Dovolte, abych vás seznámil s několika německými slovy, která budou v mém referátu používána:

železnice - *die Eisenbahn*
šťastný - *glücklich*
kolo - *das Fahrrad*
trefit, potkat - *treffen*
tleskat - *klatshen*
darovanému koni na zuby nekoukej - *einem geschenken Gaul schaut man nicht in Maul*
odlehčit silničnímu provozu výstavbou železnice - *den Straßenverkehr durch den Ausbau der Eisenbahn entlasten*

Naše cesta se začíná někdy mezi lety 1851-1853, kdy si v malé osadě přibližně 12km severně od severoplzeňských Kralovic osvojili nalezené nemluvně chudý rolník Joachim Klatscher se svoji ženou Trudi, rozenou Hänsinovou. Chlapec byl neduživý, přesto tvrzení kralovického faráře, že chlapec je zralý pro máry (v originále für Mahren akorat) nelze vykládat jako neřešitelnou životní situaci batolete, ale pouze jako chybný překlad našeho starého známého letopisce Wernera von Westhafen. Ten by totiž při bližší znalosti souvislostí správně uvedl, že se jednalo naopak o bohulibé přání faráře Topolského vedoucí k lepšímu zajištění a rozvoji vzdělávací dráhy malého Hanse a to zaopatřením u místní bohaté hudební rodiny Mahrů (z jejichž řad vzešel roku 1830 například známý vojenský kapelník Anton Mahr, mj. skladatel známého pochodu Windischgratzmarsch).

Po rozsáhlém požáru obce roku 1862, při kterém lehl popelem nejen nevalně protipožárně zajištěný domek Klatscherových, ale i opatrovník nyní již prepubertálního nalezence Joachim, se zbytek rodiny, včetně po požáru zraněného jinocha, přestěhoval do obecního chudobince v nedalekých Kralovicích.

Částečný dohled nad dalším vývojem zádumčivého Hanse nebo Jena, jak se mu spíše v českých Kralovicích říkalo, v jeho kritických letech, převzal farář Topolský, který mu zajistil místo u místního zámečnického mistra. Jan docházel do kralovického – svojí historií lehce schizofrenního – katolického kostela sv. Petra a Pavla s hrobkou protestantských Gryspeků a dle mínění současníků se z něj stal podivín. Jistě tomu přispívalo i to, že se po městě a jeho okolí pohyboval na žlutém „Sicherheits-bicyklu model a la Rover vlastní konstrukce a na jeho hlavě se skvěl anarchisticko-buřičský účes tzv. ježek (v originále – Er hat eine Meckifrisur). Werner von Westhafen se opírá o tvrzení místního krejčího a označuje Jana dokonce jako úchyla. Zde je opět třeba uvést na pravou míru tvrzení kralovického krejčíka, který o Janovi mluví jako o postavě úchylné, avšak ve smyslu braní míry nestandardních rozměrů na jeho nové šaty, nikoli o jeho povahovém rysu.

V tento moment, dle Wernera von Westhafen, všechny zprávy o mladém Janovi mizí. WW jen suše překládá nápis údajně odněkud z kralovického kostela, tedy, že Hans narazil na tlustého jelena. Další zápisy chybí, z čehož Werner usuzuje, že mladý anarchistický buřič nepřizpůsobil rychlost stavu terénu, nezvládl řízení svého žlutého přemisťovadla a vlétl přímo na majestátní kousek divoké. Zřejmě na paroží, což by dozajista znamenalo sice oddálenou (aby mohl údaje zapsat), přesto však jistou smrt Klatscherovu a podobný výsledek, nebo alespoň neplánovaný shoz i u zvířete.

Při říjnové výpravě doc. Mazuta se skupinkou věrných zvědavých za podzemím a mrtvými, se nám podařilo dostat se do jindy téměř nepřístupných prostor bočního severního vstupu kostela sv. Petra a Pavla v Kralovicích. Málem nepovšimnuty zůstaly hustě popsané tmavé prostory zádveří vstupu do lodi kostela. Je třeba říci, že prostor se jevil jako nečitelný. Světlo do celé záležitosti vnesl až pan Václav Koník, elektrikář, tím, že do zádveří poměrně citlivě namontoval druhotně použité elektrické svítidlo. V tuto chvíli se nám otevírá pestrý svět již na první pohled zmatečných poznámek. Zde musím připustit, že se mi nepodařilo během krátké chvíle od objevu plně využít veškeré texty, které - po použití kriminalisty ověřené grafologické analýzy písma – patří bezesporu Hansovi. V nižší partii pohledově pravé části

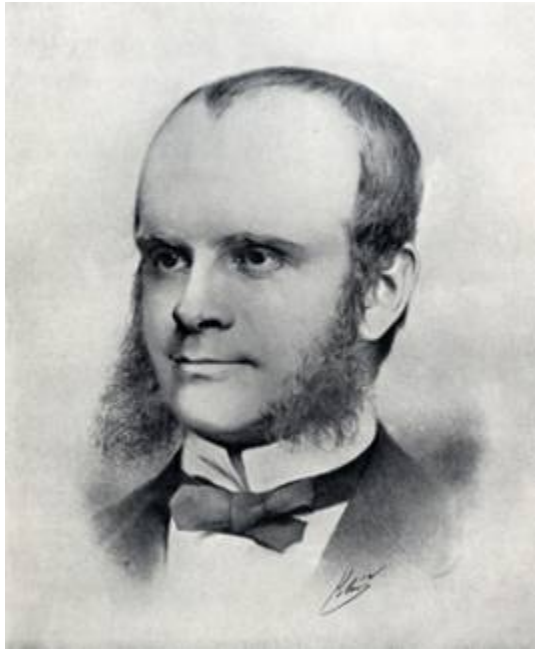
vchodu se mi však podařilo nalézt onu poznámku, kterou Werner von Westhafen považuje za jakýsi poslední záznam tajného kostelního deníku Hanse Klatschera - již výše zmíněnou údajnou tragickou událost neblahého setkání se zbrojí statné lesní zvěře. Jaké bylo mé překvapení – a bude i vaše – když jsem si přečetl originální zápis. „… und Ich treffe Baruch Hirsch“. Ponechme nevalnou němčinu Hanse s užitím nesprávného tvaru préterita slovesa treffen a dokonce i chybnou čechoněmčinu Wernera von Westahaffen, který (snad jen v důsledku chybějícího světla), ve spojení se slovem Hirsch špatně přečetl a vyhodnotil slovo Baruch jako baroch. Já doufám, že ve vás, stejně jako ve mně, vzbudilo originální znění Hansova zápisu takové nadšení. Nejenže tím stopa tohoto mladého buřiče a amatérského vynálezce nekončí, ale dokonce se spojuje s životní dráhou nám již dobře známého vynálezce profesionála a buřiče starého – Barucha Hirsche Štrosberka. Je tím i jasné, proč zápisky v kostele končí – mladý Klatscher již neměl nadále čas věnovat se skrytému rytí vzkazů do omítky posvěcených zdí a musel se věnovat životní etapě nové a nebojme se říci překotné, až vyčerpávající.

Díky grantovému schématu Evropské unie se metodou výpočtu stáří z poklesu počtu atomů radioaktivního izotopu uhlíku C^{14} podařilo stanovit dataci nápisu k roku 1869 a to s přesností přibližně 40-50 let. Jedná se tedy o fantastický výsledek – a to i bez ohledu na to, že nevýhodou radiokarbonové metody je, že se jedná o metodu destruktivní, tudíž sejmutý nápis bylo nutné spálit (samozřejmě na čistý uhlík).

Další osudy Klatscherovy lze tedy od výše uvedeného roku částečně rekonstruovat ze zmínek objevujících se v letopisech věnujících se Štrosberkovi, který roku 1868 vstoupil do zdejšího kraje. Právě tehdy se Štrosberk dostává k plánům zajímavé ideje stavby železniční Březenské trati, která měla napojit severočeské uhelné pánve přes Plzeň až na Vídeň.

Na jednání, které se uskutečnilo 21. února

1869 v Plasích, se dostavili téměř všechny osoby a obce, mající o stavbu zájem. Kromě majitelů panství Plasy, Vysoká Libyně, Petrohrad, Rabštejn a Nekmíř, přes které se měla dráha vést, se dostavily i delegace od místních velkoprůmyslníků a také z měst Kralovice (zde jako pobočník faráře Topolského zaznamenána přítomnost i jistý HK), dále Jesenice, Blšany a Kryry. Z národohospodářského stanoviska byl směr dráhy naznačen z Plzně okolo Třemošné, Hořejší Břízy ke Kaznějovu, skrze lesy k Plasům a dále kolem řeky Střely k Mladoticícm, Odlezlům, Žihli, Kryrům, Blšanům až k Měcholupům, kde stál velký Dreherův pivovar. V těchto místech by se dráha spojila s dráhou Buštěhradskou. O stavbu tratě se ucházelo několik společností – Hugo Henckel z Donnersmarku (chtěl také stávět trať Brod nad Lesy – Klatovy, Tábor, Jihlava, Brno, Žilina), dále majitel sokolovských dolů Faton a Česká západní dráha, která dokonce získala povolení k předběžným technickým pracím.



Celou situaci nakonec vyhrotil rychlý postup nového zájemce - Konsorcia s utajeným majitelem a – jak uvádí samy ajznpoňácké prameny: *„ten brzy učinil snahy ostatních zájemců bezpředmětnými. Konsorcium zvítězilo a teprve později se ukázalo, že očekávaný zisk byl větší, než skutečný.“* Povolení bylo uděleno již 2. června 1869 na trať Plzeň-Žatec a rozšířeno o další část dráhy k napojení na trať Buštěhradskou na samém konci listopadu téhož roku. Dne 21. dubna 1870 byla udělena koncese společnosti C.k. privilegované dráhy Plzeňsko-březenské s výhodným dlouhodobým daňovým osvobozením.

Vlastní stavbou byl pověřen velmi úspěšný podnikatel Vojtěch Lanna mladší, mj. předseda správní rady Drah Františka Josefa I. z Vídně do Českých Budějovic, Plzně, Chebu a Františkových Lázní a dále z Gmündu do Tábora a Prahy, podílel se na výstavbě Jihoseveroněmecké spojovací dráhy z Pardubic do Liberce, Kralupsko-turnovské dráhy, na prodloužení úseku Ústecko-teplické dráhy z Teplic do Duchcova, České severní dráhy z Bakova nad Jizerou do Děčína, dráhy z Plzně do Železné Rudy a konečně i na stavbě České západní dráhy z Prahy do Plzně. Z tohoto výčtu je jasné, že uvedený podnikatel velmi jasně ovlivňoval a obkličoval dráhy a zájmy Štrosberkovy. Marně Štrosberk v kuloárech pomlouval Lanna mladšího, že je ve vleku Lanna staršího a že ten mu značně

ani ne prošlapuje, ale snad přímo protahuje cestu. Štrosberk, který měl na stavbu trati samozřejmě zálusk, to po vstupu neznámého konsorcia velmi rychle vzdal a soustředil se na projekt odbočné trati z plzeňsko-březenské dráhy směrem na východ ke Kralovicím, Rakovníku, nejlépe s propojením Radnic a Zbirohu. U komise svůj záměr Štrosberk zdůvodňuje tak, že chce „Der Strasseverkehr durch den Ausbau der Eisenbahn enlasten“.

K tomuto však potřeboval znalce místních poměrů a terénu, nadšence, který má chuť vstoupit od velkého světa neznámého podnikání, inovátora myšlenek a technických řešení a zároveň mladíka, který mu vydrží pracovat dlouho, protože stavba takové železnice je nákladná a dlouhodobá cesta. Na již uvedeném setkání 21. února v Plasích si všiml mladíka s jiskrou v oku, který byl sice trochu úchylný, ale přesto projevoval o celou věc nebývalý zájem. Byl navíc místní, měl to – s ohledem na jeho komunikaci s farářem Topolským – dobré dokonce i u církve. A když Štrosberk při odjezdu postřehl, že se dotyčný přepravuje na žlutém kole, na kterém, jak baron vzpomíná – doslova létal jak zblázněný, je celá věc hned jasnější. Sám baron později označuje Jana/Hanse Klatschera jako glücklich, glücklich, glücklich Charakter.

Štrosberk se kvůli kapitálu na stavbu železné dráhy spojil s menšími průmyslníky regionů kaznějovska, radnicka, kralovicka a rakovnicka, nasliboval propojení netěžených revírů

kolem Kaznějova s průmyslovými závody Radnic i Rakovníka. Konkrétním terénním vytipováním úseku tratě byl pověřen právě Hans Klatscher, k ruce pak dostal inženýry Kimmla a Kittla. Klatscherovi se dokonce podařilo roku 1871 získat povolení k předběžným technickým pracím pro trasu Kaznějov – Nebřeziny – Kralovice - Rakovník a celá věc spěla ke stavbě.

Na samém začátku bylo několik návrhů, jak trať vést, mj. i odbočkou z Plas. Klatscherovi se kvůli výškovému profilu nejideálněji zamlouvalo odbočit tratí z Plas, pokračovat severním směrem až k Zelenému kříži, kde mělo stát nádraží. Zde se nabízelo přirozeně využit dopravní obslužnosti tohoto nádraží pomocí cest, které se zde už od dob cisterciáků sbíhaly – cesta od Hadačky do lesní obory (kolem jejího oplocení), další spodem do Kralovic, horem do Týnice, konečně poslední k rybníčkům u Sechutického dvora po hrázi dnešního rybníka Pivovárku. Místo určené pro nádraží u Zeleného kříže na sechutickém poli bylo označeno červeným praporcem, který zde vydržel vlát (udržován výrovskými v naději na železnici a pracovní příležitosti) až do roku 1896.

Chtěl jsem vám přinést alespoň jeden hmatatelný prvek z této projektované trati, ale bohužel. Podařilo se mi dohledat jen stopu po části červeného praporu vyznačující Štrosberkovo zamýšlené nádraží. Ještě přibližně v roce 1980 je tento kus látky prokazatelně dokumentován na fotografii snad prvomájového pochodu v rukou neznámého chlapce, o kterém se doboví pamětníci zmiňují často jako o výstředníkovi, který s praporkem rád pobíhal v čele různých pochodů či zběsile mával před projíždějícími auty. Dál jeho cesta bohužel mizí – praporku, nikoli chlapce. Ale pojďme zpět.

Štrosberk v euforii z prací na přípravě odbočky dokonce od Lanna mladšího roku 1871 objednal dodávku lokomotiv pro ještě neexistující trať. Lanna, však dobře si vědom Štrosberkových kuloárních posměšků na svoji osobu, dodal průmyslníkovi šest obstarožních lokomotiv, avšak bez kol. Celou dodávku doprovodil fakturou, v níž částku, která Štrosberka finančně citelně zasáhla, označil v celkovém objemu svého podnikání za směšnou a doprovodil dovětkem Einem geschenken Gaul schaut man nicht in Maul. Štrosberk se ohradil – lokomotivy bez kol přece nemohou jezdit - načež se mu dostalo Lannovy odpovědi – zda tedy chce Štrosberk obchodovat nebo jezdit.

Baronovi je finálně trasa trati zamítnuta samotným Metternichem, který nechce kvůli železnici rozhradit zvířecí oboru. O blíže neurčeném spojení tajemného vlastníka konsorcia se stavitelem Lannem pak svědčí posměšná věta zamítavého stanoviska Richarda Metternicha naznačující užití úplatků: Kdo maže, ten jede.

V uvědomění si zápisu učitele Drachkovského: *Během l. 1869 a 1870 vydány tu na stavbu miliony, ale závody přece jen nedokončeny…* si zároveň připomeňme tragický rok 1871 ve Štrosberkově životě:

- zmiňovaného roku naráží se svým třífázovým plánem obchodního zbohatnutí v Rusku (vydává nekryté akcie)
- téhož roku začínají jeho spory s novým vídeňským vládním kabinetem v čele s Vilémem Adolfem Aueršperkem (Aueršperk, syn Vincence Karla Aueršperka a Vilemíny Colloredo-Mansfeldové je navíc ztělesněním po čtyři roky téměř zapomenutých sporů s Colloredo Mansfeldy o točnické panství)
- v polovině roku 1871 je zavedena jednotná soustava měr a vah (jen pro připomenutí: odteď se vše měří v centimetrech a metrech, ale Štrosberkovy nasmlouvané zakázky v délkových mírách – především v sáhách, jsou převedeny v poměru 1:1 na centimetry, ale finance za dané úkony se nezměnily

Jaroslav Drachkovský už jen doplňuje: *Až do roku 1872 dařilo se Strousbergovým podnikům dosti dobře, ale zatím nahromadilo se mu tolik dluhů, že musel pomýšleti na to, jak by novým věřitelům jistoty opatřil.* V tuto chvíli se finančně vyprahlý Štrosberk stahuje z podnikatelských aktivit v okolí Plas, promýšlí pojistné podvody a podobné piškuntálie a spěje ke svému neodvratnému konci.

Kdo se však nemůže spokojit s krachem Štrosberkovým, resp. s krachem záměru uvést trať Kaznějov (Plasy) – Kralovice – Rakovník v život, je náš Jan Klatscher. Vše bere jako osobní prohru, která je navíc nespravedlivá, očerněná zákulisními zájmy Metternichova konsorcia a Lannových podniků.

Klatscher podněcuje revoltu mezi téměř 11.000 dělníky pracujícími na trati Březenské dráhy. Těm se tehdy říkalo „Bratránkové“ nebo také „Trhani“. Hans se při rozmluvách k dělníkům k nim a k jejich osudu připodobňuje – nalezenec, vyhořelý dům, ztráta otčíma, chudobinec, nuzná učednická léta v zámečnické dílně. Stylizuje se do role trhana, de facto jejich „bratránka“. Cizincům, přezdívaným Taliáni či Barabové, kteří stavěli především tunely, mosty a viadukty, pak Štrosberka trochu neuměle, ale o to s větším zanícením představuje jako „Barabucha Štrosberka“, honosného podnikatele s vybraným, taliánským chováním. Není jisté, že se jedná o práci Klatscherovu, ale od roku 1871 postihují budování březenské trati do té doby nevídané pohromy – v Plasích dojde k předčasnému výbuchu munice, při němž zahynou František Uzel, Kateřina Němečková, František Schneider a Marie Eretová – někteří pracovníci na dráze, všichni však z panství Metternichova. Za Plasy bylo nutno vybudovat dva tunely – pekelský do Horního Hradiště a další mezi Hradištěm a Malovanou skálou – také zde zahynulo nebývalé množství

dělníků, kteří byli až příliš loajální konsorciu. Další ranou Metternichovi byla 25. května následujícího roku povodeň, která strhla těžbou narušenou Potvorovskou horu a s ní pětikilometrový úsek trati Žihle-Mladotice a následně 7km dlouhý úsek Mladotice-Plasy vedený kolem řeky Střely. Stavba byla sice téhož roku dokončena, ale v úseku Plasy-Žihle musela být projektována na opačnou stranu Přehořovského potoka a nově vzniklého jezera. Z části podnícený místní lid pak nedal konsorciu vydechnout ani při slavnostní zkušební jízdě ohlášené na 12. prosinec 1872 (ten rok nebývale teplý). Různě naladěné obyvatelstvo se dostavilo na plaské nádraží, aby na vlastní oči vidělo příjezd lokomotivy v poledne a druhé ve tři odpoledne. Plaská kronika zachycuje názor těchto občanů na železnou dráhu – cituji: „Bylo velké divení, jak jest možné, že se to samo pohybuje a že pára je schopna vlak utáhnouti. Také bylo lidem líto, že se zbytečně vyhazují peníze a leckterý občan má nouzi. Hospodáři žehrali, že museli postoupit zpracovanou půdu na stavbu dráhy.“

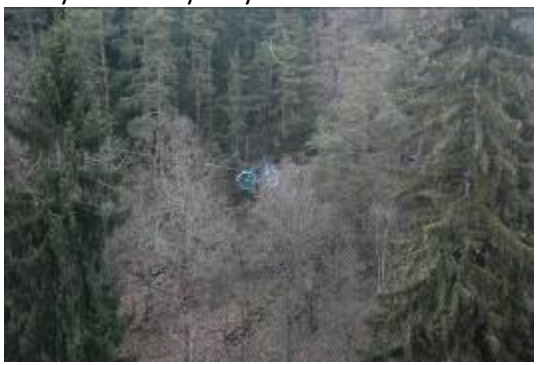
Metternichovi se tak dostalo velkého rozladění a samozřejmě se mu doneslo, že přinejlepším vlažné přijmutí železnice není jen tak. Jeho pozornost se obrátila ke kralovickému podivínovi se zvláštním účesem na ježka, o němž měl dojem, že už jej někdy před stavbou dráhy viděl. Dal zalarmovat ruku zákona a ta se pustila po Klastcherově stopě. Jan se snažil všemožně unikat, upravil si kolo a změnil jeho barvu na modrou. Zachovaly se dokonce útržkovité deníkové zápisky, v nichž často zmiňuje svého úkladného tajemného pronásledovatele – pro jistotu

však jen přezdívkou (však i akce na jeho dopadení měla dle dobových svědectví vlastní krycí název).

Kralovická městská policie dopadla Jana Klatschera po jedenácti letech – až roku 1883, kdy se dotyčný dostavil ke skromnému hrobu své matky. Metternichovi tehdy přišla z kralovické četnické služebny lakonická, přesto důležitá a jasná zpráva: „Máme Ježka v kleci.“

Na závěr zbývá již jen pár otázek, které je třeba zodpovědět:
1/ Kdy a jak zemřel Jan Klatscher.
2/ Co se stalo s jeho osobními věcmi.
3/ Byla realizována zamýšlená trať a pakliže ano, co je s ní dnes.
4/ Jak byl nazýván Janův úkladný pronásledovatel a o koho se vlastně jednalo.

Farní kronika města Kralovice hovoří o úmrtí jistého Jana s nečitelnou iniciálou příjmení (snad K, J, či T) na svátek sv. Jakuba dne 25. července 1884. Svůj velký vzor přežil jen o necelé dva měsíce. Z jeho osobních věcí není v pozůstalosti zmiňována žádná, pouze je pohřešováno (snad stále kvůli výjimečnosti užití tohoto vynálezu na severním Plzeňsku) jeho původně žluté, nyní modré kolo. Mně se ovšem podařilo i po letech toto klatscherovo – jistým způsobem „létající“ kolo nalézt a identifikovat. Na stavebně nejobtížnějším místě bývalé březenské dráhy, v místech, kde byla projektována jedna z možných odboček Štrosberkovy trati u tzv. Velkého či Nebřezinského mostu, ve výšce bezmála 40m nad úrovní terénu se při pohledu z vlaku (odvážnějším pak přímo z mostu) naskytne takovýto výhled:



Trať odbočující z Březenské dráhy a pokračující k Rakovníku byla skutečně vybudována, ale až 15 let po smrti Štrosberkově a Klatscherově. Odbočuje z Mladotic (neplést s Mladotice-zastávka – původně Manětín), vede na východ a to přes Trojany, Kralovice,

Kožlany, Strachovice, Čistou, Všesulov, Zavidov, Příčinu a Lubnou do Rakovníka. Dnes se vlaky sporadicky pohybují jen po části trati mezi Kralovicemi a Rakovníkem.

Zbývá zodpovědět poslední otázku, kdo byl v klastcherových zápiscích označován za tajemného pronásledovatele přezdívkou „EM“. Zde děkuji doc. Frrrmanovi, který svým fotoaparátem s prasklým displejem a bez hledáčku již několik let pořizuje tedy víceméněně náhodné fotografie míst kde přespává (nejčastěji svého stanu). Při

přehrávání jeho fotek do počítače se mi podařilo zachytit nenápadný detail písmene schovaného za sudy s vínem, které padly za oběť docentovu občasnému nezřízenému večernímu životu. Při zvětšení obrázku se jasně objevuje písmeno „M“. Doc. Frrrman si po delší prodlevě ve vzpomínání způsobené věkem a oknem přeci jen vybavil, že se musí jednat o sklepy kynžvartské nebo johanisberské, tedy jasně metternišské.

Zapomeňme tedy na fabulace z dobrodužných knih. Pryč je Jestřáb, létací kolo, Mažňák i ježek v kleci.

Nově si připomínejme Štrosberka, železniční kolo, Metternicha (vzpomeňte na posměšné „Kdo maže, ten jede“) a Ježka v kleci – ovšem s velkým písmenem na začátku.

Nyní můžete vzdát Janovi hold a nadšeně „**klatschen**“.