

Mgr. Michal Roubík

Ústav hospodářských a sociálních dějin, Filozofická fakulta Univerzity Karlovy v Praze

-

Institut pro památky a kulturu, o.p.s.

Nádraží Benešov

Kulturní památka mezi minulostí a budoucností

Konference PROPAMÁTKY – Obnova a využívání nádraží, 13. 11. 2012, Hlavní nádraží v Praze

Struktura příspěvku

- historie železnice v Benešově
- stavební vývoj železniční stanice
- další osudy nádraží do roku 1945
- další osudy nádraží po roce 1945
- rekonstrukce nádražní budovy v roce 2002
- koridorová přestavba v letech 2007-2010
- využití neprovozované části areálu
- budoucnost železniční stanice

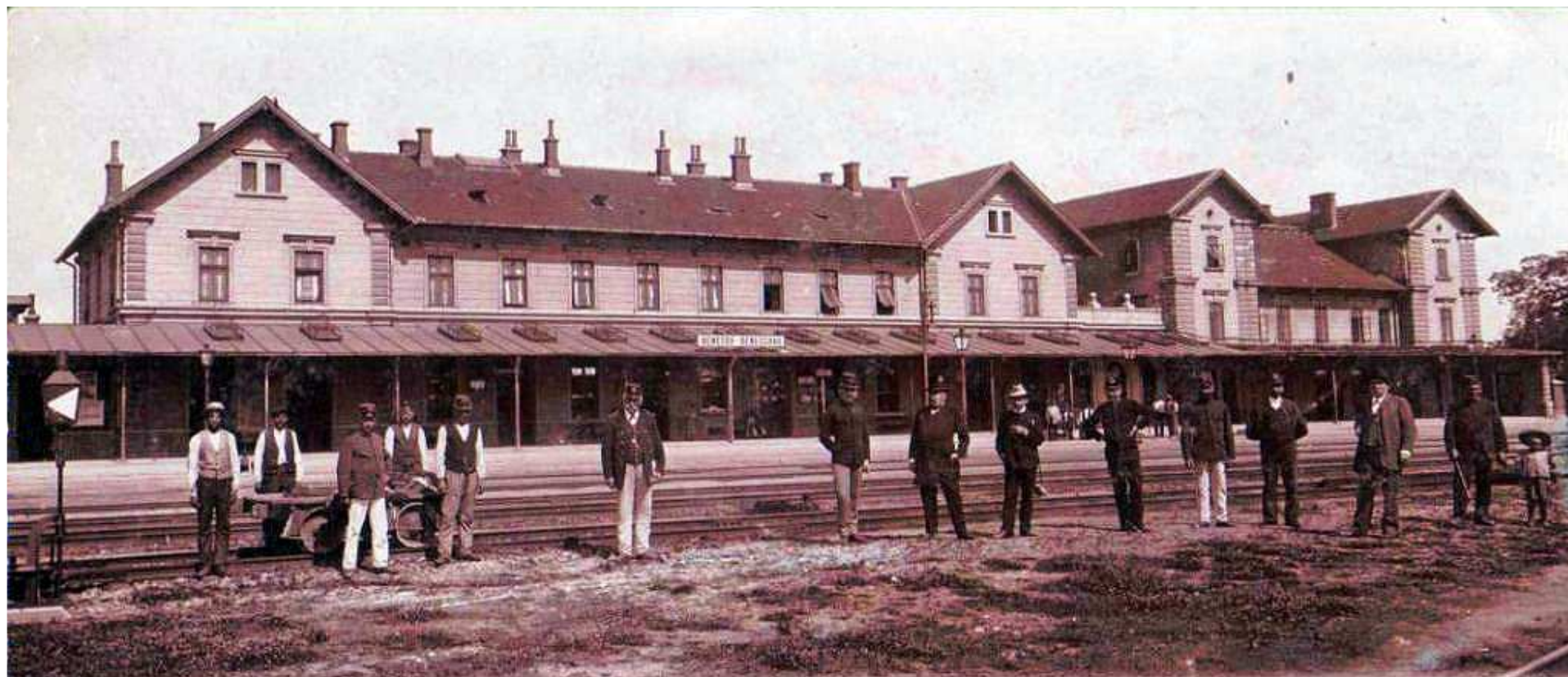
Historie železnice v Benešově

- původní plány ze 40. let 19. století nerealizovány
- druhá vlna výstavby
- jednání od 60. let 19. století
- Dráha císaře Františka Josefa I. (KFJB)
- železnice přichází do města v roce 1871
- trat' Praha – České Velenice – Linec
- roku KFJB zestátněna 1884
- stavba trati do Vlašimi z roku 1895

Stavební vývoj železniční stanice

- první novorenesanční budova 1872
- skladové prostory
- druhá novorenesanční budova 1896-1897
- mezi nimi vybudována dvorní čekárna
- výtopna s vodárnou 1895-1896
- rozšířeny skladové prostory 1896
- rozšířeno kolejiště

Nádražní budovy



Nádražní budovy



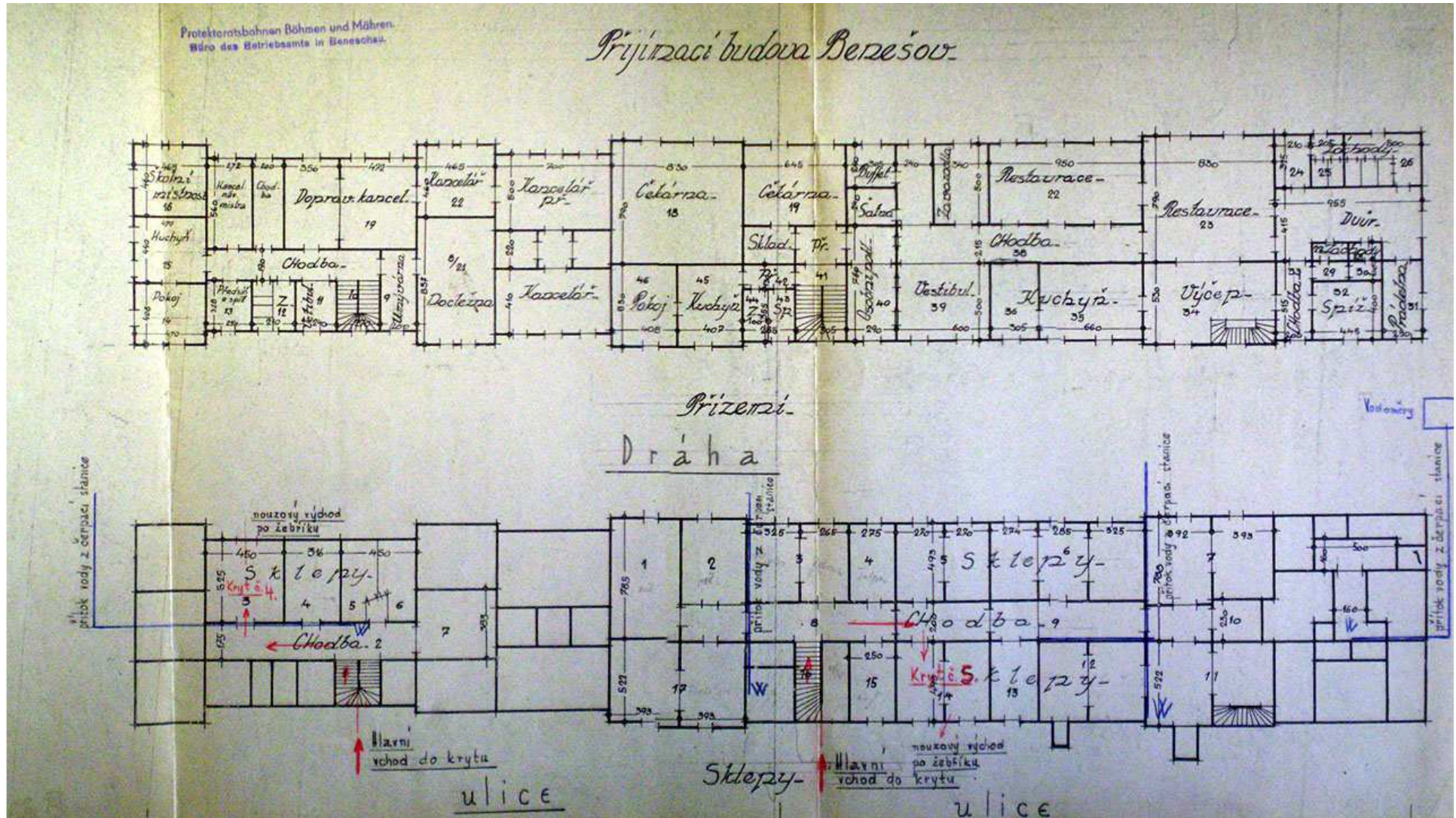
Průčelí dvorní čekárny



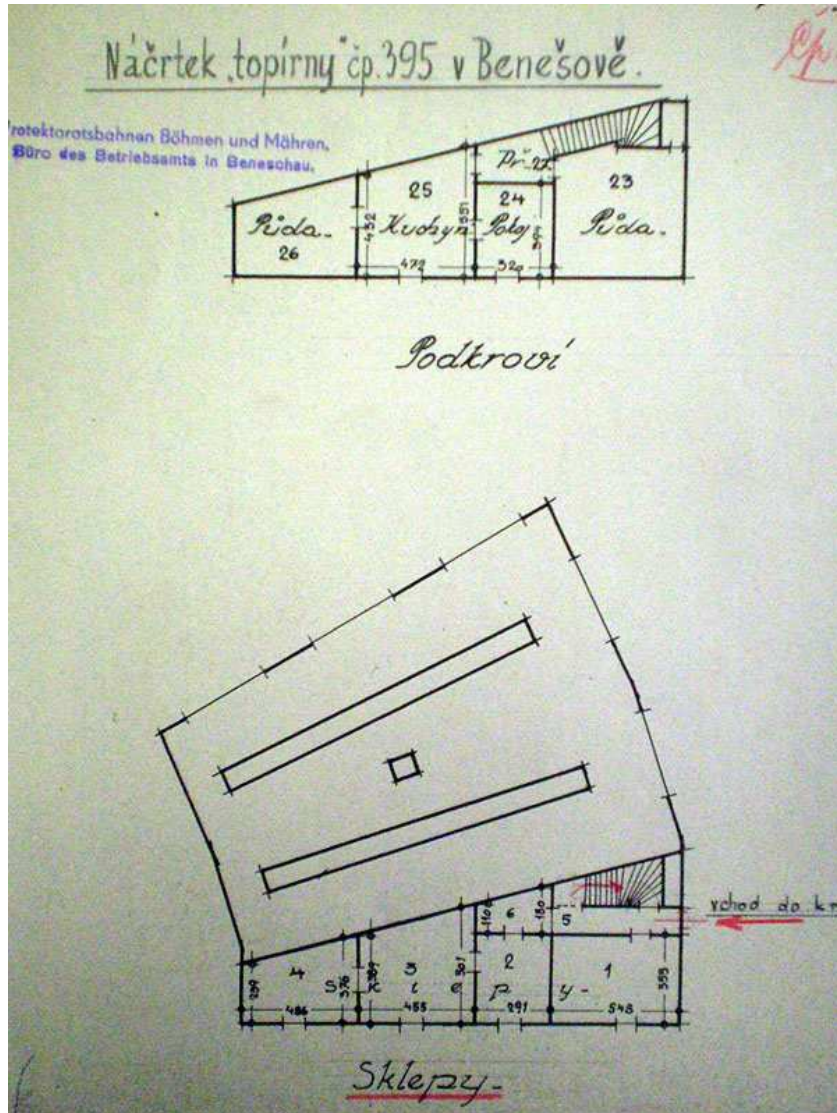
Nádražní skladiště



Půdorys nádražní budovy

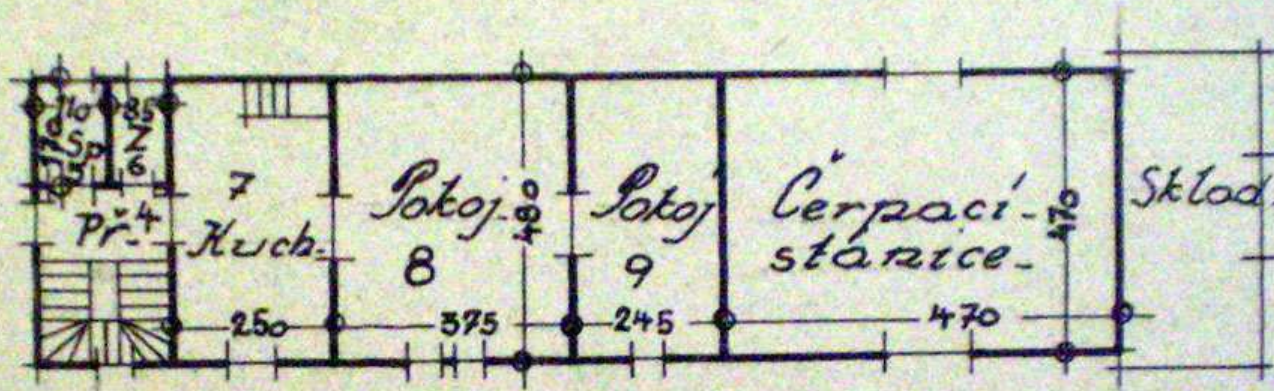


Pūdorys výtopny



Půdorys vodárny

Náčrtek „Vodárny“ čp. 394 v Benešově.



Prizemi-

Další osudy nádraží do roku 1945

- plány na železniční křižovatku koncem 19. stol.
- druhá kolej úseku trati Praha – Benešov (1903)
- přestavba kolejiště
- stavbu na dále na jih zastavila 1. světová válka
- po ní krátce pokračuje, pak zastaveno (1922)
- nerealizovaná trať Praha – Bratislava
- drobné rekonstrukce a rozšíření

Plány města na rozšíření stanice

Úvaha o spojení místních dráh s Benešovem.

Město Benešov mající přes 5000 obyvatelů, sídlo c. k. okresního hejtmantství a okresního soudu, okresního zastupitelstva, stanice vojenského oddílu pěchoty a zeměbrany, sídlo četných průmyslových závodů a rozsáhlého obchodu s plodinami a dobytkem, zaslouží se zajisté, aby při zakládání nových komunikačních prostředků k němu co přirozenému středisku ruchu dopravního náležitě zřetel vzat byl. —

Tato snaha vede také jiná města, která se o uskutečnění místních dráh v posledním čase domáhají. —

Při projektování dráh do obvodu města Benešova spadajících, zejména při projektu Kolín-Rataje-Cerčany neběře se však na poměry národohospodářské města našeho žádného ohledu a vede se trať od Rataje údolím Sázavským k nepatrnému městu a stanici Cerčanům, kdežto pro okres Benešovský a Vlašimský mnohem důležitější směr od Rataje přes Sternberk a Vlašim k Benešovu, aneb kratší trať přes Divišov k Benešovu úplně se pomíjí. —

Navrženou trať Rataje-Cerčany hrozí tudíž nejen městu a okresu Benešovskému a Vlašimskému velká ztráta na všechny budoucí časy, budou tím i zájemci místní dráhy Benešov-Vlašim poškozeni, an značná část dopravy okolí Divišova a Sternberka, které nyní výhradně v Benešově se soustřeďuje a trať Benešov-Vlašim použije, později ku dráze údolím Sázavského se odchýlí. —

Ano i státní i zemská garancie dráhám této příslíbení zdá se býti v tomto pádu ohrožena, poněvadž vedením dvou souběžných konkurujících dráh na délku více jak 20 kilometrů výnos obou značně zkrátí, kdežto spojením Rataje-Sternberk-Vlašim nejen přirozeného pokračování tratě Kolínské na jih docílno, ale i skrácením tratě značná úspora výloh stavebních i dopravních dosaženo by bylo.

Dále budíž podotknuto, že příspěvky dvou interessentů, kteří o uskutečnění tratě Sternberk-Cerčany hlavně se ucházejí, jen nepatrnou část onoho zvýšeného nákladu obnáší, který vedením tratě této pro stavbu a pro dopravu povstane.

Dlouhá léta již vyžaduje to zájem města Benešova, ve spojení se sítí železniční východně od města odchylující domoci se přímého spojení železničního v směru jiho-západním do uhelné pánve Plzeňské, aby nejen lepšího spojení s rychle vzrůstajícím městem Plzní pomocí druhé transversální tratě Německý Brod-Benešov-Plzeň dosaženo, ale také snazší a levnější dopravy uhlí z pánve Mírošov-Radnice-Plzeň docíleno bylo.

Pokračování tratě této přímo od Benešova přes Neveklov a Sedlčany považováno by mohlo býti co konkurenční trať dráhy Voticko-Sedlčanské.

Domácímu skrácení této tratě předejde se připojením navržené dráhy na Sedlčanskou trať v stanici Štětkovicích s použitím části až do Sedlčan co společné trať obou dráh z Benešova a z Votic, čímž by ztráta na jedné části dráhy Sedlčanské při druhé části úplně nahrazena byla.

Navržená námi lokální dráha vedena býti má následujícími většími obcemi: — Benešov, Tvrosovice, Neveklov, Maršovice, stanice Štětkovice až Sedlčany, Vysoký Chlumec, Krásná Hora, Míšov, Votík-Zlakovice, Smolotet, Velké Chrástice a Březnice.

Další trať přes Rožmitál do Mírošova jest již projektována a tvoří spojení s uvedenou česko-západní pánví uhelnou.

Nová trať Benešov-Sedlčany-Březnice měla by celkovou délku 75 kilometrů a stavební délku 67 kilometrů, an trať Štětkovice-Sedlčany v délce 8 kilometrů společnému použití zůstane. —

Přidá-li se k tomu další pokračování z Březnice do Mírošova v délce 30 kilometrů, obnáší celá délka Benešov-Sedlčany-Březnice-Mírošov 105 kilometrů proti cestě c. k. státní dráhou přes Tábor-Písek-Protivín 233 kilometrů aneb přes Prahu západní dráhou 152 km délky.

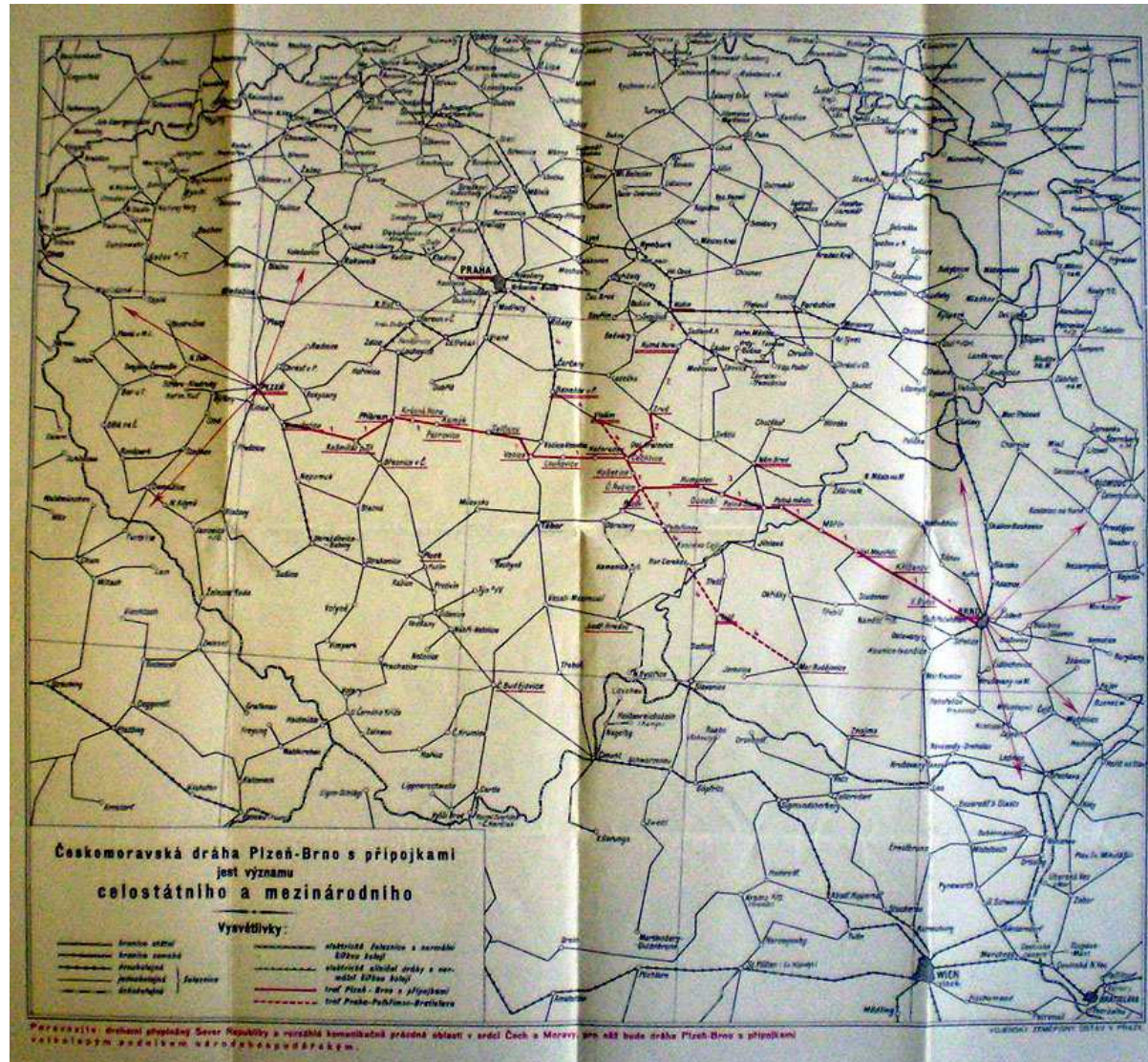
Kolejiště po zdvojkolejnění z Prahy



Návštěva Františka Josefa I.



Nerealizované projekty



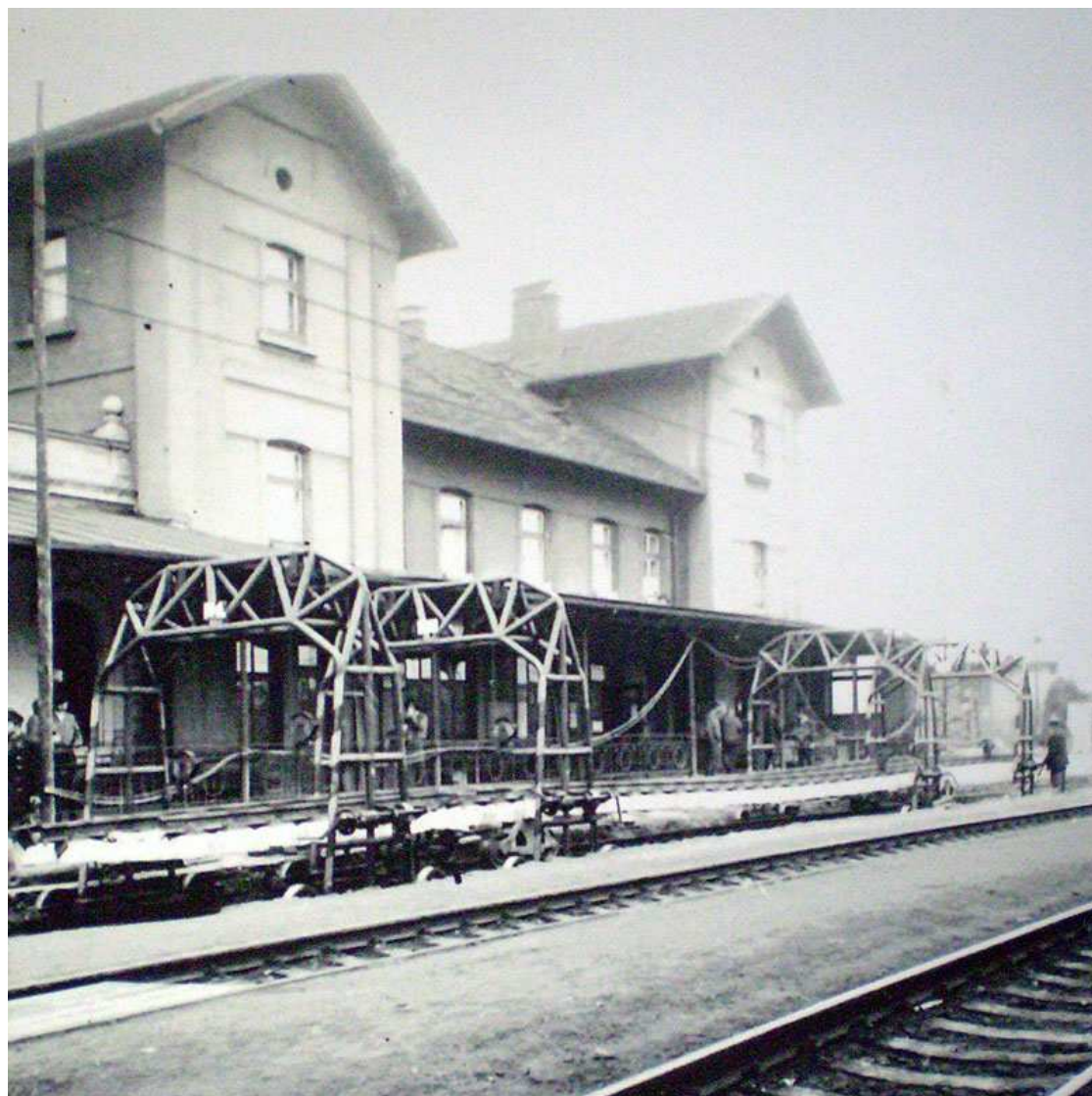
Nádraží v životě města - pohlednice



Další osudy nádraží po roce 1945

- drobné modernizace ve 40. letech
- velké změny na přelomu 60. a 70. let
- elektrifikace trati z Prahy do Českých Budějovic
- přestavba stanice pro zajíždění el. jednotek
- staniční budova dlouhodobě chátrá
- jen drobné rekonstrukce kolejiště
- změnu nepřináší ani rok 1989
- prohlášení kulturní památkou v roce 1997

Rekonstrukce kolejiště




První elektrický vlak ve stanici



Chátrající nádražní budova



Prohlášení za kulturní památku



Ministerstvo kultury České republiky

a

Mladý Horákově 139
163 41 Praha 6
P. B. 214

Telefon 24 31 00 51
Fax 24 31 01 55

České dráhy, s.r.o., DDC
odštěpný závod
Nádražní třída - severní nástupiště
150 00 Praha 5

-E1
-PKV/A
Glasovs

Vnější dopis značka	Název značka	Výtahy / linka	V Praze dne
	K 4.744/93	Ščobáková	22.1.1997

Železniční stanice
Benešov u Prahy, čp. 300
parc.č. 3492, k.ú. Benešov
okr. Benešov

Prohlášení za kulturní památku

Ministerstvo kultury ČR zahájilo na základě návrhu, který podal Okresní úřad v Benešově, řízení o prohlášení železniční stanice, Benešov u Prahy čp. 300, parc.č. 3492, k.ú. Benešov, okr. Benešov za kulturní památku.

V řízení si vyžádalo stanoviska všech příslušných orgánů a organizací státní památkové péče. Ministerstvo kultury ČR návrh posoudilo, zhodnotilo důvody v něm uvedené, vzalo v úvahu vyžádaná stanoviska a podle § 3 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči,

prohlašuje

železniční stanici v Benešově u Prahy čp. 300, parc.č. 3492, k.ú. Benešov, okr. Benešov za kulturní památku.

Podélná jednopatrová nádražní budova z let 1885 - 1900, klasicky citěná, historizující architektura, s výstupní chodbou a salonkem pro následníka císaře Františka Ferdinanda d Este, S dochovanými detaily a bohatou výzdobou.


Nádražní budova z poslední třetiny 19. století, dochovaná v celku, detailech i dispozici.

Na toto rozhodnutí se nevztahují obecné předpisy o správním řízení (§ 44 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči).

J. Stöcklová

Ing. Jaroslava Stöcklová
vedoucí oddělení ochrany kulturních památek

co: SÚPP
PÚSC/
OÚ Benešov, referát kultury
vl.



fe

Rekonstrukce nádražní budovy

- před výstavbou IV. koridoru v roce 2002
- podílí se České dráhy i Městský úřad
- rekonstrukci provedla fa. Ing. Vladimíra Kříže
- kompletní rekonstrukce fasád a barev
- rekonstruovány detaily a doplňky
- opravy interiérů a infrastruktury
- rekonstrukce odbavovacích prostor
- rekonstrukce zázemí pro cestující

Nádražní budova po rekonstrukci



Nádražní budova po rekonstrukci



Nádražní budova po rekonstrukci



Nádražní budova po rekonstrukci



Koridorová přestavba

- probíhá v letech 2007-2010 v rámci IV. koridoru
- projekt: SUDOP Praha, realizace: Sdružení IV. koridor, Benešov – Strančice
- kompletní rekonstrukce a přestavba kolejiště
- nové staniční zabezpečení
- nové objekty transformovny, trakční měnírny ad.
- stavba nezasáhla do charakteru stanice
- jen malé historické ztráty

Stanice před výstavbou IV. koridoru



Stanice před výstavbou IV. koridoru



Koridorová přestavba



Koridorová přestavba



Koridorová přestavba



Koridorová přestavba



Koridorová přestavba



Stanice po výstavbě koridoru



Využití neprovozované části areálu

- areál za kolejištěm železniční stanice
- výtopna s točnou – využívána občanským sdružením Posázavský pacifik
 - depo železničních vozidel, zázemí
 - prostor pro prezentace a jiné akce
 - točna je funkční
- vodárna – využívána SŽDC
 - zázemí
 - dochováno funkční zařízení

Bývalá výtopna



Funkční točna



Vodárna s dochovaným zařízením



Budoucnost železniční stanice

- nádražní budova využívána v plném rozsahu
 - provozní místnosti
 - odbavovací prostory
 - zázemí pro cestující
- železniční provoz na hlavní trati
 - rychlíková stanice
 - příměstské jednotky
- neprovozované části areálu – jsou využívány
- ve všech směrech dobrý výhled do budoucna

Děkuji Vám za pozornost.