

První železnice na Vysočině

Ještě počátkem XIX. století byla naše vlast agrární a feudální zemí. Ohlas francouzské revoluce zazněl v našich zemích opožděně a samotné ideje by nedokázaly pozměnit společenský řád, kdyby spolu s nimi nezačala pronikat i nová organizace výroby. Z manufaktur a řady nových vynálezů vyrostly první továrny. Tovární výroba, koncentrovaná ve městech, byla mnohonásobně produktivnější než dosavadní převážně řemeslná práce. Tento růst průmyslu by byl ještě mohutnější, kdyby nebyl podvazován nedostatečnou dopravou. Dovoz formany byl nejen drahý, ale i nepostačující. Na druhé straně nebylo možno tímto způsobem výroby rychle a v dostatečné míře distribuovat, neboť místní trh nestačil spotřebovat nadvýrobu zboží. Železnice tyto nedostatky dopravy odstranila a velmi uspíšila rozvinutí výrobních kapitalistických sil. Venkovští feudálové nemohli zabránit odlivu pracovních sil z venkova do měst, kde prosperující továrny nabízely zdánlivě větší výdělky. Tímto hospodářským vývojem byla nejen zlomena moc feudalismu, ale koncentrace výroby dala vyrůst i prvnímu proletariátu.

Blahobyt Jihlavy byl v této době do značné míry závislý na soukenictví, které již od počátku XIX. století nezadržitelně upadalo. Našli se sice podnikatelé, kteří tento úpadek chtěli odvrátit zakládáním továren na sukna. Jejich rozvoj byl však možný jen v případě, že by se kraji dostalo železničního spojení s ostatním územím říše. To pochopili i někteří zástupci v městské radě, kteří se dožadovali zřízení železnice.

Historie první železniční trati, procházející jihlavským krajem, t. zv. Severozápadní dráhy, spojující Vídeň s Prahou na její nejkratší ose přes Znojmo, Jihlavu a Kolín, si jistě zaslouží obsáhlejšího pojednání. Tato práce chce být jen stručným nástinem velikého díla našich předků.

U jeho kolébky stál významný průkopník železnic Dr Václav Lichtner. Ve svém prvním návrhu »Ansichten und Bemerkungen über die für Königreich Böhmen zur Verbindung mit Oesterreich und Sachsen in Antrag gebrachten neuen hochwichtigen Eisenbahn Unternehmungen«, sepsaném v roce 1839-40, odůvodňuje výhody železničního spojení s hlediska hospodářského, dotýká se i historie železnice, historie tehdy velmi mladé, a předvídá mohutný rozmach železnic. Jeho spis je jedním z prvních návrhů budoucí železniční sítě. Ve svém druhém pojednání z roku 1842 »Bemerkungen zur Verbindung der Hauptstadt

Prag mit Wien« navrhuje dvojí spojení: první přes Olomouc a druhé přes Jihlavu. Již v roce 1836 zažádal dvorskou kancelář o udělení výsady k stavbě této železnice. Také ředitelství dráhy Vídeň—Bochnia se zajímalo o tento projekt a jednalo s Dr Lichtnerem o společné práci na trasování. Ten však návrh odmítl a ředitelství Severní Ferdinandovy dráhy samo požádalo o povolení, které nakonec získalo dříve, než Lichtner. Vyměřovací práce zahájilo na sedmi trasách, z nichž jedna procházela Jihlavou. Nakonec však nebyl realizován projekt trati s nejkratším spojením, ale byla dána přednost projektu, který procházel lidnatějšími a hospodářsky důležitějšími oblastmi: Moravským úvalem do Olomouce, odtud přes Českou Třebovou a Pardubice do Prahy.

Přestože Jihlavané měli ve Vídni na velmi vlivném místě svého krajana Karla Kübecka, syna jihlavského krejčího, který byl tehdy předním rakouským státníkem a stál v čele všeobecné dvorské komory, nepodařilo se Jihlavským přiměti ho, aby prosadil spojení Vídně s Prahou přes Jihlavu. Snad proto, že Kübeck byl muž velkého rozhledu, který kladl zájmy státní před úzký lokální patriotismus; snad také proto, že se město ve čtyřicátých letech železnice s patřičným důrazem nedožadovalo. Pro postavení trati byli zprvu jen jihlavští průmyslníci jako Schmall a někteří předvídavější měšťané, zatím co jiní železnici přímo nepřáli. Nebylo to snad z důvodů zásadních, že by byli nepřáteli technického pokroku, ale proto, že se obávali, že by železnice poškodila jejich blahobyt. Byli to zejména poštmistři, majitelé zájezdních hostinců, formani a vůbec lidé, kterým silnice dopřávala snadné výděly. Zejména hospodští a formani byli lidé výřeční a tak se nemůžeme divit, že ovlivnili určitou část měšťanstva. Ti však v Jihlavě ani jinde neměli celkem žádnou možnost, aby působili na kompetentní hospodářské a vládní činitele v záležitostech staveb železničních tratí. Všelike ty zkazky o energických protestech měšťanů, zejména třebíčských, proti zamýšlené stavbě železnic, lze většinou odkázat do říše bájí.

Jedině někde na vesnicích bouřili a reptali sedláci. Dílem z nevědomosti, dílem proto, že železnice procházela jejich pozemky a odškodné, které obdrželi, zdálo se jim nedostačující.

Tak museli v Jihlavském kraji na stavbu železnice počkat ještě celé čtvrtstoletí. V padesátých letech ozývají se sice v jihlavském »Sonntagsblattu« hlasy, dožadující se železničního spojení, aniž by však dosáhly nějakého výsledku. Až do šedesátého roku nebyla dvorní kancelář příliš nakloněna stavbám železnic, vidouc v nich především vydání pro státní pokladnu, jejíž finance byly neutěšené. Teprve po prohrané rakousko-pruské válce, která prokázala důležitost železnic i s hledisek vojenské strategie, nastal ve vládních kruzích obrat k lepšímu.

Bývalo tehdy zvykem, že všechny kladné zjevy v současném dění byly přičítány k dobru císaře pána. Tak i jihlavský radní Edmund Prusik ve svém spise »Die Gemeinde Iglau und ihr Wirken in den Jahren 1865—1889« považuje za jednu z nejdůležitějších okolností, jež vedly k uskutečnění železnice, návštěvu

císaře Františka Josefa I., který 21. října 1866 projížděl městem. Deputace měšťanů, která ho pozdravila, odevzdala mu též memorandum, ve kterém se město kromě zřízení vyšší reálky a dalších průmyslových podniků dožadovalo i železničního spojení.

Návštěva císaře v krátkém čase před provedením stavby železnice byla ovšem náhodná a neměla vliv na uspíšení stavby. Ani plamenná řeč jihlavského poslance Dr Sturma, přednesená dne 29. října 1866 na zemském sněmu v Brně, neměla by účinku, kdyby se záležitosti neujala »Pardubicko-liberecká železniční společnost«, která předložila vládě úplný projekt trati Pardubice—Jihlava—Třebíč—Znojmo.

»Železniční komité« při městské radě v Jihlavě svolalo na 18. prosince 1866 do Jihlavy konferenci všech měst, průmyslníků a statkářů zainteresovaných na projektu trati Znojmo—Jihlava. Schůze byla velmi plodná a zástupci českých okresů vznesli na ní přání, aby trať byla dále zapojena na Kolín nebo Pardubice. 21. prosince projevil moravský zemský sněm svůj souhlas s projektem a přislíbil na stavbu železnice přispět ze zemských prostředků, přispěje-li na druhé straně též stát svým dílem.

»Pardubicko-liberecká dráha«, pro kterou pokračování trati na Jihlavu, Znojmo a Vídeň bylo existenční otázkou, spojila se s konsorciem knížete Thurn-Taxise, Františka Altgrafa ze Salm-Reiffersscheidten a Bedřicha Schwarze. Společnost přistoupila na jejich podmínky, že trať bude vyústovat do Kolína. Český zemský sněm a okresní zastupitelstva zúčastněných okresů podporovaly toto konsorcium, pro které se také vyjádřilo město Jihlava v petici na říšské dráhy a ministerstvo obchodu.

Vládním výnosem z 1. července 1867 čís. 56 bylo toto konsorcium pověřeno koncesí k stavbě a provozu železniční trati vycházející z Vídně přes Znojmo, Jihlavu na Kolín s pojmenováním »Rakouská severozápadní dráha«. Státní záruka v maximální výši 985.000 zl. na míli zajištěna a stavební termín stanoven na tři roky.

Koncese na Severozápadní dráhu vyšla 20. října 1868 v říšské sbírce zákonů a nařízení a brzy nato přibyl do Jihlavy vyměřovací oddíl a Jihlava se stala důležitou etapní stanicí. Měšťané jihlavští přivítali inženýry a technický personál s velikou slávou. Jejich přízeň však netrvala dlouho a změnila se v zášť, když se dozvěděli, že nádraží má být postaveno 1900 sáhů od města, na cizím katastru obce Dřevěné Mlýny, poblíž bedřichovských cihelen, na bažinaté louce a ve stráni.

Měšťané jihlavští chtěli mít nádraží hned za obvodem města těsně pod nynějším pivovarem a byli velmi pobouřeni, že nové ředitelství nerespektuje úmluvu, dle které zástupci společnosti přislíbili Jihlavským, že nádraží bude postaveno v katastru obce. Magistrát vysílal četné protestní deputace a resoluce na nejrůznější místa: na generální ředitelství říšských drah, na ředitelství Severozá-

padní, na zemské i říšské sněmy i ministerstva. Jednání bylo zdlouhavé a nevedlo k cíli. Město z vlastní iniciativy vypracovalo několik projektů nádraží blíže města. Jisté je, že intervence města vedené současně na několika místech, aniž by se vyčkalo výsledků předběžného řízení, rozladily nakonec většinu kompetentních činitelů a tak při generální inspekci stavební rada Anton Rinner odpověděl rozhořčeně asi v tom smyslu: »Když nechce město brát zřetel k technickým podmínkám trati a neustále znesnadňuje práci, tak vytyčíme stavební linii z Luk přímo na Polnou a městu se docela vyhneme!«

Toho se Jihlavští přece jenom zalekli a několik dní dali pokoj, ale pak zastupci města znovu protestovali: »Když už z technických důvodů musí býti postaveno nádraží na levém břehu, přesto může býti posunuto blíže k městu, ke Královskému vršku.«

Když byl návrh zamítnut, Dr Sturm za podpory dalších 33 poslanců interpeloval ministra obchodu: »Je panu ministrovi známo, že Severozápadní dráha určila Jihlavě nádraží 1/2 míle od města, na cizím katastru? Myslí pan ministr, že taková vzdálenost poslouží zájmům obchodu a průmyslu?« Ministru Plenerovi nezbylo, než odpovědět, že se domnívá, že by taková vzdálenost městu neprospěla. Přislíbil, že na přání Jihlavy bude brán zřetel a vyslovil názor, že otázka blízkého nádraží je záležitostí čistě technickou.

Uspokojeno takovou odpovědí, požádalo město dva významné geometry Jana Tebicha a Leopolda rytíře Maciejowského, nejlepšího tehdejšího rakouského projektanta polského původu, o vypracování nových projektů. Ti vypracovali projekty mezi Starohůrskou silnicí a městem. Bylo to řešení, které nejvíce odpovídalo požadavkům města, avšak navržený projekt byl ředitelem Hellwagem zamítnut s odůvodněním, že by nádraží dle těchto návrhů postavené, způsobilo okliku trati a prodražilo náklad nad garantovanou částku 985.000 zl. na míli.

S tímto sdělením se nechtělo město smířit. Sám tehdejší starosta Leopold Löwenthal jel intervenovat do Vídně a vrátil se odtud s novou nadějí. Dokonce i Wiener Fremdenblatt přináší 20. května 1869 zprávu, ve které kromě zmínky, že tento týden bude proveden v Jihlavě první výkop, přináší i sdělení, že »vzhledem k dřívějším interpelacím bude poloha nádraží příznivěji určena«.

Avšak již v příštích číslech tuto zprávu vyvrací: »Projekt jihlavského nádraží navrženého městskými kruhy nebude možno uskutečnit, protože by nádraží leželo v údolí a stoupání do vrchu by bylo větší, než je přípustno.« Míněn byl asi předchozí projekt nádraží poblíž řeky Jihlavy mezi Českým a Jesuitským mlýnem. Proti této zprávě jihlavský Sonntagsblatt ostře protestoval a 1500 jihlavských měšťanů podepsalo petici a poslalo ji do Vídně.

Zatím co otázka jihlavského nádraží nebyla ještě definitivně vyřešena, pokračovala stavba trati na jiných místech. Tak 10. června byl slavnostně proveden výkop mezi Polnou a Štokami, v katastru obce Dobronína, v místech, kde je dnes nádraží Polná-Štoky. Při této příležitosti pořádala se tu velká lidová slavnost.

I v blízké Polné trvaly tanec a hostiny až do rána, ačkoli měšťané polenští byli též zprvu rozladěni, že trať probíhá tak daleko od jejich města.

I na ostatních úsecích pokračovaly práce zdárně kupředu, zejména na úsecích Znojmo — Moravské Budějovice a Kolín — Golčův Jeníkov.

Na stavbě trati pracovaly tisíce lidí. Jednak zpola odborné síly, dělníci-specialisté na stavby železnic, kteří připravovali železniční svršek a kladli pražce a kolejnice. Většina pracujících však sestávala z příležitostných dělníků, z městského proletariátu i lidí místních, malých chalupníků a čeledínů. I když mzdy nebyly valné, přece jen výdělek býval větší, než při zemědělství. Tito pomocní dělníci vykonávali všechny hrubší práce jako průkopy, náspy, lámání kamene a podobně. Stavba železnice vyžadovala mnoho pracovníků, v některých krajích dokonce více, než mohly dodat místní zdroje — to jest vesnice a města ležící podél trati. O nedostatku pracovníků svědčí skutečnost, že z Kamenice u Jihlavy byl přijat na stavbu i 14letý J. Man. Přijímající úředník se sice pozastavil nad jeho slabostí, ale nakonec ho přijal, zajisté jenom proto, že byla nouze o pracovní síly. Práce mostní vykonávali převážně italští dělníci.

O bezpečnost dělnictva bylo velmi málo dbáno a tak často docházelo k úrazům, zejména v lomech a při průkopech terénu. Tak na př. v březnu roku 1869 na úseku Moravské Budějovice — Znojmo bylo několik dělníků zasypáno sesutou půdou. V jihlavském Sonntagsblattu je několik noticek o těchto neštěstích.

Obtížný byl též úsek Okříšky — Jihlava. Místy bylo třeba vésti trať přes skalní masivy, jako na příklad naproti helenínské a beranovské továrně. V Lukách a Bransouzích bylo zase třeba přemístit řečiště Jihlavy. V dubnu roku 1870 bylo konečně započato se stavbou jihlavského nádraží, kde stále pracovalo na 30 zedníků a přidavačů. A museli pracovat rychlým tempem, aby byli s nádražní budovou hotovi dříve, než bude dán do provozu úsek Havlíčkův Brod — Jihlava. Mírný podzim urychlil nejen stavbu nádraží, ale i kladení kolejnic a to i na úseku Jihlava — Okříšky, když už začátkem prosince byl touto závěrečnou stavební fází ukončen poslední úsek trati Kolín — Jihlava.

Dne 21. prosince dočkala se Jihlava příjezdu prvního vlaku, sestávajícího z lokomotivy, dvou osobních vozů a jednoho nákladního vagonu, kterým technický personál podnikl první zkušební jízdu. Z Brodu vyjeli ve 14 hodin a na jihlavské nádraží přijeli v 16,30. Byli zde už netrpělivě očekáváni značným počtem jihlavských občanů, kteří prvý vlak přivítali hlasitým hurá. Jízda byla provedena podle tehdejších dopravních zásad »pomalu, ale jistě« a byla úspěšná. Přesto byl pravidelný provoz zahájen až 25. ledna 1871.

V téže době podle zprávy »Znaimer Wochenblatt« pokračovaly i na Znojmsku práce úspěšně kupředu. »Na výstavbě znojmského nádraží se pracuje bez přerušení. Dokončuje se pravý pilíř viaduktu přes řeku Dyji, takže s otevřením úseku Jihlava — Znojmo je možno počítat 1. května, kdežto úsek Jihlava — Stařeč bude sjízdný již počátkem měsíce dubna.«

Zatím co se na tomto úseku horečně pracovalo, na hořejší části trati z Jihlavy do Kolína jezdily už pravidelně vlaky a jihlavský časopis »Vermittler« přinesl ve svém čísle z 13. února první jízdní řád pro tuto trať. Z Jihlavy odjížděly denně na Kolín tři osobní vlaky. V 6,02, 11,47 a 13,23. Cesta do Kolína trvala bežmála 6 hodin. Dnes postačí rychlíku třetina tohoto času. Také do Jihlavy přijížděly tři vlaky. První už ve 3,18 ráno, druhý ve 13,48 a poslední v 21,04.

Vlaky byly tehdy rozděleny na 4 třídy. IV. třída se podobala spíše nákladnímu vozu, než osobnímu. Jízdné na 1 míli činilo v I. tř. 30 krejcarů, v II. 25 kr., ve třetí 15 kr. a ve IV. tř. 9 krejcarů. Byla tedy dráha hodně drahá, ale hned z počátku dobře prosperovala. Mnozí lidé jezdili vlakem jen z pouhé zvědavosti. Zejména na vesnici byl takový člověk, který prvně použil železnou dráhu, považován téměř za hrdinu. Většinou to bývali paličatí sedláci, kteří museli překonat mnoho strachu z té »kouřící potvory«. Ale byl to potom přece jenom lichotivý pocit, který stál za tu chvíli strachu, když se k němu na statek sešla polovina vesnice a on jim dlouze líčil zážitky z takové jízdy. Takových svátečních cestujících, kteří pro nic za nic jezdili po železnici, bylo v prvních dobách mnoho, až o nich škodolibí měšťáci skládali posměšné písničky a říkanky, jako na příklad:

*Kmotr Vávra k městu fičí,
chce sednout na železnici.
»Třebas za to pětku dám —
když se svezu jako pán.«*

Otevření posledního úseku trati bylo netrpělivě očekáváno a jihlavské noviny přinášely časté zprávy o brzkém otevření trati. Mnoho těch zpráv bylo předčasných, ale 26. března 1871 přece vyjel první vlak na zkušební jízdu do Třebíče, dnešní stanice Stařeč. Jihlavský »Der Vermittler« přináší o této jízdě zajímavý referát, ze kterého vyjímáme:

»Vlak sestávající z pohodlného salonního vagonu II. třídy a nákladního vozu, v čele s lokomotivou Vege, vyjel v 9 hodin z jihlavského nádraží. Když projížděl helenínským údolím, tu jej z Schmallovy továrny přivítala oslavná rána z hmoždíře. Celá továrna i okolí bylo ozdobeno vlajkoslávou. Osazenstvo továrny s hlasitým hurá přivítalo vlak a množství rukou a holí zamávalo mu na pozdrav. Po 35 minutách jízdy přijel vlak do Luk. Městečko bylo též ozdobeno vlajkami a nechyběl ani dělový výstřel. Lid provolával v obou zemských jazycích zdar a slávu a hudba zahrála státní hymnu. Po dvaceti minutách pokračoval vlak v další jízdě a projel stanicemi Brancouze a Okříšky, kde rovněž učinil zastávku. Trať procházela romantickým údolím říčky Jihlavy, většinou se ostře zařezávala do svahů, naproti Bítovčicím v délce téměř 200 sáhů projížděl vlak úžlabinou vyhloubenou v granitové hornině. Podél celé trati stály hloučky vesničanů, z nichž mnozí přišli ze vzdálených obcí, aby spatřili železný parostroj a nebylo ani málo

těch, kteří se dýmající lokomotivy pořádně lekli. Ve 12,15 přijel vlak na třebíčské nádraží, které je téměř jednou tak velké jako jihlavské. Mnoho set lidí z Třebíče, Stařeče a okolí očekávalo tu netrpělivě příjezd vlaku. Z třebíčské honorace zahlédli jsme tu okresního hejtmána Bíbra, starostu Přerovského a další, také provozního inspektora ze Znojma a více inženýrů, dokončujících úsek mezi Třebíčí a Znojmem.

Před třetí hodinou odjel vrchní inspektor s několika úředníky na dvou drezinách do Jaroměřic, kde je už očekávala lokomotiva od Znojma. Vrchní inspektor Gerlich byl toho mínění, že úřední jízda na celé trati by mohla býti vykonána již 4. dubna a 10. dubna předána do veřejného provozu. Zpáteční cesta byla započata ve 3 hodiny. O půl šesté přijel vlak zpátky na jihlavské nádraží, kde byl též přivítán velkým počtem jihlavského obyvatelstva.«

Dne 4. dubna skutečně opustil jihlavské nádraží zkušební vlak do Znojma, ale pravidelná doprava mohla býti zahájena až o tři neděle později, 23. dubna 1871.

Tím byla stavba dráhy dokončena, nikoliv však spor jihlavské obce s ředitelstvím Severozápadní dráhy. Jihlavský radní E. Prusik dal si práci a vypočítal škodu, kterou město utrpělo proto, že nádraží je tak vzdáleno od městského centra. Jen v roce 1880 bylo dovezeno z nádraží do města 118.824 tun zboží. Větší podniky musely si pořídit vlastní dopravní službu, najmout kočí a závozníky, takže se tím výroba poněkud prodražila.

Aby město alespoň zčásti bylo odškodněno za odlehlost nádraží, nařídilo ministerstvo obchodu koncesionářům Severozápadní dráhy zřídit příjezdovou silnici do města. Tato silnice byla také v krátkém čase postavena. Ve výnosu ministerstva byla zmínka jen o silnici, nikoliv však o mostě přes řeku. Město považovalo most za samozřejmou součást silnice, ale ředitelství dráhy nebylo toho mínění. Avšak výnosem moravského místodržitelství bylo dráze uloženo zřídit i tento most. Neurčilo však z jakého materiálu má býti most postaven a tak ředitelství pořídilo most dřevěný. To se opět nelíbilo městské radě, které se jedlový materiál nezdál dosti solidní.

Dnes můžeme býti projektantům jihlavského nádraží vděční, že je postavili dále od města. Nádraží dnes už sice nevyhovuje požadavkům moderní dopravy, starostí jiných měst, kde byla nádraží postavena v těsné blízkosti centra a dnes se jeví potřeba přemístění ze středu města na okraj, je Jihlava ušetřena. Avšak i otázka rozšíření a zmodernisování jihlavského nádraží, která stojí před námi, bude obtížná.

- Dr Václav Lichtner: Ansichten und Bemerkungen über die für Königreich zur Verbindung mit Oesterreich und Sachsen in Antrag gebrachten neuen hochwichtigen Eisenbahn Unternehmen in den Jahren 1839 u. 1840. Městský archiv v Jihlavě, stavební archiv, železnice.
- Dr Václav Lichtner: Bemerkungen zur Verbindung der Hauptstadt Prag mit Wien, 1842. Městský archiv v Jihlavě, stavební archiv, železnice.
- Sonntagsblatt, Jihlava, roč. 1866—1869.
- Der Vermittler, Jihlava, roč. 1870—1871.
- Fremdenblatt, Wien, roč. 1869—70.
- Znaimer Wochenblatt, Znojmo, roč. 1870—71.
- Edmund Prusik: Die Gemeinde Iglau und ihr Wirken in den Jahren 1865—1889, Jihlava, 1890.
- Hons Josef: U kolébky železných drah, Praha, 1954.
- Urbánek Ant.: O stavbě severozápadní dráhy v Lukách. Vlastivědný sborník kraje Jihlavského, 1922/23.

ALOIS ŠIMKA

Die erste Eisenbahn im böhmisch-mährischen Bergland

Der Aufsatz gibt eine kurze Übersicht der Projekte und des Baues der in den Jahren 1868—1871 erbauten Nordwestbahn Znojmo—Jihlava—Kolín (Znaim—Iglau—Kolin). Er ist mit besonderer Berücksichtigung Iglau abgefasst und schildert die Besorgnisse der Iglauer Bürger den Bau des Bahnhofs betreffend. Sie wünschten diesen in nächster Nähe der Stadt zu haben, aber alle ihre Interventionen blieben erfolglos und der Bahnhof wurde zum Schluss ziemlich entfernt von der Stadt erbaut. Der Aufsatz lässt auch wirtschaftliche und soziale Verhältnisse nicht unbeachtet und trachtet den Verlauf des Baues zu erfassen. Verzeichnet sind hier auch die ersten Fahrten der Züge, der Fahrplan und die Tarife, sowie der Widerhall, den die Eisenbahn bei der Landbevölkerung hervorrief.