prvních 40 m je neporušeno, koruna zbývající části je porušena těžbou kamene ve třicátých letech 20. století. Na konci náspu úsek překračuje hranici z k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště do k.ú. Rybník u Dolního Dvořiště. Pokračování náspu bylo v roce 1936 v délce 20,0 m přerušeno stavbou rodinného domku čp. 37. Za ním pokračuje krátkým úsekem v délce 20,5 m, zde je výška náspu cca 2,5 m a šířka koruny 5,0 m, a končí zbytkem severního kamenného pilíře dalšího bývalého dřevěného mostu, vystavěného nad silnicí Dolní Dvořiště – Vyšší Brod. Pilíř se šikmými křídly se do dnešní doby dochoval jen do výšky 1,16 m (tři řady kvádrů nad současnou úrovní komunikace). Vyzděn byl v šířce 3,98 m z pravidelných velkých žulových kvádrů o výšce 39 cm, délek 58 až 129 cm, hloubka kvádrů se pohybuje kolem 40 cm. Nároží křídel byla přezděna, spáry pilíře jsou vyplněny betonem, koruna opatřena betonovým potěrem. Zbytek protilehlého pilíře byl rozebrán při rozšiřování této silnice. Po přerušení silnicí třináct metrů za pilířem dále pokračuje násep výškou 2,60 m se šířkou koruny 5,40 m při postupném snižování své výšky
a po 90,50 m je v délce 137 m porušen odtěžením. Na konci tohoto úseku přechází v postupně se snižující zářez, jehož začátek byl v délce 12 m do větší výšky zavezen zeminou. Dochovaný zářez délky 63 m sloužil později jako silážní jáma, jeho boky jsou rozšířeny a dno těžbou podstatně sníženo. Zářez je přerušen příčnou komunikací, která kdysi vedla k vojenské posádce dislokované na Šibeničním vrchu.

Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1827–1828. Svému účelu sloužil až do roku 1870.

Současný stav:
Násep je na mnoha místech porušený a ve velkých úsecích do určité výšky celoplošně odtěžený. Pouze v krátkých úsecích si dochoval svůj někdejší profil. Zářez v jižní části úseku byl prakticky znehodnocen pozdější přeměnou na silážní jámu. Severní kamenný pilíř severního mostu byl ubourán. Z jižního mostu zbyla jen nízká část severního pilíře, jižní pilíř byl odstraněn celý v důsledku rozšiřování komunikace Dolní Dvořiště – Vyšší Brod

Využití:
Není

Vlastník:
parc.č. 298/4 k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště – Obec Dolní Dvořiště, č. p. 62, 382 72 Dolní Dvořiště
parc.č. 298/3 k.ú. Trojany u Dolního Dvořiště – ČR, Právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1,



parc.č. 154/1 k.ú. Rybník u Dolního Dvořiště – Sojka Jan, Rybník 37, 382 72 Dolní Dvořiště, Sojková Radka Bc., Rybník 37, 38272 Dolní Dvořiště
parc.č. 154/2, k.ú. Rybník u Dolního Dvořiště – Kučera - zemědělská s.r.o., č. p. 162, 382 72 Dolní Dvořiště

Ochranné pásmo:
V úrovni 69,0 až 69,8 km stávající železnice sahá na západní straně tělesa koněspřežky ke komunikaci a na východní straně tělesa koněspřežky respektuje východní hranice parcel 18, 243/2 a 298/4. Od silnice Dolní Dvořiště – Vyšší Brod směrem na jih ochranné pásmo vymezeno na západní straně komunikací, na východní straně 50 m od tělesa.

Památník F. A. Gerstnera v areálu nádraží Rybník, 2022.

Těleso náspu za nádražím v Rybníce, pohled od severozápadu, 2022.

Pilíře dřevěného mostu, pohled od západu, 2022.

25a. Památky koněspřežní železnice v bývalém hraničním pásmu – zářez a násep

Okres: Český Krumlov
Obec: Dolní Dvořiště
Katastrální území: Jenín
Rejstříkové číslo památky: 49602/3-6133
Číslo parcelní: 2854/2 (část)
GPS: (začátek úseku) 48°38‘30.09“ S 14°26‘30.81“ V
(konec úseku) 48°38‘11.67“ S 14°26‘32.70“ V

Popis objektu:
Úsek zářezu a náspu o délce 305 m je orientován zhruba severojižním směrem. Začíná 77 m dlouhým zářezem, který pak přechází v násep, který je na své severní nejnižší části přerušen cestou. Zprvu je násep položen ve volném terénu, jeho jižní větší část pak prochází krajem lesa. Pata náspu má šířku 7,50 m, v koruně je násep široký 3,60 m.

Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1827–1828. Svému účelu sloužil až do roku 1870.

Současný stav:
Zářez je v dobrém stavu, mírně zarostlý břízami a náletovými křovinami. Násep je v celkem dobrém stavu, ve volném terénu je podél své východní strany lemován keři, jižní část prochází lesem.

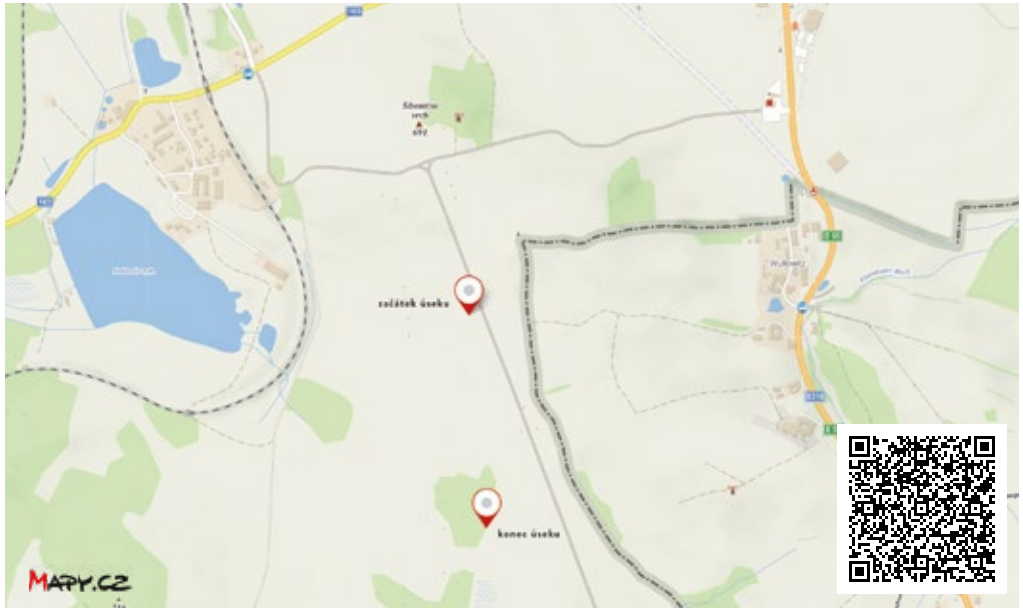
Využití:
Zmiňovaný úsek koněspřežní železnice byl po ukončení provozu přeměněn na místní komunikaci a dodnes slouží jako sporadicky využívaná polní cesta.

Vlastník:
Ing.Pavel Svoboda, Březová 800, 382 41 Kaplice

Ochranné pásmo:
Nevyhlášeno.

Poznámka:
Při revizi bylo zjištěno, že těleso náspu pokračuje od severního konce již evidované památky dále severním směrem v celkové délce 232 m. Těleso náspu je nízké, dosahuje maximální výšky 1,6 m, spodní šířka náspu je 8,5 m, v koruně má násep 4,5 m. Násep se směrem k jihu postupně snižuje. Na něj navazuje již památkově chráněný zářez a násep.

Okres: Český Krumlov
Obec: Dolní Dvořiště
Katastrální území: Jenín
Rejstříkové číslo památky: NEPROHLÁŠENO
Číslo parcelní: 2854/2 (staré č. parc. 154/5)



Pohled od jižního ústí zářezu po koruně náspu směrem na jih, 2022.

Pokračování náspu pokraji lesa, 2022.

Pohled po koruně náspu od kraje les směre na sever, 2022.

Pohled od severovýchodu na východní svah náspu, 2022.

25b. Památky koněspřežní železnice v bývalém hraničním pásmu – násep

Okres: Český Krumlov
Obec: Dolní Dvořiště
Katastrální území: Jenín
Rejstříkové číslo památky: 49602/3-6133
Číslo parcelní: 2854/3
GPS: (začátek úseku) 48°38‘08.37“ S 14°26‘31.52“ V
(konec úseku) 48°38‘02.46“ S 14°26‘30.07“ V

Popis objektu:
Úsek náspu o délce 160 m je orientovaný zhruba severojižním směrem a navazuje na severní úsek, od kterého je oddělen loukou, v jejíž části byl násep odstraněn.
Začíná na kraji lesa otevřeným profilem, který vznikl odtěžením náspu v místech dnešní louky. V svislém profilu náspu je viditelné jeho kamenné jádro. Násep je poměrně vysoký, koruna má šířku pouhých 3,0 m. V tomto úseku náspu jsou v koruně dochovány kamenné lavičky. Násep je po osmdesáti metrech své délky od severního okraje porušen v šířce 1,5 m překopem z důvodu odvodnění mokřin na jeho západní straně a pak po dalších čtyřiceti metrech opět přerušen 19 m širokým překopem, ve kterém probíhá lesní cesta.

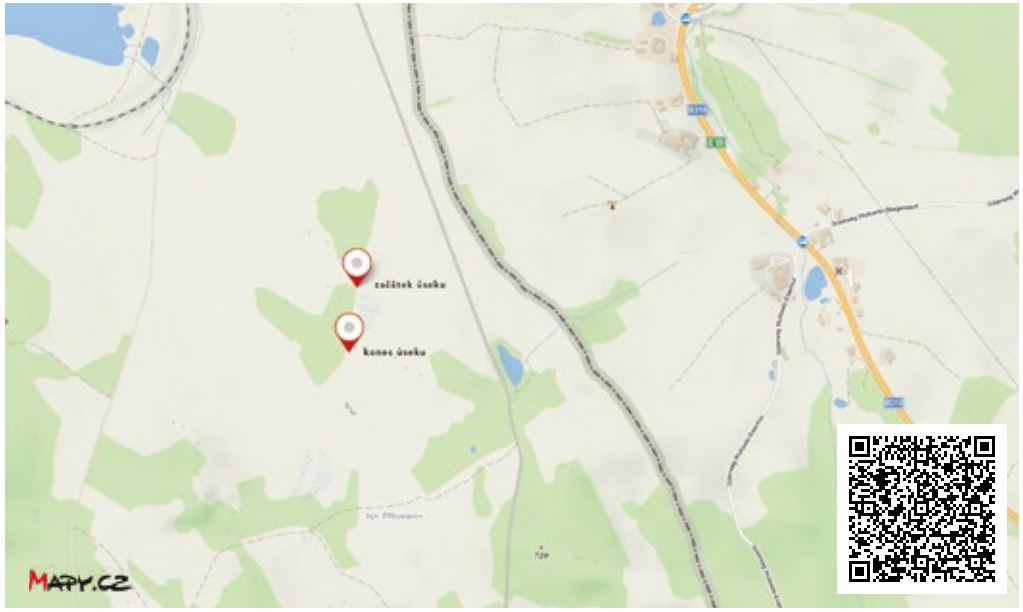
Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1827–1828. Svému účelu sloužil až do roku 1870.

Současný stav:
Úsek prochází zalesněným územím a je porostlý stromy. Samotné těleso náspu je v celkem dobrém stavu, však na dvou místech je přerušeno překopem a jižní konec náspu má v délce 6,5 m silně porušenou JV hranu.

Využití:
Není

Vlastník:
Ing. Pavel Svoboda, Březová 800, 382 41 Kaplice

Ochranné pásmo:
Nevyhlášeno.



Severní konec náspu, 2022.

Koruna náspu, pohled od severu, 2022.

Detail jedné z kamenných stoliček, 2022.

Odvodňovací průkop v náspu, pohled od jihovýchodu, 2022.

25c. Památky koněspřežní železnice v bývalém hraničním pásmu – násep s klenutým propustkem, násep

Okres: Český Krumlov
Obec: Dolní Dvořiště
Katastrální území: Jenín
Rejstříkové číslo památky: 49602/3-6133
Číslo parcelní: 2854/5, 2642/1, 2854/9 (část)
GPS: (začátek úseku) 48°37‘52.66“ S 14°26‘31.47“ V
(konec úseku) 48°37‘45.13“ S 14°26‘29.97“ V

Popis objektu:
Krátký úsek náspu o délce 53 m je orientován severojižním směrem. Jeho výška se pohybuje kolem 3,5 m. Při jeho severním konci se dochoval klenutý propustek s kolmou světlostí otvoru 2,86 m. Byl konstruován jako kamenný (z lomového kamene na maltu vápennou) levošikmý, pravděpodobně bez křídel, s polokruhovou klenbou s vodorovnou vrcholnicí. Dimenze klenby, která je tvořená plochými kameny prokládanými kameny velmi drobnými, se pohybuje od 50 do 75 cm. Na vnitřním líci otvoru se dochovala vápenná omítka, která však zde byla provedena později, kdy propustek již nesloužil svému původnímu účelu, ale byl pravděpodobně využit jako sklípek. Z tohoto důvodu byl otvor na západní straně zcela uzavřen kamennou zazdívkou, ta byla pravděpodobně zřízena i na čelní straně, v ní však byla osazena kamenná dveřní zárubeň. Přední zdivo se nedochovalo, na zaneseném dně bylo v roce 2007 viditelné torzo opracovaného kamenného ostění. Po zazdívce je jeho délka 3,80 m. Sesutá zemina zčásti obnažila konstrukci propustku na jeho východní straně – ve vzdálenosti 96 cm od severního vnitřního líce otvoru je v kamenném zdivu čela propustku viditelná svislá spára, za níž dál jsou kameny již vyskládány na sucho, Ty jako rovnatina zapíraly nosnou konstrukci pilířů. Násep je na jižní straně přerušen loukou a cestou. Za cestou pak pokračuje v délce 135 m. Jeho výška v této části se pohybuje od 2 do 0,5 m. Při jižním konci je jeho koruna rozebrána.

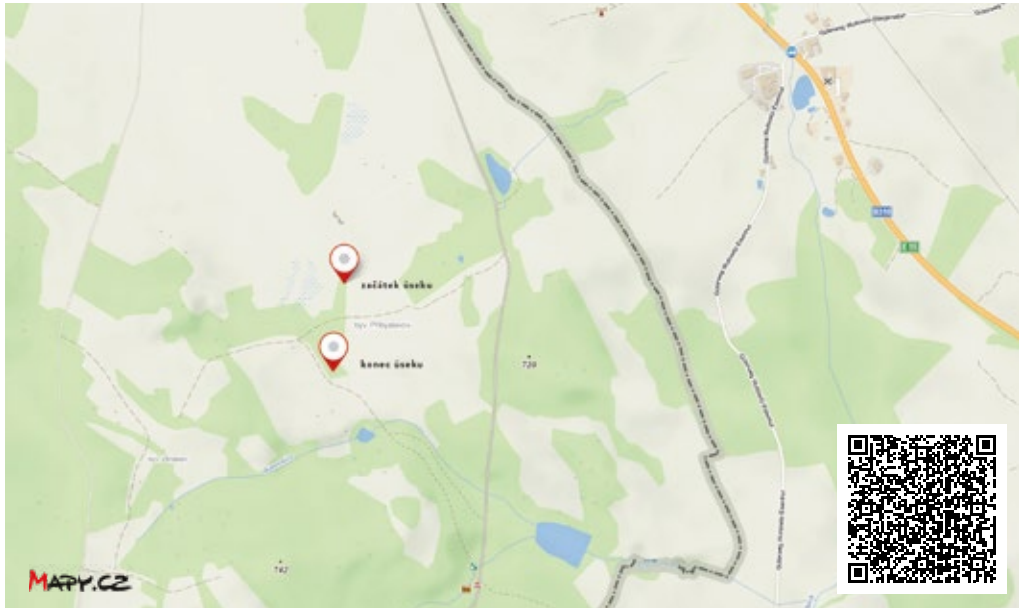
Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1827–1828. Svému účelu sloužil až do roku 1870.

Současný stav:
Násep je v celkem zachovalém stavu, je porostlý náletovými dřevinami. Propustek je ve špatném stavebně-technickém stavu, část líce čela mostku je zřícená. Násep pod cestou (delší jeho část) je v dobrém stavu, pouze jeho jižní část je porušena odtěžením koruny. Je porostlý náletovými dřevinami.

Využití:
Není.

Vlastník:
parc.č. 2854/5 - Ing.Pavel Svoboda, Březová 800, 382 41 Kaplice
parc.č. 2642/1 - Ing.Pavel Svoboda, Březová 800, 382 41 Kaplice
parc.č. 2854/9 - Ing.Pavel Svoboda, Březová 800, 382 41 Kaplice

Ochranné pásmo:
Nevyhlášeno.



Mostek, pohled od severovýchodu, 2022.

Východní strana klenutého mostku, 2022.

Detail klenby, 2022.

Pohled od jihu po koruně náspu na mostek, 2022.

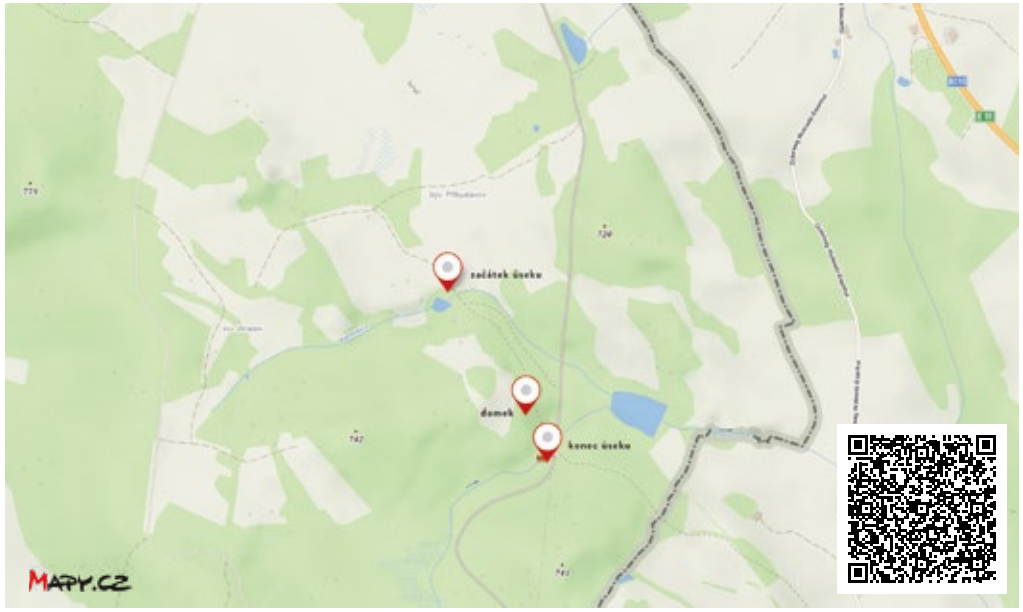
25d. Památky koněspřežní železnice v bývalém hraničním pásmu – náspy, zářezy, mosty a pozůstatky strážního domku

Okres: Český Krumlov
Obec: Dolní Dvořiště
Katastrální území: Jenín
Rejstříkové číslo památky: 49602/3-6133
Číslo parcelní: 2584 (část) – původně 2658,
2662 (část)
2738/1 (část)
GPS: (začátek úseku) 48°37‘41.01“ S 14°26‘34.95““ V
(konec úseku) 48°37‘27.42“ S 14°26‘48.11“ V
(domek) 48°37‘30.40“ S 14°26‘45.40“ V

Popis objektu:
Tento úsek probíhá zhruba jihovýchodním směrem. Začíná zvyšujícím se náspem, který je po 54 m přerušen pilíři bývalého dřevěného mostu přes lesní cestu a vodoteč.
Most šířky 3,80 m, výšky cca 4,7 m a kolmého rozpětí 8,40 m byl konstruován jako šikmý, s pilíři z lomového kamene na maltu vápennou, lícové plochy mírně šikmé. Křídla jsou šikmá, na ně se napojuje částečné kamenné obložení dolní části navazujících náspů. U severního nároží západního pilíře je u paty ze zdiva vysazen kámen tvořící jakýsi patník.
Úsek pokračuje postupně se snižujícím náspem se zasypaným propustkem v délce 56 m, pak přechází v zářez ve svahu délky 199,5 m, který ke konci dostává profil náspu, potom se opět mění v zářez délky 97,5 m, který byl na svém konci vylámán ve skále. Navazuje 17 m dlouhý násep ve svahu měnící se v zářez, pak následuje 19 m dlouhá rovina, kde stával strážní domek.
Objekt strážního domku má půdorys o rozměrech 7,70 x 5,25 m (40,425 m^2), síla zdiva se pohybuje v rozmezí mezi 55 a 60 cm. Dochované zdi domku dosahují maximální výšky 2,1 m. O jedenáct metrů jižněji se nalézají pozůstatky další stavby. Rozměry menšího rovněž původně zděného objektu, který měl své vlastní popisné číslo, jsou 4,60 x 3,30 m (14,52 m^2). Dále úsek pokračuje stále se zvyšujícím náspem, který po 83 m končí 9,3 m vysokým pilířem bývalého vysokého dřevěného mostu přes cestu Rybník – Český Heršlák. Most o typizované šířce 3,80 m má až 18 m dlouhá křídla kvůli velké výšce náspu, jejichž plocha je stejně jako u pilíře silně nakloněná a natřikrát odskočená. Konec severovýchodního křídla je silně destruován. Protilehlý pilíř byl rozebrán při stavbě cesty. Jeho zbytky byly nalezeny při opravě mostu. Dochované zdivo dosahuje výšky až 2 m nad současný terén.

Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1827–1828. Svému účelu sloužil až do roku 1870. Strážní domek byl vystavěn někdy kolem roku 1832 a sloužil jako obydlí pro drážního strážníka. Na indikační skice stabilního katastru je strážní domek dodatečně zanesen pod číslem popisným 95. Vedlejší menší objekt nese popisné číslo 96. V roce 1843 zde žil drážní strážník jménem Mathias Lakinger. Za vstupem do objektu, orientovaným směrem k bývalé železnici, se nalézala předsíň, jejíž součástí byla i černá kuchyně. Mohly se zde nalézat i schody vedoucí do půdního prostoru. Z předsíně byl vstup do obytné místnosti, která měla přibližně čtvercový půdorys, tedy 4,2 x 4,2 m. V severozápadním rohu místnosti mohlo být otopné těleso. Zřejmě se jednalo o jednoduchou pec s odtahem zplodin skrz zeď do sousední černé kuchyně. Později, po roce 1860, mohl být do černé kuchyně vestavěn sporák. Tomu by nasvědčoval i nález plechových dvířek v objektu. Průzkum objektu také mimo jiné prokázal, že podlaha v obytné místnosti byla původně tvořena nevelkými plochými kameny, položenými do vápenné malty.

Současný stav:
Násep je většinou porostlý stromy a na několika místech je porušen. Severní pilíř mostu je v dobrém stavu. Opraven byl i relikt jižního pilíře. Relikt strážního domku byl zakonzervován. Opravy pilířů a zakonzervování reliktu strážního domku proběhlo v letech 2011–2012. V roce 2012 byla vybudována naučná stezka.



Využití:
Úsek je součástí naučné stezky.

Vlastník:
parc.č. 2584 – ČR, Příslušnost hospodařit s majetkem státu Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3
parc.č. 2662 – ČR, Právo hospodařit s majetkem státu Lesy České republiky, s.p., Přemyslova 1106/19, Nový Hradec Králové, 50008 Hradec Králové 501 68 Hradec Králové
parc.č. 2738/1 – Ing. Pavel Svoboda, Březová 800, 382 41, Kaplice

Ochranné pásmo:
Nevyhlášeno.

Týž násep, pohled po koruně náspu, 2022.

Pilíře dřevěného mostu, pohled od jihozápadu, 2022.

Západní pilíř dřevěného mostu, pohled od severu, 2022.

25e. Památky koněspřežní železnice v bývalém hraničním pásmu – zářez, násep a hraniční most

Okres: Český Krumlov
Obec: Dolní Dvořiště
Katastrální území: Jenín
Rejstříkové číslo památky: 49602/3-6133
Číslo parcelní: 2233/1 (část), 2854/15
GPS: (začátek úseku) 48°37‘26.29“ S 14°26‘50.55“ V
(konec úseku) 48°37‘22.32“ S 14°27‘02.07 V

Popis objektu:
Úsek o celkové délce 283 m prochází mírným obloukem s osou směřující od severozápadu k jihovýchodu. Začíná nedaleko asfaltové cesty Rybník – Český Heršlák zářezem, který je zprvu v délce 16 m porušený. Následujících 164 m je zářez v dobrém stavu. Zářez je vylámaný ve skále. Posléze přechází v polozářez, který se po 81 m mění v násep, jež je po 22 m ukončen bývalým dřevěným mostem. Mezi protilehlými pilíři mostu prochází státní hranice s Rakouskem. Most má rozpětí 7,10 m. Pilíř na české straně se šikmými křídly se dochoval do výšky 4,30 m a svou šířkou 3,87 m o sedm centimetrů nepatrně přesahuje u těchto mostů jinak typizovanou šířku 3,80 m.

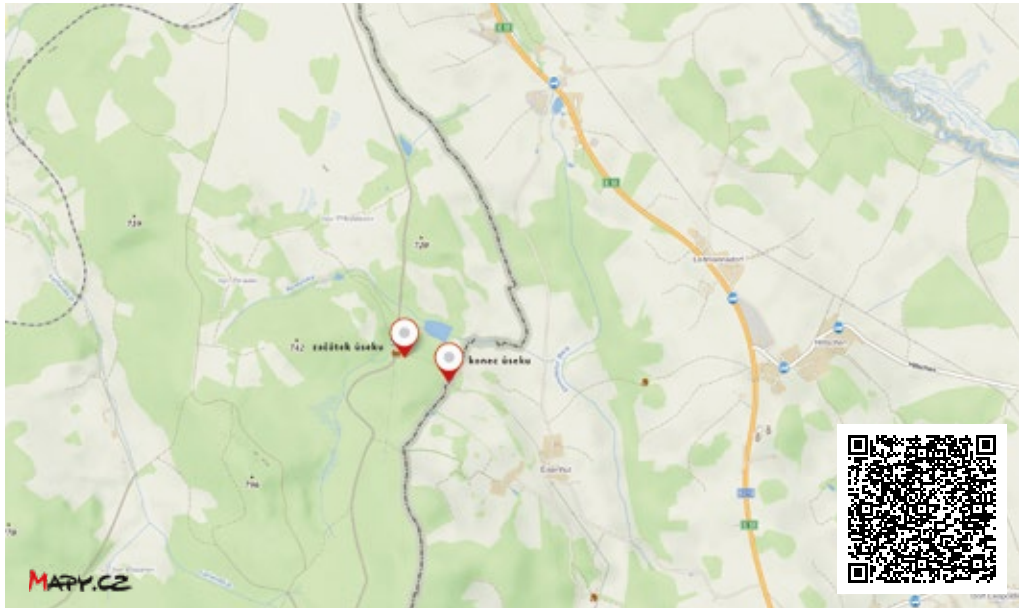
Historie objektu:
Tento úsek železnice byl vystavěn v letech 1827–1828. Svému účelu sloužil až do roku 1870.

Současný stav:
Úsek prochází lesem, násep i zářez jsou zarostlé vegetací. S výjimkou severozápadního okraje zářezu je v dobrém stavu.

Využití:
Úsek je součástí naučné stezky.

Vlastník:
parc.č. 2233/1 – ČR, Právo hospodařit s majetkem státu Lesy České republiky, s.p., Přemyslova 1106/19, Nový Hradec Králové, 500 08 Hradec Králové
parc.č.2854/15 – ČR, Právo hospodařit s majetkem státu Lesy České republiky, s.p., Přemyslova 1106/19, Nový Hradec Králové, 500 08 Hradec Králové

Ochranné pásmo:
Nevyhlášeno.

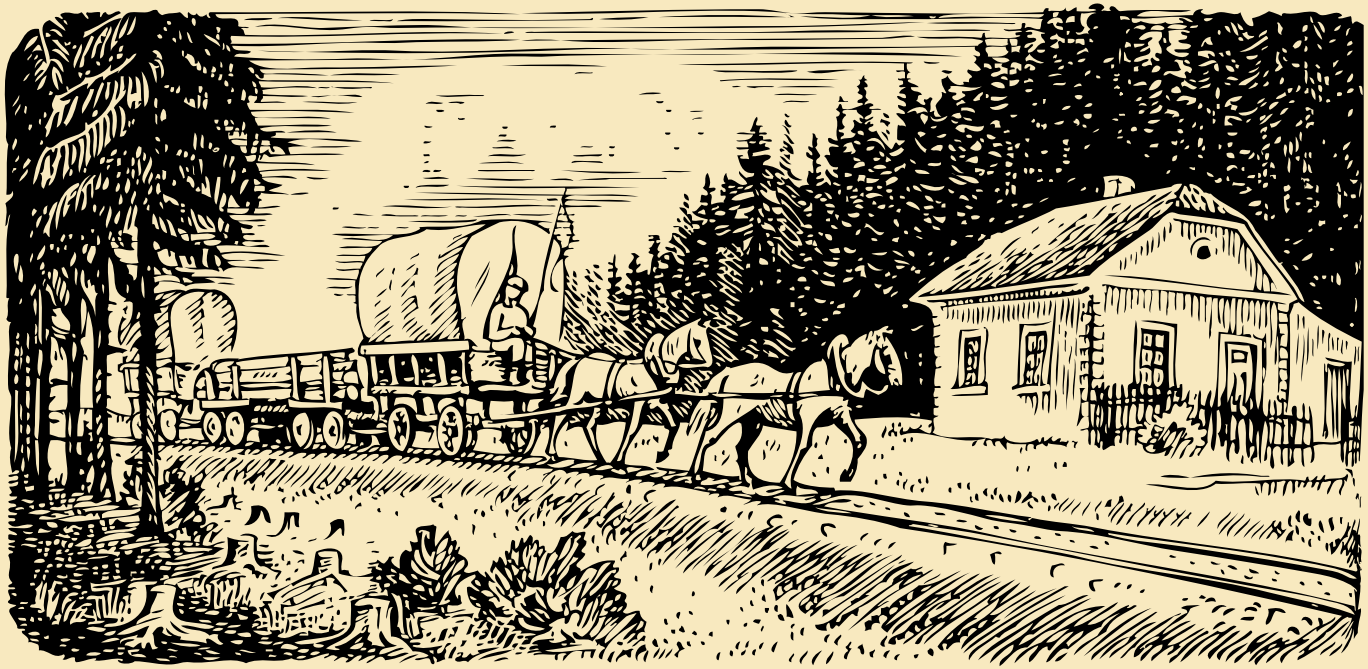


Pohled do zářezu, 2022.

Pilíře dřevěného mostu na státní hranici, pohled od severovýchodu, 2022.

Severní ústí zářezu, 2007.

Severozápadní pilíř dřevěného mostu, čelní pohled, 2007.



Vážení hosté naší turistické oblasti Nohradsko–Doudlebsko a příznivci koněspřežní železnice!

Do rukou se Vám dostává průvodce po koněspřežce, jenž je v této papírové formě jen částí **Pasportizace národní kulturní památky „Koněspřežní železnice Č. Budějovice–Linec, česká část“**, kterou zpracoval a pro naší potřebu v roce 2022 zaktualizoval PhDr. Ivo Hajn.

Naše turistická oblast Novohradsko-Doudlebsko nabízí mimo atraktivit přírodních i ty historické. Pozůstatky koněspřežní železnice na českém území od Českých Budějovic po Dolní Dvořiště, dosud v terénu rozeznatelné, jsou nepochybně unikátem, který jinde v takovém rozsahu v ČR ani v Evropě (samozřejmě vyjma Rakouska) nenajdete! Jejich podobu v roce 2022 Vám přibližujeme formou tohoto průvodce, ale i destičkami s QR kódy umístěními přímo v terénu tam, kde nám to majitelé prvků povolili, a na webových stránkách **novohradsko-doudlebsko.cz** v sekci Koněspřežná železnice. Uvedené mapy i GPS souřadnice Vám umožní lokalizovat i ty v terénu méně patrné. QR kódy, (na které potřebujete potřebnou aplikaci), rozšíří informace o to, co nám neumožnil prostor v tomto průvodci...

O kapitoly:

- Dosavadní snahy o dokumentaci a ochranu
- Soupis dochovaných pozůstatků koněspřežní železnice z r. 1932
- Východiska pro pasportizaci NKP v roce 2022
- Územní vymezení památky podle Sb. zákonů č. 147/1999

A také doplnění jednotlivých objektů (Historické mapy z roku 1828, Indikační skici z let 1827 – 1867, Katastrální mapy, Letecké snímky, Historické i současné fotografie, Dobová vyobrazení a Situační a jiné plánky).

Fenoménu koněspřežky se, mimo muzea v Českých Budějovicích, můžete v naší destinaci věnovat v muzeích v Bujanově a Velešíně, stejně jako Vás problematikou provedou NS v Holkově a v okolí Dolního Dvořiště

Ukázka destičky s QR kódem umístěné přímo v terénu.

Vedoucí projektu: Jaroslav Zeman, DiS
Grafika: Bc. Pavel Jaloševský
Tisk: RAIN Jindřichův Hradec
Tisk a výroba destiček s QR kódy: EM GRAFIKA
Tento projekt je financován z prostředků Jihočeského kraje a městy a obcemi, přes jejichž katastrální území koněspřežní železnice procházela: Kamenný Újezd, Včelná, Dolní Třebonín, Velešín, Netřebice, Střítež, Kaplice, Omlenice, Bujanov a Dolní Dvořiště.
2022
Všechna práva jsou vyhrazena a jakékoliv kopírování a veřejné publikování je zakázáno! Dílo je chráněno autorským zákonem č. 121/2000 Sb.

NOVOHRADSKO
DOUDLEBSKO

Jihočeský kraj