



# Bärenstein/Vejprty

Diplomní seminář

Robert Rössler

Bärenstein/Vejprty

Diplomní seminář

Robert Rössler

## Anotace

Cílem práce je prozkoumání měst Bärenstein a Vejprty, která vznikla a rozvíjela se v přímém sousedství na hranici mezi Českou republikou a Německem, hledání možností jejich budoucího rozvoje. Analýza se soustředí především na architektonické a urbanistické aspekty této oblasti, samozřejmě také zmiňuje historické, kulturní a geografické prvky, které formují oba sousedící urbanistické celky. Závěrem analytické části je formulace zadání diplomové práce.



## Obsah

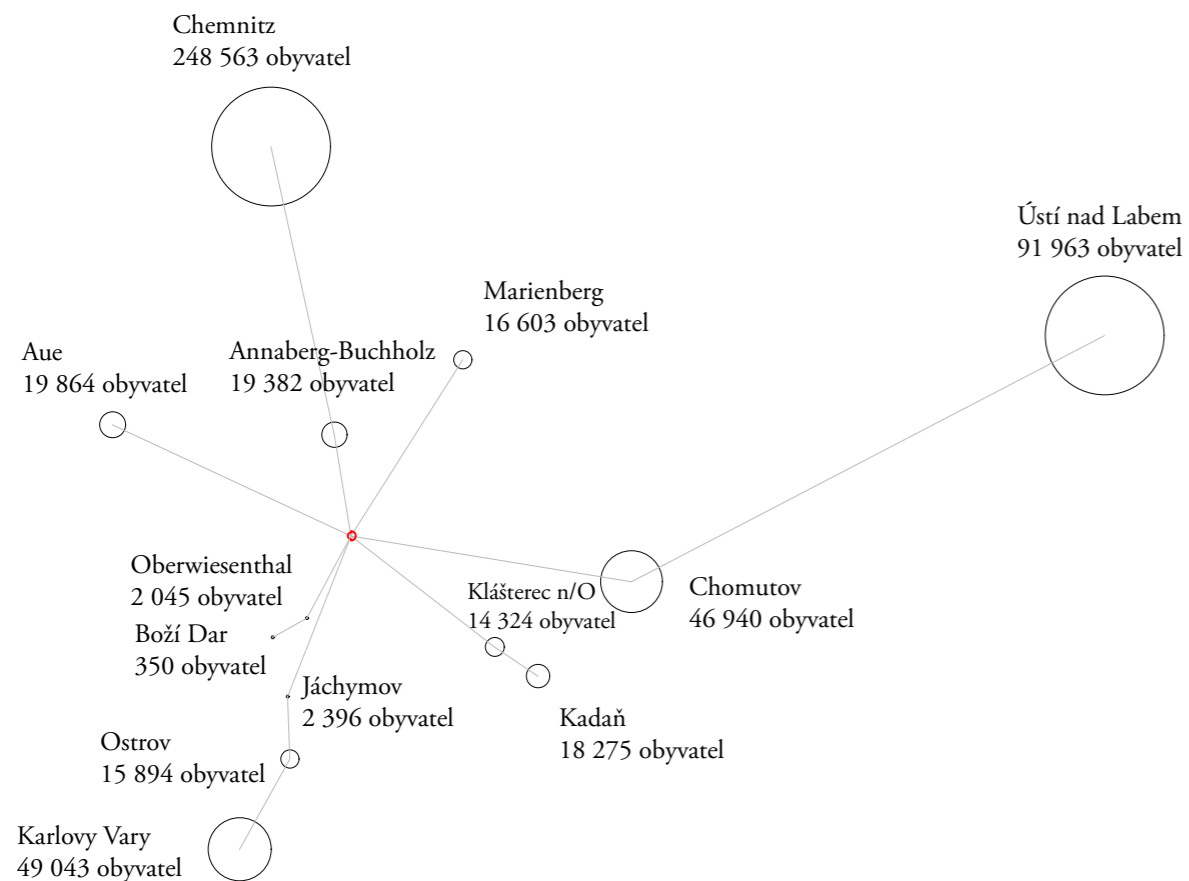
Úvod	9
Bärenstein	10
Vejprty	11
4 fenomény formující města	13
Krušné hory	14
Obchodní stezky	15
Polava	16
Hranice	17
Údolí hraničního potoka	18
Dopravní síť	22
Geologie a hornictví	24
Historie měst	26
Historie železnice	30
Stavebně historická analýza	32
Dvě města	34
Urbánní struktura	36
Územně plánovací dokumentace	38
Připravované projekty	40
Hodnotné stavby	42
Propojování	48
Seznam lokalit	50
Rybníky	52
Úzká/Fichtberg	56
Souměstí/Gemeinsame Mitte	60
Bahnhof - Brücke/Most - Nádraží	64
Blechhammer	68
Závěr	73
Zdroje	74

## Úvod

Města Bärenstein a Vejprty, v blízkém sousedství, ovšem nikdy nespojitá, na hranici, která zde byla odjakživa, dávno před existencí České republiky, či Německa. Tento prostor, ve kterém se prolíná odlišná kultura, prodchnutý dosti náročnou historií a v kulisách zajímavé geografie.

Je snahou prozkoumat intuitivně poznanou oblast skrz sledování dopravních toků, zabývání se historií, procházení krajinou i sídly, či pročítáním koncepčních dokumentů, ale hlavně tyto rozličná hlediska dát dohromady a vytvořit komplexní obraz tohoto regionu.

Z této analýzy by se měla vyjevit problémová místa a jevy, které je možné pozitivně ovlivňovat architektonickými a urbanistickými metodami v následné návrhové části diplomové práce.



Obr 1. Návaznosti sídel

## Bärenstein

Stát: Německo  
Historická země: Sasko  
Spolková země: Svobodný stát Sasko  
Okres: Erzgebirgkreis  
Administrativní společenství: Bärenstein/Königswalde

Počet obyvatel: 2245  
Rozloha: 547 Ha  
Nadmořská výška: 713 m n. m.  
První písemná zmínka: 1527

### Původ jména

Bär, der = medvěd  
Stein, der = kámen, skála



## Vejprty

Stát: Česká republika  
Historická země: Čechy  
Kraj: Ústecký kraj  
Okres: Chomutov  
ORP: Kadaň

Počet obyvatel: 2 793  
Rozloha: 977 Ha  
Nadmořská výška: 725 m n. m.  
První písemná zmínka: 1506

### Původ jména

**Vejprty, Weipert** (lid. Weibarch), okr. město v Krušných horách u hranic: 1506 (pustý hamr) Weyberth, Čechy X, 193; 1555 Preßnitz, Reuschdorf ..Wisental und Waippert, AMV. — F IV, 1507; 1616 zum Weyperth, AMV. — C 215; 1785 Weypert, eine kgl. freye Bergstadt (město má prý jméno

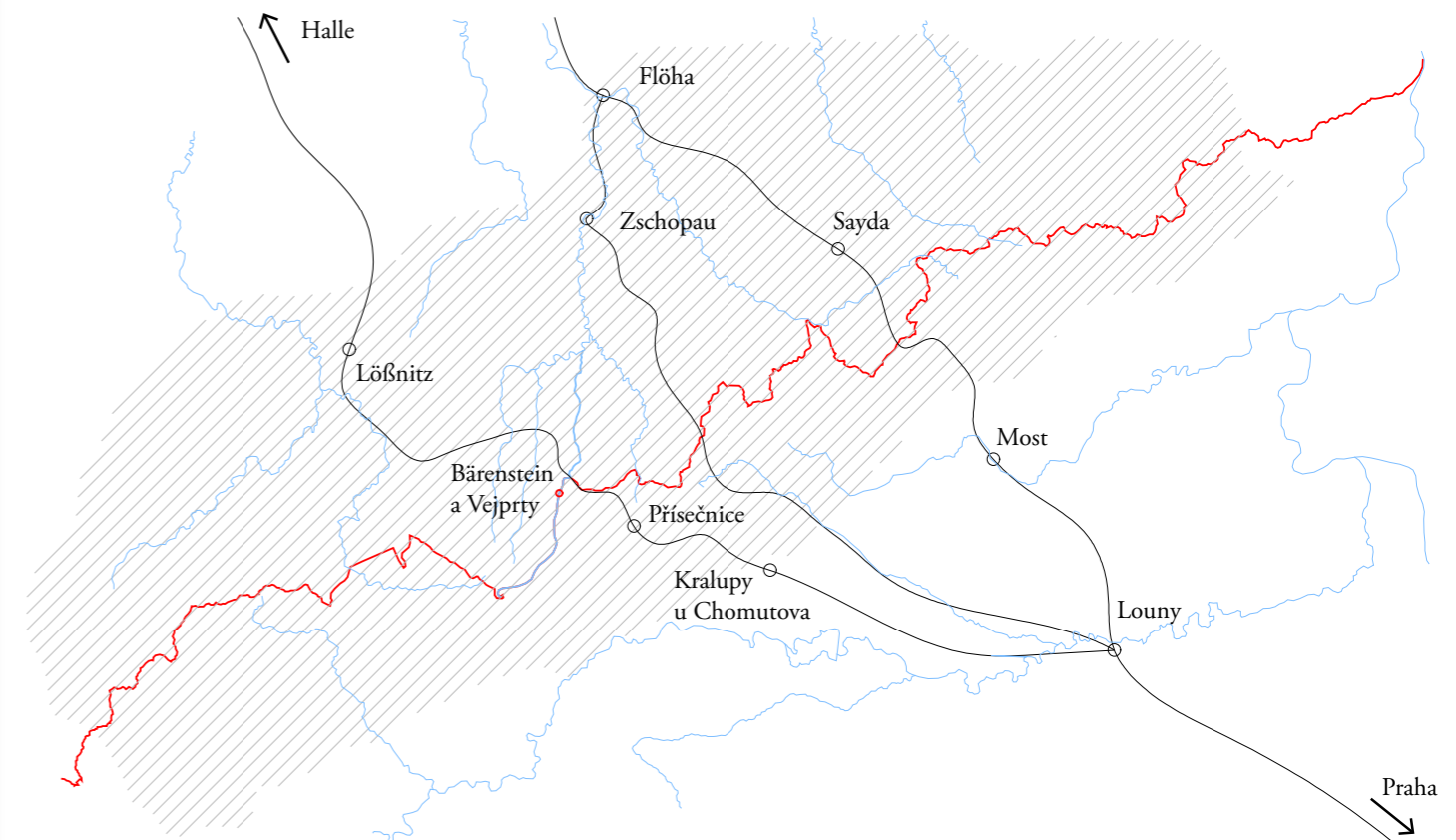
od Weyperta, který kdysi ve zdejší pustině vystavěl dům a malý hamr), Schal. II, 102; 1847 kgl. Bergstadt Weipert, Som. XV, 126; úř. 1854 město Vejprty, Stadt Weipert.

Toto MJ. vzniklo z os. jm., v. u Först. PN. 1580 os. jm. *Wigberht* ze 6. stol., které se vývojem změnilo až v nhn. *Weippert*; v jeho 1. členu bylo sthn. *wig* 'boj' a v 2. členu sthn. *beraht* 'skvělý jasný', [got. *bairhts*].



## 4 fenomény formující okolí

Úvodní segment práce tvoří zkoumání vztahů v nejširším měřítku. Rozhodl jsem se je demonstrovat na jevech, které měly zásadní význam pro vznik, vývoj a dnešní podobou obou měst. Jako nejdůležitější jsem vybral faktory: Krušné hory, obchodní stezky, potok Polavu a institut samotné hranice. Všechny vybrané fenomény procházejí vývojem v čase, význam jejich dopadů kolísá a dnes není třeba možné je vidět doslovně, nicméně jejich podstata je přítomná dodnes.



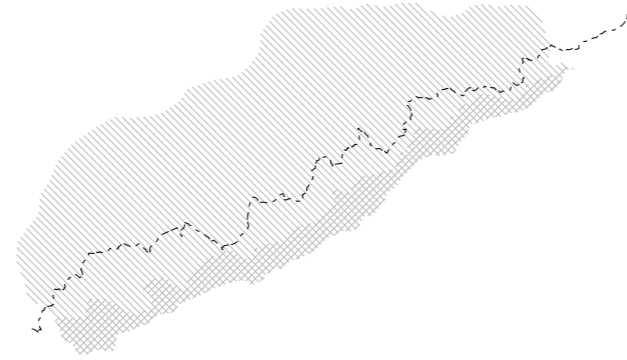
Obr. 2. Soutisk fenoménů

## Krušné hory

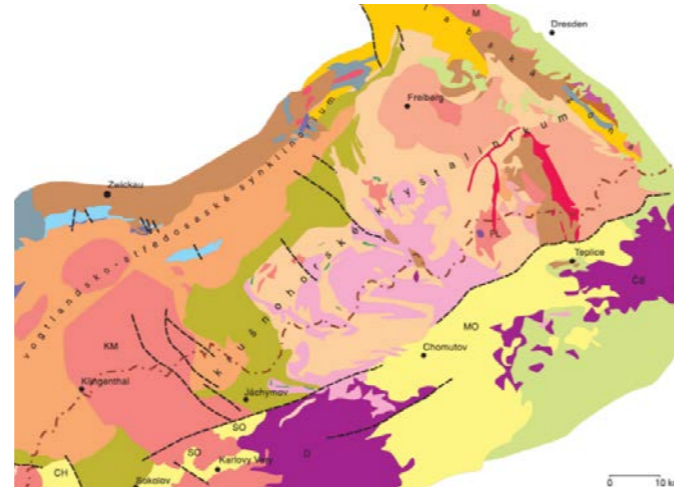
Prvním částí skládačky jsou Krušné hory. Pohoří, které na severozápadě obklopuje „českou kotlinu“ a tvoří její okraj. Jedná se o terciární pohoří, které má asymetrický sedlový tvar. Jeho jižní strana obrácená do Čech je tvořena tzv. Krušnohorským zlomem, je tedy strmější a rozlohou menší. Na saské straně je její přechod do nížin mnohem plynulejší, je charakteristický hlubokými údolními řek pramenících ve vrcholových partiích.

V minulosti se jednalo o naše nejhustěji osídlené hory. Což je do určité míry dáno, tím že se jedná o nadmořskou výškou relativně nízké pohoří, ale i tím, že díky hornictví zde našlo spoustu lidí obživu. Hornictví také dalo pohoří název, v češtině se odkazuje na proces drcení rudy neboli krušení. V německém jazyce se pohoří nazývá Erzgebirge, přičemž das Erz je ruda a das Gebirge znamená pohoří, tedy Rudohoří, což byl i jeden z archaických názvů Krušných hor.

Nejvyšším vrcholem je Klínovec se svou nadmořskou výškou 1244 m n. m., hned v závěsu je Fichtelberg se svými 1215 m n. m, který je zároveň nejvyšším vrcholem na saské straně. Jejich společný masiv dělí Krušné hory na jejich východní a západní část.



Obr 3. Inklinace Krušných hor



Obr 4. Geologická mapa Krušných hor



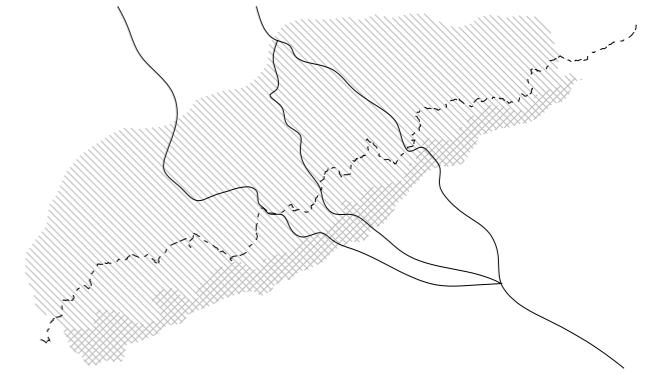
Obr 5. Krajina Krušných hor

## Obchodní stezka

Středověký obchod se solí mezi Halle a Prahou je důvodem vzniku obchodních stezek přes Krušné hory v době raného středověku. Tuto obchodní trasu nelze vidět jen jako jednu silnici, ale obzvláště v oblasti Krušných hor jako několik různých paralelních stezek. Jedna z nich vedla okolo Bärensteinu a Vejprt, skrz lokalitu Kühberg a Blechhammer.

Přejít hustě zalesněné pohoří dříve nebyvalo vždy jednoduché, proto se průběh často i v rámci jednotlivých ramen proměňoval. Bylo to v reakci na roční období, aktuální počasí, nebo i vojenská tažení. Příkladem jsou tzv. Švédské šance, tedy proti průchodu švédských vojsk zahrazené cesty v rámci stoupání od Blechhammeru směrem do Čech.

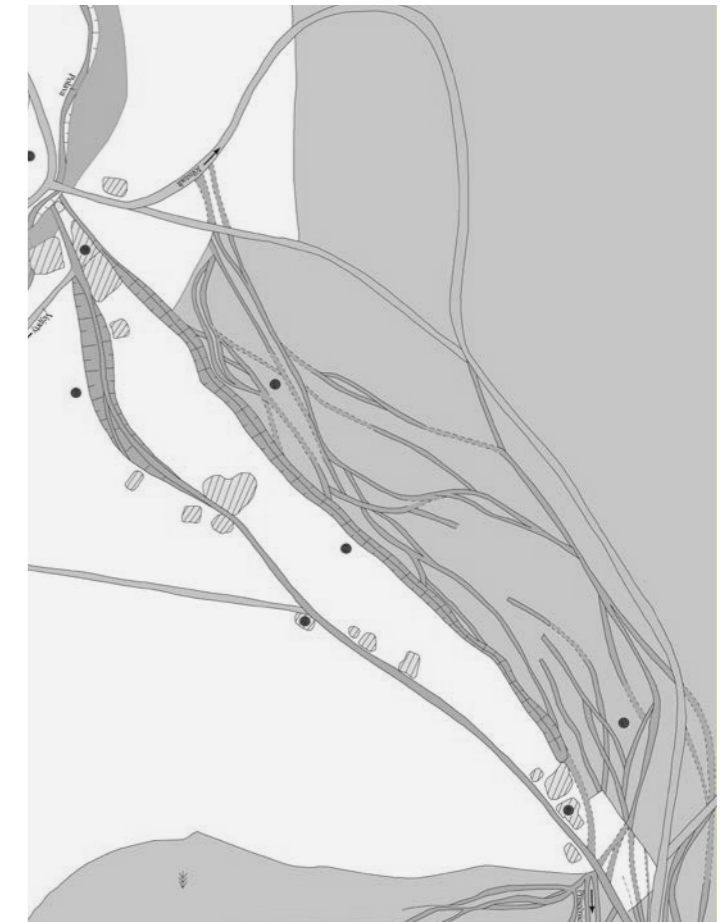
Obchodní stezky můžeme v dnešním smyslu chápat jako silnice a železnice, zkrátka jako důležitou dopravní infrastrukturu, která měla za následek rozvoj hůře dostupných sídel.



Obr 6. Krušnohorské rozplety



Obr 7. Foto 3d modelu



Obr 8. Stezka v průběhu věků, autor: Jiří Crkal



## Polava

V souběhu se státní hranicí znám také jako Hraniční potok / Grenzbach.

Pramen:  
Zechengrund / pod Božidarským sedlem  
cca 1100 m n. m.

Ústí:  
u Wiesenbadu 450 m n. m.

Délka:  
27,5 km<sup>1</sup>

Výškový rozdíl:  
cca 685 m

Průměrný spád:  
2,9%

Průměrný roční průtok:  
1,71 m<sup>3</sup>/s

Odtok do moře:  
Pöhlbach - Zschopau - Freiburger Mulde -  
Mulde - Elbe - Nordsee

<sup>1</sup> Údaje se liší: dle *Přírodovědné zajímavosti Polavy* 13,9 km, dle vzdušné čáry v mapě 25 km a dle osy koryta 27,5 km



Obr 9. Polava



Obr 10. Polava za souměstím



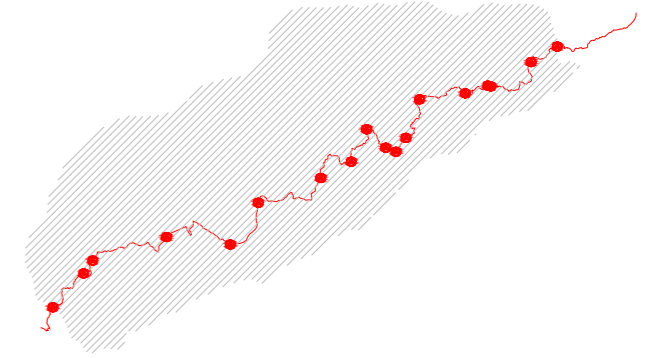
Obr 11. Polava během Vánoční oblevy

## Hranice

České země měly to štěstí, že se jejich hranice v průběhu času příliš neměnily. Do velké míry je to dáno i tím, že sledují často přírodní hranice, tedy, že sledují vodní toky, nebo hřebeny hor, jak je tomu v tomto případě. Hranice v Krušných horách se ustavila dřív, než se pořádně konstituovaly státní celky, které od sebe dělila. Nelze ji proto zpočátku chápat jako tenkou geometrickou linii, ale spíše jako rozsáhlou zónu, která je v horách, zarostlá hustými lesy a neobydlená. Krušné hory jsou osidlovány až v poslední fázi vnitřní kolonizace, tedy teprve až od pozdního středověku se řeší konkrétní průběh hranice. Většinou je v souvislosti s nalezišti nerostů, to se ale hranice mezi Bärensteinem a Vejprty příliš netýká, protože je vedena vodním tokem. Na severozápadním okraji, kudy probíhala obchodní stezka, byl jako hraniční linie ustanoven průběh jedné z cest.

Hranice byla s výjimkou válečných konfliktů velmi porézní a s rozvojem během industrializace se provoz přes ní velmi zintenzivnil, jelikož se zvětšila mobilita tehdejší společnosti. Po druhé světové válce však došlo k výraznému utlumení přeshraničního styku, a to i přesto, že šlo o hranici mezi spřátelenými zeměmi. A to víc se pak obě města k potoku otočila zády, jako k periférii.

Zároveň došlo k posunu hranice jazykové, jelikož už na obou stranách hranice není používán stejný jazyk, stalo se obnovení přeshraničních vazeb po znovuotevření hranic ještě těžším.



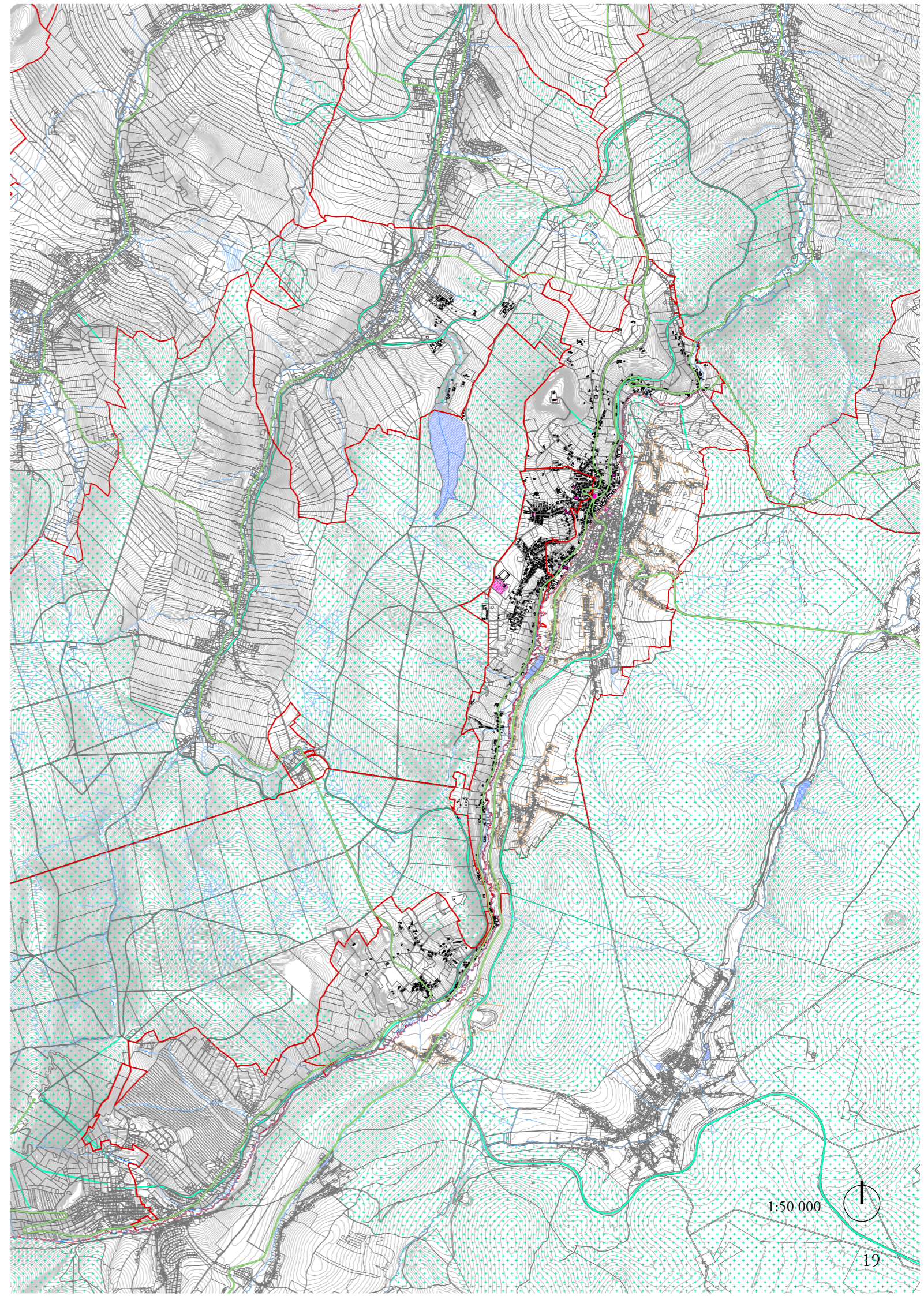
Obr 12. Hranice a hraniční přechody Krušnohoří



Obr 13. Podoba hranice za 1. republiky



Obr 14. Současná podoba hranice



## Krajina

### Morfologie

Střechu pohoří Krušných hor tvoří masiv Klínovce a Fichtelbergu. Na jejich jižních a severních svazích pramení několik potoků a řek, především ty severně položené formují postupně se prohlubující a severojižně orientovaná údolí. Jedním z nich je právě údolí Polavy. Polava pramení v sedle přímo mezi oběma nejvyššími vrcholy.

Z reliéfu pravidelně se střídajících hřebenů s údolními vystupují stolové hory, kopec Bärenstein je právě jednou z nich. Dalším zásahem do pravidelné morfologie jsou pozůstatky povrchové těžby, mezi patří současná skládka v Českých Hamrech a především lomy v Hammerunterwiesenthalu.

### Vodstvo

Masiv Fichtelbergu je významným prameništěm několik významných potoků a řek. Krom Polavy zde pramení Sehma, říčka protékající Annabergem-Buchholz, i Zschopau, do které se Polava později vlévá.

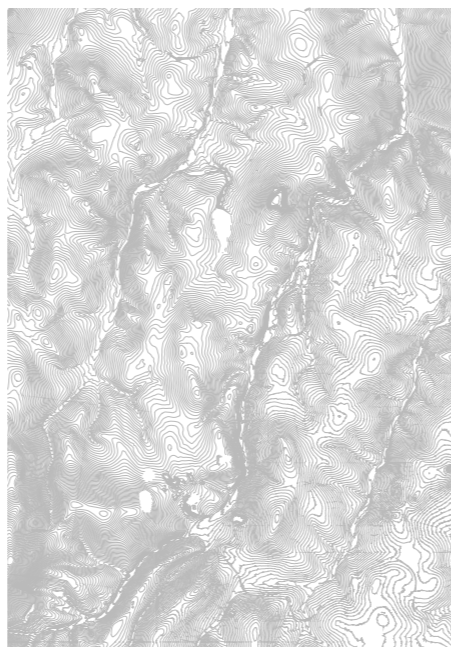
V bezprostřední blízkosti našich měst se nachází přehrada Cranzahl. V širším okolí je na české straně přehrada Přísečnice, která zatopila stejné město a zároveň je zásobárnou pitné vody pro Chomutov a okolí. Na německé straně pak významnou roli plní horní a spodní nádrž přečerpávací vodní elektrárny Markersbach.

V katastru Vejprt je i několik rybníků. Soustava třech děl tvoří Pivovarské rybníky na Polavě a Vejprtském potoce je rybník a dříve pod ním bývalo i koupaliště.

### Lesy

Lesy tvoří rozlohou největší část místní krajiny. Sice už netvoří neprostupnou lesní hradbu hraničních lesů, v němčině zvaných Miriquidi, ale už se alespoň relativně vzpamatovaly z dopadů exhalací elektráren a průmyslových podniků v 80. letech. Dopady kůrovcové kalamity zde v porovnání například s Vysočinou nebyly příliš velké.

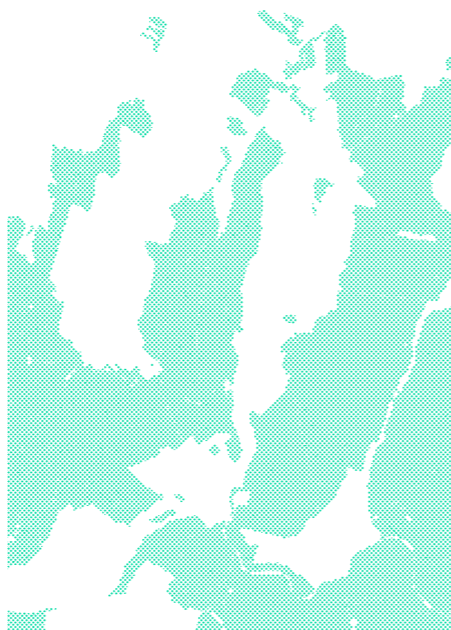
V současné skladbě převládají především smrk pichlavý, břízy, modřín, jeřáb a olše.



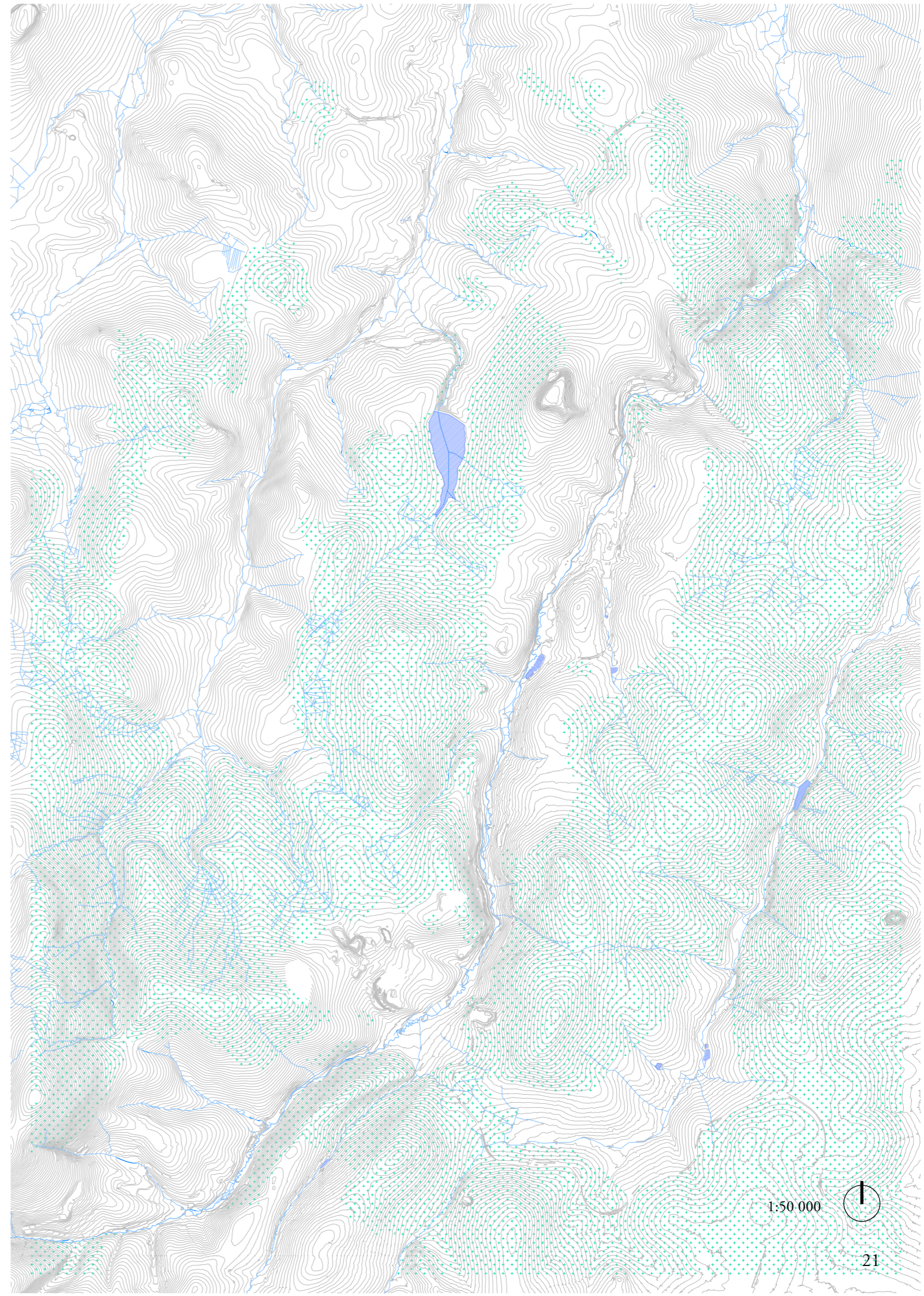
Obr 15. Morfologie



Obr 16. Vodstvo



Obr 17. Okolní lesy



1:50 000



## Dopravní síť

### Železnice

Železniční trať z Chomutova do Annabergu-Buchholz byla historicky nejvýznamnější železnicí v oblasti. V části mezi Cranzahlem a Chomutovem jsou nyní vypravovány pouze víkendové 3 páry vlaků v letní sezóně. Mezi Cranzahlem a Annaberg-Buchholz jezdí pravidelná osobní doprava denně. Krom železniční tratě mezi Chomutovem a Annabergem se v oblasti nachází i dvě úzkorozchodné tratě Fichtelbergbahn a Pressnitztalbahn, na kterých jsou vlaky vedeny téměř výhradně parními lokomotivami.

Krátké linie v mapě označují lanovky a vleky. Největší počet jich najdeme svazích Fichtelbergu a Klínovce, ve schématu je však vidět i několik menších vleků v rámci malých areálů především na německé straně.

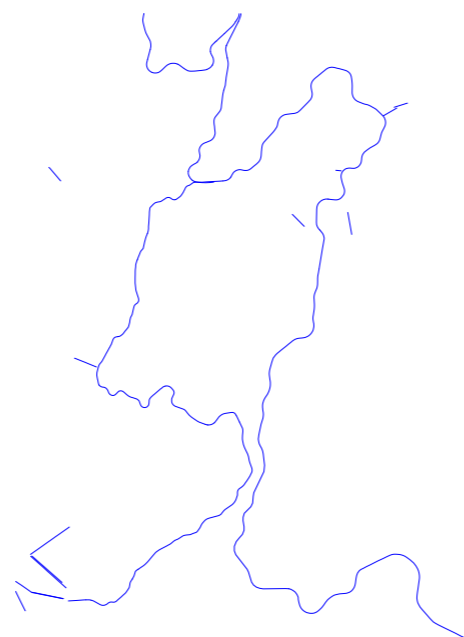
### Silniční

Nejvýznamnější komunikací v okolí je B95 vedoucí od hraničního přechodu na Božím Daru přes Bärenstein, Annaberg dále na Chemnitz. Dále jednotlivými údolími prochází silnice třídy S (S265, S266, S267, S268) Na české straně v oblasti najdeme silnice II. třídy spojující Vejprty s Klínovcem (219), Kláštercem a Kadaní (224) a Klínovec s Vejprty (223). Za zmínku stojí počet silničních hraničních přechodů mezi jednotlivými sítěmi, ty jsou v oblasti pouze 2 (Boží Dar/Oberwiesenthal a Vejprty/Bärenstein).

### Rekreační (cyklistická a pěší)

Tato oblast hor je v pravém slova smyslu turistickou. Svědčí o tom v pravém slova smyslu mnoho turistických a rekreačních cest a cestiček. Na české straně je zavedený systém Klubu českých turistů, tedy hlavní červené, modré a vedlejší zelené, žluté stezky. Na německé straně je systém méně sjednocený, ale objevují se zde napojení na dálkové cesty (Svatojakubská stezka, hřebenová stezka Krušných hor). V oblasti Fichtelbergu je koncentrace relativně vysoká, v ostatních částech údolí už méně, obzvláště na české straně.

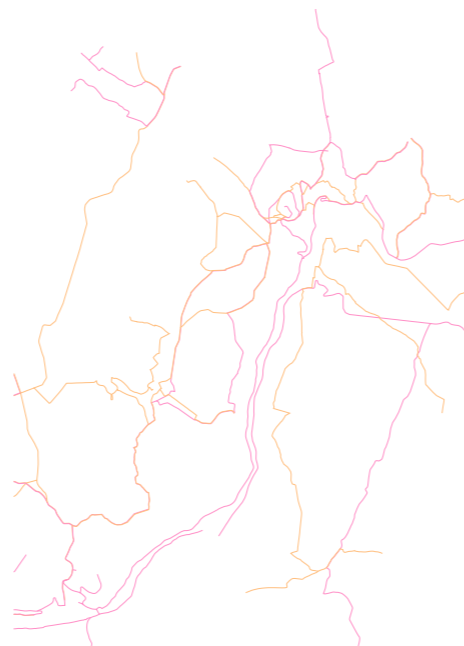
Podobná situace je i s cyklostezkami. Na české straně jsou navíc často vedeny v souběhu se silnicemi, přitom v lesích je velké množství cest a pěšin, které by proto byly příhodné. Pro horská kola dokonce nejsou žádné stezky přímo navrženy, v Sasku je oproti tomu několik tras, které spojují vrcholy po různých typech terénů.



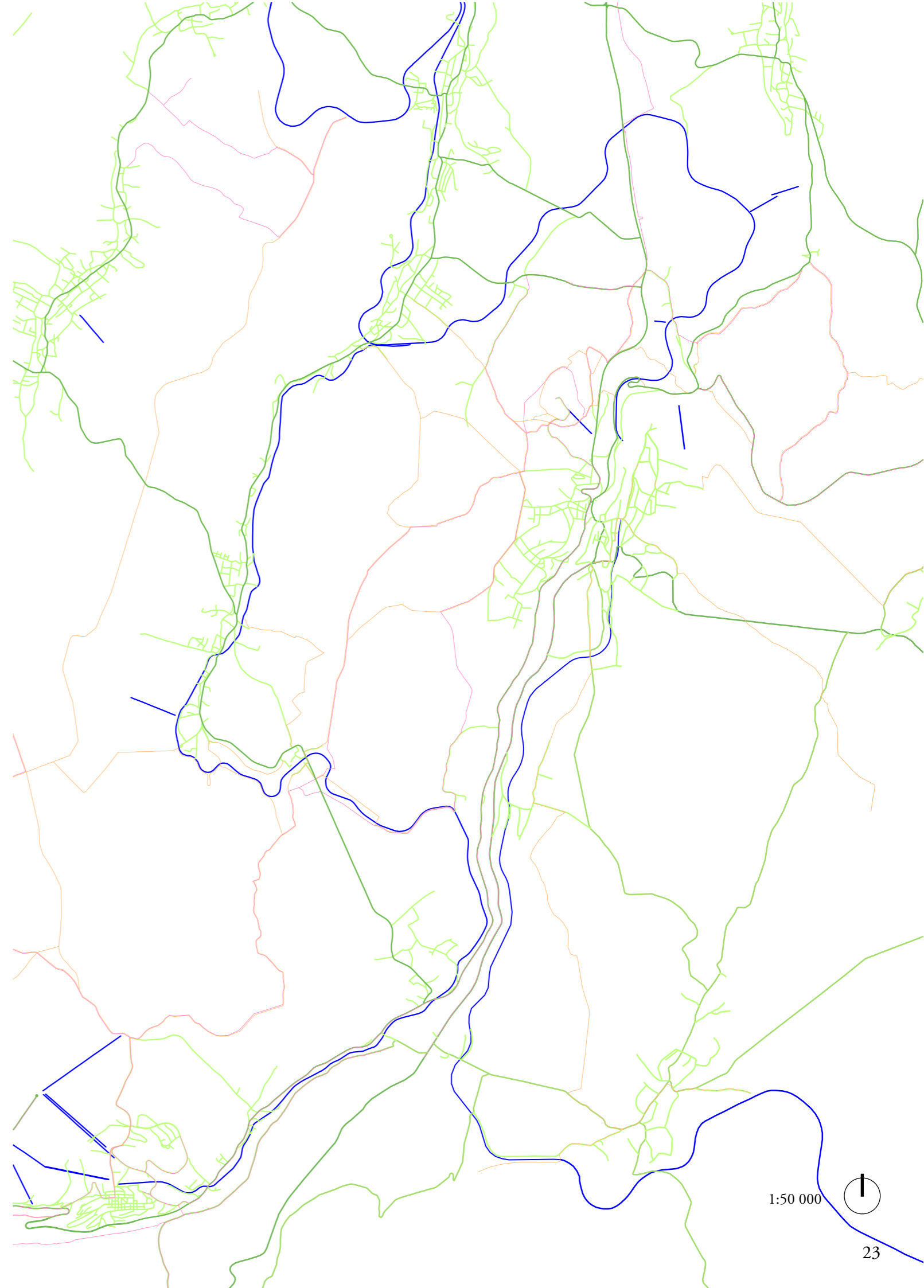
Obr 18. železnice, lanové dráhy a vleky



Obr 19. silniční síť



Obr 20. síť pěších tras a cyklostezek



1:50 000



# Geologie a hornictví

## Geologie

Podloží obou měst tvoří především rula a rula s příměsí muskovitu. Výjimku tvoří kopec Bärenstein, stejně jako další stolové hory v okolí, který je jako pozůstatek sopečné činnosti tvořen čedičem. Nivy potoků a říček jsou tvořeny sedimenty.

Ruly jsou typickou horninou v oblasti Krušných hor. Krom jiného jde o tradiční stavební materiál, který byl použit téměř ve všech starších stavbách. Proto určoval nejen ráz krajiny, ale i ráz horských měst a vesnic.

## Báňská činnost

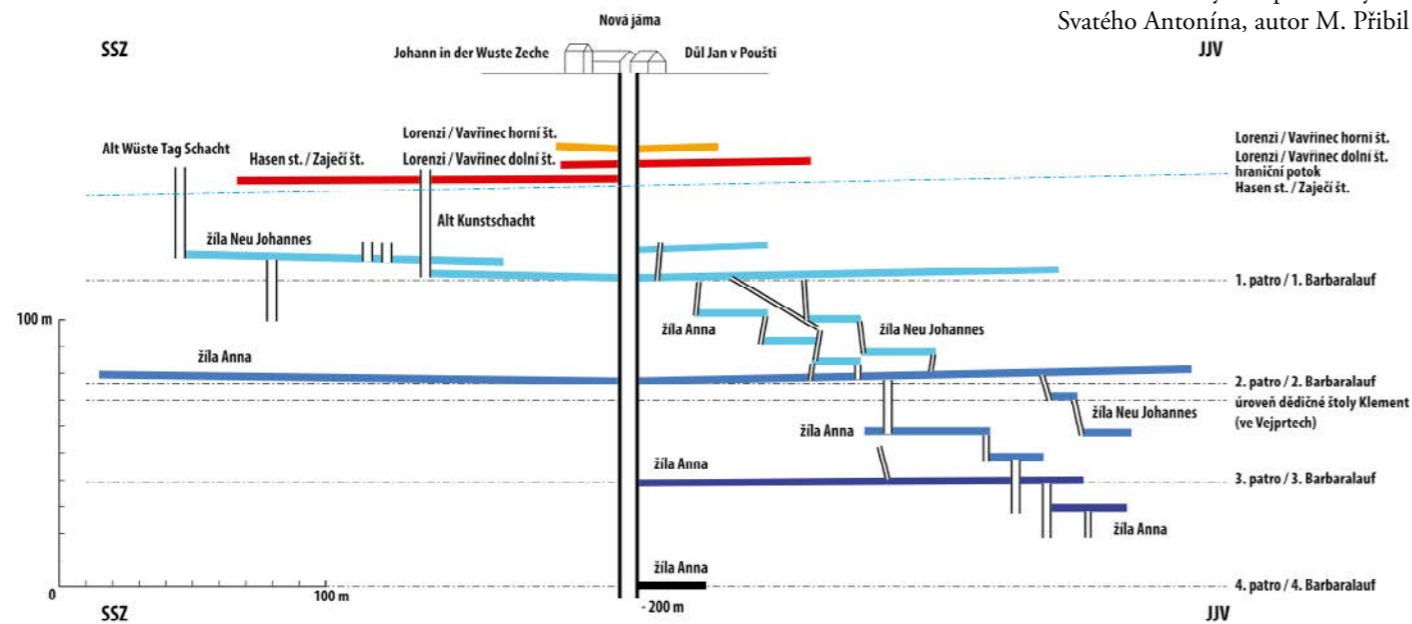
Hornictví je nedílnou součástí historie regionu, a dalo mu i jméno (krušení = (zast.) drčení rud). Právě kvůli dobývání a zpracování nerostů vznikala většina sídel v Krušných horách. Nicméně úspěchy dolování byly přímo v oblasti Vejprtu a Bärensteinu značně proměnlivé a střídavé. Nejstarším dobývaným kovem bylo železo, to se těžilo a zpracovávalo již v 15. století. S objevením stříbra v roce 1547/50 se pojí i legenda, že stříbronosná žíla byla objevena pod kořeny po bouři vyvrácené jedle, ta je zvěčněna i v městském znaku. Doly se poté celkem stabilně rozvíjely až do vypuknutí třicetileté války, po které nastává úpadek. K částečnému obnovení těžby dochází na konci 17. století za účasti města a později především státu. V 18. století je těžba málo výtěžná až ztrátová, nicméně doly jsou stále v provozu a dochází i k implementaci nových technologií. 19. století je již labutí písní hornictví ve Vejprtech, roku 1854 je uzavřen i poslední důl. Poté se provádějí různé průzkumné práce a sondy, ale nikdy nevedly k opětovnému otevření dolů.



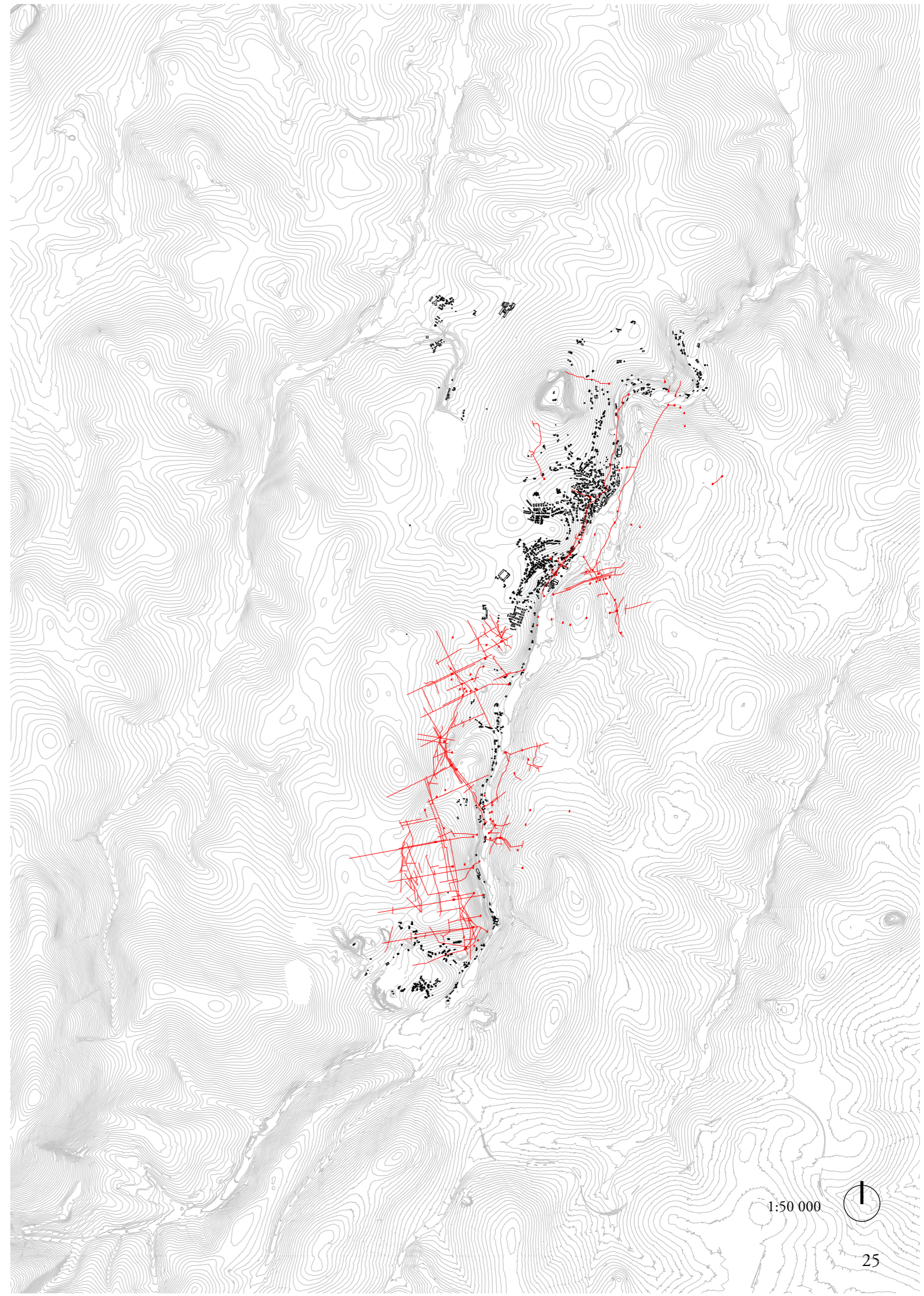
Obr 21. Geologie údolí



Obr 23. Rekonstruovaný vstup do štoly Svatého Antonína, autor M. Příbil



Obr.22. Narys okolí štoly Sankt Johan in der Wüste, autor M. Příbil

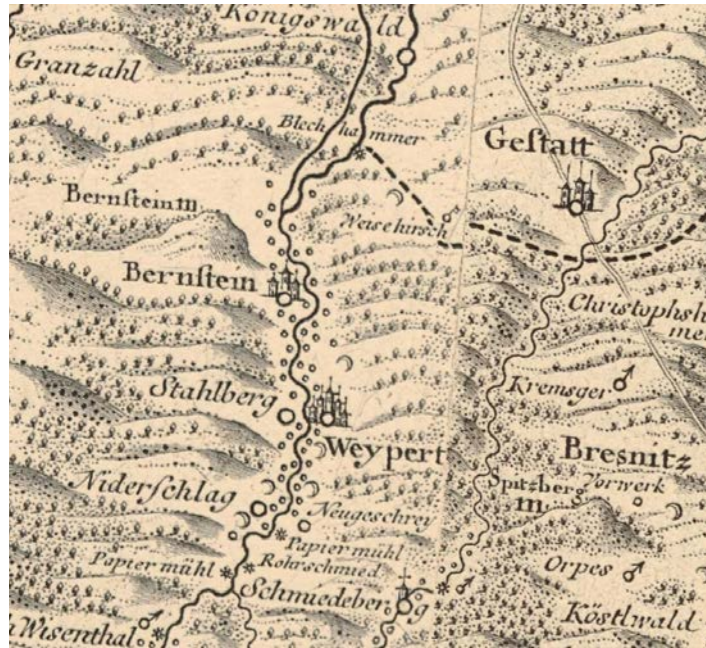


1:50 000



## Historie Bärensteinu

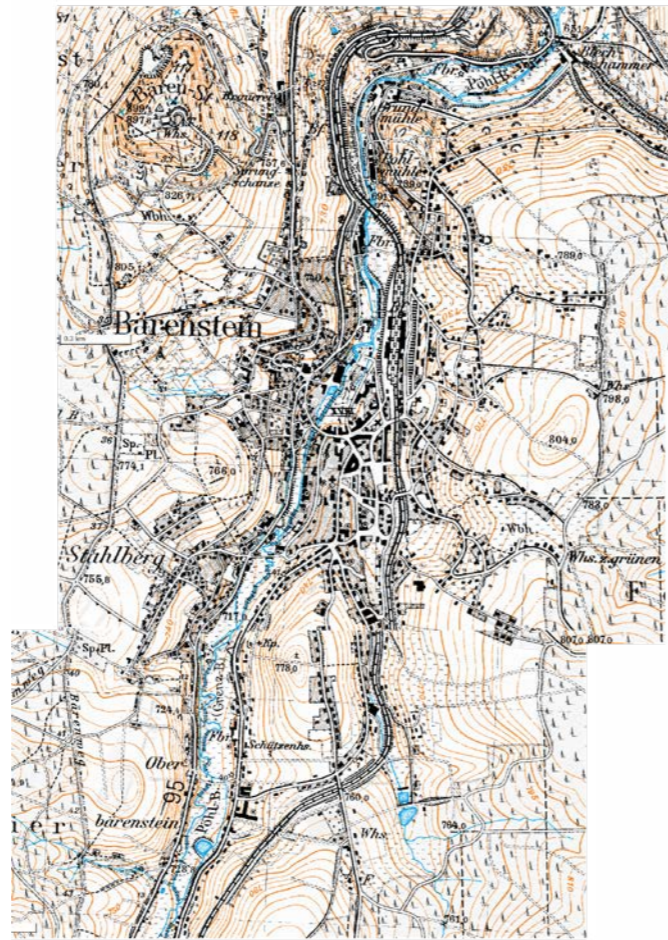
- 1470 první písemná zmínka o hornictví na území pozdějšího Bärensteinu
- 1527 první písemná zmínka
- 1627 příchod protestantů z Českých zemí
- 1813 přechody vojsk během Napoleonských válek
- 1872 zavedení železnice
- 1876 založení dobrovolných hasičů
- 1945 konec války uzavření hranic s Vejprty
- 1949 vznik NDR
- 1991 otevření hranic pro pěší Znovusjednocení Německa



Obr 24. Müllerova mapa Čech, 1720



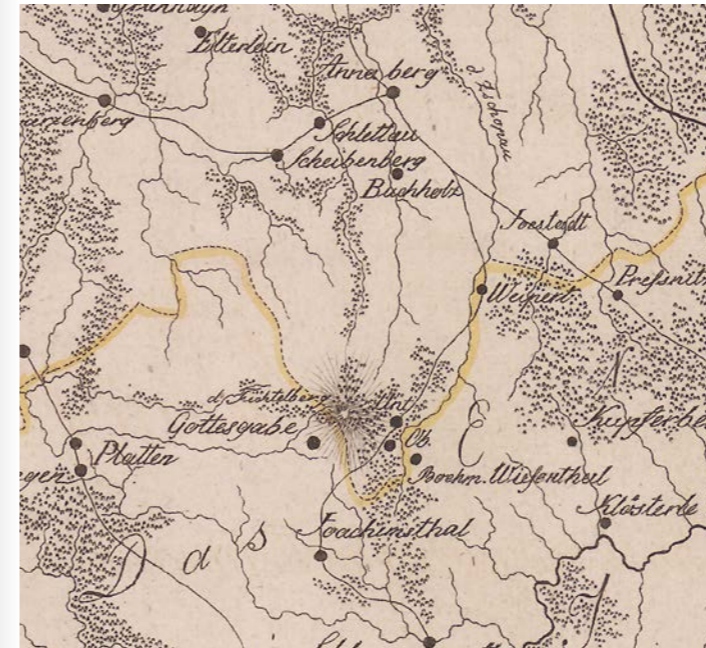
Obr 25. Meilenblätter 1821 & 3. vojenské mapování



Obr 26. Messtischblätter 1909-1945

## Historie Vejprty

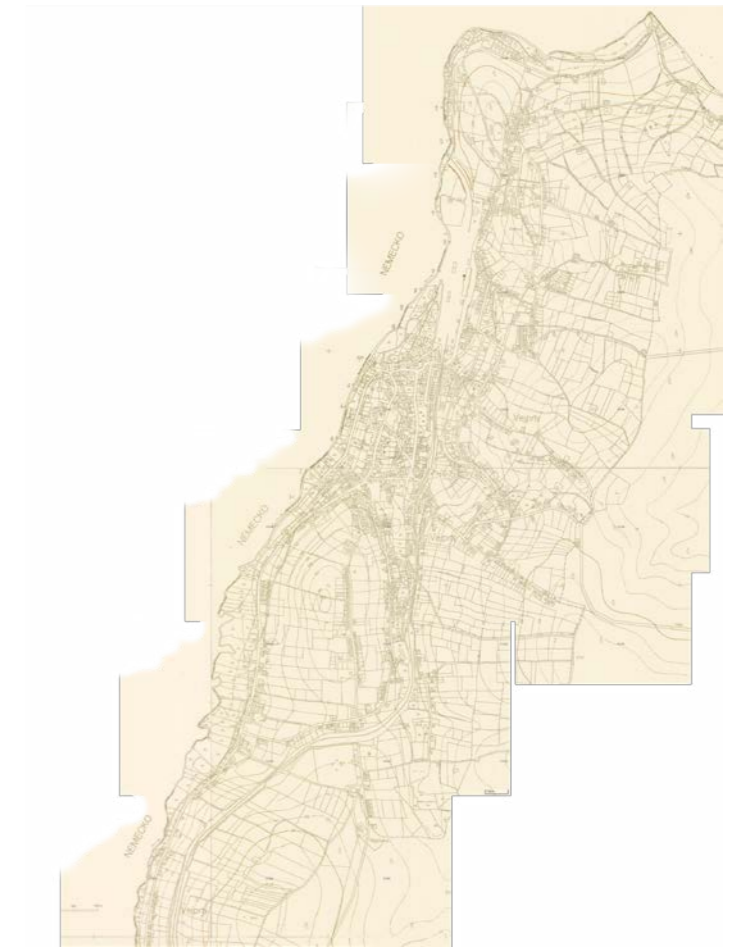
- 1506 první písemná zmínka
- 1617 povýšení na Královské horní město
- 1627 odchod protestantů z Českých zemí
- 1813 přechody vojsk během Napoleonských válek
- 1845 zřízení poštovního úřadu
- 1872 zavedení železnice založení dobrovolných hasičů
- 1919 poklad vzbouřenecké provincie Deutschböhmen
- 1938 připojení Sudet k Říši
- 1945 osvobození uzavření hranic s Bärensteinem
- 1945 - 1948 odsun Českých Němců
- 1953 zavedení hraničního pásma
- 1991 otevření hranic pro pěší



Obr 27. Mapa Království saského, C. Becker 1815



Obr 28. originální mapa stabilního katastru



Obr 29. Státní mapa odvozená SMO - 1952

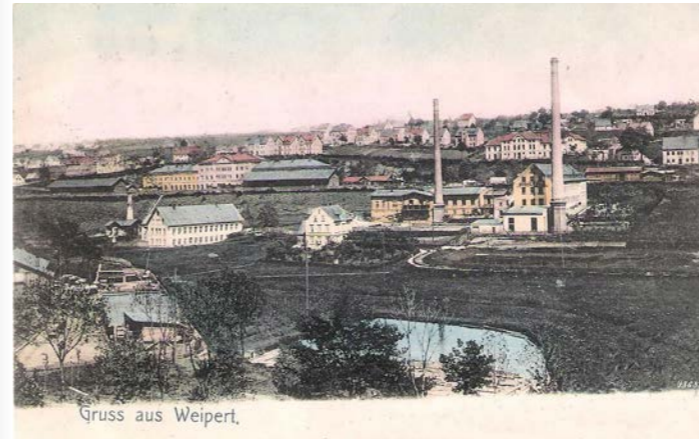
## Historie Vejprtu

První zmínky o osídlení v oblasti Vejprtu pochází z počátku 15. století, kolem roku 1550 vzniká první hornická osada. Vejprty zažívají vlny prosperity a úpadku spojené s dobýváním stříbra a dalších nerostů již od svého vzniku. Díky tomu se ve Vejprtech uplatňují i další způsoby obživy. Již před průmyslovou revolucí jsou zde zakládány manufaktury, později i moderní továrny. Vejprťští se specializovali především na puškařství, prýmkařství a krajkářství. Stejně jako v historii mnoha sídel i v případě Vejprtu je důležitým iniciátorem rozvoje zavedení železnice. Buštěhradská dráha spojila město s Chomutovem na české straně a s Annabergem na straně saské. To zapříčinilo mnohonásobení počtu obyvatel v průběhu 19. století a kulminace těsně před první světovou válkou, to měly Vejprty přes 13 tisíc obyvatel.

Největším milníkem v dějinách města se staly události spojené se 2. světovou válkou. V důsledku mnichovské dohody z města odchází česká menšina a státní správa. Po skončení války je zase organizovaně i neorganizovaně odsunuto německé obyvatelstvo. To po celou dosavadní historii tvořilo téměř většinu obyvatel města (Češi/Čechoslováci nikdy netvořili více než 2 % populace). Poslední předválečné údaje o obyvatelstvu z roku 1937 hovoří o 12 314 obyvatelích a první poválečné z roku 1947 už jen o pouhých 5 490. Poté už docházelo jen k setrvalému úbytku až na 2 793 obyvatel v roce 2023. V padesátých a šedesátých letech navíc dochází k masivnímu bourání, například šla k zemi celá čtvrť Na Skalkách. Po válce nebyla výroba nikdy obnovena v předválečném rozsahu, došlo i ke změně odvětví, které se ve Vejprtech objevovaly. Rok 1948 znamenal uzavření hraničních přechodů (silničních, železničních i pěších) s Německem a přerušování přirozených vazeb, které nebyly dodnes plnohodnotně obnoveny. Poslední ranou pro vejprtský průmysl byla privatizace v 90. letech, při které bylo uzavřeno několik podniků. Pár průmyslových provozů je aktivních dodnes. Sametová revoluce ale znamenala i novou šanci pro město. Byly opět otevřeny hraniční přechody, obnoveno dopravní spojení do Německa a začal se rozvíjet turismus, především zimní, spojený s lyžařským střediskem na Klínovci.



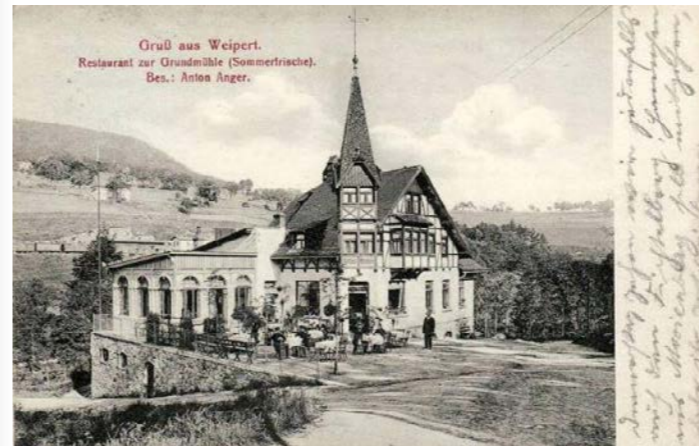
Obr 30. Pohled na dnešní náměstí TGM, dříve Postplatz



Obr 31. Továrny a nádraží ve Vejprtech



Obr 32. Koláž, cca. 1930



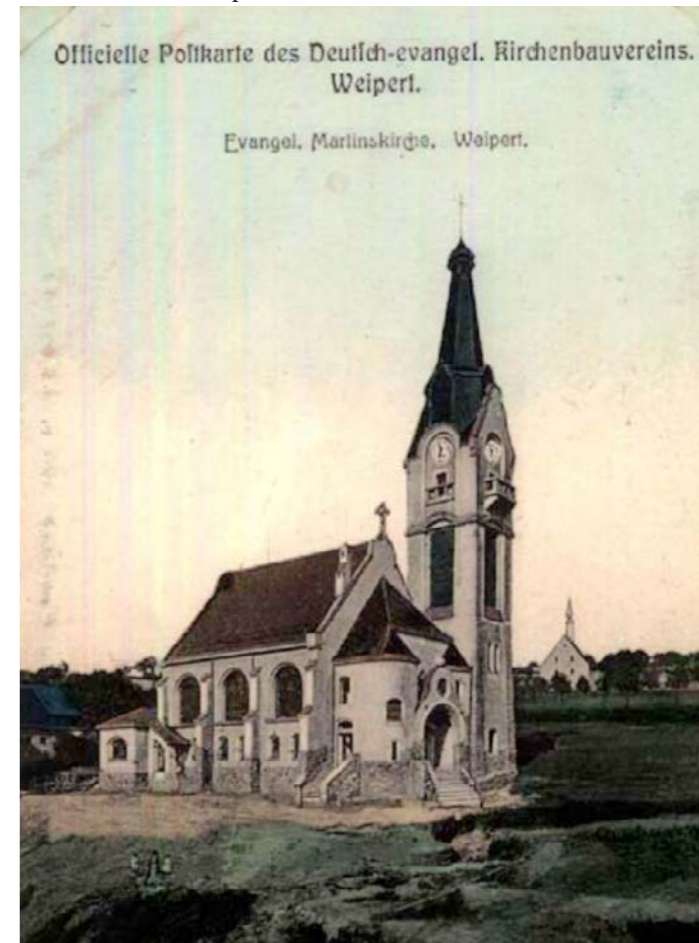
Obr 33. Hostinec v části Grund



Obr 34. Vejprty s pohledem na Bärenstein v zimě



Obr 35. Panorama, pohled z vrcholu Bärensteinu

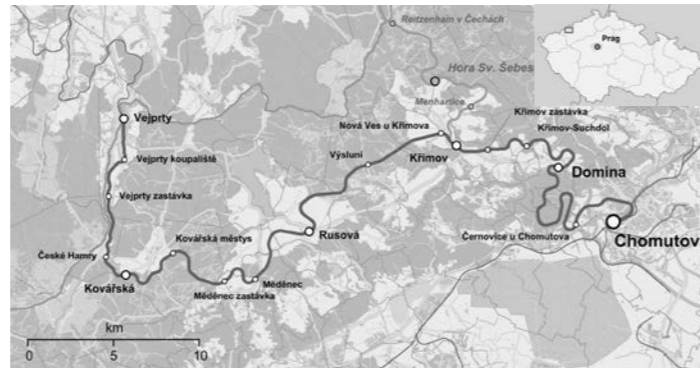


Obr 36. Zbořený evangelický kostel

## Historie železnice

Železniční trať z Chomutova do Vejprtu v současném značení trať č. 137 byla vybudována železniční společností Buštěhradská dráha mezi lety 1869 a 1872. Ve stejném období byla společností Sasko-české spojovací dráha Annaberg-Vejprty postavena navazující trať. Hlavním důvodem vzniku trati byla nákladní přeprava ať už severočeského hnědého uhlí do Saska, nebo zásobování a expedování výrobků vejprtských továren.<sup>1</sup> Trať měří z Chomutovského nádraží ke státní hranici 58 119 metrů a překonává značné výškové rozdíly, chomutovské nádraží leží v nadmořské výšce 355 m n. m., nejvyšší bod trati mezi Měděncem a Kovářskou má 875 m n. m. a poté trať klesá do 715 m n. m. na nádraží ve Vejprtech. Nejsložitější je vedení železnice na úpatí hor, kde je několik výrazných oblouků, dále jsou pak časté hluboké zářezy a vysoké násypy, nicméně i přes obtížnou morfologii bylo vybudováno jen pár velmi krátkých tunelů a mostů. Maximální stoupání dosahují 20 ‰ a nejvyšší povolená rychlost je v některých úsecích 90 km/h. První vlaky, které se po horské železnici projely byly nákladní, a to již v únoru 1872, osobní následovaly až za velké slávy 1. srpna téhož roku. Na trati se dnes nachází 18 nádraží a zastávek. Původně bylo na trati 7 nádraží (bez chomutovského), byla to nádraží Černošice, Domina, Křimov, Výslunní, Rusová, Kovářská a Vejprty. Dnes zbyly pouze

1 BINTEROVÁ Zdena, Historie Vejprtu, Chomutov, Tiskárna Akord, 2007, s. 166-168



Obr 37. Mapa trati 137 Chomutov - Vejprty ( - Cranzahl) a zrušená trať Křimov - Reitzenhain  
Railway Chomutov-Vejprt Reitzenhain, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Railway\\_Chomutov-Vejprt\\_Reitzenhain.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Railway_Chomutov-Vejprt_Reitzenhain.png)

4 výpravní budovy nádraží, 3 jsou v soukromém vlastnictví – Křimov, Výslunní a Kovářská. Pouze jedna je v rukou státu (v majetku SŽ/ČD), resp. je to již jen torso velké výpravní budovy ve Vejprtech.

Krátce po dokončení dráhy do Vejprtu byla vybudována odbočka do saského Reitzenhainu, která dále vedla přes Marienberg a Flöhu do Chemnitz. Tato trať byla veskrze nákladní, pro tu byla také výhodnější, protože nabízela přímější a rychlejší spojení do Saska. Osobní přeprava zde nebyla příliš významná. Po 2. světové válce však tato přestala být téměř využívána, byla opuštěna a v 80. letech zrušena.<sup>2</sup> Na vejprtské železnici se naházelo i několik vle-

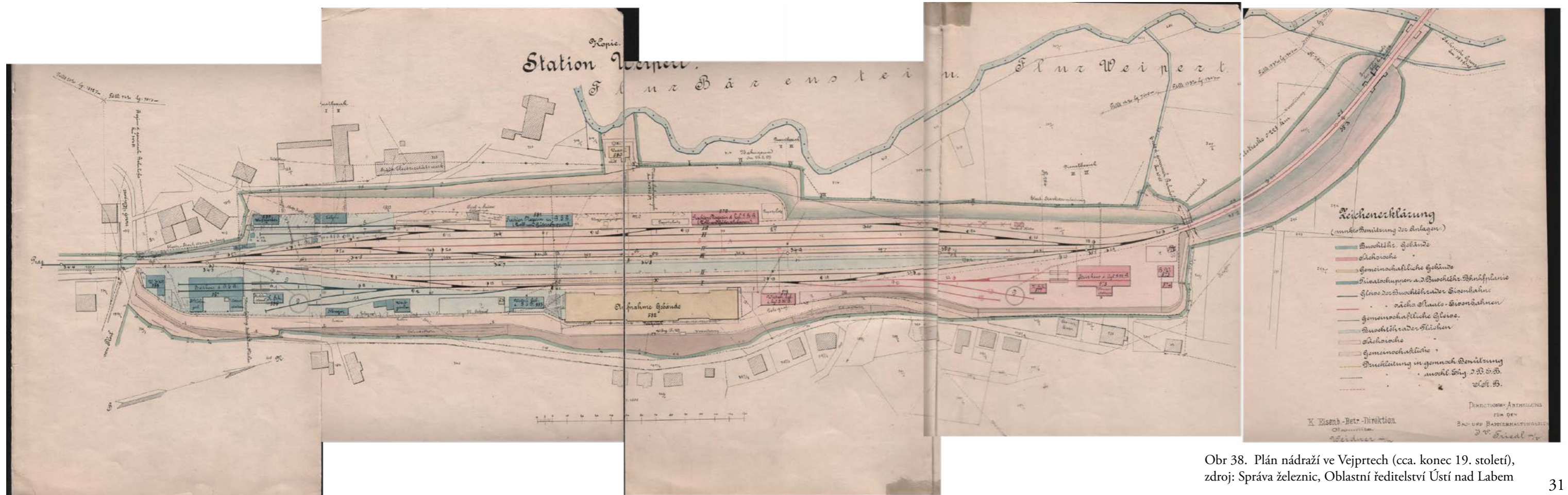
2 VRÁNA, Jakub, Zaniklé tratě: Krušnohorská mrtvá trať se nedočkala vzkříšení (online video), iDNES.cz, 1. 7. 2018.

ček, například v ZZM Černovice, do dolů na Měděnci, či dnes již zrušená do továrny v Nové Zvolání. Před první světovou válkou existovaly také plány na železniční propojení Vejprtu s Karlovými Vary skrz tunel pod Klínovcem, či napojení na úzkorozchodnou dráhu v Jöhstaddtu, nicméně žádný z těchto záměrů nebyl naplněn.<sup>3</sup>

Největšího dopravního zatížení dosáhla vejprtská ve druhé polovině 20. let 20. století, před vypuknutím Velké hospodářské krize.<sup>4</sup> Naopak největší ranou bylo uzavření mostu přes Polavu v prosinci 1945, kdy se téměř na 50 let z vytiženého přeshraničního nádraží stalo koncové nádraží s nesrovnatelným dopravním využitím. V 90. letech došlo k opětovnému přeshraničnímu provozu, ale téměř výhradně pro osobní přepravu. Velkou změnu pro trať znamenal jízdní řád 2007/2008, kdy přestaly jezdit spoje ve všedních dnech a zůstaly pouze 2 páry víkendových vlaků. Jejich provoz byl od roku 2014 omezen pouze na letní provoz od května do září. V současnosti jezdí pravidelně 3 páry vlaků o letních víkendech a svátcích, které doplňují historické vlaky společnosti Loko-Motiv a další mimořádné jízdy.

3 BINTEROVÁ Zdena, Historie Vejprtu, Chomutov: Tiskárna Akord, 2007, s. 170

4 BINTEROVÁ Zdena, Historie Vejprtu, Chomutov: Tiskárna Akord, 2007, s. 172



Obr 38. Plán nádraží ve Vejprtech (cca. konec 19. století), zdroj: Správa železnic, Oblastní ředitelství Ústí nad Labem



## Stavebně historická analýza

Byl vývoj obou měst v průběhu staletí nebyl některak harmonický, provázely je roky hojnosti i bídy, byl stavební rozvoj měst relativně klidný. Od poslední třetiny 19. století zhruba do roku 1970 prošly především Vejprty mohutným vzepětím, trvajícím zhruba do období velké hospodářské krize skrz ještě větší pád následující po druhé světové válce. Proto budou v následujících detailech blíže prozkoumány lokality, kde došlo k největším změnám.

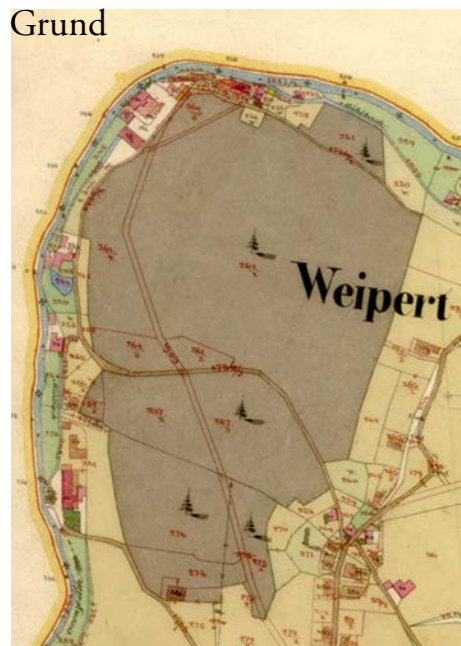
Byly vybrány lokality Blechhammer, kde bylo nestarší osídlení města a kudy procházela historická obchodní stezka. Grund, kde se stávaly vily místních továrníků, restaurace i škola. Jednalo se o i výletní destinaci místních i turistů. Od šedesátých let bylo též velmi razantně asanováno centrum v okolí Kostelního i Náměstí TGM. Historická zástavba činžovními domy byla nahrazena pa-

nelovou solitérní výstavbou. Razantních změn se v posledních desetiletí dočkalo i okolí hraničního přechodu, kde se nyní nachází tzv. Souměstí. Prošlo si transformací z vnitřní periferie, přes hraniční přechod, podřízený čistě dopravním požadavkům, až bylo přetvořeno v náměstí, na kterém není mnoho důvodů, proč na něm trávit čas.

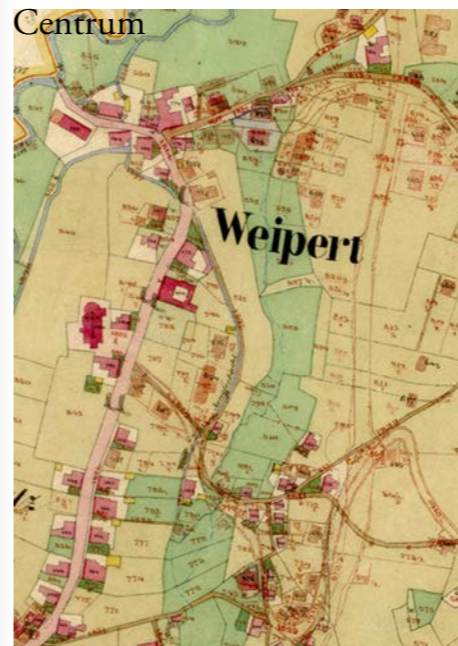
### Blechhammer



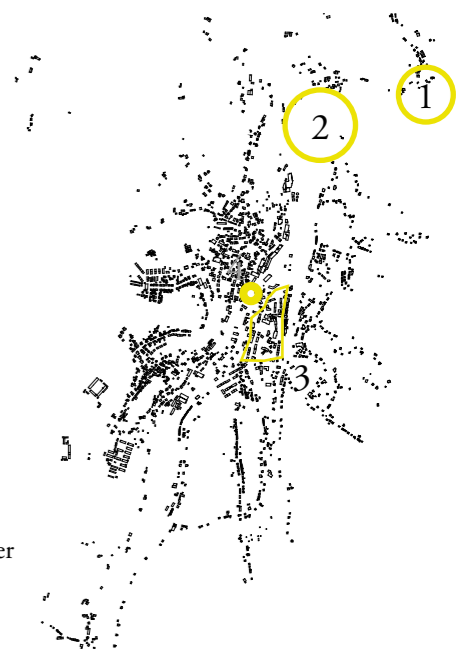
### Grund



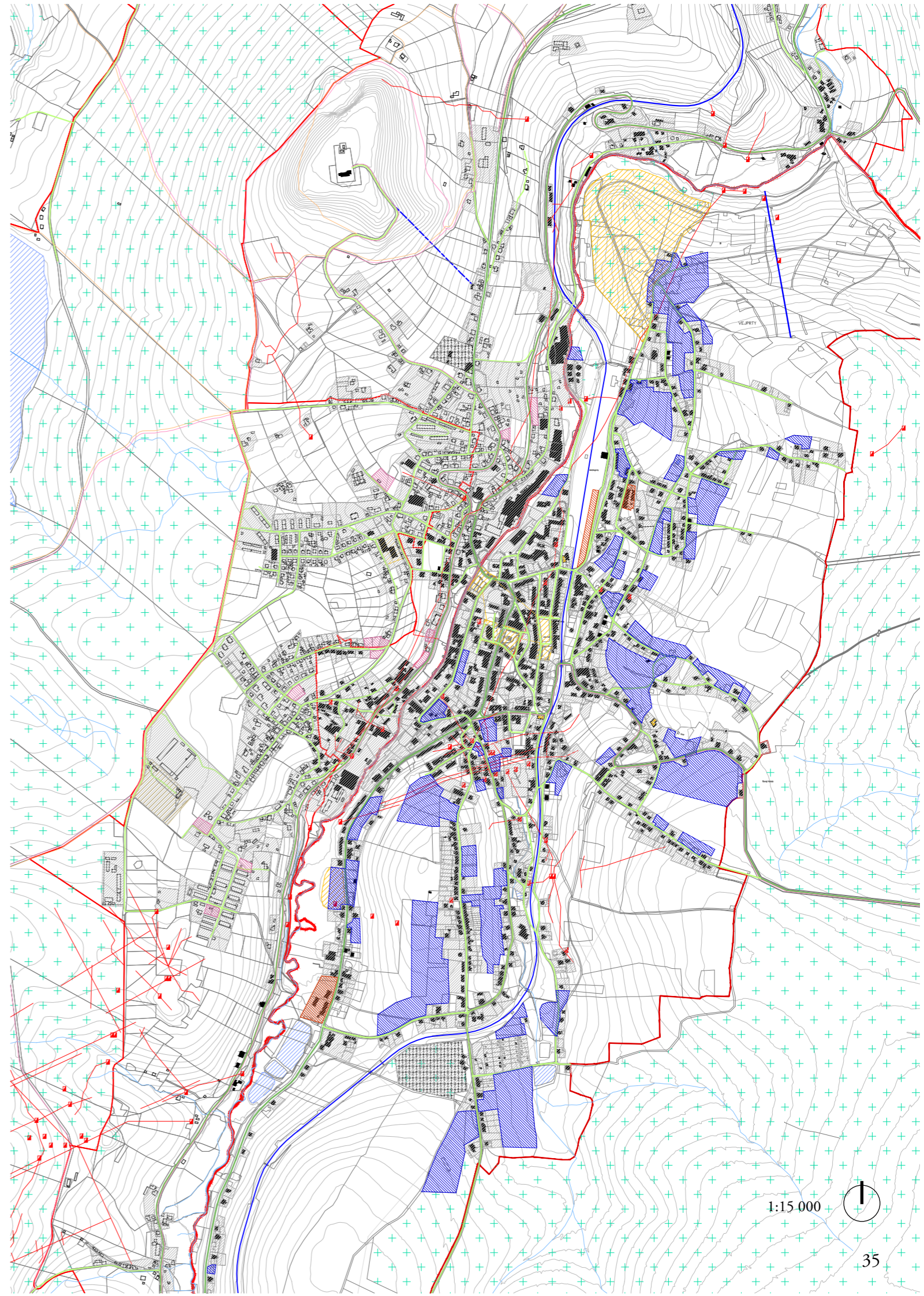
### Centrum



### Souměstí



- 1 Blechhammer
- 2 Grund
- 3 Centrum
- 4 Souměstí



1:15 000



# Urbánní bloky

## Intravilán a hranice

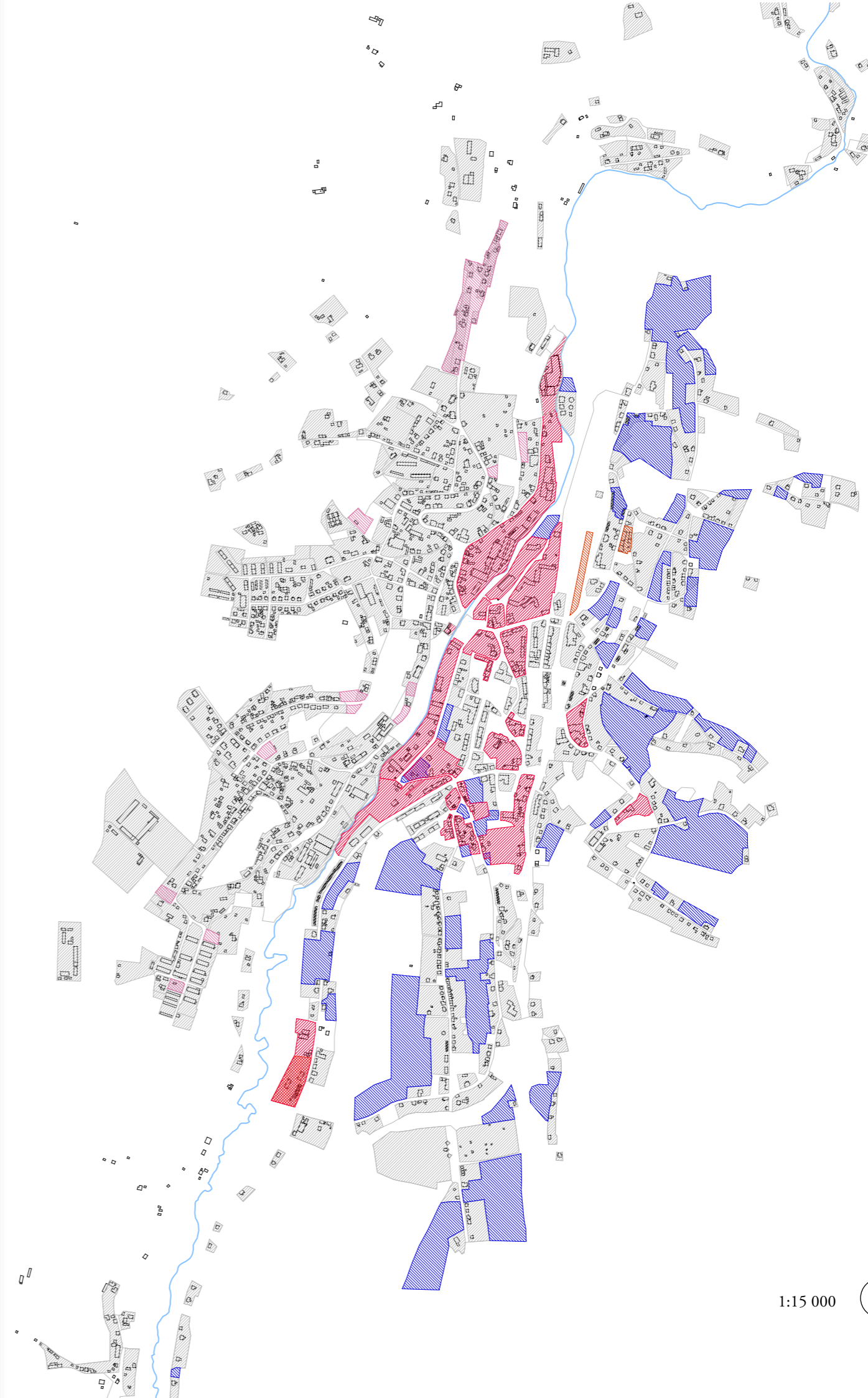
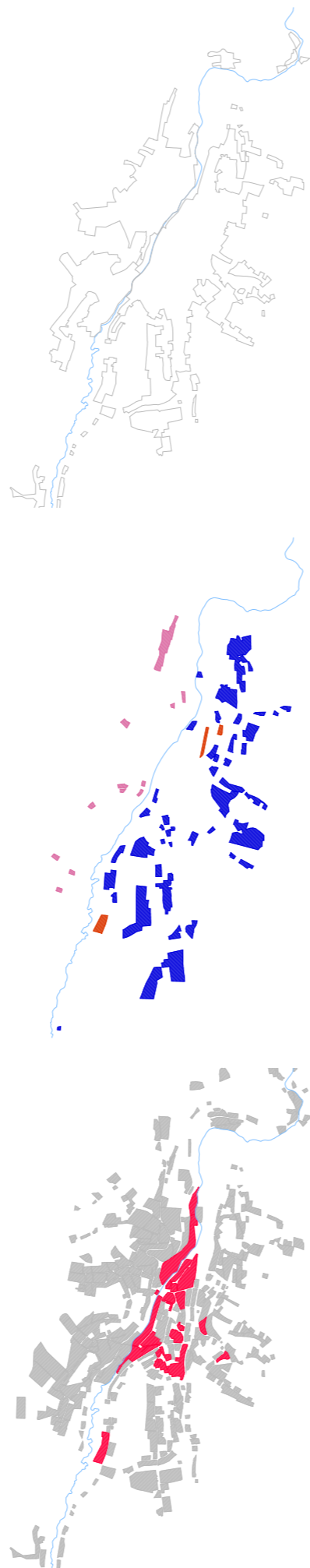
Hranice intravilánu byly převzaty z plánovacích dokumentací, tedy z Územního plánu Vejprt a dokumentu Flächennutzungsplan der Stadt Bärenstein.

## Proluky, zastavitelné a přestavbové plochy

Proluky, resp. plochy k doplnění jsou definovány podle dokumentu Satzung Innenbereiche Bärenstein (Statut vnitřních ploch Bärensteinu), nejde tedy o všechny proluky ve městě. Zastavitelné a přestavbové plochy oproti tomu definuje územní plán. Zajímavé je, že pouze 3 plochy jsou vyznačeny pro přestavbu (areál městských služeb, zhlaví nádraží a továrna v Martinské ulici). V kontrastu s tím jsou desítky ploch určeny k zastavění, z nichž je 6 podmíněno územní studií, neboť jsou mimo dosud zastavěné území a většího rozsahu.

## Stabilizované a nestabilizované bloky

Na rozdíl od předchozích dvou schémat vycházejících z platné dokumentace, toto schéma vychází ze subjektivního zhodnocení jednotlivých bloků, na základě ukotvenosti struktur v okolí, technického stavu staveb, využití prostor, pěší propustnosti a dalších kritérií.



# Územně plánovací dokumentace

## Územně plánovací dokumentace

Bärenstein zatím nemá zpracovaný územní plán, ani jiný masterplan. Funkci územně plánovací dokumentace zde plní Flächennutzungsplan, neboli plán využití ploch, který určuje, která konkrétní funkce může na dané parcele vzniknout. Zároveň zde platí ještě druhý plán, který vymezuje, jak má být zacházeno s parcelami v intravilánu obce. Dělí je na již zastavěné, území vhodné k zastavění a plochy se zastavovací studii (ve zjednodušeném řízení).

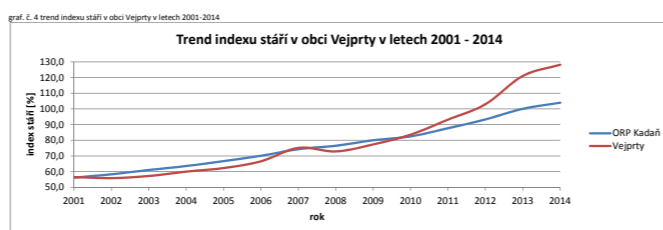
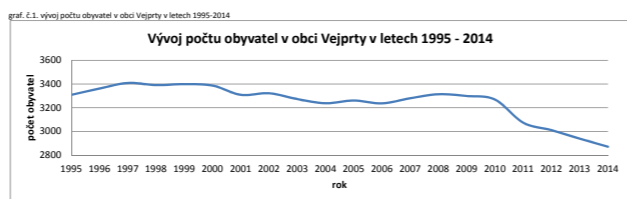
Bärenstein by rád do budoucna usiloval o vytvoření masterplanu společného s Vejprty.

Vejprty oproti tomu mají zpracováno velké množství koncepčních dokumentů. Prvním z nich je územní plán schválený v roce 2015. Plán klade důraz na zastavování vnitřních ploch města, aby nedocházelo k jeho dalšímu řídnutí, vymezil pro to značné (možná až příliš velké) množství zastavitelných ploch v širším centru. Dále se pak snaží o udržení přírodních klínů vedoucí z krajiny až do centra města. ÚP původně také vytvářel koncepci poloobchvatu Vejprt, nicméně ta byla opuštěna.

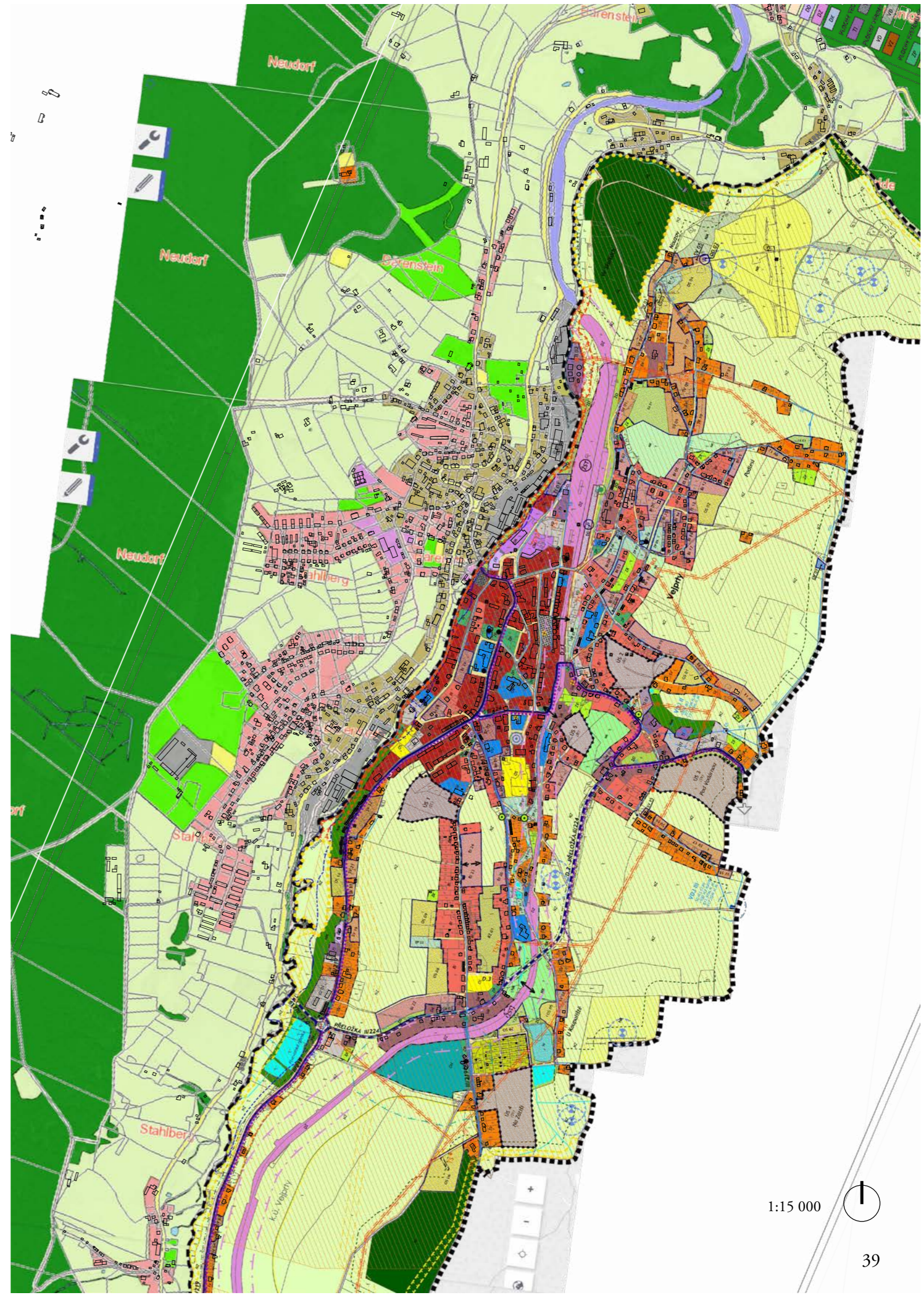
## Strategické podklady a další podklady

Dalšími dokumenty zpracovanými pro Vejprty je Strategický plán rozvoje města, ten současný je schválený za roky 2020-2030. Ten, krom vyčerpávající SWOT analýzy, zmiňuje i návrhy určitých dílčích strategií a opatření.

Pro Vejprty jsou zpracovány také územně analytické podklady, i když opět z roku 2016.



Obr 39. Statistika obyvatelstva ve Vejprtech



1:15 000

## Připravované projekty

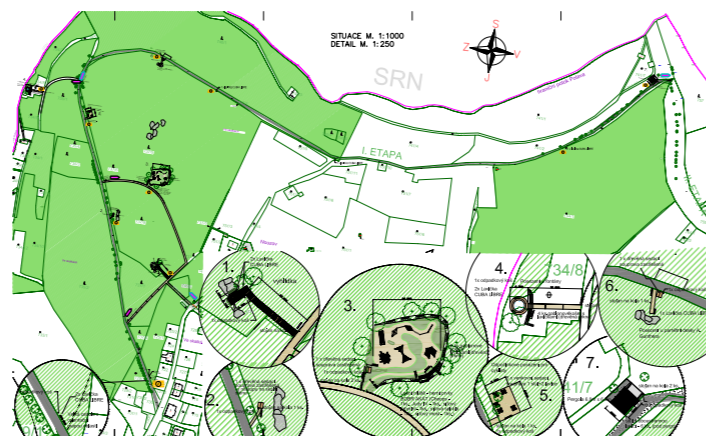
Bärensteinská radnice neplánuje v blízké budoucnosti rozsáhlé stavební projekty, jen revitalizace objektů a areálů, které spravuje. Mezi ně patří areál školní areál a hřiště pro fotbal a americký fotbal.

Ve Vejprtech má oproti tomu radnice připraveno více projektů. Je zpracován Investiční plán města na roky 2020-2025. Řada menších projektů, jako opravy nebo demolice domů, je již zrealizována. Nicméně pro další a často větší projekty se hledají možnosti financování, či jsou zatím jen ve fázi záměru.

Následující dva vybrané projekty mají největší potenciál pro změnu veřejných prostranství.

### Skalky

Na úpravy lokality v místní části Skalky/Grund je již zpracován projekt od architekta Rusňáka a mělo by být vydáno i stavební povolení. Jedná se především o stavbu komunikací, umístění mobiliáře a navigačního systému. Projekt je rozdělen na 3 fáze. Město zatím nesehnalo dostatečné finanční prostředky.



### Revitalizace náměstí

Město zadalo vypracování projektu revitalizace veřejných prostranství v centru plzeňskému ateliéru k světu. Ti se ve svém návrhu zabírali Kostelním náměstím, Náměstím TGM a Souměstím a jejich vzájemným propojením. V současnosti probíhá dopracování jejich projektu. Bohužel jen v prostorově omezené oblasti, o to by snad měla být pravděpodobnost realizace vyšší.

### Seznam Bärenstein:

- 1 Revitalizace školy a školky
- 2 Revitalizace sportovního areálu



### Seznam Vejprty:

- 1 Revitalizace veřejných prostor
- 2 Úpravy lokality Skalky
- 3 Projekt na místě bývalé skládky



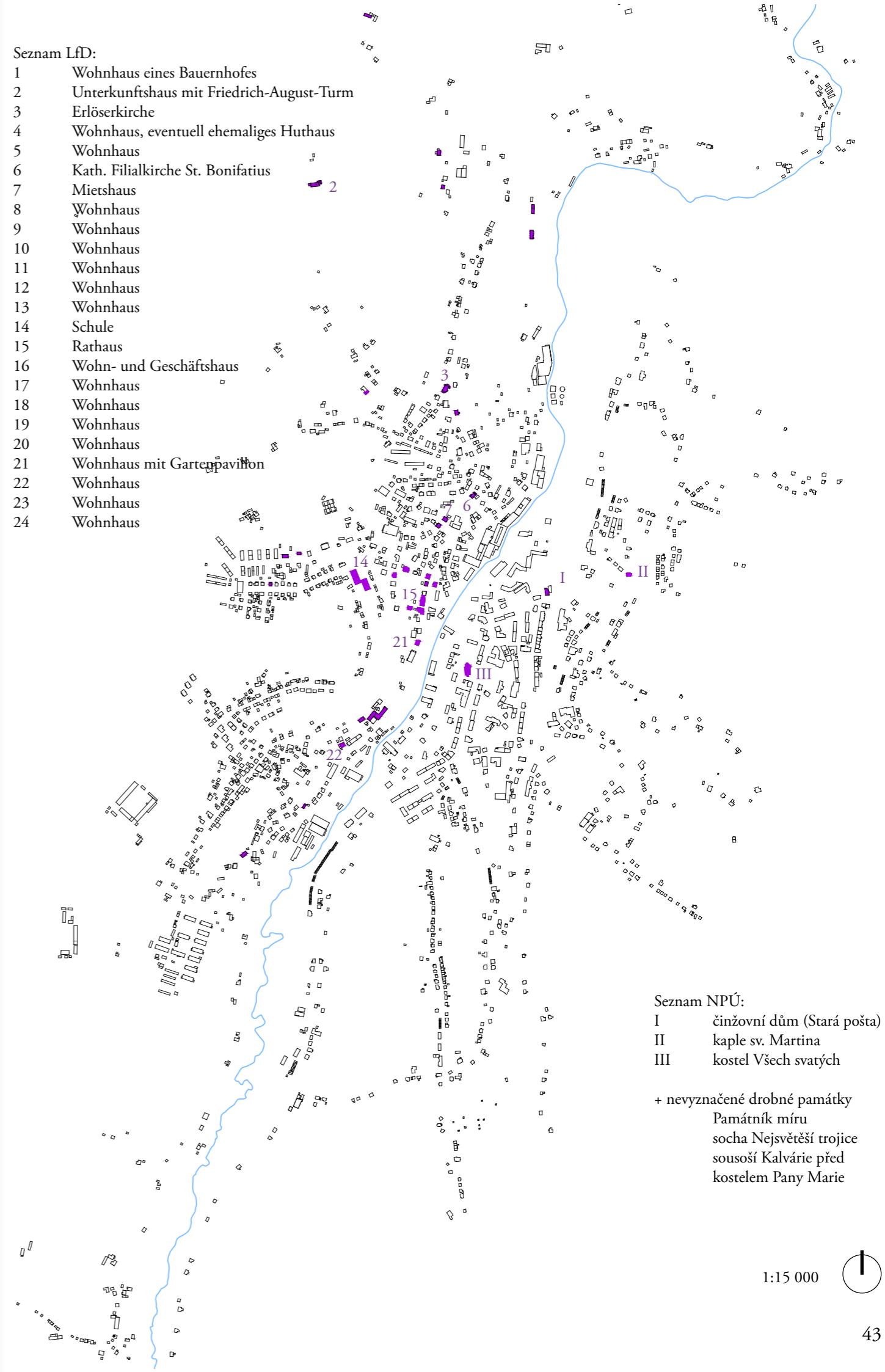
## Hodnotné stavby

### Památkově chráněné stavby

Hlavní rozdíl mezi oběma městy v přístupu k památkové péči hlavně v počtu záznamů, resp. počtu chráněných objektů. Zatímco Bärenstein má na seznamu saského Zemského úřadu pro památkovou péči (LfD) má přes 30 zápisů (přesný počet záleží, jestli započítáme přidružené obce), tak Vejprty mají pouze 6 kulturních památek.

#### Seznam LfD:

- 1 Wohnhaus eines Bauernhofes
- 2 Unterkunftshaus mit Friedrich-August-Turm
- 3 Erlöserkirche
- 4 Wohnhaus, eventuell ehemaliges Huthaus
- 5 Wohnhaus
- 6 Kath. Ferialkirche St. Bonifatius
- 7 Mietshaus
- 8 Wohnhaus
- 9 Wohnhaus
- 10 Wohnhaus
- 11 Wohnhaus
- 12 Wohnhaus
- 13 Wohnhaus
- 14 Schule
- 15 Rathaus
- 16 Wohn- und Geschäftshaus
- 17 Wohnhaus
- 18 Wohnhaus
- 19 Wohnhaus
- 20 Wohnhaus
- 21 Wohnhaus mit Gartepavillon
- 22 Wohnhaus
- 23 Wohnhaus
- 24 Wohnhaus



#### Seznam NPÚ:

- I činžovní dům (Stará pošta)
- II kaple sv. Martina
- III kostel Věch svatých

+ nevyznačené drobné památky  
Památník míru  
socha Nejsvětější trojice  
sousedí Kalvárie před  
kostelem Pany Marie

1:15 000



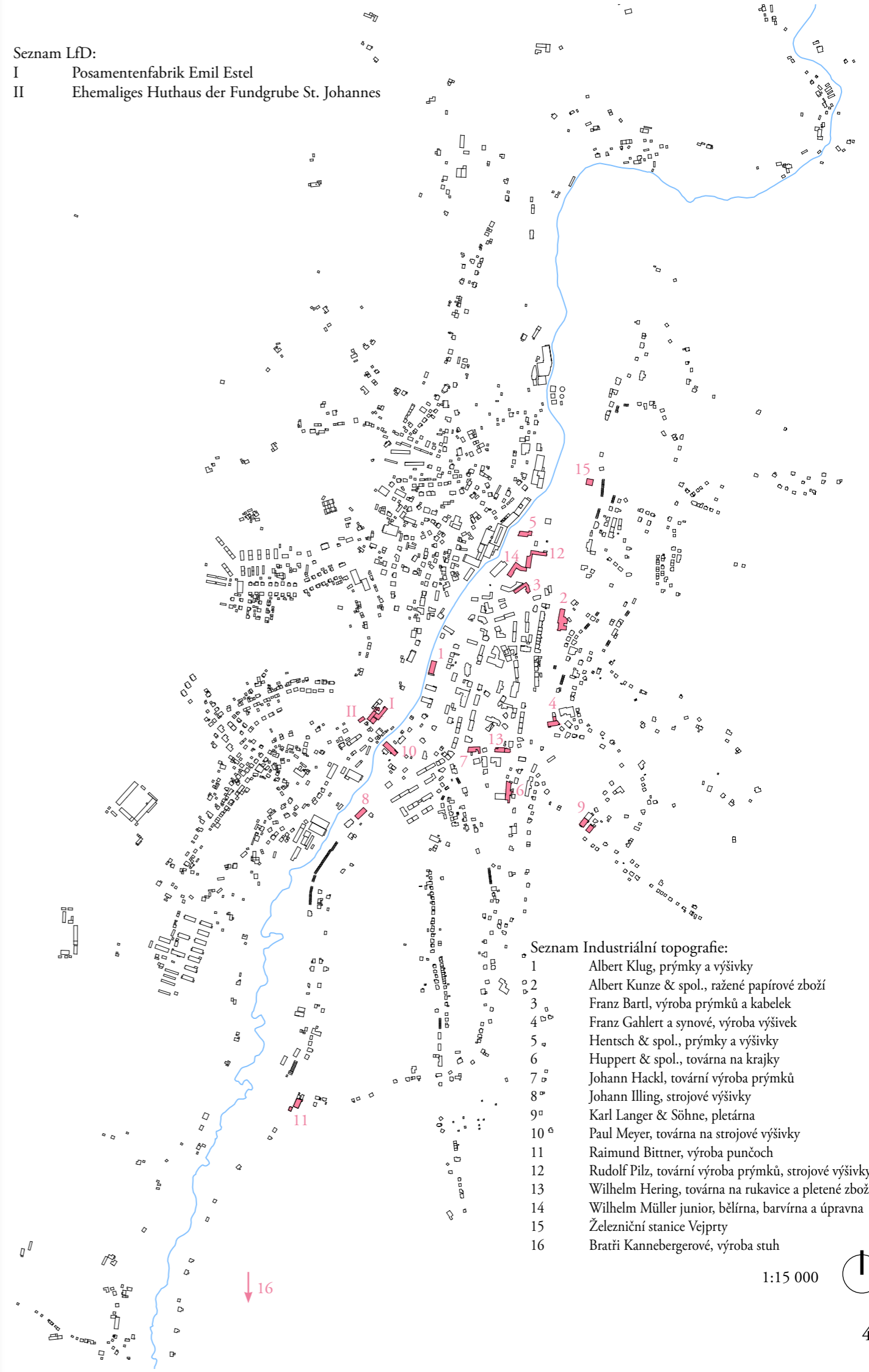
# Hodnotné stavby

## Industriální stavby

Industriální dědictví je naopak velmi silnou stránkou Vejprty, neboť se zde zachovalo nebývalé množství průmyslových staveb z konce 19. a počátku 20. století. Ty navíc nebyly kvůli hospodářskému úpadku překryty modernější vrstvou méně kvalitních zásahů. Ilustruje je to například projekt Industriální topografie, projekt Výzkumného centra průmyslové dědictví (při ČVUT), kde mají Vejprty 16 zápisů, což je více než mají velká podhorská průmyslová města jako Chomutov (který má 10), Most (4) a Teplice (6). Jejich stav, ale není v mnoha případech dobrý.

### Seznam LfD:

- I Posamentenfabrik Emil Estel
- II Ehemaliges Huthaus der Fundgrube St. Johannes



### Seznam Industriální topografie:

- 1 Albert Klug, prýmký a výšivky
- 2 Albert Kunze & spol., ražené papírové zboží
- 3 Franz Bartl, výroba prýmků a kabelek
- 4 Franz Gahlert a synové, výroba výšivek
- 5 Hentsch & spol., prýmký a výšivky
- 6 Huppert & spol., továrna na krajky
- 7 Johann Hackl, tovární výroba prýmků
- 8 Johann Illing, strojové výšivky
- 9 Karl Langer & Söhne, pletárna
- 10 Paul Meyer, továrna na strojové výšivky
- 11 Raimund Bittner, výroba punčoch
- 12 Rudolf Pilz, tovární výroba prýmků, strojové výšivky
- 13 Wilhelm Hering, továrna na rukavice a pletené zboží
- 14 Wilhelm Müller junior, bělárna, barvírna a úpravna
- 15 Železniční stanice Vejprty
- 16 Bratři Kannebergerové, výroba stuh

1:15 000



# Hodnotné stavby

## Infrastrukturní stavby

Hodnotné infrastrukturní pozůstatky jsou spojeny především se železnicí. Stanice Vejprty byla postavena jako hraniční stanice, jako společné zázemí Saských drah a Buštěhradské dráhy. Vyjma obou nádraží, stojí za pozornost přeshraniční most, či most a tunel na saské straně hranice.

## Drobná architektura

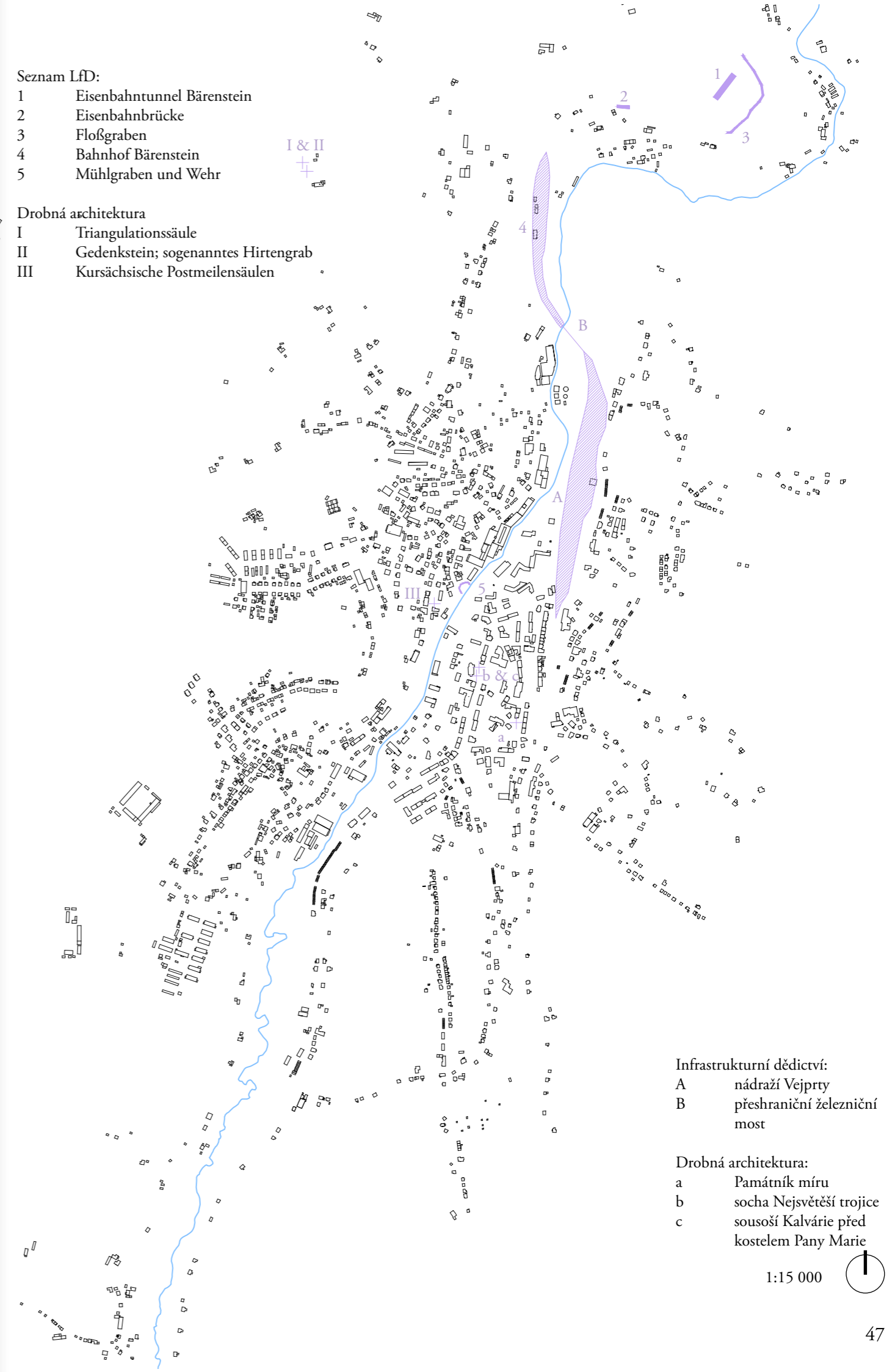
V rámci hledání drobné architektury stojí za návštěvu oba hřbitovy, na kterých se nachází několik zajímavých náhrobků. Mezi chráněnými prvky najdeme sousoší před vejprtským kostelem nebo Poštovní mílovník Saského kurfiřtství.

### Seznam LfD:

- 1 Eisenbahntunnel Bärenstein
- 2 Eisenbahnbrücke
- 3 Floßgraben
- 4 Bahnhof Bärenstein
- 5 Mühlgraben und Wehr

### Drobná architektura

- I Triangulationssäule
- II Gedenkstein; sogenanntes Hirtengrab
- III Kursächsische Postmeilensäulen



### Infrastrukturní dědictví:

- A nádraží Vejprty
- B přeshraniční železniční most

### Drobná architektura:

- a Památník míru
- b socha Nejsvětější trojice
- c sousoší Kalvárie před kostelem Pany Marie

1:15 000





## Propojování přeshraniční

Obě města čelí podobným problémům. Ať už je to odlišiv, stárnutí populace, nebo z toho pramenící zhoršování pokrytí občanskou vybaveností. Právě proto si myslím, že by mělo být jejich cílem jim čelit více společně. Tím nechci říci, že už se to neděje. Důkazem toho je například společná ČOV či spolupráce hasičských sborů. Ale pokud se podíváme na sídla, například na hranicích Itálie se Švýcarskem, nebo Holandska s Belgií, kde je hranice spíše formální, uvidíme, že spolupráce může být těsnější. Samozřejmě, že podmínky jinde nejsou nikdy stejné a řešení přenositelná, ale je možné se z nich poučit. Cílem nemá být splynutí obou unikátních měst do jednoho, jelikož se to navíc nestalo během předchozího půl tisíciletí, tak se momentálně tato verze jeví ještě nepravděpodobnější. Cílem by se mělo pouze stát zvětšení kritického množství uživatelů pro zachování, nebo zlepšení úrovně vybavenosti. Samozřejmě, že podmínky jinde nejsou nikdy stejné a řešení přenositelná, ale důležitým spojujícím prvkem je tvorba komunity.



Obr 40. Hranice před 1. světovou válkou



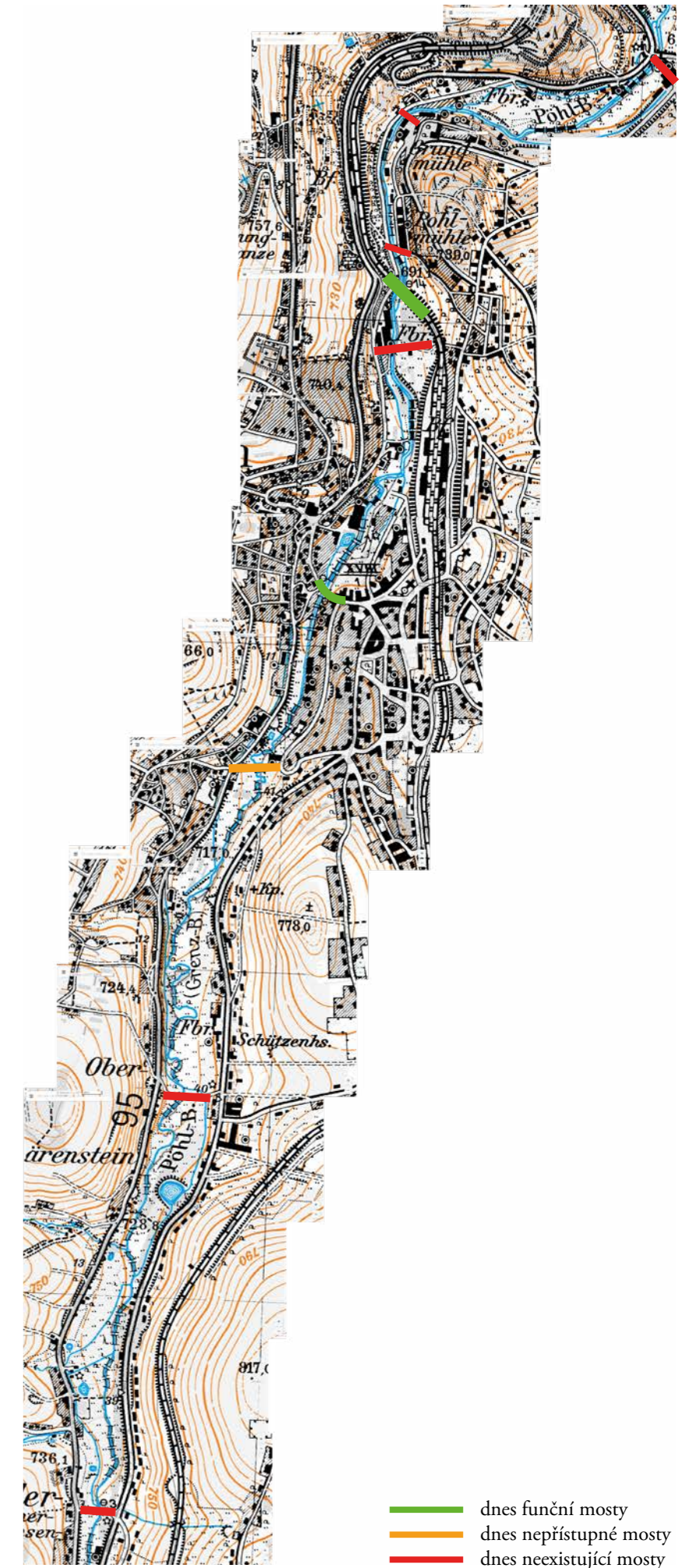
Obr 41. Hranice v roce 1921



Obr 42. Hranice na konci nultých let



Obr 43. Hranice nyní, autor: Petr Kinšt, 2018

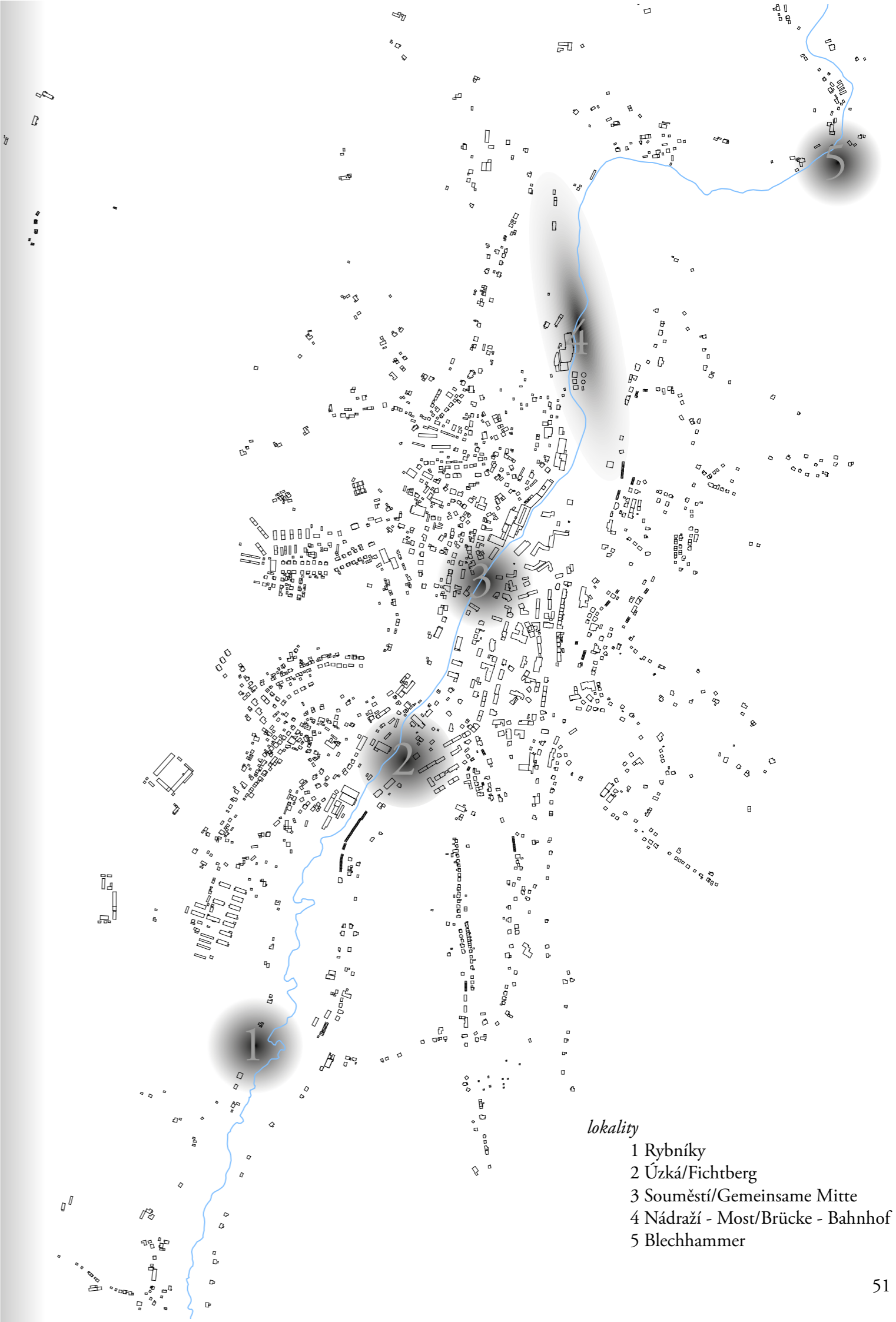


Obr 44. Messtischblätter (1922-1945)

## Seznam lokalit

Během zkoumání jsem vyhodnotil několik míst, které by si zasloužily komplexnější zásah. Poté jsem jejich počet omezil na ty, které se nacházejí na obou stranách hranice, aby z jejich proměny mohla profitovat obě města. Zároveň se nevěnuji místům, na která je zpracován projekt, či se mluví o jejich úpravě.

Nakonec jsem se dostal na počet 5 lokalit: okolí Pivovarských rybníků, uzavřené spojení ulic Úzká a Fichtberg, náměstí zvané Souměstí, neboli Gemeinsame Mitte, prostor obou nádraží a oblast bývalého Blechhammeru.



### lokality

- 1 Rybníky
- 2 Úzká/Fichtberg
- 3 Souměstí/Gemeinsame Mitte
- 4 Nádraží - Most/Brücke - Bahnhof
- 5 Blechhammer

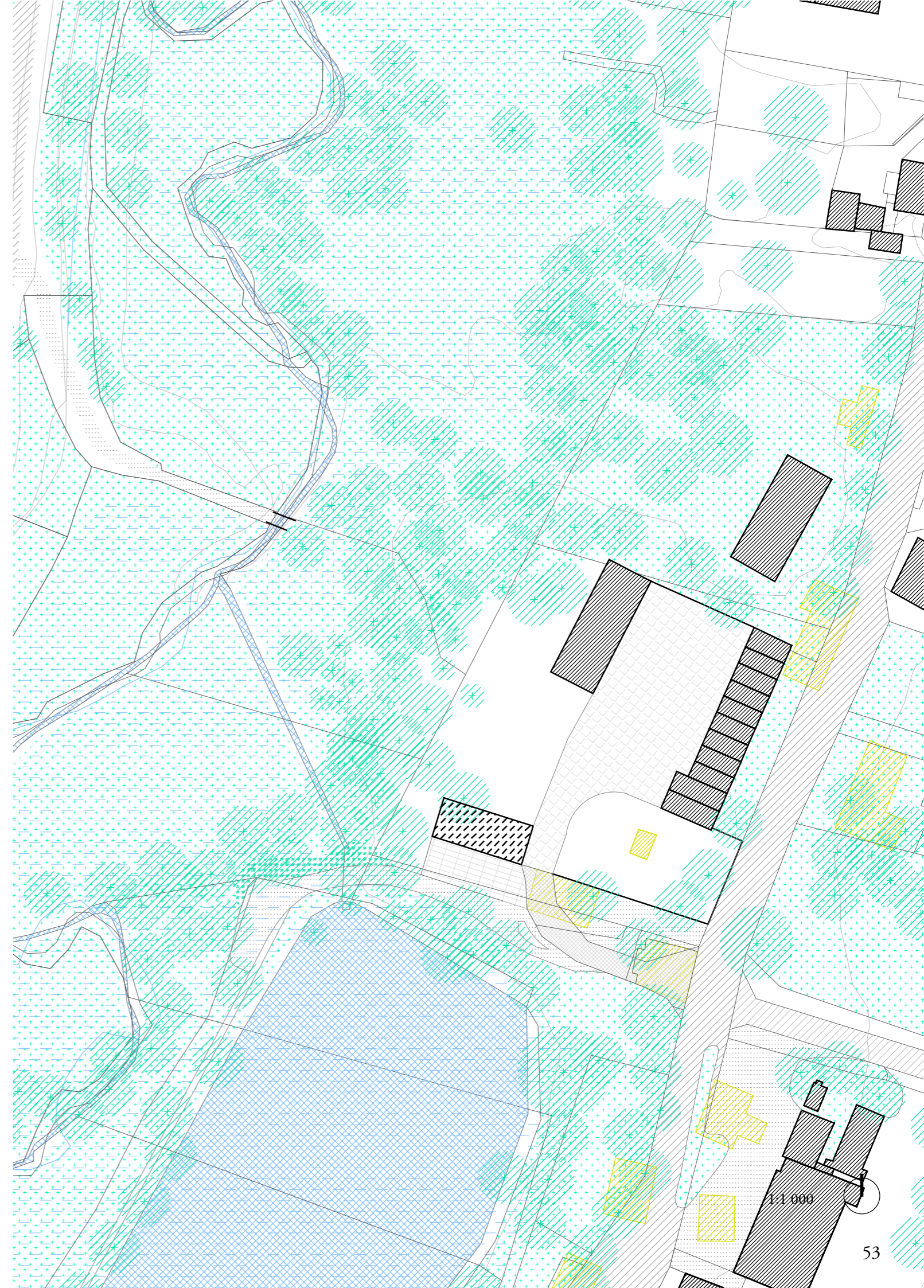
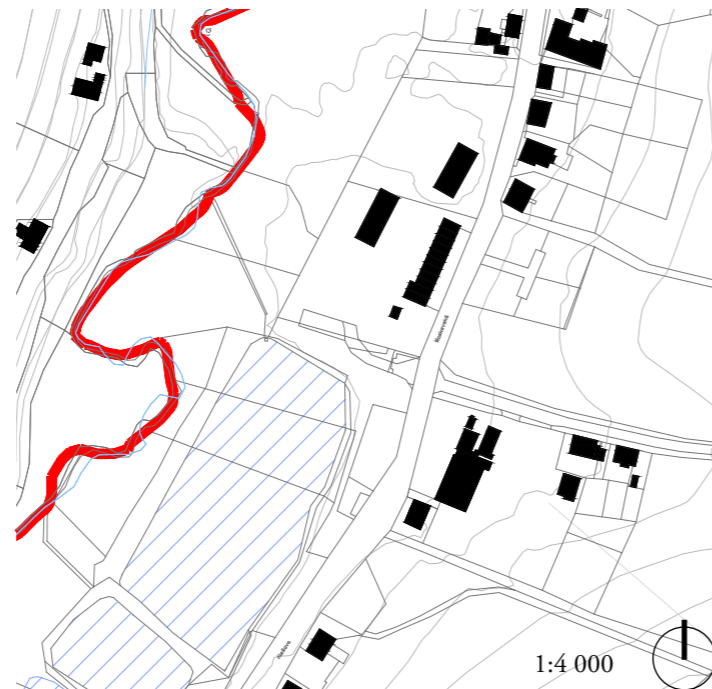
# Rybníky

## Charakteristika

- lokalita okolo třech rybníků
- niva potoka
- křižovatka podélných i příčných směrů

## Náplň

- obnovení, úprava a tvorba nových cest
- úprava a oprava mostku
- revize areálu městských služeb





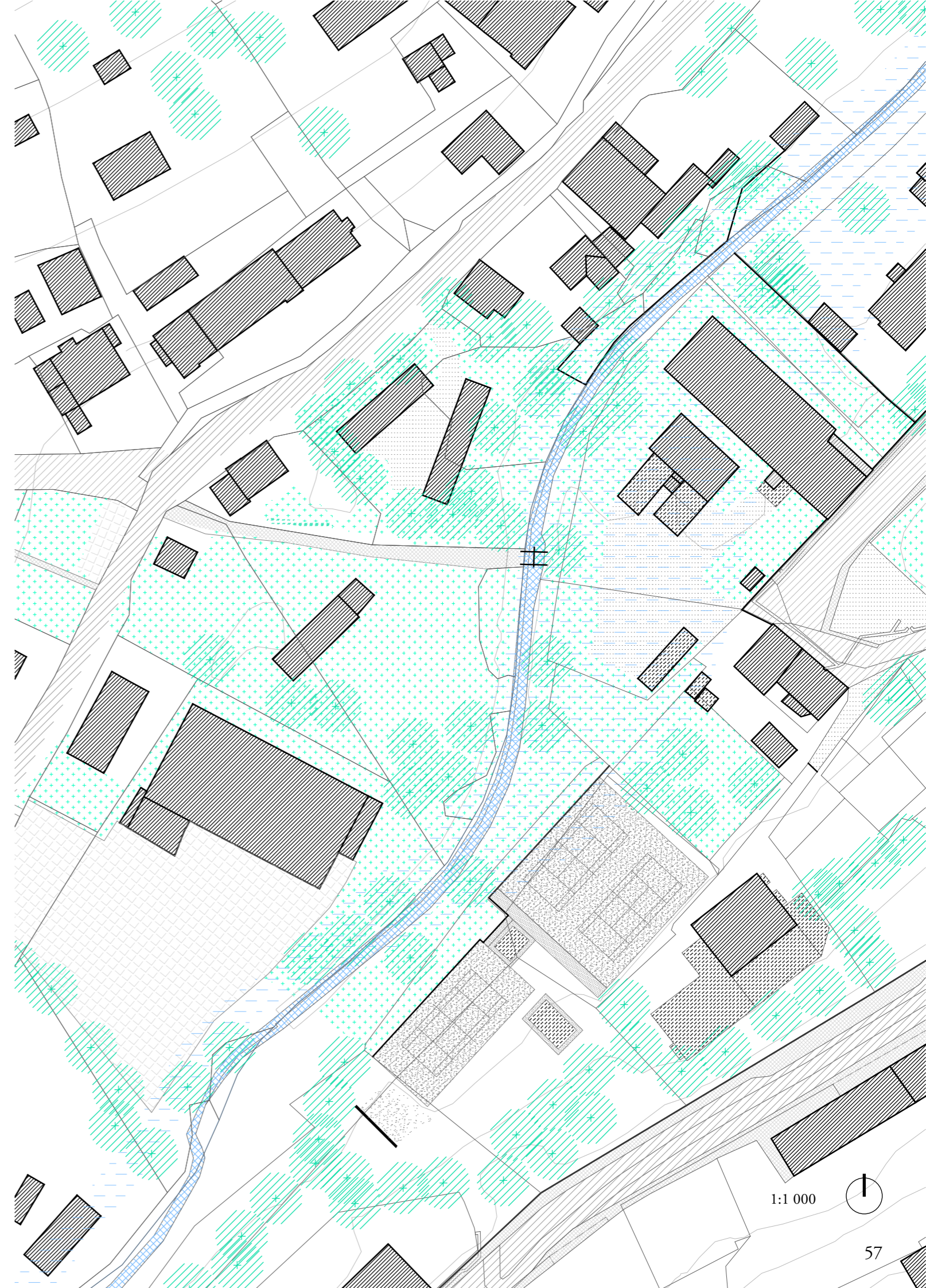
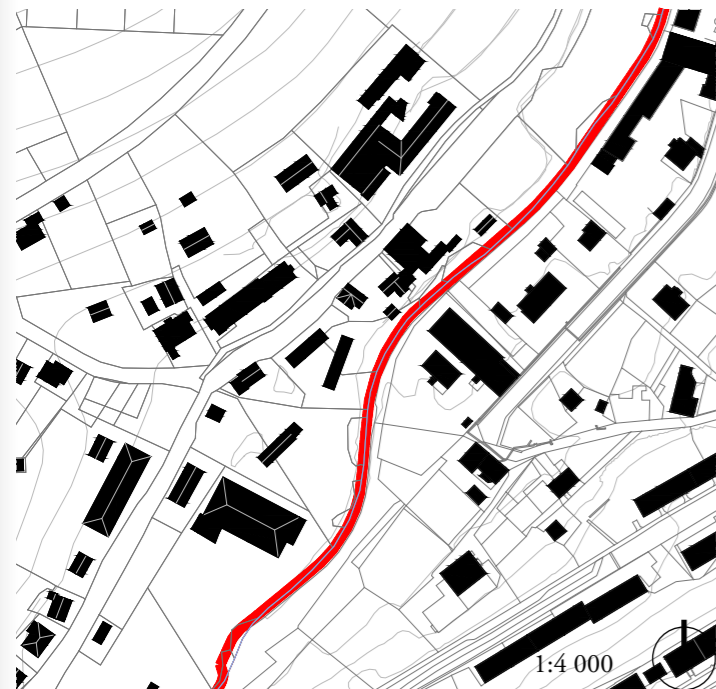
# Úzká/Fichtberg

## Charakteristika

- lokalita slepých uliček
- břehy potoka
- na prahu industriálu

## Náplň

- trasování nových cest
- znovuotevření mostu
- zprůchodnění areálu
- propojení se tenisovými kurty





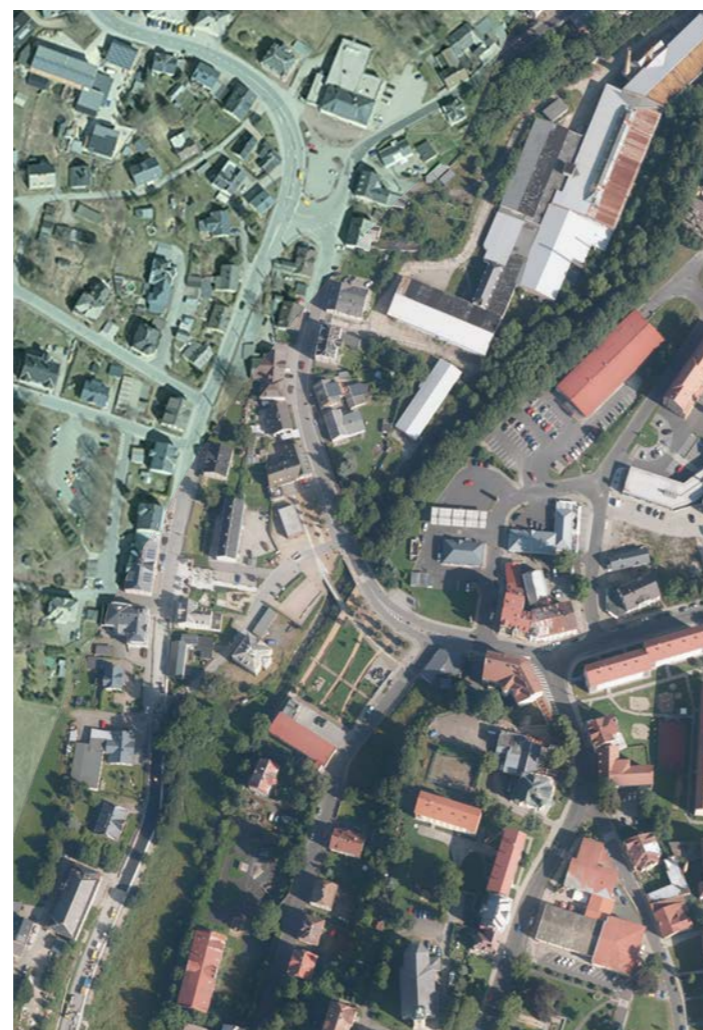
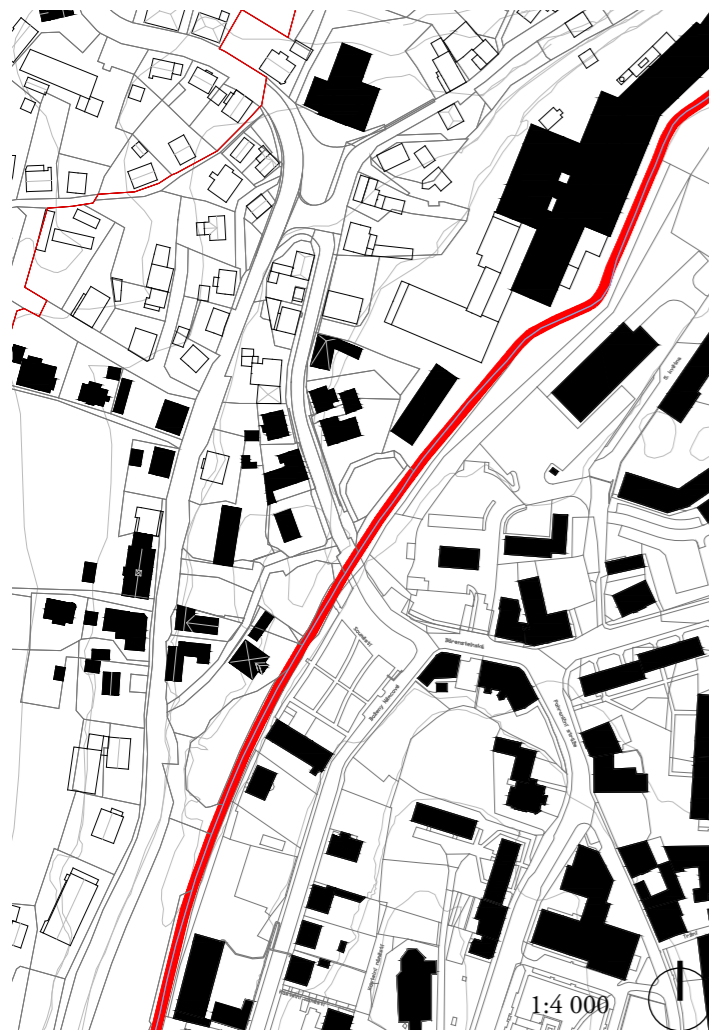
# Souměstí/Gemeinsame Mitte

## Charakteristika

- lokalita symbolického spojení
- brány obou měst
- křižovatka, náměstí i vakuum

## Náplň

- dotvoření kompozice náměstí
- zlepšení infrastruktury pro společné akce
- protažení stezek podél potoka
- úpravy veřejných prostranství
- větší spojení s vodou







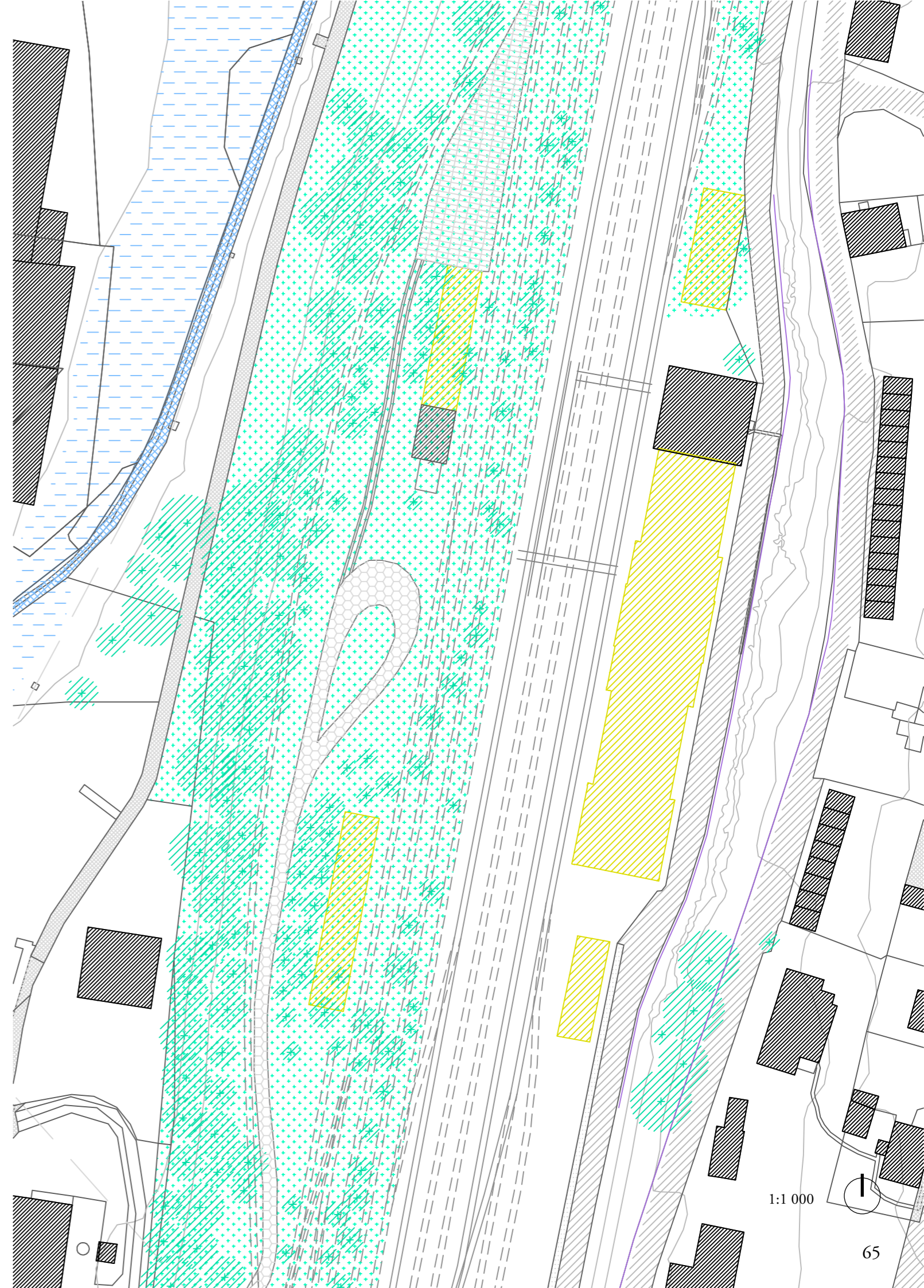
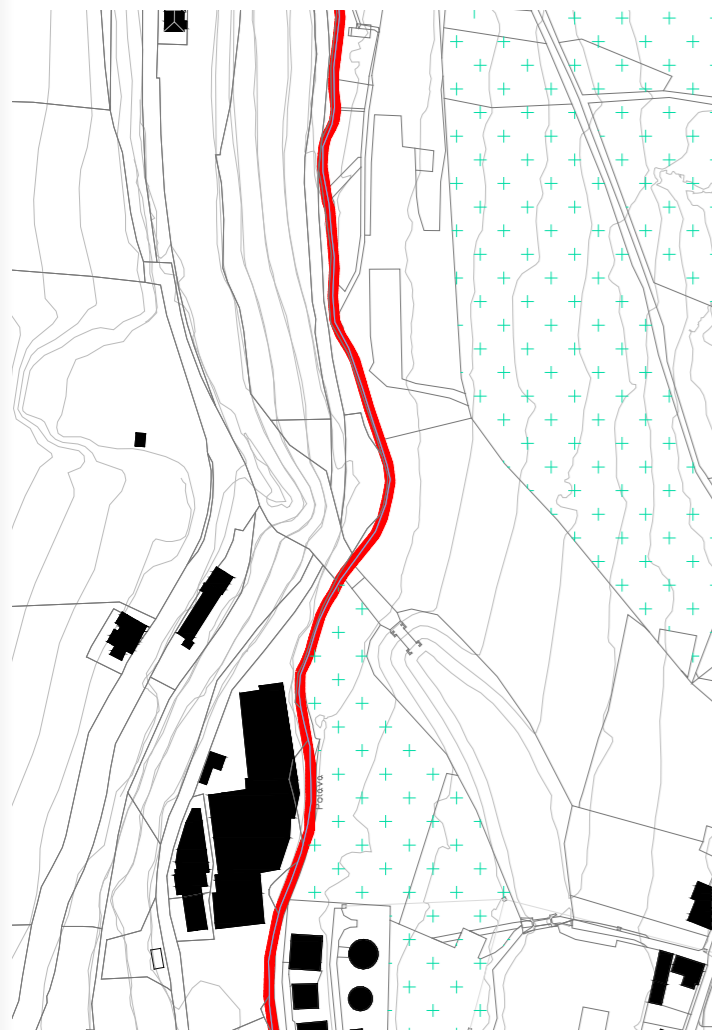
# Bahnhof - Brücke/Most - Nádraží

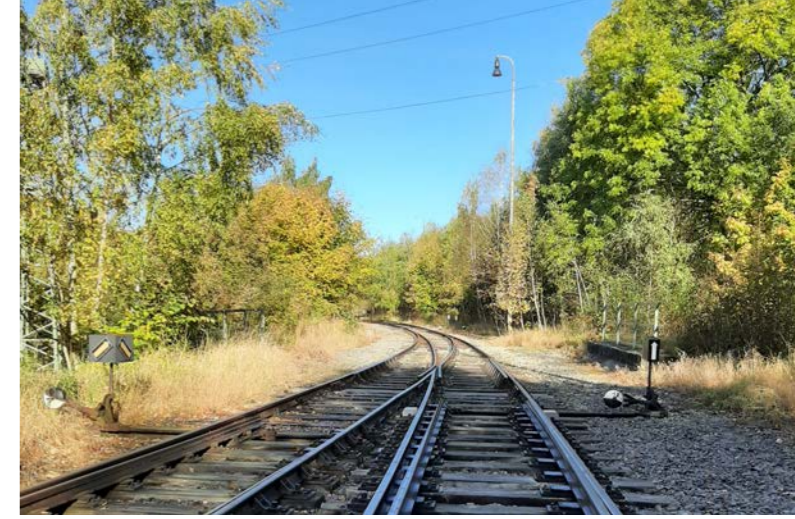
## Charakteristika

- lokalita železničních pozůstatků
- místo velkých zásahů i prázdnoty
- vágní terény

## Náplň

- zlepšení příčných propojení, větší spojení s okolím
- tvorba nových stezek
- redukce nepoužívaného kolejiště
- sukcese, nízkonákladové řešení





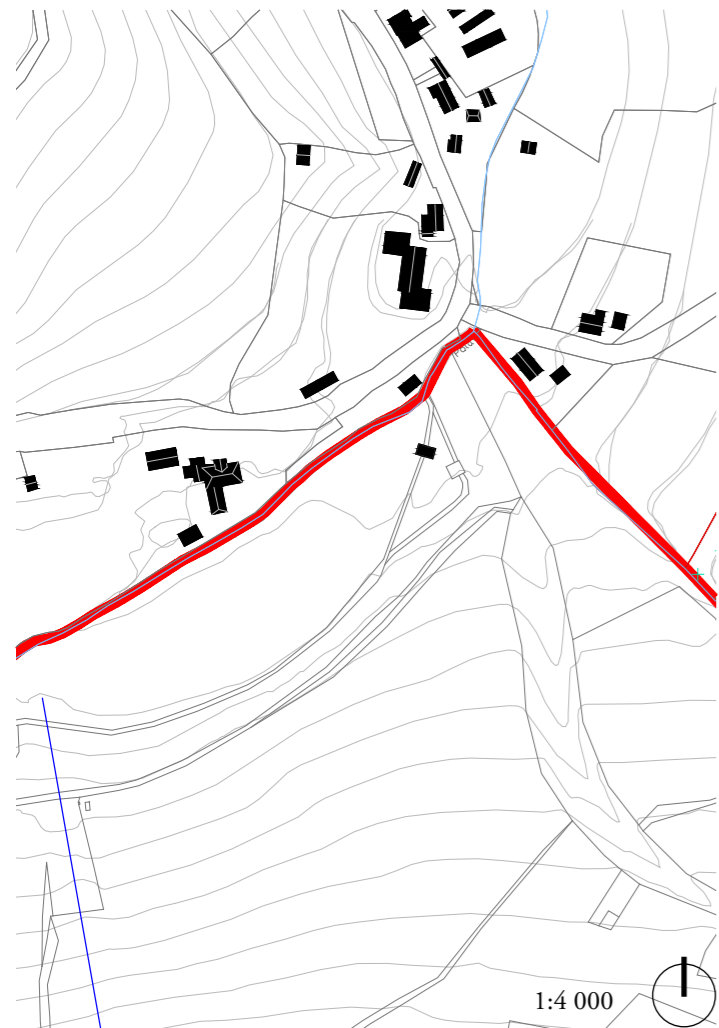
# Blechhammer

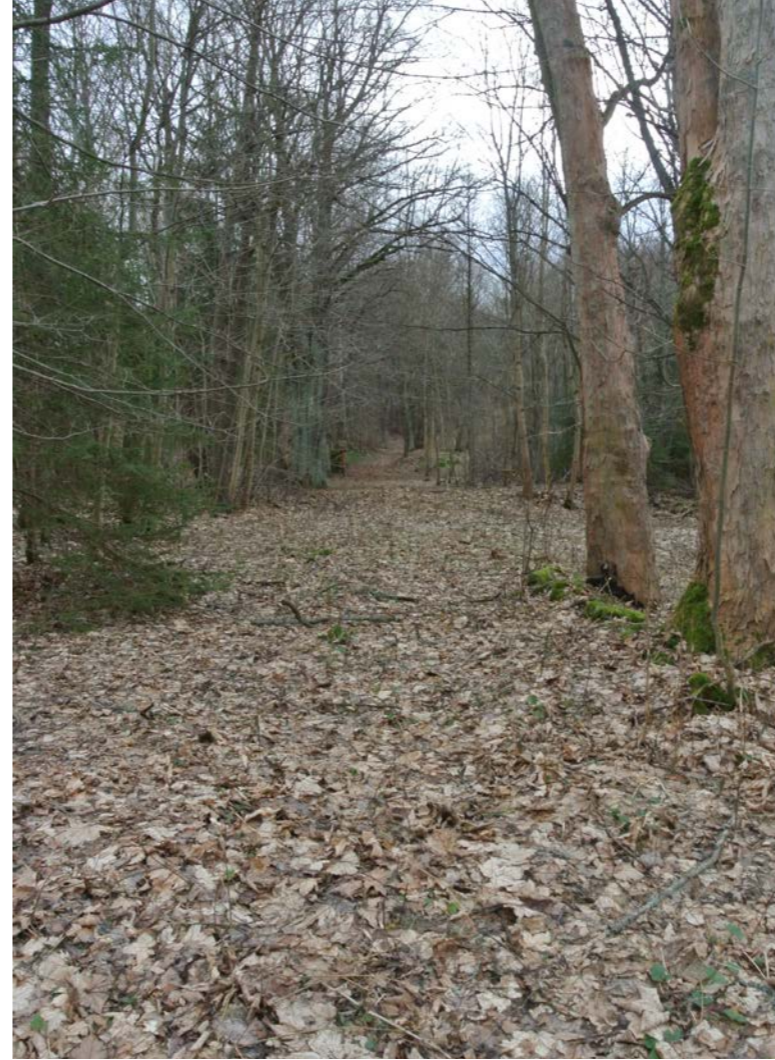
## Charakteristika

- lokalita hluboké historické paměti
- skryté místo všem na očích
- příjemné místo vtažené zpět do přírody

## Náplň

- zviditelnění a představení místa
- vytvoření křižovatky turistických a cyklistických tras
- vybavení drobným mobiliářem





## Závěr

Co je tedy východiskem pro další návrhovou část? Bohužel to nejsou žádná zázračná a rychlá řešení, do velké míry jsou totiž problémy hlubší, než aby je napravil architektonický, či urbanistický zásah. Půjde o soustavné a vytrvalé úsilí, kterému však mohou cílené architektonické pomoci a usnadnit ho.

Pět vybraných lokalit bude navazovat na síť celo- a mimoměstských zásahů. Lokality byly vybrány jako důležitá místa pro obě strany hranice, s velkým potenciálem, kde i drobný zásah může mít dalekosáhlé důsledky.

Zároveň tato usilovná práce již probíhá, cílem by tedy mělo být pro ni nadchnout, co nejvíce osob, provázat s již s existujícím a vytvořit aktivní komunitu. Byť mým cílem v následující části bude navrhovat architektonickými a urbanistickými prostředky, tento cíl by je měl motivovat.

## Zdroje

### Literatura:

BINTEROVÁ, Zdeňka. Historie Vejprty. Chomutov: Tiskárna Akord, 2007. 191 s. ISBN 978-80-239-9870-2.

KADLEC, Josef. Staré Vejprty ve fotografii = Alten Weipert in Fotografie. Chomutov: Tiskárna Akord, 2007. 111 s. ISBN 978-80-239-9871-9.

ROTH, Jiří (ed.), Přírodovědné zajímavosti Polavy = Naturwissenschaftliche Interessantheiten des Pöhlbaches. Lom u Mostu: Česká reklamní společnost, 2000.

PRŮCHOVÁ, Kateřina. Zlatá stoka. Vydání první. Praha: Pointa, 2019. 2 svazky. ISBN 978-80-88335-41-2.

Velebil D., Přibil M. (2012) Historické stříbrorudné ložisko Vejprty v Krušných horách: geologické, ložiskové a mineralogické poměry, topografie dolů a historie dolování. Bull. mineral.-petrolog. Odd. Nár. Muz. (Praha) 20, 1, 63-82. ISSN 1211-0329.

CHOMANIČOVÁ, Viktorie, Martina JOHNOVÁ, Ondřej MRÁZEK a Tomáš LUMPE. Sluneční město: ústecký architektonický průvodce 1948-1989. 2. vydání. Ústí nad Labem: Veřejný sál Hraničář, spolek, 2021, 72 s. ISSN: 1336-9644.

### Mapy a letecké snímky:

Český úřad zeměměřický a katastrální (ČÚZK)  
Landesamt für Geobasisinformation Sachsen (GeoSN)

Historické mapy Saska  
<https://geoviewer.sachsen.de/mapviewer/resources/apps/hika/index.html?lang=de>

### Geologické mapy

Geologická služba ČR, Interaktivní mapa

<https://mapy.geology.cz/geo/#>

Geologická mapa Saska

[https://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90009057/df\\_dk\\_0004728](https://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90009057/df_dk_0004728)

[https://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90009057/df\\_dk\\_0004728](https://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90009057/df_dk_0004728)

### Turistické mapy

<https://mapy.cz/turisticka>

### Webové zdroje:

Geschichte/Chronik der Stadt Bärenstein  
<https://www.baerenstein-erzgebirge.de/gemeinde-rathaus>

Flächennutzungsplan Bärensteinu  
<https://www.baerenstein-erzgebirge.de/gemeinde-rathaus/buergerservice/bauverwaltung/>

Stránky města Vejprty  
<https://www.vejprty.cz/>

Mapový portál města Kadaň (ÚPD Vejprty)  
<https://gis.mesto-kadan.cz/portal/vejprty>

NPÚ, Památkový katalog  
<https://www.pamatkovykatalog.cz/>

Landesamt für Denkmalpflege Sachsen, Denkmalliste  
[https://denkmalliste.denkmalpflege.sachsen.de/Gast/Denkmalliste\\_Sachsen.aspx](https://denkmalliste.denkmalpflege.sachsen.de/Gast/Denkmalliste_Sachsen.aspx)

Industriální topografie, databáze VCPD  
<http://www.industrialnitopografie.cz/databaze.php>

Slovník německého pravopisu  
<https://www.duden.de>

ČSÚ  
<https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112023>

Statisches Bundesamt  
[https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/Archiv/GVAuszugJ/31122022\\_Auszug\\_GV.html](https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/Archiv/GVAuszugJ/31122022_Auszug_GV.html)



