PRVNÍ NÁDRAŽÍ BUŠTĚHRADSKÉ DRÁHY V KLADNĚ

Ivan Minář

Příspěvek je věnován nejstarší stanici uhelné dráhy v Čechách, kterou vybudovala společnost Buštěhradské dráhy v letech 1855–1856 východně od Kladna. Areál stanice umístěný v přímém sousedství uhelných dolů a hutí prošel za více než sto let svého fungování dramatickým vývojem, podobně jako jeho okolí. Památkově chráněná část stanice z roku 1872 byla nakonec bez povolení demolována, ale na místě se dochoval nejstarší objekt z první etapy, zapomenutý dnes v kladenské průmyslové zóně.
Klíčová slova: Kladno – Buštěhradská dráha – uhelná dráha – železnice – uhlí

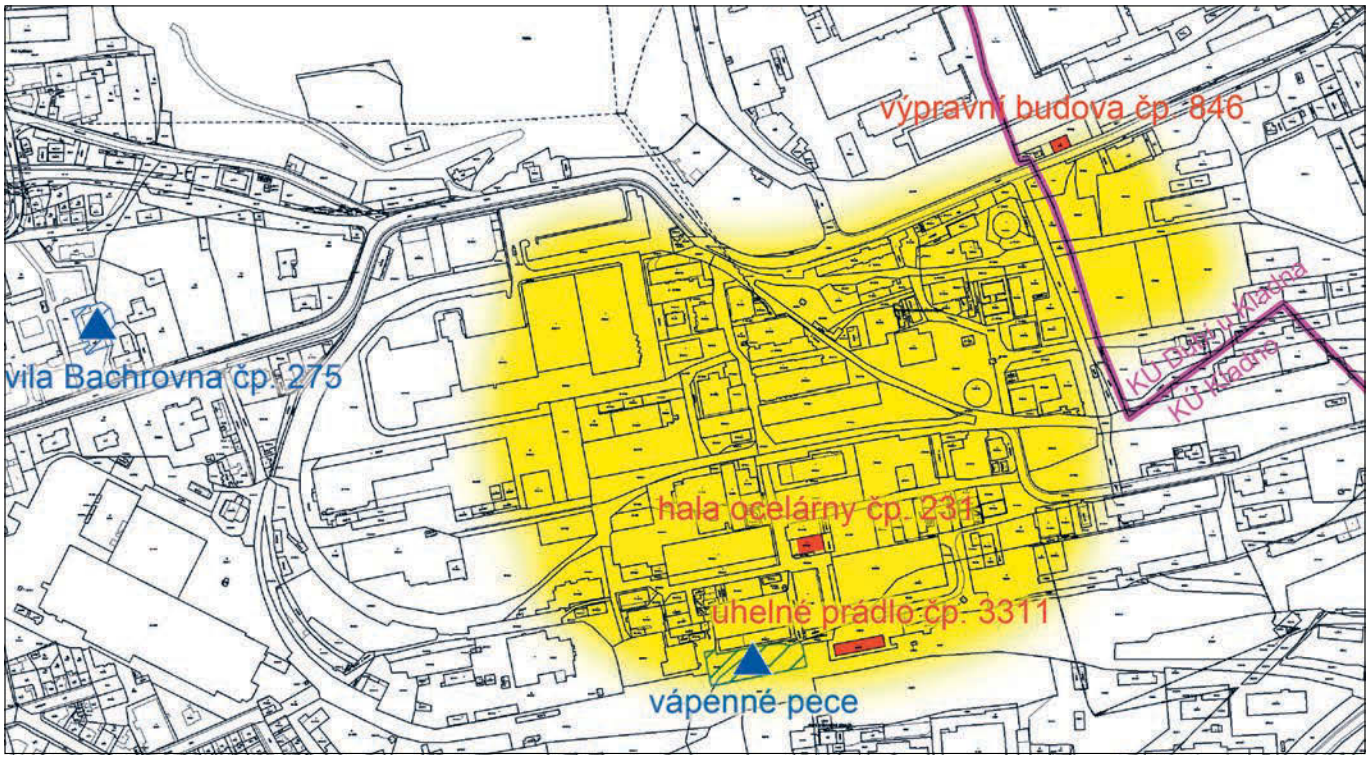
The First Buštěhrad Railway Station in Kladno
The article is dedicated to the first coal railway station in Bohemia that was built by the Buštěhrad Railway Company east of Kladno in 1855–1856. Situated adjacent to coal mines and iron works, the railway station, like the rest of the area, underwent a dramatic development for more than a century. Eventually, the historically preserved part of the station from 1872 was demolished without permit, but the eldest building from the first stage has survived on the site, left forgotten in the Kladno industrial zone.
Keywords: Kladno – Buštěhrad Railway – coal railway – railway – coal

https://doi.org/10.56112/psc.2023.1.04

Kladenská průmyslová aglomerace patřila během 19. století v řadě odvětví k průkopnickým oblastem v rámci celé monarchie. Vedle technologických postupů zde byla v roce 1855 uvedena do provozu i první soukromá uhelná dráha na našem území,[1)] nazvaná podle nedalekého města s císařským zámkem Buštěhradská. Během následujícího půlstoletí vybudovala stejnojmenná železniční společnost, založená původně především k distribuci kladenského uhlí, traťový systém o délce kolejí více než 400 km, sahající až k západnímu okraji Čech. První stanice Buštěhradské dráhy s názvem Kladno[2)] (od roku 1892 Staré Kladno), ze které se tato mimořádně úspěšná železnice rozrostla, se nacházela v polích východně od Kladna na okraji nejstarší průmyslové zóny.

Dochované industriální památky

Ačkoliv je to v kontextu současné pozornosti věnované industriálním památkám zarážející, nenajdeme dnes v Kladenské průmyslové zóně téměř žádné chráněné objekty z doby, kdy zde vzkvétal důlní a hutní průmysl. V prostoru bývalých hutí jsou nyní kulturní památkou pouze vápenné pece z let 1927–1944. V širším okolí je pak chráněna ještě ředitelská vila zv. Bachrovna čp. 275 v Huťské ulici (1850–1854) a budovy dolu Kübeck na severním okraji města (zahájení těžby 1858). Většina historických objektů v prostoru někdejší Vojtěšské huti byla demolována, nebo radikálně přestavěna. Dochovaly se zde však tři objekty z nejstaršího období, které unikly



Obr. 1: Kladno, vyznačení nejstarší průmyslové části (žlutě) do současné katastrální mapy. Modře jsou zakresleny památkově chráněné objekty, červeně památkově hodnotné stavby uvedené v příspěvku (zakreslil I. Minář, 2023).

Obr. 2: Kladno, pohled na jižní část historické průmyslové zóny ze zavážecího mostu. Vlevo na horizontu vápenné pece, pod nimi štít jižní haly ocelárny. V místě přízemní haly vpravo stávaly vysoké pece (není-li uvedeno jinak, všechna fota I. Minář, 2022).

Obr. 3: Kladno, Vojtěšská huť, jižní hala Bessemerovy ocelárny z roku 1875 obnovená v roce 2014 na multifunkční sál čp. 231.

Obr. 4: Kladno, Vojtěšská huť, budova centrálního uhelného prádla z roku 1860 adaptovaná na skladový objekt čp. 3311.

Obr. 5: Kladno – Dubí, Dubská ulice, bývalá výpravní budova čp. 846 z roku 1855. Pohled od jihozápadu, vpravo haly na místě zaniklé hrázděné budovy, v pozadí komíny ocelárny Poldi.

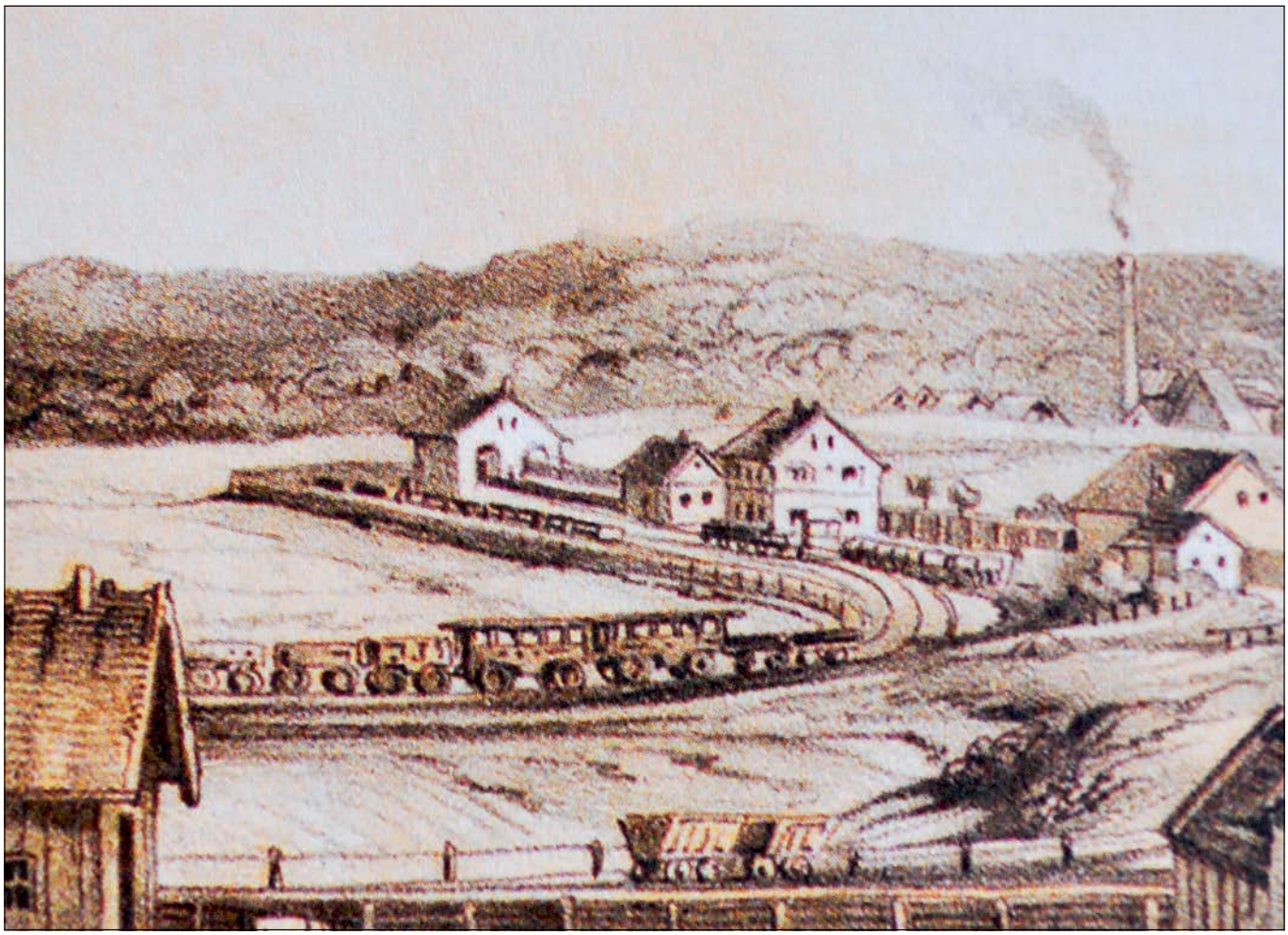
demolicím a po ukončení výroby našly nové využití. Na jejich stáří upozornil v nedávné době Miloš Matěj v publikaci Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace (NPÚ Ostrava, 2017). Nejmladší z nich je jižní hala Bessemerovy ocelárny z roku 1875, před deseti lety citlivě obnovená a upravená na polyfunkční objekt čp. 231. Jen o pár let starší je nedaleká budova bývalého uhelného prádla čp. 3311 z roku 1860, sloužící dnes jako sklady. Nejstarší z uvedené trojice je ale bývalá výpravní budova Buštěhradské dráhy čp. 846 na Dubské ulici, postavená v letech 1855–1856 jako první staniční budova této železniční společnosti.

První nádraží z roku 1855

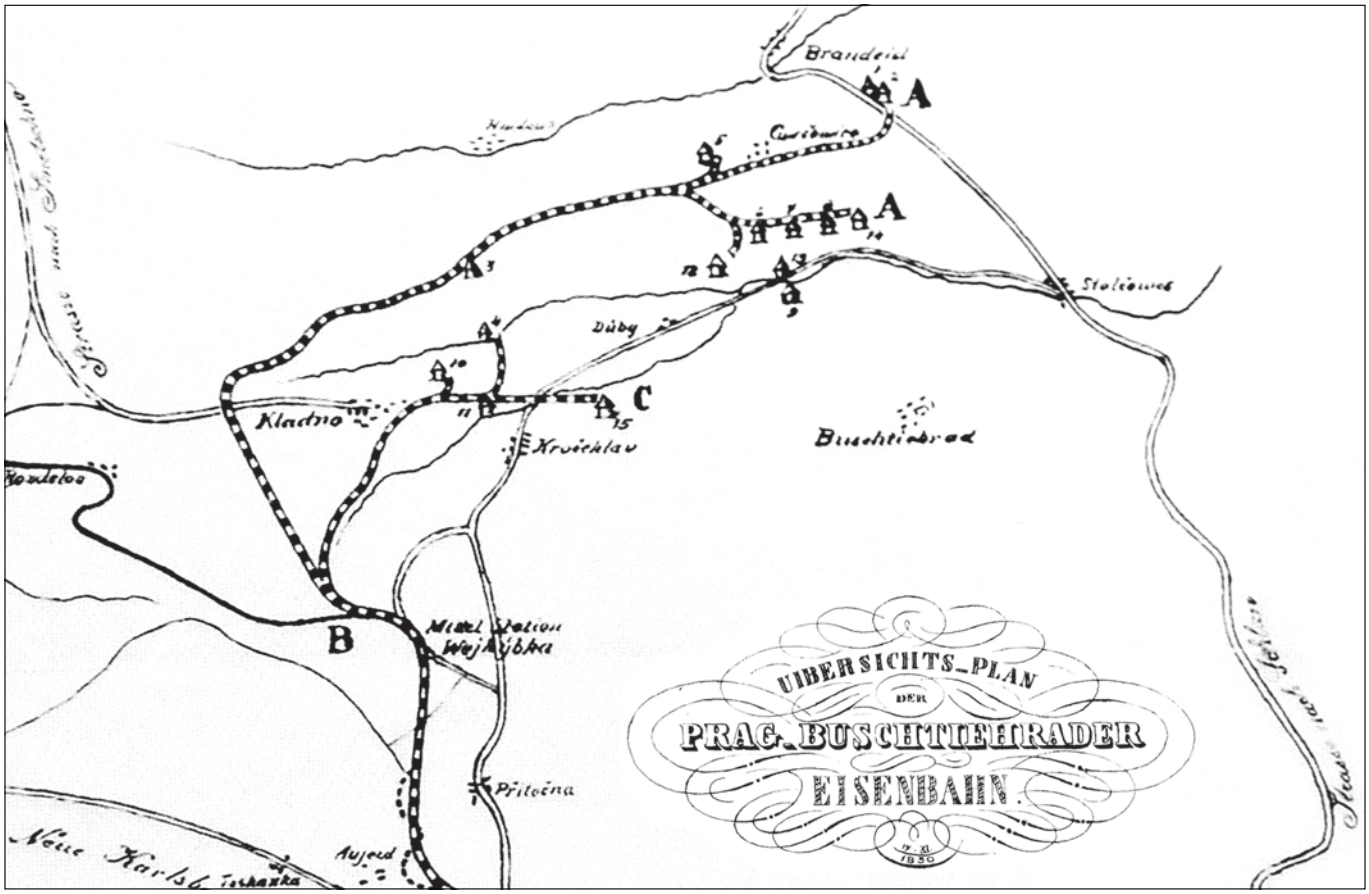
Původní funkce objektu čp. 846, stojícího těsně za hranicí katastru Dubí u Kladna, již dnes není patrná. Způsobuje to především fakt, že kolem něj již od 90. let 20. století nevedou koleje a prostor bývalého kolejiště slouží k parkování. Pohnutou historii stavby však naznačuje její zvláštní zanoření s hlavním vstupem umístěným metr a půl pod terénem. Jednoduchá budova obdélného půdorysu krytá sedlovou střechou byla původně postavena jako patrová a podsklepená. Vlivem navážek se však ocitla zčásti utopena v zemi. Její původní po-

dobu můžeme najít na okraji veduty Vojtěšské huti z doby po roce 1860.[3] Na vyobrazení od západu je zde zachycena celá stanice z let 1855–1856 jen několik let po výstavbě. Tvoří ji trojice drážních objektů, z nichž první je dochovaná výpravní budova, za ní stojí menší přízemní objekt a konec kolejiště uzavírá dvoulodní výtopna pro remízování lokomotiv (stejná jako zaniklé předsazené křídlo dílen Buštěhradské dráhy v Kralupech nad Vltavou).[4] Stanice je koncová, úzké kolejiště spočívá na asi metr vysokém náspu s bedněnými okraji a kromě jižní strany jsou kolem pouze pole. Vpravo od stanice je na vedutě zachycen i ohrazený areál tehdy nejvýnosnějšího dolu Václav (těžba 1847–1882),[5] který se spolu se sousední Vojtěšskou hutí stal hlavním důvodem pro umístění stanice. Trať se do stanice stáčela od severozápadu, ale zdá se, že natočení kolejiště reagovalo vedle vleček Vojtěšské huti i na starší záměr (viz plán z roku 1850), podle kterého měla Buštěhradská dráha vést ve stopě Lánské koněspřežky, na Wejhybce se stočit k severu kolem tehdejšího Kladna a do stanice přijet od západu. Tomuto postupu by napovídal i údajný spěch s budováním trati, jejíž stavba byla zahájena ještě před udělením koncese k jejímu provozování. Architektonické pojetí původních staveb není na vedutě patrné, takže je lze jen tušit ze srovnání s dalšími dochovanými objekty na trati z Kladna do Kralup z téže etapy. Autorem všech staveb byl totiž hlavní projektant Buštěhradské dráhy inženýr Josef Chvála (1826–1872), jehož jednotné pojetí fasád drážních objektů si společnost držela až do 70. let 19. století. Výpravní budova s pětiosým uličním průčelím tak měla v přízemí fasádu členěnou pásovou rustikou a obloukově završená okna. Štíty prolamovala dvojice úzkých vysokých okének dochovaná dodnes. Z původního členění fasád již v současné době zbývají pouze profilované římsy s novodobě zjednodušeným tvarem. V radikálně modernizovaném interiéru stavby se z původních konstrukcí dochovaly trámové stropy v přízemí, obloukové niky oken, podkovovité kamenné schodiště, klenuté sklepy a krov.

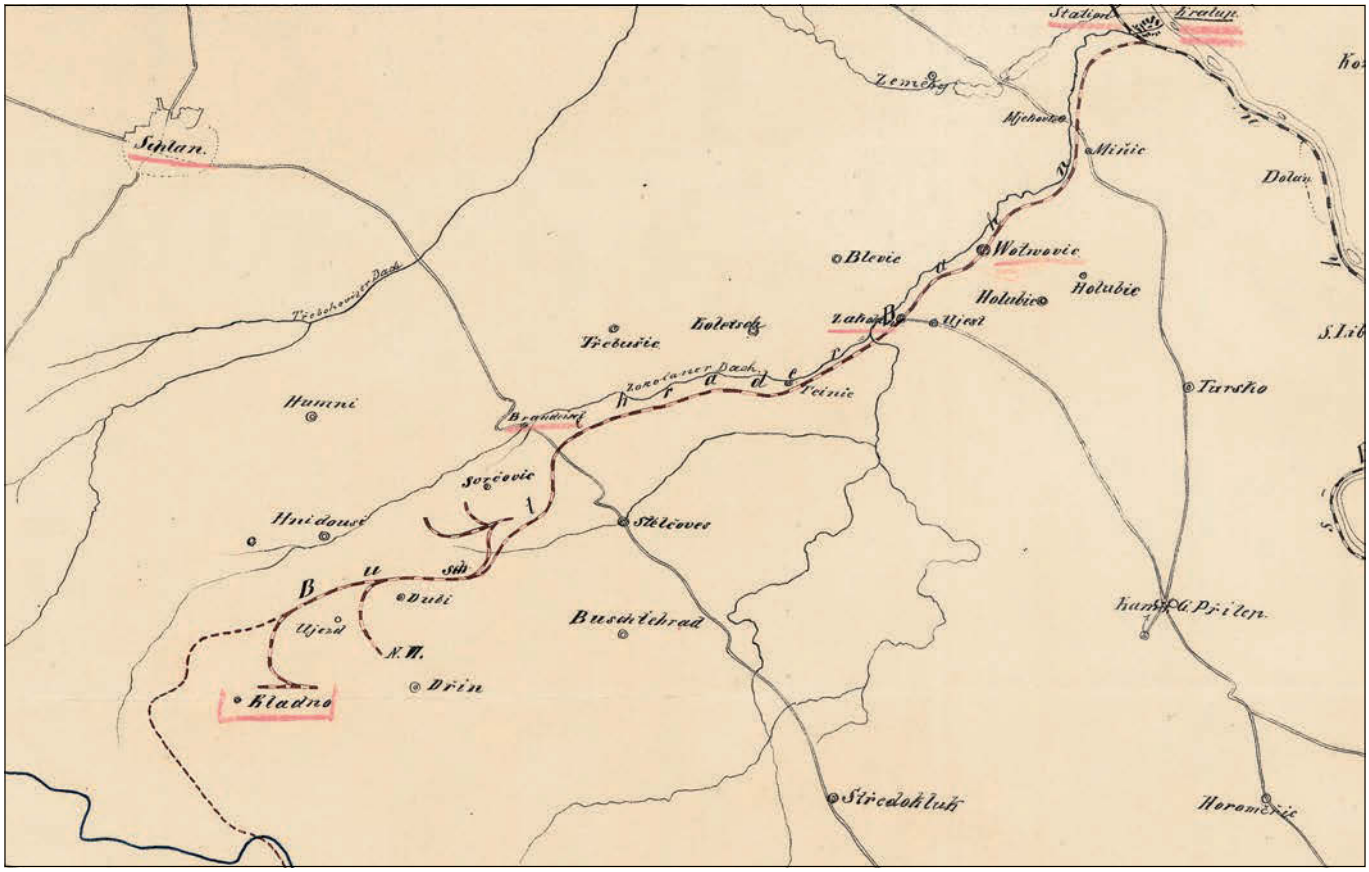
Obr. 6: Kladno – Dubí, Dubská ulice, bývalá výpravní budova čp. 846. Pohled od východu z prostoru někdejšího kolejiště.



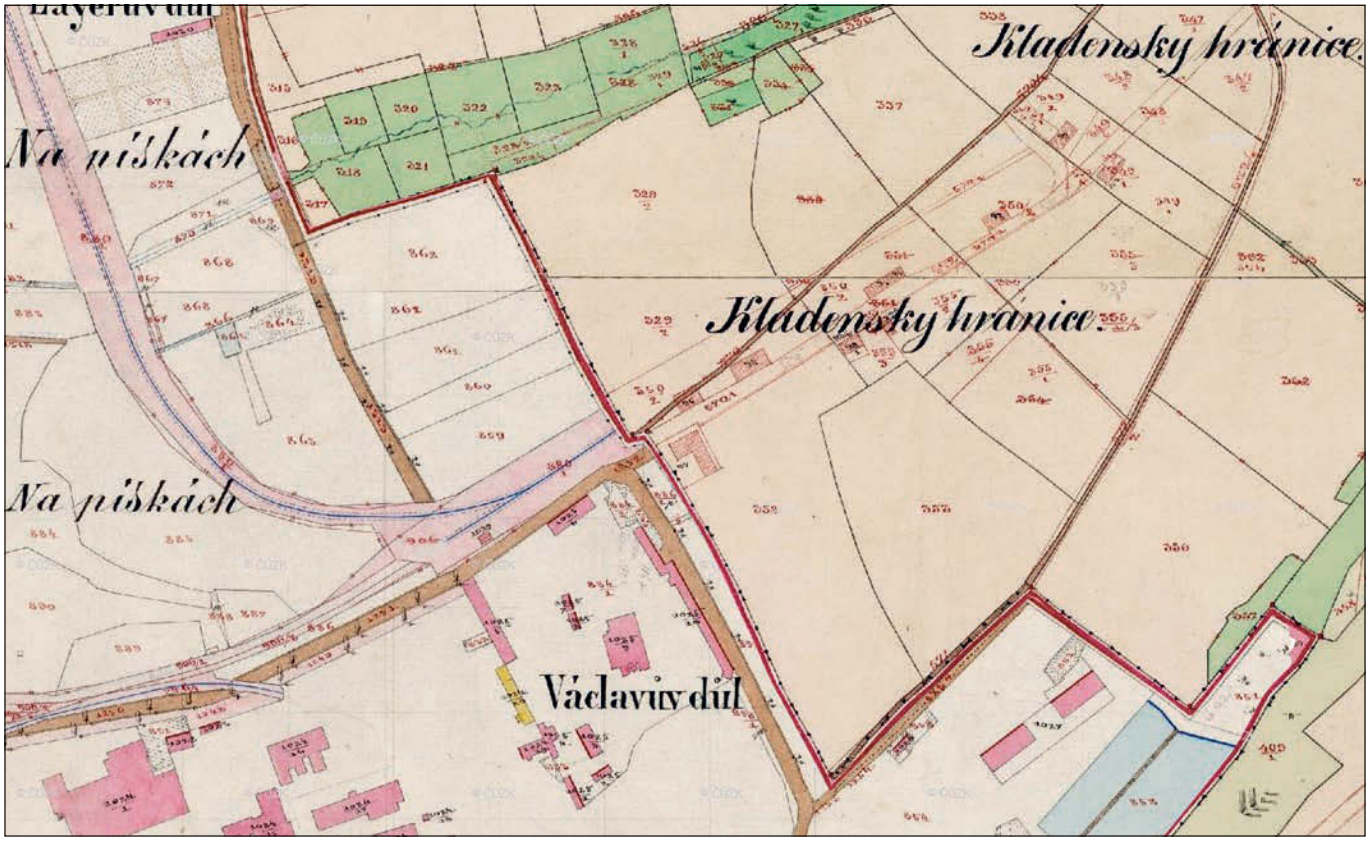
Obr. 7: Kladno – Dubí, první stanice Buštěhradské dráhy na výřezu veduty po roce 1860, pohled od západu. Litografie Franze Gerasche podle kresby Hugo Ullmanna (archiv NTM v Praze, fond Poldi, sign. 3MG).



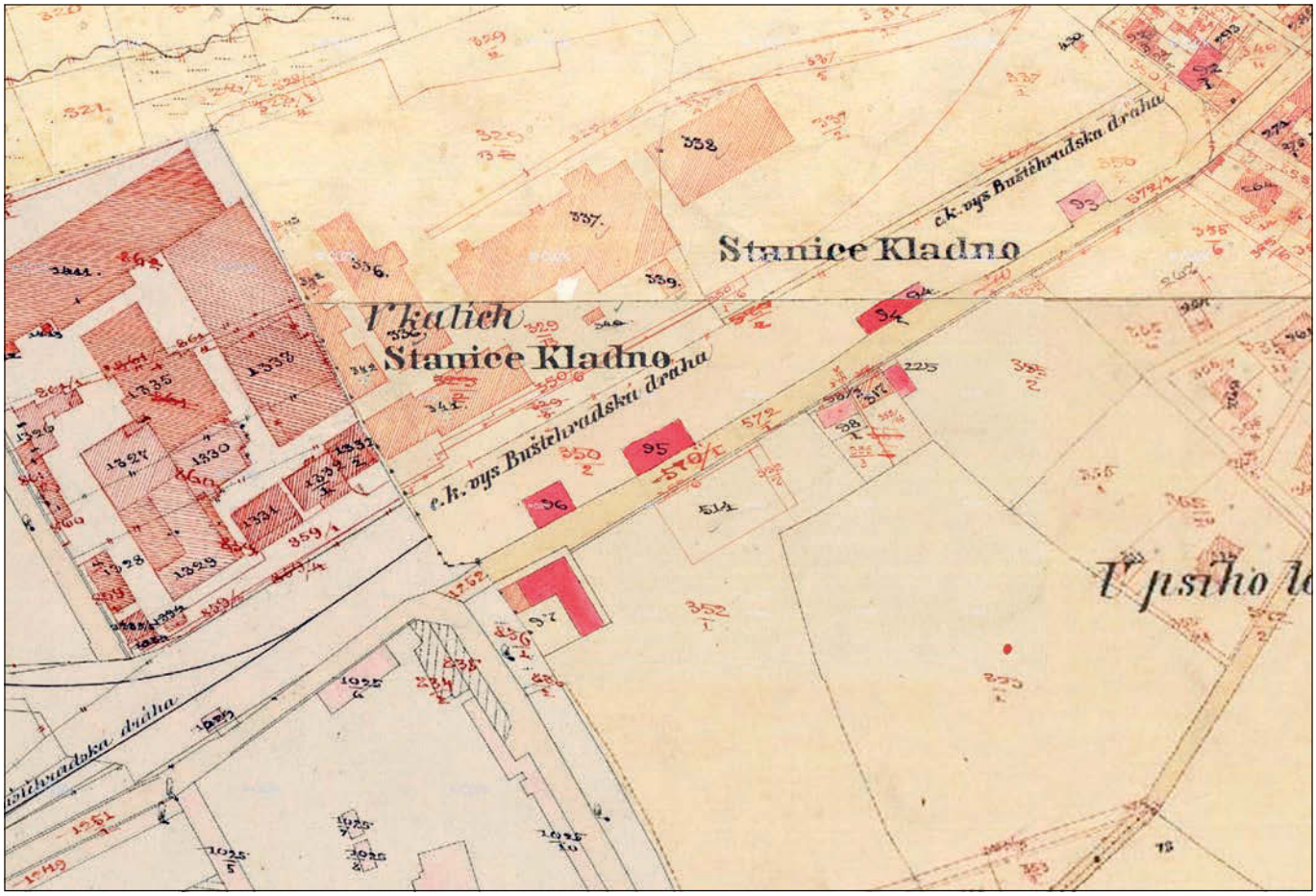
Obr. 8: Výřez z nerealizovaného plánu Buštěhradské dráhy datovaného 17. 9. 1850, předpokládající vedení trati ve stopě koněspřežné dráhy s napojením na Podmokelskou trať v Bubenči. Zázemí by takto bylo umístěno ve středové stanici Wejhybka. Větev ke stanici v Kladně – Dubí je označena písmenem C; důl Václav má číslo 15; důl Kübeck 4 (archiv Sládečkova vlastivědného muzea v Kladně, sign. MP 221).



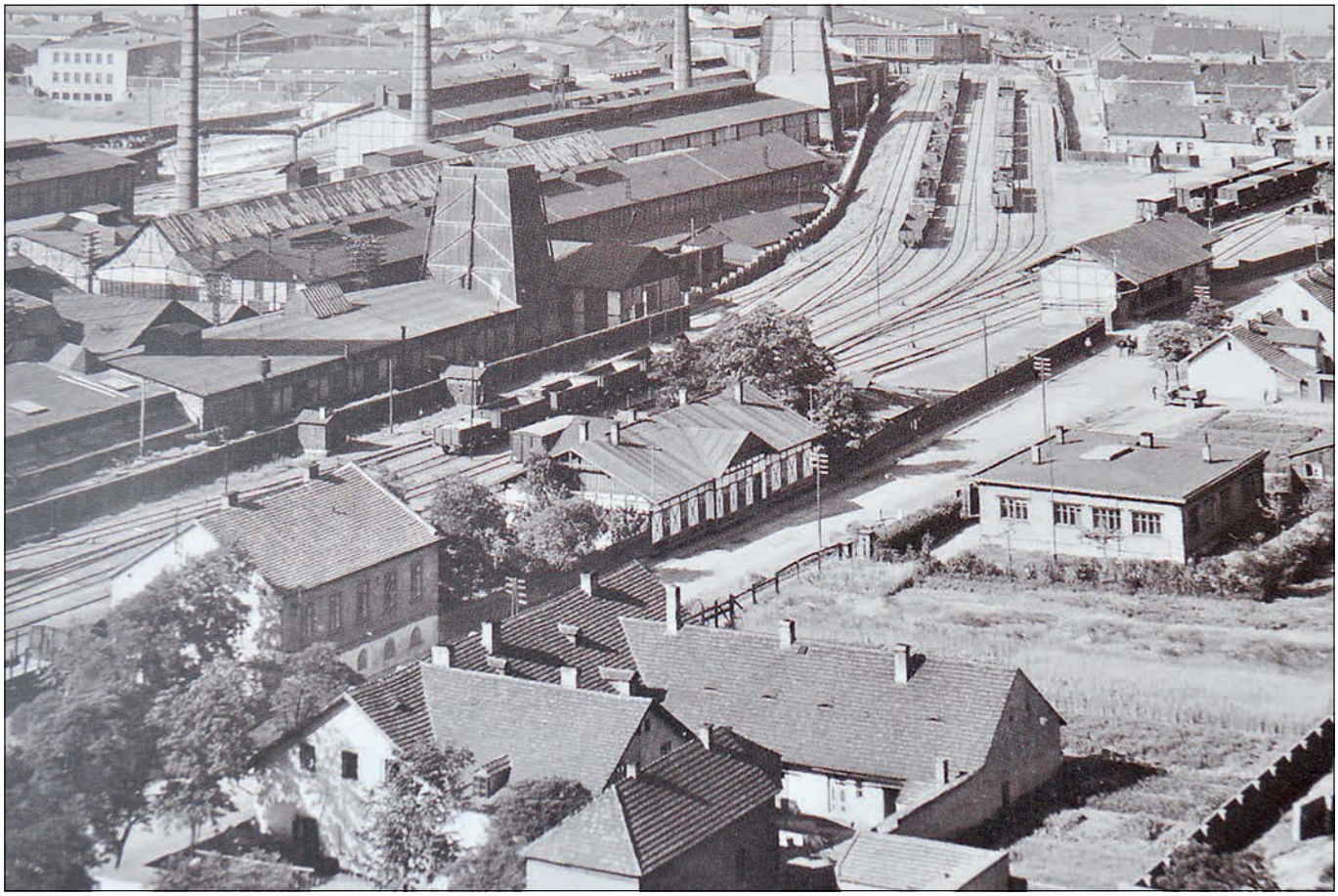
Obr. 9: Výřez z plánu Buštěhradské dráhy s realizovaným vedením trati. Koncový úsek se stanicí u dolu Václav a Vojtěšské huti je viditelný nad nápisem Kladno. Nedatováno, zřejmě kolem roku 1855 (Mapová sbírka Přírodovědecké fakulty UK v Praze, nesign.; dostupné na kramerius.cuni.cz).



Obr. 10: Výřez z mapy stabilního katastru z let 1871–1874 se zanesením objektů stanice Buštěhradské dráhy formou reambulace. Patrová výpravní budova je na parcele 96, hrázděná budova 95, hrázděné skladiště 94 (Ústřední archiv zeměměřictví a katastru © ČÚZK).



Obr. 11: Výřez katastrální mapy evidenční z let 1906–1909. Objekty stanice jsou zakresleny červeně, čárkovanou reambulací je zachycen nově budovaný areál Poldi a dělnická zástavba Újezdu pod Kladnem (Ústřední archiv zeměměřictví a katastru © ČÚZK).



Obr. 12: Pohled na areál stanice z plynojemu Vojtěšské huti od jihozápadu pořízený ve 20. letech 20. století. Vlevo je vidět stará výpravní budova již se zmenšenými okny v přízemí (soukromá sbírka Karla Zeithammera).

Druhé nádraží z roku 1872

Překotný rozvoj úspěšné průmyslové aglomerace si vynutil změnu stanice již po necelých dvaceti letech. V roce 1863 byla na parostrojní provoz přestavěna Buštěhradskou drahou trať bývalé koněspřežky do Prahy a v roce 1872 byla spojena sousední stanice Dubí s Wejhybkou.[6)] V témž roce pak došlo ve stanici k zásadní změně ve výškovém uspořádání terénu. S postupem těžby se v okolí dolů i hutí začaly vršit haldy hlušiny, strusky i jiného průmyslového odpadu a zároveň se poddolované podloží stávalo pro výstavbu méně spolehlivým. V roce 1872 proto proběhlo navýšení terénu stanice i okolních komunikací o více než jeden metr a zároveň byla postavena nová výpravní budova východně od stávajícího patrového objektu čp. 846. Původní výtopna na konci kolejiště byla zbořena a nahradil ji sklad s vodárnou. Autora hrázděných budov, jejichž plány se dochovaly v archivu stavebního úřadu, známe pouze pod signaturou W. K., uvedenou vedle měřítek. Nejednalo se tedy ani o Josefa Chválu, který v témže roce předčasně zemřel, ani o Saturnina Hellera, který jej v pozici hlavního projektanta Buschtehrader Eisenbahn (dále jen BEB) nahradil. Plány budov schválil starosta obce Dubí 12. července 1872 a za necelý rok byly dne 20. června 1873 kolaudovány. Jednalo se o „domy číslo 18 a 20“, jimiž byla „Aufnahmsgebäude“ a „Magazin mit Wasserstation“. V případě výpravní budovy byl projekt o rok později znovu použit na nedalekou stanici Dubí.[7)] Stará výpravní budova z roku 1855 (s číslem 16, dnes čp. 846), byla tehdy jako jediná z původních tří budov stanice uchráněna od demolice a byla adaptována na bydlení, ke kterému slouží dodnes.

Nákladová stanice Staré Kladno

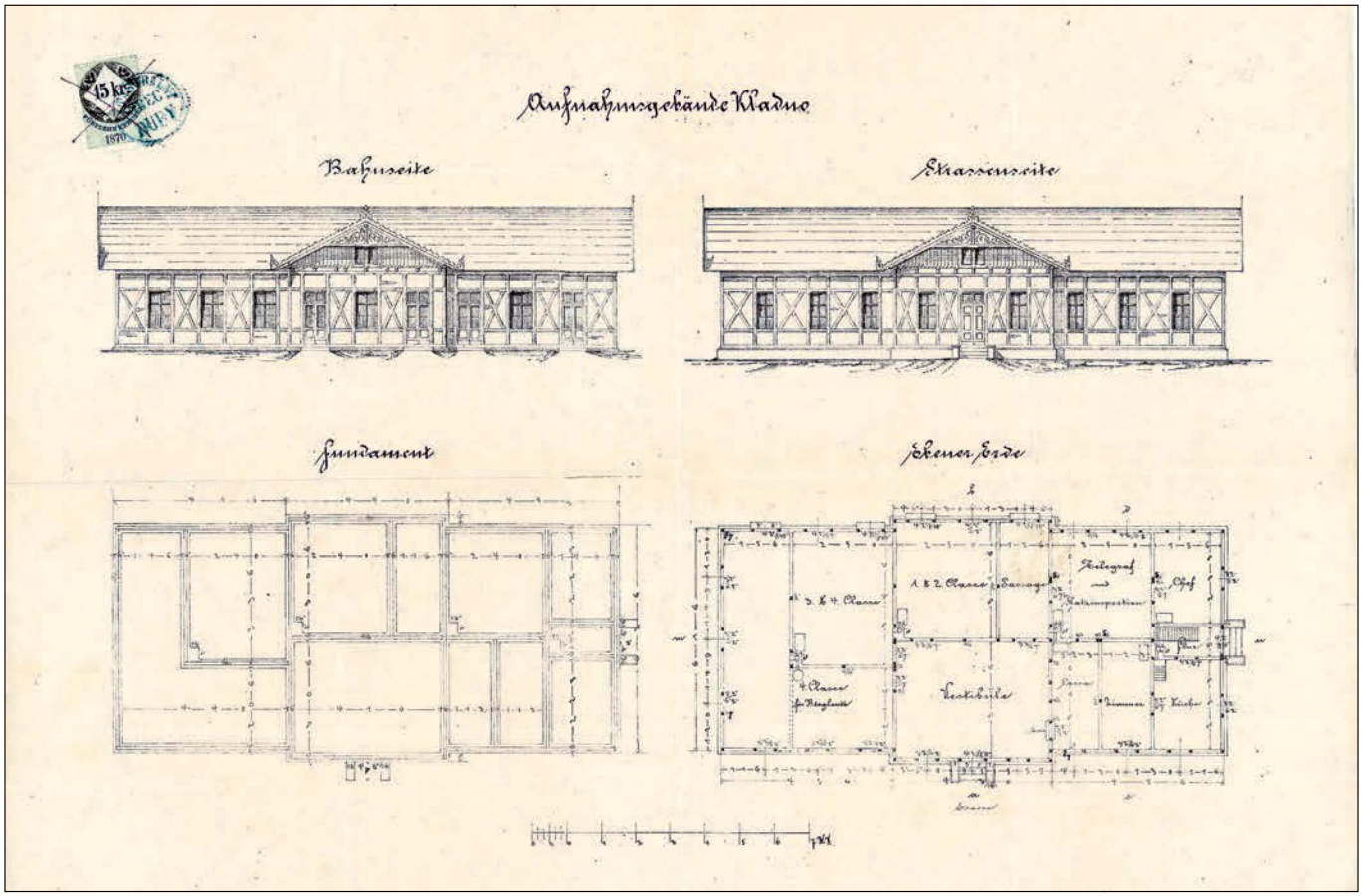
S nárůstem dopravy surového železa z Vojtěšské huti byla ze stanice v roce 1879 vyloučena osobní doprava a získala i odpovídající přízvisko „nákladová“. Výrazné změny v jejím okolí nastaly po roce 1889, kdy založil Karel Wittgenstein při jejím severním okraji ocelárnu Poldi. Kromě rychle rostoucího are-

Obr. 13: Kladno – Dubí, skica původní podoby jižní fasády výpravní budovy čp. 846 s vyznačením navýšení terénu (čárkovaně) proti původní úrovni (kresba I. Minář, 2023).

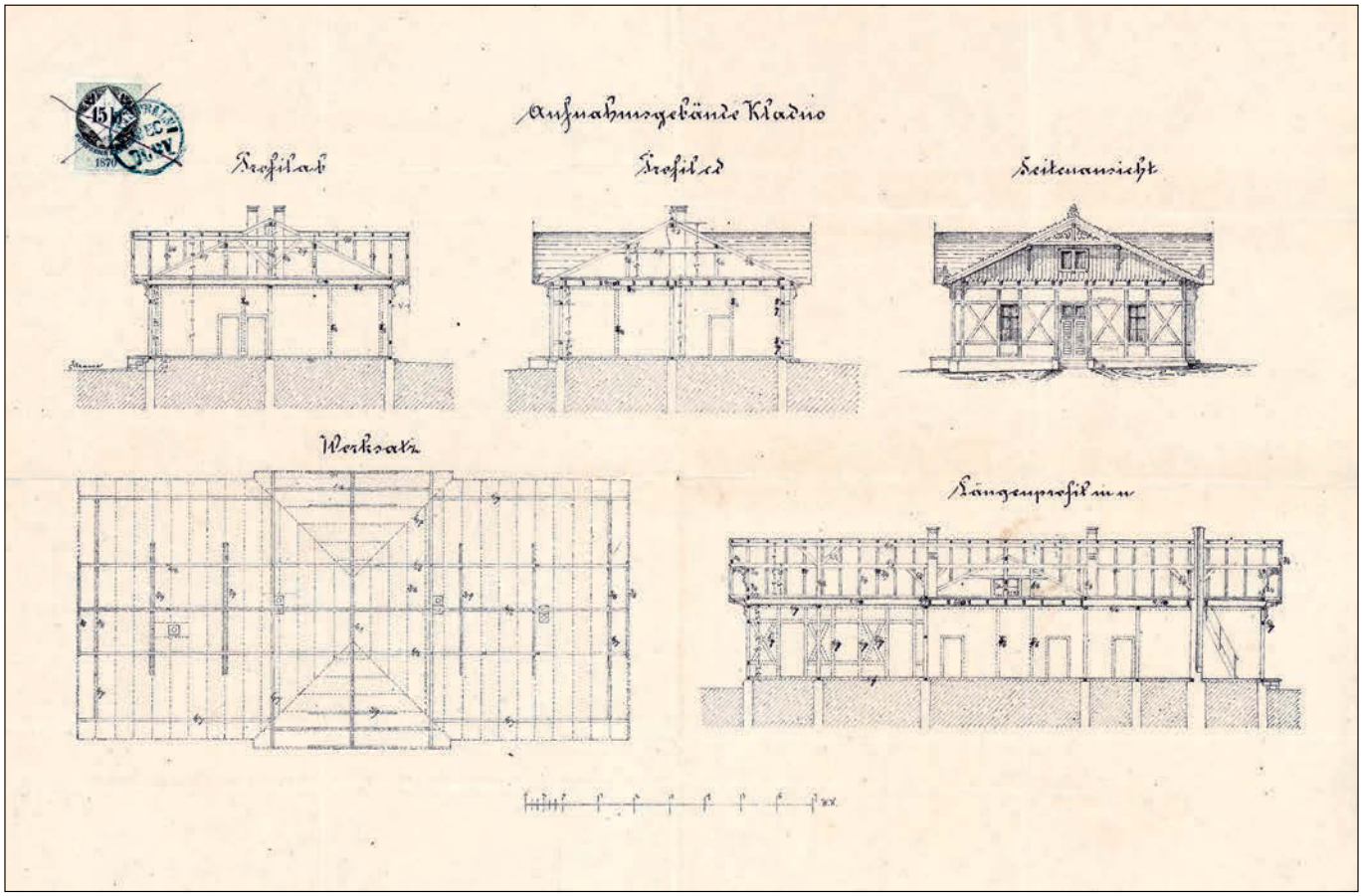
Obr. 14: Pohled na stanici od západu pořízený ve druhé čtvrtině 20. století. V popředí vidíme starou výpravní budovu s okny přízemí zapuštěnými v terénu, za ní hrázděnou mladší budovu lemovanou již vzrostlými stromy. U skladiště v pozadí stojí nákladní uzavřené vagony. Snímek z archivního fondu Poldi uloženého v Národním technickém muzeu (F 825, I0055).

álu Poldi (podél dnešní Průmyslové ulice) vznikla také při východním okraji stanice dělnická osada Újezd pod Kladnem,[8)] a někdejší zemědělská krajina v jejím okolí se tak do konce 19. století proměnila v hustou zástavbu. Počátkem 20. století pak byla zřízena na severovýchodním konci stanice pětiřadá odstavná kolej, viditelná již na nejstarších leteckých snímcích.[9)] Areál stanice tehdy využívala Buštěhradská dráha nejen jako provozní zázemí, ale ve všech objektech se zároveň i bydlelo. Dokládají to údaje ze sčítacího operátu k roku 1921: ve staré staniční budově č. 16 (dnes čp. 846) byly 2 byty a 7 lidí; v hrázděném objektu staničního úřadu a nákladní dopravní kanceláře č. 20 byl 1 byt a 2 lidé; v hrázděném staničním skladišti č. 18 byl 1 byt a 4 lidé.[10)] Po zestátnění Buštěhradské dráhy v roce 1923 přešla stanice do majetku ČSD a vzhledem k jejímu výhradně průmyslovému využití byla nakonec v roce 1950 předána do správy SONP Kladno, čímž se z někdejšího prvního kladenského nádraží stalo pouhé odstavné kolejiště vnitropodnikové dráhy.

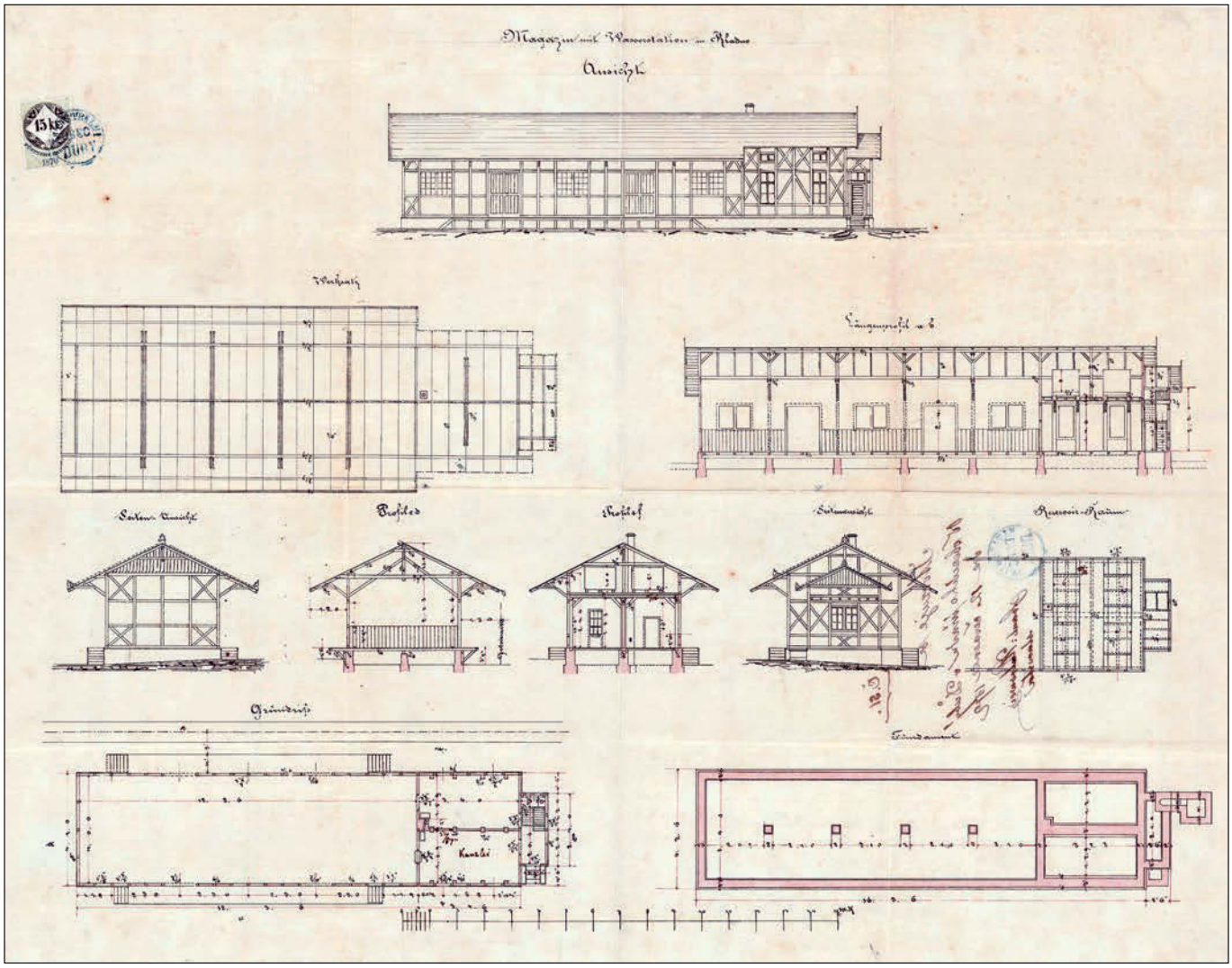
Obr. 15: Kladno – Dubí, záběr hrázděné výpravní budovy z filmu Siréna (Karel Steklý, 1947).



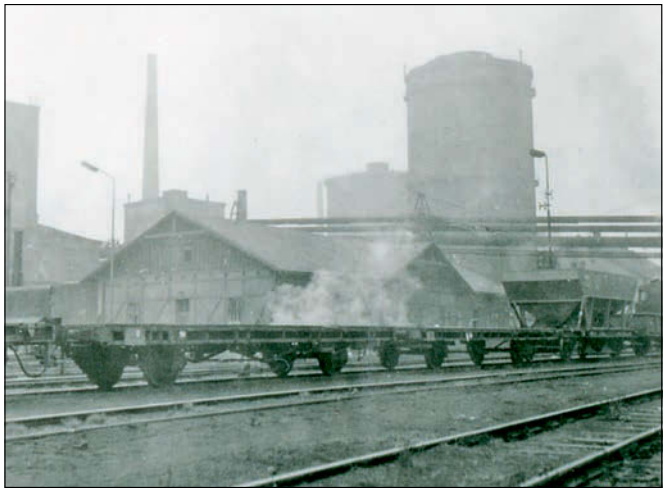
Obr. 16: Kladno – Dubí, plán na stavbu hrázděné odbavovací budovy z roku 1872 signovaný W. K. Fasáda k trati, uliční fasáda, půdorys základů a přízemí (archiv Odboru výstavby Magistrátu města Kladno).



Obr. 17: Kladno – Dubí, plán na stavbu hrázděné odbavovací budovy z roku 1872 signovaný W. K. Řezy, krov a boční fasáda (archiv Odboru výstavby Magistrátu města Kladno).



Obr. 18: Kladno – Dubí, plán na stavbu hrázděného skladiště s vodárnou z roku 1872 signovaný W. K. (archiv Odboru výstavby Magistrátu města Kladno).



Obr. 19: Kladno – Dubí, hrázděná výpravní budova od severovýchodu. Snímek s typickým dýmem v popředí a plynojemem v pozadí (kartotéka Ústředního seznamu kulturních památek [dále jen ÚSKP], foto F. Ochotný, 1969).

Obr. 20: Kladno – Dubí, hrázděná výpravní budova od jihovýchodu. Pohled z ulice na přezděné průčelí (kartotéka ÚSKP, foto F. Ochotný, 1969).

Obr. 21: Kladno – Dubí, pohled na areál stanice od jihovýchodu po demolici hrázděné výpravní budovy. V popředí skladiště (fototéka NPÚ STČ, 1988).

Závěr

Po znárodnění Vojtěšské i Poldiny huti v říjnu 1945 byly oba areály obklopující stanici spojeny jak vlastnicky, tak i technologicky. To vedlo časem k vybudování propojovacích kolejišť vnitrozávodní dopravy, ale i ke stavbě nadzemního potrubí na vysokopecní plyn,[11)] které bývalé nádraží na několika místech překročilo. Původní objekty se tím ocitly doslova utopeny v hutním areálu. Povědomí o jejich historickém významu i architektonické kvalitě však zjevně existovalo, neboť se zde v roce 1947 natáčely exteriéry filmu Siréna (režie Karel Stekly)[12)] a o dvacet let později roku 1967 byla „budova bývalého kladenského nádraží" zapsána do Rejstříku státního seznamu kulturních památek pod č. 2-528. Na evidenčním listu kulturní památky z roku 1969, upřesňujícím, že chráněnou je mladší hrázděná stavba z roku 1872, je uvedeno, že objekt je ve velmi dobrém stavu a nově opravený. Fotografie z téže doby však svědčí spíše o zanedbání údržby a utilitárním přezdění uliční fasády. Posledním dokladem o existenci chráněné budovy je pak letecký snímek z roku 1975. Následně hrázděná stavba zmizela bez vědomí památkové péče a informace o době a důvodu její demolice nedohledal ani pověřený stavební úřad. Koncem 80. let bylo zbořeno i sousední skladiště s vodárnou a na místě zůstal pouze v terénu zapuštěný patrový objekt čp. 846 z první etapy stanice. V současné době zabírají východní část bývalého nádraží plechové haly vybudované v 90. letech a plocha bývalého kolejiště slouží jako parkoviště rámované skládkou a rumišti. Kvůli novodobým úpravám dochované výpravní budovy je potenciál na její památkovou ochranu již jen těžko představitelný. Cílem tohoto příspěvku je tak alespoň připomenutí významné etapy v historii Kladna i vývoji železnice v Čechách, jichž je tento objekt zajímavým dokladem a připomínkou.

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

PRAMENY A LITERATURA

Hlavačka, M. 1990: Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce. Praha.
Matěj, M. a kol. 2017: Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace. Ostrava: NPÚ.
Minář, I. 2022: Dědictví Buštěhradské dráhy v Kralupech nad Vltavou, Památky středních Čech 36, č. 1, s. 26–38.
Šorel, M. 2005: 150 let parostrojní železnice na Kladně. Praha.
Štěpán, M. 1984: Vznik buštěhradské železnice 1955–1958, rkp. (archiv NTM, sbírka rukopisů, sign. 1144).
Zeithammer, K. 2021: Kladensko-nučická dráha: lokomotivy kladenských železáren. Praha.

POZNÁMKY

1. Uhelná dráha mezi Rosicemi a Brnem sice získala koncesi již v roce 1852, ale kvůli komplikacím při výstavbě trati byla zprovozněna až v roce 1856.
2. Současná stanice s názvem Kladno měla v době výstavby první stanice Buštěhradské dráhy název Vejhybka/Wejhybka a nacházela se přes dva kilometry jižně od města.
3. Dvojice litografií Vojtěšské huti z archivu Strojírny POLDI bývá připisována architektu Ignáci Ullmannovi, který pro Vojtěcha Lannu pracoval a navrhl zřejmě i vnější plášť vysokých pecí Vojtěšské huti. Na okraji jižního pohledu je však uvedeno „Nach (di) e Natur gez(eichnet) v(on) Hugo Ullmann / Lith(ografie) v(on) Fr(an)z Gerasch".
4. Stanice v Kralupech byla v první fázi trati protějškovým koncem uhelné dráhy. Podrobněji viz: *I. Minář,* Dědictví Buštěhradské dráhy v Kralupech nad Vltavou, Památky středních Čech 36, č. 1, 2022, s. 26–38.
5. *M. Matěj a kol.,* Kulturní dědictví kladenské průmyslové aglomerace. Ostrava: NPÚ 2017, s. 198.

6. Dne 23. 6. 1871 proběhla pochozí komise spojovací trati mezi Wejhybkou (dnes nádraží Kladno) a Dubím. Následoval výkup pozemků a stavba trati. Informace od regionálního badatele Zdeňka Pospíšila.
7. Staniční objekt na Dubí byl zbořen v roce 2011 a na místě se dochovala pouze mladší hrázděná budova z let 1906–1908. Obdobnou výpravní budovu postavila Buštěhradská dráha v 70. letech ještě v Kraslicích čp. 713, kde dnes sídlí Muzeum Kraslické dráhy.
8. Zástavbu realizovanou od konce 19. do 30. let 20. století tvořilo dvacet ulic. Majitelé domů byli zaměstnanci huti Poldi nebo blízkých dolů. Čtvrť byla asanována v 60. letech 20. století při rozšiřování Spojených oceláren n. p. a stavbě teplárny SONP Kladno. Informace od Z. Pospíšila.
9. Samo nádraží nebylo zřejmě nikdy objektem fotografie, takže je jeho vyobrazení nutné hledat na okrajích snímků Vojtěšské huti, nebo ocelárny Poldi. Výjimkou je několik snímků ve fondech Národního technického muzea (dále jen NTM), které zachycují kolejiště stanice s vagóny zahalenými dýmem a stavbami pokrytými sněhem.
10. Jako čtvrtý je v majetku BEB uváděn ještě dům č. 17 (parc. 93) se 2 byty a 9 lidmi. Informace od Z. Pospíšila.
11. *M. Matěj a kol.,* o. c. v pozn. 5, s. 51.
12. Před severní fasádou výpravní budovy se zde odehrává závěrečná scéna loučení matky Hudcové s odjíždějící dcerou, situovaná do doby po dramatických událostech v roce 1889.

Der erste Bahnhof der Buschtěhrader Bahn in Kladno

Die Industrieagglomeration von Kladno wurde nach der Erschließung des Steinkohlenlagers in der Mitte des 19. Jahrhunderts zum Zentrum der Eisen- und Stahlindustrie in Böhmen. Nach der Bergbau- und Produktionsstilllegung am Ausgang des 20. Jahrhunderts kam es zu massivem Niederreißen sowohl der jüngeren als auch älteren historischen Objekte. Drei Bauten der ältesten Entwicklungsetappe sind erhalten geblieben: die Stahlwerkhalle (1875), die zentrale Kohlenwäsche (1860) und das Aufnahmsgebäude der Buschtěhrader Bahn (1855). Das ehemalige Aufnahmsgebäude Nr.-Konskr. 846 in der Dubská Str. gehörte der ältesten Kohleneisenbahn in Böhmen an. Die Station wurde ursprünglich in Feldern östlich der Stadt Kladno in unmittelbarer Nähe der Kohlengruben und Hüttenwerke angelegt. Zunächst transportierte man Kohle und Eisenprodukte aus dieser Station nach Kralupy (a. d. Moldau) und ferner nach Prag; die Gesellschaft der Buschtěhrader Bahn entwickelte sich in ein Eisenbahnsystem von mehr als 400 km Linien, die bis zur westlichen Landesgrenze reichten. Die behandelte Station wurde noch im 19. Jahrhundert durch weitere Fachwerkbauten ergänzt, einer von ihnen war ja denkmalgeschützt. Sie diente viele Jahre lang auch dem Personenverkehr, sie wurde aber nach dem zweiten Weltkrieg in die verstaatlichten Eisenwerke eingegliedert und faktisch dem benachbarten Stahlwerk Poldi einverleibt. Infolge der Stilllegung des Kohlebergbaus in den 1990er Jahren wurde auch die Station mit ganzer Gleisanlage aufgehoben und jüngst befindet sich hier bloß das einzigartig erhaltene historische Objekt aus den Jahren 1855–1856, das ca. 1,5 m in das sukzessiv aufgeschüttete Gelände versunken ist.

Abb. 1: Kladno, Projektion der ältesten industriellen Partie (gelb) in die gegenwärtige Katasterkarte. Blau – denkmalgeschützte Objekte (Villa Bachovna Nr.-Konskr. 275, Kalköfen), rot – denkmalträchtig wertvolle, im Beitrag erwähnte Bauten (Stationsgebäude Nr.-Konskr. 846; Stahlwerkhalle Nr.-Konskr. 231; Kohlenwäsche Nr.-Konskr. 3311 – Einzeichnung in die Karte I. Minář, 2023).
Abb. 2: Kladno, südliche Partie der historischen Industriezone aus einer Belieferungsbrücke zu aufgenommen. Links am Horizont die Kalköfen, unter ihnen Giebel der südlichen Stahlwerkhalle. An Stelle der ebenerdigen Halle rechts standen die Hochöfen (alle Fotos I. Minář, 2022, falls nicht anders angeführt).
Abb. 3: Kladno, Adalbert-Hütte, Mehrzwecksaal Nr.-Konskr. 231 in der südlichen Halle des Bessemer-Stahlwerks (1875) nach Renovierung 2014.
Abb. 4: Kladno, Adalbert-Hütte, Gebäude der zentralen Kohlenwäsche (1860), zum Lagergebäude Nr.-Konskr. 3311 adaptiert.
Abb. 5: Kladno-Dubí, Dubská Str., ehemaliges Aufnahmsgebäude Nr.-Konskr. 846 aus dem Jahr 1855. Ansicht von Südwesten, rechts Hallen an Stell des verschwundenen Fachwerkgebäudes, im Hintergrund Poldi-Stahlwerkschloten.
Abb. 6: Kladno-Dubí, Dubská Str., ehemaliges Aufnahmsgebäude Nr.-Konskr. 846. Ansicht von Osten aus dem ehemaligen Gelände der Gleisanlage zu.
Abb. 7: Kladno-Dubí, die erste Station der Buschtěhrader Bahn, nach 1860. Ausschnitt vom Steindruck von Franz Gerasch nach Zeichnung von Hugo Ullmann (NTM [Technisches Nationalmuseum] Prag, Fond Poldi, Sign. 3MG).
Abb. 8: Ausschnitt eines nicht ausgeführten Plans der Buschtěhrader Eisenbahn, datiert am 17. 9. 1850, mit vorausgesetzter Trassierung der Bahn in der Pferdebahnspur mit Anschluss an die Nördliche Staatsbahn nach Podmokly (Bodenbach) in Bubeneč. Die technische Basis sollte sich in diesem Fall in der Mittel-Station Wejhybka befinden. Der Abzweig zur Station Kladno-Dubí befindet sich unter Buchstaben C, die Wenzel-Schacht unter Nr. 15, die Kübeck-Schacht Nr. 4 (Sládečkovo vlastivědné muzeum [Sládeček-Heimatmuseum] in Kladno, Archiv, Sign. MP 221).
Abb. 9: Ausschnitt des Plans der Buschtěhrader Eisenbahn mit ausgeführter Trassierung. Der Abschnitt mit der Endstation beim Wenzel-Schacht und der Adalbert-Hütte ist über der Aufschrift Kladno sichtbar. Nicht datiert, wohl gegen 1855 (Fakultät der Naturgeschichte der Karlsuniversität in Prag, Kartensammlung, ohne Sign., zum Download: kramerius.cuni.cz).
Abb. 10: Kladno, Ausschnitt der Mappe des Stabilen Katasters, 1871-1874 reambuliert, mit eingetragenen Stationsobjekten der Buschtěhrader Bahn. Das einstöckige Aufnahmsgebäude befindet sich auf der Parzelle 96, das Fachwerkgebäude 95, das Fachwerkmagazin 94 (Zentralarchiv für Geodäsie und Kataster © ČÚZK [Tschechisches Amt für Geodäsie und Kataster]).
Abb. 11: Kladno, Katasterkarte 1906–1909, Ausschnitt. Die Stationsobjekte sind rot eingezeichnet, die Strichlinien-Reambulierung nimmt das im Bau befindliche Poldi-Areal und die Arbeiter-Bebauung auf (Ausschnitt der Katastralkarte aus den Jahren 1906–1909, Zentralarchiv für Geodäsie und Kataster © ČÚZK).
Abb. 12: Kladno, Ansicht der Station vom Gasometer der Adalbert-Hütte von Südwesten zu, 1920er Jahre. Links ist das alte Aufnahmsgebäude mit schon verkleinerten Erdgeschossfenstern (Privatsammlung K. Zeithammer).
Abb. 13: Kladno-Dubí, Aufnahmsgebäude Nr.-Konskr. 846, Südfassade, Skizze der ursprünglichen Gestalt mit eingezeichneter Geländeerhöhung (Strichlinie) gegen ursprüngliches Niveau (Zeichnung I. Minář, 2023).
Abb. 14: Kladno-Dubí, Westansicht der Bahnstation, 2. Viertel des 20. Jahrhunderts. Im Vordergrund das alte Aufnahmsgebäude mit den in das Gelände eingesenkten Erdgeschossfenstern, dahinter das jüngere Fachwerkgebäude, von aufgewachsenen Bäumen umgeben. Beim Magazin im Hintergrund stehen geschlossene Güterwagen (NTM Fond Poldi, Sign. F 825, 10055).
Abb. 15: Kladno-Dubí, Fachwerk-Aufnahmsgebäude, Aufnahme aus dem Film Siréna (Karel Steklý, 1947).
Abb. 16: Kladno-Dubí, Plan zur Erbauung des Fachwerk-Aufnahms gebäudes, 1872, Signatur W. K. Die der Bahn zugewandte Fassade, Straßenfassade, der Fundament- und Erdgeschossgrundriss (Magistrat der Stadt Kladno, Bauamtsarchiv).
Abb. 17: Kladno-Dubí, Plan zur Erbauung des Fachwerk-Aufnahmsgebäudes, 1872, Signatur W. K. Schnitte, Dachstuhl, Seitenfassade (Magistrat der Stadt Kladno, Bauamtsarchiv).
Abb. 18: Kladno-Dubí, Plan zur Erbauung des Fachwerkmagazins mit Wasserstation, 1872, Signatur W. K. (Magistrat der Stadt Kladno, Bauamtsarchiv).
Abb. 19: Kladno-Dubí, Fachwerk-Aufnahmsgebäude, Ansicht von Nordosten. Eine Aufnahme mit dem typischen Rauch im Vorder- und dem Gasometer im Hintergrund (Kartei von ÚSKP [Zentralverzeichnis der Kulturdenkmäler], Foto F. Ochotný, 1969).
Abb. 20: Kladno-Dubí, Fachwerk-Aufnahmsgebäude, Ansicht von Südwesten. Übermauerte Hausfront, Straßenansicht (Kartei von ÚSKP, Foto F. Ochotný, 1969).
Abb. 21: Kladno-Dubí, Stationsgelände von Südosten nach Demolierung des Fachwerk-Aufnahmsgebäudes. Im Vordergrund das Magazin (NPÚ [Nationalinstitut für Denkmalpflege], Facharbeitsstätte für Mittelböhmen, Fotothek, 1988).

(Übersetzung J. Noll)