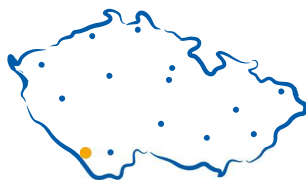




Jeden ze dvou dochovaných snímků objektu restaurace  
(foto: archiv Romana Kozáka)

## Nádražní restaurace KČST ve Volarech



Text: Ing. Jan Havelka  
Foto: archiv Romana Kozáka, archiv stavebního úřadu v Prachaticích

V roce 1931 otevřel KČST nový moderní hotel Chata ve Volarech. O tom jsme již informovali v článku v časopise *Turista* 7/2020, str. 56–59. Jeho provoz byl velice úspěšný. Díky tomu a díky činnosti odboru KČST Volary se tato část Šumavy otevřela pro české turisty, kteří měli zájem o stravování v českém hotelu. Podnik však přestal poptávce záhy stačit. Pokud ovšem turisté v tomto zařízení neuspěli, hledali občerstvení jinde, tedy v německých hospodách a restauracích. Tak vzniklo nebezpečí, že neuspokojivá situace přivede do Volar dalšího zájemce, který by zde založil svůj vlastní podnik. Situace měla v zásadě dvě řešení: buď přistavět k hotelu další restaurační provoz, pro což jednak nebylo místo a jednak by to narušilo krásnou moderní architekturu stavby, anebo svoji pozornost obrátit k nádraží, kde do té doby fungoval jen malý, nevyhovující bufet. Jak už jsme ve výše zmíněném článku uvedli, nádraží bylo v českých rukách, přičemž valná většina členů odboru KČST Volary pracovala u železnice. A tak vznikl nápad přistavět přímo k nádraží další objekt s restaurací.

### Město Volary a železnice

Než dojdeme k popisu, jak a kdy byla nádražní restaurace postavena, musíme se vrátit k fenoménu železnice, která se vepsala jak

do historie Volar, tak do činnosti zdejšího odboru KČST. Původní obec Volary byla dosažitelná jen koňským povozem nebo pěšky. Její nový rozvoj však začal po

velkém požáru v roce 1863. Roku 1871 došlo k povýšení obce na město a místní společnost zatonula po modernizaci podmínek zdejšího života. V té době se

v Rakousko-Uhersku rychle rozvíjela železniční síť vedlejších tratí, a proto se začaly objevovat návrhy, kdy a jak by se mohly Volary k této síti připojit. A právě v tomto okamžiku do hry vstoupil učitel Wenzel Draxler (1861–1942).

### Wenzel Draxler - „ministr železnic z Volar“

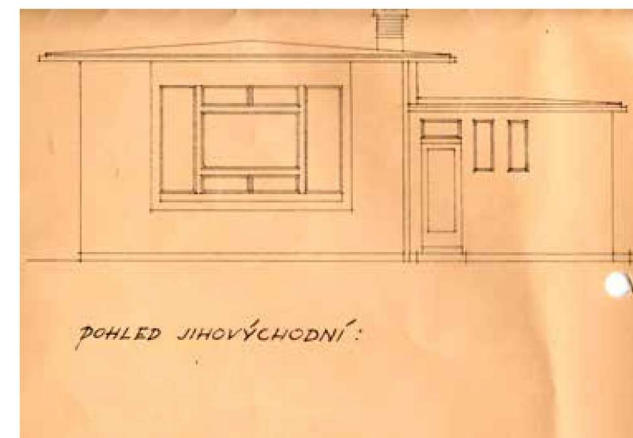
„Ministr železnic z Volar“ – přesně tak přezdívali Wenzelu Draxlerovi nejen občané Volar, ale i řada odborníků zabývajících se v Rakousko-Uhersku rozvojem železniční sítě. Ačkoliv se Wenzel Draxler v roce 1900 stal řídícím učitelem a o pět let později dokonce ředitelem místní německé měšťanské školy a ačkoliv jeho pedagogická dráha byla velmi úspěšná a dokonce vydal i několik knih, měl Draxler jednoho velkého koníčka, který s jeho profesí nijak nesouvisel – železnici. V regionu projevil tak ohromující vědomosti, znalosti komunikačních potřeb celé oblasti a zároveň velkou dávku předvídatosti, že se v posledním desetiletí 19. století stal neopomenutelným účastníkem všech zásadních jednání o řešení železniční sítě nejen ve Volarech, ale i v jejich širším okolí. Odborníci se mu nejprve vysmívali jako amatérové, aby jej pak po několika letech zvali k jednání o této problematice na nejvyšších železničních orgánech ve Vídni. Jeho zásluhou se urychlila například výstavba železniční tratě z Čičenic (zastávka na hlavní trati Plzeň – České Budějovice) do Prachatic, která byla realizována v rekordním čase. Nejprve došlo v únoru 1893 ke schválení projektu rozšíření stanice v Čičenicích a dne 13. dubna 1893 začali dělníci pracovat na několika místech trati, kde bylo mimo jiné zapotřebí

zbudovat nové mosty a staniční i provozní budovy. První vlak byl v Prachaticích přivítán již dne 14. října téhož roku. Nových 27 km železnice podhorským terénem tak bylo zhotoveno za pouhých šest měsíců od prvního výkopu! Tento úspěch pochopitelně povzbudil budování dalších šumavských tratí. Dne 22. května 1898 obdržela Společnost místní dráhy Vodňany-Prachatic koncesi k výstavbě dalšího úseku, tentokrát z Prachatic do Volar. Již na podzim došlo k zahájení přípravných prací a po zimě, kdy se v tehdejších drsných podmínkách na Šumavě nedalo stavět, byla realizace celého projektu zahájena. Po celkem 29 km dlouhé horské trati, překonávající náročný terén s velkým stoupáním, přijel první vlak do Volar dne 15. listopadu 1899. Při stavbě této železnice došlo k uplatnění zásadních připomínek Wenzela Draxlera. Nejdůležitější bylo umístění stanice ve Volarech blíže k městu a v jeho nadmořské výši,

oproti návrhu umístění stanice vysoko nad městem. Předvídavý Draxler toto stavebně dražší řešení prosadil nejen kvůli tomu, že by cestující z města museli při cestě na nádraží překonávat velké stoupání, ale zejména kvůli tomu, že z jím navrženého místa mohly později pokračovat tratě dále ve všech třech směrech, které Draxler předpokládal: tedy jak ve směru na Lenoru a Vimperk, tak ve směru na Želnavu, stejně jako k hranicím s Bavorskem do Heidmühle. Celá Draxlerova vize byla postupně realizována, takže došlo k propojení Volar na všechny čtyři strany a přes Volary dokonce jezdil rychlík z Prahy do Pasova. Jeho přezdívkou „ministr železnic“ byla tedy více než přiléhavá a zasloužená.

### Předseda odboru KČST Volary Jan Tolar

V článku o hotelu Chata jsme již uvedli, že o rozvoj české turistiky v této oblasti a o stavbu hotelu se zasloužil přednosta stanice



Projektový výkres: jihovýchodní pohled na objekt (foto: archiv stavebního úřadu v Prachaticích, ziskal Jaroslav Pulkrábek)