Univerzita Palackého v Olomouci

Filozofická fakulta

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2009 **Martina Reitingerová**

Univerzita Palackého v Olomouci

FILOZOFICKÁ FAKULTA

Katedra aplikované ekonomie

Významní národohospodáři v českobudějovickém regionu 19. století

Bakalářská diplomová práce

Studijní program: Francouzština se zaměřením na aplikovanou ekonomii

Vedoucí práce: PhDr. Jiří Řezník, Ph.D.

Autorka: Martina Reitingerová

Olomouc 2009

Univerzita Palackého v Olomouci

FILOZOFICKÁ FAKULTA

Prohlašuji tímto, že jsem bakalářskou diplomovou práci na téma: „Významní národohospodáři v českobudějovickém regionu 19. století“ vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Olomouci, dne…….... ….……...

Ráda bych poděkovala panu doktorovi Řezníkovi nejen za vedení práce, ale i za vstřícnost a trpělivost, a pracovníkům Jihočeského muzea a Muzea koněspřežky za ochotu a cenné rady.

Obsah

Úvod ... 7

I Dopravní zázrak – koněspřežka ... 9

1 František Antonín rytíř Gerstner ... 9

1.1 Ve stopách svého otce a počátek Gerstnerovy slávy ... 9

1.2 Nabídka, která se neodmítá, aneb jak se Gerstner stal slavným ... 10

1.3 Náhlý zvrat a velké zklamání ... 12

2 Stavba koněspřežky ... 15

2.1 Plány vzniklé před zrealizováním stavby železnice ... 15

2.2 Propojení Vltavy s Dunajem a vznik koněspřežky ... 17

2.2.1 Zahájení stavby koněspřežní železnice ... 19

2.2.2 Špatné období pro stavbu ... 20

2.3 Pokračování stavby bez Gerstnera a její dokončení ... 21

3 Vliv koněspřežky a její význam ... 24

3.1 Ovlivnění hospodářského vývoje v jižních Čechách ... 24

3.2 Vztah obyvatelstva a zaměstnanců ke koněspřežce ... 25

3.2.1 Obyvatelstvo ... 25

3.2.2 Zaměstnanci ... 26

3.3 Trasa a provoz koněspřežky ... 27

II Velkopodnikatel Lanna ... 30

1 Vojtěch (Adalbert) Lanna ... 30

1.1 Lannův původ a dětství ... 30

1.2 Začátek a vrchol podnikání ... 31

1.3 Opuštění rodných Budějovic a problémy ke konci života ... 34

2 Oblasti Lannova podnikání ... 36

2.1 Lodní doprava ... 36

2.1.1 Historie lodní dopravy ... 36

2.1.2 Pokus o splavnění Vltavy ... 37

2.2 Železniční doprava ... 41

2.3 Nové odvětví v podnikání ... 42

3 Lannův význam ... 45

3.1 Lanna a obyvatelé jižních Čech ... 45

3.2 Lannův vztah k zaměstnancům ... 46

III Gerstnerův a Lannův podíl na rozvoji jihočeského hospodářství 48
1 Průmyslová revoluce, Gerstner a Lanna v jižních Čechách..... 48
2 Ekonomická analýza Gerstnerovy koněspřežky 51
3 Ekonomická analýza Lannova díla 55
Závěr 61
Resumé..... 62
Seznam pramenů a literatury..... 64
Seznam tabulek a grafů 67
Seznam příloh..... 68
Přílohy 69

Úvod

Doprava a průmysl spolu úzce souvisí. Hospodářský vývoj jde totiž ruku v ruce s rozvojem dopravy. Průmysl v dnešním smyslu slova dostal svoji podobu během průmyslové revoluce. Ta s sebou přinesla řadu změn včetně revoluce v dopravě. Dopravní dostupnost se stala klíčovým pojmem při utváření průmyslových center. Jižní Čechy patřily spíše k okrajovým průmyslovým oblastem. A to jednak z důvodu nedostatku surovin, jednak pro svoji odlehlost a špatnou dostupnost od významnějších obchodních a hospodářských center země.

Obrat přichází v první polovině 19. století zásluhou Františka Antonína Gerstnera, který vybudoval koněspřežní dráhu spojující České Budějovice s Lincem. Dopravní dostupnost jižních Čech se pak ještě zlepšila díky Vojtěchovi Lannovi, jenž se zasloužil o splavnění Vltavy z Českých Budějovic do Prahy. České Budějovice se tak staly významnou obchodní křižovatkou, což jim přineslo i značnou atraktivitu pro podnikatele a průmyslníky. Dopravní dostupnost města se zasloužila o jeho hospodářský rozkvět.

Tato bakalářská práce, nazvaná: „Významní národohospodáři v českobudějovickém regionu 19. století," se zabývá životem a dílem Františka Antonína Gerstnera a Vojtěcha Lanny a jejich podílem na hospodářském rozvoji jižních Čech. Cílem práce je jednak zvýšit povědomí o Gerstnerovi a Lannovi za hranice regionu, jednak přiblížit průběh průmyslové revoluce v jižních Čechách v oblasti dopravy. Téma mě zaujalo z toho důvodu, že se o těchto dvou mužích příliš neví, a to ani v jejich rodném regionu. S jejich pomocí se nastartoval proces průmyslové revoluce v jižních Čechách, přispěli k hospodářskému rozkvětu města i kraje. Gerstnerovi i Lannovi patří místo mezi významnými národohospodáři 19. století v Čechách.

Bakalářská práce je rozdělena do tří částí. První část je věnována Františku Antonínu Gerstnerovi. První kapitola se zabývá jeho životem, od narození přes úspěchy v budování koněspřežky, dobou finančních potíží a neúspěchu v Českých zemích. Druhá část je věnována samotné koněspřežce. Mapuje jednak její výstavbu, ale i její pozdější provoz.

Poslední část se zabývá tím, jak koněspřežka ovlivnila jižní Čechy, na kolik byl celý projekt úspěšný a jak ho Jihočeši přijali. Druhá část, věnovaná Vojtěchu Lannovi, opět začíná shrnutím Lannova plodného života. Další kapitola je věnována jeho rozsáhlému dílu. Zmiňuje jeho úspěchy při splavňování řek, dále jeho rozsáhlé železniční projekty a ostatní činnost, jednak průmyslovou, jednak charitativní. Závěrečná kapitola popisuje Lannův vztah k zaměstnancům a k obyvatelům jižních Čech. Třetí část shrnuje vliv Gerstnera a Lanny na průmyslový vývoj jižních Čech. Přináší srovnání obou mužů, jejich společné cíle a ukazuje, jak se zasloužili o hospodářský rozvoj v regionu. V posledních dvou kapitolách jsou uvedené tabulky a ekonomické analýzy související s Gerstnerovými a Lannovými projekty.

Literatura k danému tématu má pouze lokální charakter. Tématem koněspřežky se zabývají pouze jihočeští historici, nebo jejich rakouští kolegové. Nejvíce se danému tématu věnuje Ivo Hajn, bývalý pracovník Jihočeského muzea, a Miloš Svoboda. Pramenná základna je velmi bohatá, veškerý materiál je uložený ve Státním okresním archivu v Českých Budějovicích, čítá před 1 500 mikrofilmů. Životu a dílu Vojtěcha Lanny se věnuje překvapivě málo literatury. Monografie jsou napsány pouze Theodorem Žákavcem a Tomášem Malinou. Okrajově se lze o Lannovi dočíst v šířeji zaměřených publikacích. Prameny k osobě Vojtěcha Lanny jsou uloženy v Národním archivu v Praze, je mu věnována řada článků v tisku.

I Dopravní zázrak – koněspřežka

V první polovině 19. století, v době prvopočátků rozvoje dopravy, se v jižních Čechách zrodil odvážný nápad na stavbu koněspřežky. Tato stavba se zapsala do dějin dopravy. Spojuje starý a nový pohled na možnosti dopravy, totiž koně a železnici. I přes finanční problémy a nepřízeň obyvatelstva se projekt podařilo zrealizovat, a tak se úsek mezi Českými Budějovicemi a Gmünden stal významným mezníkem v dějinách evropské železnice.

1 František Antonín rytíř Gerstner

Český inženýr, profesor Polytechnického ústavu ve Vídni se vydal ve stopách svého otce Františka Josefa Gerstnera, vynálezce koněspřežky. Byl to právě on, který celý projekt zrealizoval, nevěnoval se však pouze koněspřežce, neboť záhy poznal, že koním v dopravě dávno odzvonilo. Větší pozornost proto věnoval „objevu 19. století“ páře. Bohužel však nebyl svými součastníky zcela pochopen, proto si jeho jméno dodnes spojujeme pouze s koněspřežkou a nikoli železnicí, jak bylo jeho snem.

1.1 Ve stopách svého otce a počátek Gerstnerovy slávy

Když si František Josef Gertsner bral Gabrielu z Meyersbachu, netušil, že jedno z jeho devíti dětí, uskuteční jeho myšlenku o vybudování koněspřežky.

19. dubna 1796 [1] se manželům Gerstnerovým narodil syn František Antonín. V té době už byl jeho otec František Josef Gerstner pražským profesorem a věhlasným vědcem, povýšeným za své zásluhy do stavu rytířského. Byl také zakladatelem a ředitelem stavovského technického učiliště v Praze a ředitelem vodních staveb v Čechách.

František Antonín Gerstner měl ještě dalších osm sourozenců, ale většina z nich se nedožila dospělosti. Ve dvanácti letech mu zemřela matka. Jeho otec, kterému v té době bylo 52 let, si zanedlouho našel druhou ženu Marii Strakovou (vychovatelka u hraběte Rudolfa Vrby).

[1] Objevují se i jiná data. V knize *„Zprávy ze spojených států severoamerických o železnicích, parních jízdách a ostatním veřejném podnikání sepsané rytířem Františkem Antonínem Gerstnerem během jeho pobytu v Severní Americe v letech 1838 a 1839“* je uvedené datum 11. května 1795. Podle Ivo Hajna, autora knihy *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden*, se F. A. Gerstner narodil 17. května 1795.

František Antonín Gerstner absolvoval filozofii a stal se jedním z nejlepších žáků na pražském technickém učilišti. Už jako kluk se zhlídl ve svém otci a jeho velká píle a snaha pak prozradily, že mu byl otec i vzorem. Ve dvaceti dvou letech už Gerstner mladší působí jako profesor praktické geometrie a zeměměřičství v polytechnickém ústavu ve Vídni.

Oba dva spojovalo společné úsilí - dílo evropského významu: dopravní spojení Vltavy a Dunaje, spojení Severního ledového oceánu s Černým mořem.

1.2 Nabídka, která se neodmítá, aneb jak se Gerstner stal slavným

Myšlenkou spojení Vltavy a Dunaje se zabýval již v roce 1807 František Josef Gerstner. Účelem této myšlenky bylo vybudovat vodní spojení obou jmenovaných řek. O rok později doporučil propojit obě řeky nikoli průplavem, ale novým dopravním prostředkem železnou a dřevěnou silnicí. Nebylo lehké tento návrh, který byl několikrát zamítnut, prosadit. Zvrat nastal až v roce 1820, kdy byla uzavřena dohoda o svobodné labské plavbě, která současně Rakousko zavazovala vybudovat spojení mezi Labem a Dunajem.

Tehdy se rakouská vláda vrátila k projektu koněspřežky a požádala F. J. Gerstnera, aby se ujal této stavby.

Ten nabídku přijal, ale protože byl již stár, pověřil tímto úkolem svého syna Františka Antonína. Ten byl požádán prezidentem dvorní komise, aby se věnoval novému železničnímu spojení Dunaje s Vltavou, a vypracoval podrobný návrh.

Dva roky studoval staré návrhy dráhy, mapy, procestoval nejvhodnější směry pro trasu železnice a pak se rozhodl, že se na podzim roku 1822 vydá po Vltavě a Labi do Hamburku a odtud do Anglie, kolébky železnic a lokomotiv. Vyrazil z Lince, kromě pěti mil cesty do Vyššího Brodu, zvládl celou cestu po Vltavě a Labi přes Hamburk do Harwichu v Anglii po vodě.[2] Tam mohl prozkoumat anglické koňské železnice a konzultovat s anglickými inženýry své návrhy. Tuto studijní cestu podnikl na vlastní náklady. V té době se Angličan Stephenson připravoval ke stavbě první parostrojní dráhy světa mezi Stocktonem a Darlingtonem.

[2] HONS, Josef. *F. A. Gerstner*. Praha: Orbis, 1948, s. 6.

Po shlédnutí této stavby se v Gerstnerově hlavě zrodila myšlenka vybudovat první evropskou dráhu mezi Dunajem a Vltavou, tak aby mohla sloužit i parostrojům. Na rozdíl od Anglie, ve které dopravovaly lokomotivy nebo koně vozy jen po rovině nebo malých stoupáních, se Gerstner rozhodl, že vyřeší problém kolísající trati z Budějovic na rozvodí tím, že rozvine trasy s pokud možno konstantním stoupáním tak, aby se neztrácela jednou nabytá výška (tuto zásadu dodržují stavitelé železnic dodnes). Nechtěl dráhu podobnou silnicím, chtěl aby mírně stoupala a klesala přes hory s velkými oblouky, pevným spodkem a silnou kolejí. „V jeho představách však neklusali koně před železničními vozíky, ale čadící a supící se netvor z oceli, ohně a páry – lokomotiva.“[3]

Po návratu z Anglie studoval díla o průplavech a železnicích odtud přivezené. Zjišťoval ceny dřeva, stavebních hmot a železa z Čech, Horních a Dolních Rakous a Štýrska. Když byl hotov s přípravami a spočítal náklady, podal roku 1823 do Vídně žádost o udělení privilegia ke stavbě a provozu železnice mezi Mauthausenem a Budějovicemi. Rozhodování trvalo téměř tři čtvrtě roku. Mezitím už Gerstner začal s přípravami ke stavbě. Privilegium ke stavbě mu udělil císař František I. dne 7. září 1824 na dobu padesáti let.

Poté František Antonín Gerstner vydal obsáhlé dílo o výhodách železné dráhy, které vedlo k založení C. k. privilegované první železniční společnosti. Ta ho pověřila funkcí stavbyvedoucího. František Antonín Gerstner neváhal a hned se pustil na české straně do stavby. Již za necelý půlrok se mu podařilo postavit dráhu mezi obcemi Netřebice a Lomenice. Tím splnil podmínku privilegia postavit do jednoho roku alespoň jednu poštovní míli (7,586 km) trati. Výsledky provedené zkušební jízdou překročily očekávání. Jeden kůň při ní utáhl na železnici, nikoliv desetkrát, ale třicetkrát větší náklad, než na normální silnici.[4]

---

[3] HONS, Josef. *F. A. Gerstner*. Praha: Orbis, 1948, s. 7.
[4] GERSTNER, František Antonín. *Zprávy ze Spojených států severoamerických o železnicích, parních jízdách a ostatním veřejném podnikání sepsané rytířem Františkem Antonínem Gerstnerem během jeho pobytu v Severní Americe v letech 1838 a 1839*. České Budějovice: Jihočeské muzeum, 2007, s. 11.

1.3 Náhlý zvrat a velké zklamání

Když roku 1826 stavbu zastavila zima, vyrazil Gerstner znovu do Anglie. Tam navštívil první veřejnou parostrojní dráhu světa ze Stocktonu do Darlingtonu (zde si uvědomil správnost jeho myšlenky parostrojní dráhy z Českých Budějovic až do Lince).

Bohužel realita po návratu byla velmi trpká. Začaly stoupat ceny, mzdy a stavební náklad byl pro celou dráhu téměř vyčerpán. Gerstner se ale nevzdával. Snažil se zlepšit zhoršující se finanční stav podniku, sjednal společnosti slevy daní, zajistil právo na výhradní přepravu soli do Čech na dobu šesti let a získal peníze pro pokračování stavby. I to byla marná snaha. Dokonce se začalo uvažovat o rozpuštění společnosti. Také stavba jižního úseku byla pozastavena do doby, dokud nebudou vyřešeny technické a ekonomické předpoklady. To byl hlavní důvod, proč se Gerstner rozhodl opustit stavbu dráhy. V polovině roku 1828 byl František Antonín Gerstner odvolán z funkce stavbyvedoucího a jeho nástupcem se stal Matthias (Matyáš) Schönerer.

Když se konala zkušební jízda z Budějovic do Třešňovic (tak se lidově nazýval Kerschbaum), bývalý stavbyvedoucí byl velice smutný, protože opouštěl svou stavbu nedokončenou a nedostavěnou. Ale opouštěl ji s vírou, že budoucnost patří lokomotivám a parostrojním drahám.[5]

Zklamaný odjíždí na svojí třetí cestu do Anglie. Po návratu převzal za svého starého otce (75 let) přednášky na Pražské polytechnice. Poté pracoval dva roky na vydání životního díla svého otce (zemřel 25. července 1832) třísvazkové „Handbuch der Mechanik“ (Příručky mechaniky).

„Jen týden dělil od smrti Františka Josefa Gerstnera k 1. srpnu 1832, kdy byla dovršena myšlenka koňské dráhy mezi Vltavou a Dunajem, zahájením provozu na celé trati mezi Budějovicemi a Lincem, dlouhé 17,5 míle (131 km) a vybudované nákladem 1 654 000 zlatých konvenční měny (dále jen zl. k. m.).“[6]

Po otcově smrti nedrželo nic bezdětného Gerstnera doma. Věděl, že jeho myšlenka o parostrojní dráze nezná hranic, a že ji vlastně může vybudovat kdekoliv. A proto obrátil svoji pozornost roku 1834 na Rusko.

---

[5] HONS, Josef. *F. A. Gerstner*. Praha: Orbis, 1948, s. 15.
[6] Tamtéž, s. 17.

Pro ruskou železniční síť a první ruskou železnici bylo potřeba podpory od významných lidí z okruhu carského dvora i obchodního světa. K nim patřil carský ceremoniář hrabě Alexandr Bobrinskij.

S jeho a dalšími podporami předložil carovi Mikuláši I. návrh na stavbu první ruské dráhy z Petrohradu do Moskvy v délce 90 mil a s kapitálem 100 miliónů rublů.[7]

Ten mu provoz dráhy zamítl a tak byl František Antonín nucen opustit svoji myšlenku o velkolepé železnici. Na radu svých přátel, požádal tedy o povolení ke stavbě a provozu dvou krátkých tratí z Petrohradu do Carského Sela a dále do Pavlovska a z Petrohradu do Petěrhofu a Oranienbaumu.[8] Tohle už byla správná volba. Aby mohl začít se stavbou, potřeboval okolo sebe české inženýry. „Těm po několika dnech bylo jasné, že práce s Gerstnerem bude po stránce odborné velmi úrodná, ale lidsky však nesnadná. Čtyřicetiletý světoobčan Gerstner, geniální průkopník železniční myšlenky na evropské pevnině, muž nesmírně pracovitý, houževnatý a ctižádostivý, a proto tvrdý k sobě i druhým, neměl pochopení pro drobné lehkomyslnosti mládí, ba ani pro jeho vtip a smích.“[9]

Při řízení jedné lokomotivy se Gerstner udeřil o železné zábradlí a silně si poškodil hrudník. Doktoři mu doporučovali léčbu.

Přes počáteční úspěch dráhy, se ukázalo, že F. A. Gerstner opět narazil na zeď peněz (stejně jako v Čechách). Tím se začaly vzdalovat i naděje na uskutečnění plánovaných drah. Podruhé zklamán opouští Rusko začátkem ledna roku 1838. Jeho poslední cesta směřovala do Spojených států, jejichž železnice ještě neznal a byly to železnice nejlepší. Chtěl zde načerpat nové zkušenosti a sílu, aby uskutečnil svůj návrh ruské železniční sítě. K tomu všemu mu byla novou oporou jeho druhá žena Klára z Epplen-Hartensteinu. V srpnu roku 1839 vydal v Lipsku celou knihu o amerických železnicích, o paroplavbě, bankovnictví atd.[10]

12. dubna 1840 však ve Philadelphii na následky zranění z Ruska umírá.

---

[7] 100 miliónů rublů = 44 miliónů tehdejších zlatých konvenční měny.
[8] HONS, Josef. *F. A. Gerstner*. Praha: Orbis, 1948, s. 21.
[9] Tamtéž, s. 24.
[10] Kniha byla vydaná pod názvem *„Zprávy ze spojených států severoamerických o železnicích, parních jízdách a ostatním veřejném podnikání sepsané rytířem Františkem Antonínem Gerstnerem během jeho pobytu v Severní Americe v letech 1838 a 1839.“*

Nikdy už František Antonín rytíř Gerstner neopustí Ameriku, zemi železnic, už nikdy nespatří Čechy a Prahu a nikdy už nevyužije nastřádaných zkušeností pro vybudování železniční sítě.

„Tak odešel jeden z nejznámějších techniků té doby, průkopník železniční myšlenky, stavitel první železnice v Čechách na evropské pevnině. Odešel budovatel první ruské dráhy, muž, který povýšil svou práci, lásku a víru v železnici nad zájmy osobní.“[11]

Po jeho smrti vydala jeho manželka v roce 1842 záznamy pod názvem „Popis cesty Spojenými státy Severní Ameriky“.

[11] HONS, Josef. *F. A. Gerstner*. Praha: Orbis, 1948, s. 32.

2 Stavba koněspřežky

Jedna z nejdůležitějších událostí pro průmyslovou revoluci v 19. století bylo vystavění železnice. Jako první ji vystavěla Anglie, která dohromady spojila tažnou sílu a zvířata. Jelikož se začalo dopravovat stále větší množství nákladů, surovin a hotových výrobků, zrodila se myšlenka využít kolejí, které zmenšují tření.

První velká koněspřežka (mimo Anglii) vznikla právě u nás. Spojila České Budějovice s Lincem, je nejdelší svého druhu na kontinentě. Její první stavitel František Antonín Gerstner ji oproti anglickému vzoru o hodně vylepšil.

„František Antonín Gerstner a František Josef Gerstner, který r. 1807 dráhu navrhl, nebyli jen přejímatelé myšlenek. Byli to tvůrci myslící na budoucnost. Gerstner otec odmítl řešit spojení mezi lesnatou českou a solnou rakouskou oblastí průplavem, ale vymyslel způsob spojení železnou drahou. Gerstner syn pak otcovu myšlenku zrealizoval tak, aby jí mohlo být použito i pro železnici s parním povozem, jak k tomu při malé přestavbě v letech 1870 - 1873 skutečně došlo.“[12]

2.1 Plány vzniklé před zrealizováním stavby železnice

Než se podařilo vystavět železnici mezi Českými Budějovicemi a Lincem, a tím spojit dvě důležité vodní komunikace Vltavu s Dunajem, bylo potřeba velké snahy a píle. Uskutečněním byla vybudována obchodní cesta mezi Severním ledovým oceánem a Černým mořem.

S rozrůstajícím se obchodním ruchem bylo potřeba vymyslet nový způsob dopravování zboží, protože původní soumarské stezky mu už nestačily. Zrodila se myšlenka spojit obě řeky umělou vodní cestou. U zrodu myšlenky stál římský císař a český král Karel IV. Koncem 16. století se zabýval problémem vodního spojení obou toků stavitel Tomáš Seeauer. Jenže kvůli třicetileté válce nemohl ani on tento problém vyřešit. Ve druhé polovině 18. století, kdy se nepřepravovala už jen sůl a obchodnické zboží, ale také suroviny pro manufakturní závody, vytvořil Adalbert ze Sterndahlu zajímavý návrh, který zaujal i odborníky, vytvořit vodní kanál spojující Mauthausen s Greinem a kvalitní novou silnici (o dalším osudu návrhu není známo).

[12] SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežnou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku.* Praha: NADAS, 1968, s. 5.

Jediný, komu se opravdu podařilo spojit Vltavu s Dunajem (a splavnit Vltavu), byl Josef Rosenauer, schwarzenberský lesní inženýr.[13]

Rozhodl se vybudovat vodní kanál, který bude umožňovat rychlou a levnou dopravu vytěženého dříví. Stavělo se v letech 1789 - 1791 a na konci vznikl Schwarzenberský kanál, 45 km dlouhý.

Roku 1807 byla ve Vídni založena obchodní společnost pod názvem Česká hydrotechnická privátní společnost, která měla zřídit nejvhodnější vodní spojení mezi Vltavou a Dunajem. Předsedou byl Antonín Isidor Lobkovic a vědeckým ředitelem byl zvolen profesor vyšší matematiky a mechaniky a pozdější ředitel pražské polytechniky František Josef Gerstner.

O rok později po podrobných znalostech všech známých projektů vodních i jiných cest, doporučil Gerstner opustit myšlenku na stavbu vodního kanálu. Místo toho navrhl nový dopravní prostředek – železnou silnici.

Zdůvodnil technické a ekonomické nevýhody kanálu, který je náročný a neúměrně drahý. Poukazoval na skutečnost, že kanál není možné provozovat po celý rok nejvýše sedm měsíců v roce (zamrzá voda během zimy).[14] Naproti tomu výstavba železniční silnice mezi Dunajem a Vltavou by se pohybovala jen asi okolo 800 000 zl. k. m,[15] zatímco náklady na stavbu kanálu by stály mnoho miliónů. Jeho závěr byl, že projekt je realizovatelný. Jako nejvhodnější trasu, kudy by mohla vést železná silnice navrhl: „linii vedenou z Lince k Jáchymovu mlýnu na Vltavě (poblíž Vyššího Brodu). Odtud by splavnil Vltavu do Českých Budějovic vytvořením přímo v řečišti Vltavy vyhloubený kanál, tím by zbudoval souvislou cestu po železnici a po vodě z Lince až do Prahy.“ [16] Českobudějovická obchodní a živnostenská komora zamítla žádost o udělení práva k zahájení přípravných technických prací.

---

[13] Schwarzenberkové – knížecí rod původem z Bavorska, od 17. století usazený v Čechách. Brzy se stal jedním z nejmocnějších šlechtických rodů, ovládal téměř celé jižní Čechy. Schwarzenberkové byli bohatí především díky úspěšnému podnikání.

[14] HAJN, Ivo. *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden*. České Budějovice: Bohumír NĚMEC – VEDUTA, 2004, s. 15.

[15] Měnová konvence mezi Rakouskem a Bavorskem měla platnost až do roku 1857. 1 zl. k. m. se rovnal 60 krejcarům konvenční měny (dále jen kr. k. m.). Český zlatý se rovnal 56 kr. k. m., rýnský zlatý 60 kr. k. m. Od 20.2. 1811 platila současně měna vídeňská. 1 zlatý vídeňské měny se rovnal 60 kr. k. m. a 1 tolar vídeňské měny 100 kr. k. m.

[16] SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežnou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku*. Praha: NADAS, 1968, s. 21.

2.2 Propojení Vltavy s Dunajem a vznik koněspřežky

V roce 1819 uzavřelo v Drážďanech deset států dohodu o svobodné labské plavbě, tím mohla rakouská vláda uskutečnit spojení mezi Labem a Dunajem. O rok později byl tímto úkolem pověřen František Josef Gerstner. Ten ho přijal, ale kvůli svému vysokému věku doporučil svého syna Františka Antonína Gerstnera. Ten se s nadšením hned vrhl do práce. Aby poznal dopravu na Labi, podnikl na podzim roku 1822 plavbu po Vltavě a Labi z Vyššího Brodu do Hamburku.

Odtud odjel na svoji první cestu do Anglie, kde studoval tamní železnice. Nejvíce se zaměřil na překonávání terénních překážek, protože se muselo na železnici počítat s přírodními překážkami a s vysokými výškovými rozdíly. Trať z Budějovic do Leopoldschlagu (asi 64,5 km) by měla překonat výškový rozdíl 328 m.

Jako první na světě stanovil zásadu (která platí dodnes), „že železnice z Budějovic bude až ke svému nejvyššímu bodu vedena horizontálně nebo v neustálém stoupání tak, aby v žádném případě neztrácela již jednou dosaženou výšku.“[17]

Oba Gerstnerové se zabývali i otázkou výnosů železnice. Předpokládali, že přepravní náklady soli po železnici budou nižší než po normální silnici. Proto vypracovali ekonomickou rozvahu celého projektu. Vyšli z předpokladu, že železnice po svém dokončení bude přepravovat v průměru jeden milion vídeňských centů ročně, z čehož by vyplýval roční čistý zisk kolem 100 000 zl. k. m. Náklady na stavbu železnice z Českých Budějovic do Lince odhadli na jeden milion zlatých. V tom byly zahrnuty následující položky:

[17] HAJN, Ivo. *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden*. České Budějovice: Bohumír NĚMEC – VEDUTA, 2004, s. 19.

a) výkup pozemků a výstavba železničního tělesa	600 000 zlatých
b) dřevěné podélné trámy a příčné pražce	43 875 zlatých
c) železné kolejnice	118 125 zlatých
d) 100 vozů	20 000 zlatých
e) výkup vodních práv	18 000 zlatých
f) obydlí, skladiště, kůlny apod.	200 000 zlatých

Jenže rozpočet sestavovali v době, kdy ceny stavebního materiálu, potravin a pracovní síly byly velice nízké.[18]

Koncem roku 1823 podal František Antonín Gerstner žádost o udělení privilegia na stavbu železné silnice mezi Dunajem a Vltavou. Mezitím než se ve Vídni rozhodlo o schválení, začal už s dvanácti inženýry zaměřovat první míle trati a dokonce si sjednal úvěr na odběr dřeva z lesů hraběte Josefa Schwarzenberga.

7. října 1824 byla Františku Antonínu Gerstnerovi udělena císařem Františkem I. výsada ke stavbě a provozu dráhy z Českých Budějovic Kerschbaumským sedlem do Mauthausenu na dobu padesáti let.

Podmínkou bylo vystavět alespoň jednu míli (7,5 km) železné silnice do jednoho roku a do šesti let měla být hotová celá trať. Pokud tyto podmínky nebudou splněny, výsada zanikne.

Jelikož stavbu odmítl financovat stát, rozhodl se hledat podporu finančního kapitálu u velkoobchodníků, bankéřů a šlechty. Ty našel ve třech vídeňských bankovních domech Geymüller & Co., Simon G. Sina a I. H. Stametz & Co.

Ti všichni pak vytvořili akciovou společnost, převzali od Gerstnera dosavadní výdaje a závazky a dosadili ho do funkce stavbyvedoucího. Přislíbili mu zvláštní odměnu 100 000 zl. k. m. v akciích společnosti. Vznikla tak C. k. první privilegovaná železniční společnost se sídlem ve Vídni.

[18] HAJN, Ivo. *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden*. České Budějovice: Bohumír NĚMEC – VEDUTA, 2004, s. 20.

2.2.1 Zahájení stavby koněspřežní železnice

Stavba byla zahájena v červenci roku 1825 a stavělo se na trase České Budějovice - Kerschbaum (64 km). Gerstner se rozhodl pro tzv. anglický způsob vedení stavby. Kdy jednotlivé úseky stavby zadával formou dražby pachtýřům za nejnižší nabídnutou cenu. Nová a neobvyklá forma podnikání zpočátku nenalezla u místních obyvatel pochopení.[19] Až v polovině tohoto roku se mu podařilo získat potřebné pracovníky. Přes všechny obtíže dokázal vybudovat úsek trati v délce více než jedna míle (7,58 km) mezi Netřebicemi a Velkými Omlenicemi. Tím se podařilo splnit podmínku privilegia. Při zkušební jízdě se ukázalo, že kůň je na trati dokonce třicetinásobně výkonnější než na normální silnici. Tento výsledek zvýšil a upevnil důvěru u akcionářů.

Po zimě v roce 1826 se začalo pracovat na úseku dlouhém 8 mil z Českých Budějovic do Leopoldschlagu a pracovalo na ní více než 4 000 dělníků. Trať byla rozdělena na pět stavebních úseků se sídly ve Včelné, Velešíně, Kaplici, Certlově (dnešní Dolní Dvořiště) a v Leopoldschlagu.[20] (Z Českých Budějovic byla trasa vedena od hostince U Zelené ratolesti na Pražské náměstí Budějovic, kde byly vybudovány stáje, vozovny a skladiště, dále vedla trať městem po dřevěném mostě přes Malši, podél krumlovských rybníků přes rozlehlé louky k holkovské hospodě, kde bylo první nádraží). V tomto úseku navrhl Gerstner 10 nádraží a 46 strážních domků.

Na jaře roku 1827 pracovalo na tomto úseku až 6 000 dělníků a 1 000 koní denně. Úsek se stal natolik sjízdným, že se 7. září uskutečnila zkušební přeprava zboží. Jelo sedm vozů (podle anglického vzoru), vezl se stavební materiál (sádra, cihly, železo). Dva koně táhli náklad 250 vídeňských centů[21] (dále jen víd. centů) na vzdálenosti čtyř mil. Pro místní obyvatelstvo to byla nevšední událost. Jízda se provedla ve dvou etapách: 7. září se ujel úsek z Certlova do Holkova a druhý den cesta pokračovala z Holkova do Budějovic. Od první zkušební jízdy do listopadu bylo v tomto úseku dopraveno celkem 17 370 víd. centů (972 720 kg) nákladu, z toho 5 630 víd. centů (315 280 kg) soli.[22]

---

[19] HAJN, Ivo. *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden*. České Budějovice: Bohumír NĚMEC – VEDUTA, 2004, s. 24.
[20] SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežnou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku.* Praha: NADAS, 1968, s. 33.
[21] 1 víd. cent = 56 kg, proto 250 víd. centů = 14 000 kg.
[22] SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežnou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku.* Praha: NADAS, 1968, s. 36.

Kvůli silné zimě v roce 1827 musely být zastaveny veškeré stavební práce, Gerstner toho využil a odjel na svojí druhou cestu do Anglie.

2.2.2 Špatné období pro stavbu

Finanční situace společnosti se čím dál více prohlubovala a chyběli jí dělníci a provozníci. Příčiny, které způsobily tuto situaci byly: nezkušenost, vybudování více kanálů a mostů než se předpokládalo, výkupy pozemků kolem trati, výstavba kamenných jader. Došlo ke zvýšení kmenového jmění společnosti na 1 200 000 zl. k. m. Gerstner se písemně zavázal, že ručí svými slíbenými 100 akciemi za to, že tato částka nebude překročena.

Koncem roku 1827 byly zastaveny veškeré práce. Podle původního rozpočtu mělo na výstavbu úseku mezi Budějovicemi a Kerschbaumem stačit 478 541 zl. k. m., ale skutečný rozpočet byl 752 122 zl. k. m.[23]

Společnost, na návrh Gerstnera, požádala o udělení monopolního práva na dopravu soli (které bylo přijato a vystaveno na dobu šesti let), získala tím peníze k ukončení severního úseku trati. Tento návrh byl Gerstnerovým posledním úspěchem v této společnosti.

Přes všechny vnitřní neshody, které měl se společností, se naposledy pokusil přesvědčit bankéře o výhodách parostrojní železnici nad koňskou, jenže nepochodil. A tak ho rada 28. června 1828 vyzvala, aby opustil pozici stavbyvedoucího a předal svoji práci mladému inženýrovi Matyášovi Schrönererovi [24] v Kaplici a Eduardu Schmidtovi v Českých Budějovicích (to už však byl severní úsek železnice z Českých Budějovic do Kreschbaumu prakticky hotov). Matyáš Schrönerer byl ochoten postavit levnou koňskou dráhu oproti nákladné parostrojní.

I přesto, že byl zdatný stavbyvedoucí, kvůli jeho postavenému úseku, ztroskotal pokus o zavedení provozu lehkých lokomotiv. Na trati byla možná jen koňská doprava, která fungovala až do roku 1872, kdy byla dráha opuštěna.

---

[23] HAJN, Ivo. *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden*. České Budějovice: Bohumír NĚMEC – VEDUTA, 2004, s. 29.

[24] Matyáš Schrönerer se narodil 10. února 1807 ve Vídni. Byl žákem obou Gerstnerů na polytechnikách ve Vídni a v Praze. Byl schopným mladým stavbyvedoucím.

V době, kdy byl zaváděn provoz parních lokomotiv s těžkými náklady, severní část trati vyhovovala (tu stavěl Gerstner), ale jižní část byla nepoužitelná. Po některých úsecích koněspřežky však jezdí současná železnice dodnes. „To bylo zadostiučinění Gerstnerově myšlence, jeho dílu i poučení jeho následovníkům.“[25]

2.3 Pokračování stavby bez Gerstnera a její dokončení

Po Gerstnerově odchodu společnost rozhodla o zkrácení trati, jenom do stanice Lest, a že je ještě za potřebí 170 000 zl. k. m. pro dokončení stavby. 2. dubna 1829 byla zahájena pravidelná přeprava zboží mezi Budějovicemi a Kerschbaumem.
Matyáš Schrönerer byl jmenován do funkce stavbyvedoucího 28. dubna 1829. Bylo mu 22 let.

V té době již byl dokončen úsek mezi Budějovicemi a Kerschbaumem, úsek z Kerschbaumu do Lestu (25,3 km) byl rozestavěn a úsek z Lestu do Mauthausenu nebyl ještě zahájen. Až do stanice Lest se Schrönerer držel Gerstnerem vytyčené trasy. Úsek z Kreschbaumu do Lestu byl vybudován velmi rychle, a tak 1. června 1830 byla zahájena pravidelná přeprava soli a zboží na trati Lest - České Budějovice. Tento rok byla schválena změna trasy, místo Mauthausenu byl zvolen za cílové město Linec.[26] Celý provoz byl zpočátku pronajat Vojtěchu Lannovi. (Od roku 1846 zajišťovala společnost provoz ve vlastní režii a to se značným ziskem).

Jenže Schrönerer se nedokázal držet Gerstnerových stavebních zásad v posledním úseku trati (Lest – Linec). Nedokázal udržet jednou dosažené výšky a odstranil ze stavby kolejnicové zdi uvnitř náspů. „Tím, že se nedržel zásad se mu podařilo snížit průměrnou cenu běžného sáhu[27] trati (1,896 m) z 23 zl. 26 krejcarů konvenční měny (dále jen kr. k. m.) na 11 zl. a 27, 5 kr. k. m. a zvýšil tempo stavby.“[28]

Pravidelná přeprava zboží z Českých Budějovic až do Lince byla zahájena 1. srpna 1832. Trať měřila 128,7 km, tažnou sílu obstarávala zvířata, především koně. Podél tratě bylo 52 strážních domků, 5 přepřažních stanic, 6 mezistanic a 14 výhyben.

---

[25] HONS, Josef. *F. A. Gerstner*. Praha: Orbis, 1948, s. 17.
[26] HAJN, Ivo. *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden*. České Budějovice: Bohumír NĚMEC – VEDUTA, 2004, s. 31.
[27] Sáh = vzdálenost pražců, na kterých byly připevněny kolejnice (dřevěné trámce, které tvořily koněspřežku). Jednotka délky ekvivalentní k 6 stopám a 2 yardům. 1 sáh= 1,8288 m.
[28] SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežnou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku.* Praha: NADAS, 1968, s. 47.

Ve stanici kromě staničních budov a stájí bývala skladiště zboží, sena, dílny a často i hostinec.

Zkušební jízdu hotové trati projel jako první císař František I. se svojí druhou ženou, císařovnou Karolínou Bavorskou. Vůz řídil kočí, vzadu seděl císařský lokaj.

Společnost postavila v letech 1832 - 1836 další část koněspřežní železnice z Lince přes Lambach do Gmündenu, takže celá trať měřila asi 200 km. 10. května 1836 jí bylo uděleno právo i k přepravě osob (přeprava byla prováděna téměř od zahájení provozu).[29] Roku 1857 byla koněspřežka prodána společnosti Západní dráha císařovny Alžběty, bylo v provozu 1 111 nákladních vozů a 41 osobních vozů.

Ve 60. letech 19. století koněspřežka začala zaostávat za parními železnicemi, v té době už u nás více než dvacet let jezdily parní lokomotivy (první parní lokomotiva jezdila z Vídně do Břeclavi a zahájila svůj provoz v roce 1838). Proto začala společnost Západní dráha císařovny Alžběty přestavovat koněspřežku na parní provoz roku 1868. První vlak tažený lokomotivou vyjel 23. srpna 1870 z Českých Budějovic do Rybníka, ale pravidelná doprava na tomto úseku byla zahájena až 20. dubna 1871.[30]

12. prosince 1872 vyjel poslední vlak tažený koňmi. Lokomotivní provoz celého úseku mezi Českými Budějovicemi a Lincem byl zahájen 20. prosince 1873.

„Koněspřežní dráha z Českých Budějovic do Lince byla v době, kdy vznikla, první nejdelší transkontinentální železnicí a byla první železnicí na evropské pevnině. Stala se tak v podstatě základem celoevropské železniční sítě a město České Budějovice tak lze považovat za kolébku evropských kontinentálních železnic.“[31]

---

[29] DVOŘÁKOVÁ, Eva. *Technické památky zemí Visegrádské čtyřky*. Informační centrum ČKAIT, 2000, s. 15.
[30] MAŘÍKOVÁ, Bohuslava. *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden*. Podklad z Muzea koněspřežky v Českých Budějovicích, 2006.
[31] JIRMAN, Luděk. *Koněspřežka se stala základem celoevropské železniční sítě*. Mladá fronta DNES. Dostupné z: http://mfdnes.nexton.cz/tisk.asp?cache=229941. 15. 09. 1999.

V současné době pozůstatky koněspřežní železnice včetně některých dochovaných objektů požívají nejvyšší památkové ochrany a byly podle zákona č. 22/58 Sb., o kulturních památkách usnesením vlády ČSSR č. 187 ze dne 21. července 1971 prohlášeny národní kulturní památkou, další části pak řízením vlády č. 147/99. Objekty jsou v majetku mnoha vlastníků, jak Českých drah, tak soukromníků. Částečně jsou využívány k rekreačním účelům. Některé objekty jsou ve velmi zanedbaném stavu.[32]

[32] DVOŘÁKOVÁ, Eva. *Technické památky zemí Visegrádské čtyřky*. Informační centrum ČKAIT, 2000, s. 16.

3 Vliv koněspřežky a její význam

Postavením koněspřežní železnice vzrostl význam jihočeské metropole, pomohla oživit hospodářské dění, přispěla k rozvoji výstavby výroben a průmyslu. Koněspřežka stála u rozvoje jihočeského průmyslu a pomohla nastartovat proces změn spojených s průmyslovou revolucí. Které mimo jiné souvisely i s nárůstem obyvatelstva (z pouhých 8 500 v roce 1830 na 18 903 v r. 1869).

Její stavba a první roky jejího provozu byly sledovány s velikým zájmem. Někteří ji viděli jako symbol pokroku a techniky, jiní na ni hleděli s nedůvěrou, mnozí jejímu úspěchu nepřáli. Prostí lidé v houfech pravidelně pozorovali stavební práce a podivovali se mohutným železničním stavbám, jak tomu například bylo při stavbě rožnovského náspu. Mnozí na události spojené s výstavbou železnice vzpomínali po celý život.

3.1 Ovlivnění hospodářského vývoje v jižních Čechách

Vznikem koněspřežky získaly České Budějovice a celý jihočeský kraj spoustu hospodářských výhod. Příčinou toho byl i vzrůst průmyslového podnikání.

Ve třicátých letech 19. století nenalezneme v Budějovicích a okolí žádnou významnou průmyslovou činnost. Po zahájení provozu koněspřežky se situace změnila. Roku 1836 byl v Českých Budějovicích založen cukrovar a o rok později v hospodě U Zelené ratolesti (majitelem byl Vojtěch Lanna) vznikla první přádelna vlny, kde bylo zaměstnáno asi 140 lidí (převážně ženy). Rozmohla se lodní doprava, opět Vojtěch Lanna, ten postavil velkou pilu a parketárnu, ve které zaměstnával okolo 70 dělníků. V roce 1847 se z Vídně přestěhovala továrna na kameninové zboží a tužky firma L. & C. Hardtmuth (byla postavena hned vedle koněspřežního nádraží). Po zkrachování cukrovaru se na jeho místo usídlila vídeňská firma A. M. Pollacka s výrobou zápalek. Obě továrny dohromady zaměstnávaly několik set dělníků. Nevznikaly jenom velké továrny, ale také malé živnosti ve městě, jako např. továrna na dřevěné zboží Václava Merbellera a Fürthova papírna.[33]

S nárůstem průmyslu i drobných živností vznikly nové nabídky pracovních míst, lidé začali opouštět venkov a stěhovat se do měst (hlavně po r. 1848).

[33] SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežnou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku*. Praha: NADAS, 1968, s. 96.

Pro Budějovice to znamenalo obrovský nárůst obyvatelstva. Za necelých 35 let se počet obyvatel více než zdvojnásobil, v roce 1836 měly Budějovice 7 181 obyvatel, v roce 1851 jich bylo už 15 185 a v roce 1870 neuvěřitelných 17 465 obyvatel (viz tabulka č. 3., s. 54).[34]

Nejen nárůst obyvatelstva, ale i ostatní změny nemůžeme v Českých Budějovicích přisuzovat jenom koněspřežce. Zásadní roli v tom sehrál rok 1848, kdy bylo zrušeno poddanství a feudální povinnosti.

Frekvence na koněspřežce začala upadat výstavbou lokomotivních železničních tratí z Vídně do Prahy a do Salzburgu a z Prahy do Plzně. Budějovice, pokud chtěly zůstat stále střediskem obchodního života, musely se také zapojit do sítě lokomotivních železnic.

3.2 Vztah obyvatelstva a zaměstnanců ke koněspřežce

Nebylo snadné prosazovat stavbu železnice mezi lidskými zvyklostmi, zájmy a zisky v chudém kraji.

3.2.1 Obyvatelstvo

V době výstavby a provozu železnice ji lidé nevnímala jako pomoc při rozvíjení regionu a při zdokonalení dopravy zboží. Bylo to něco nového, co neznali, nedůvěřovali jí. A tak výstavba koněspřežky způsobila nepřátelství a nepřízeň obyvatelstva jižních Čech. Hlavním důvodem odporu byly mnohdy netaktní až násilnické postupy při vykupování pozemků a při jednání o náhradě škod způsobené stavbou. Za největší odpůrce koněspřežky byli považování formani (pocházeli z řad jihočeských zemědělců), kteří se zabývali dopravou soli a zboží mezi Budějovice a Lincem. „Snažili se čelit různými prostředky a podněcovali odpor vůči budoucímu konkurentu podél celé délky linecké silnice. Jejich odpor zašel tak daleko, že raději vozili náklad z Lince až do Budějovic za 35 kr. k. m. za cent než za 24 kr. k. m. po železnici a za kratší dobu.“[35]

[34] SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežnou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku.* Praha: NADAS, 1968, s. 96.
[35] Tamtéž, s. 72.

V průběhu stavby také nastal problém, kdy lidé nebyli seznámeni s obsahem privilegia, zejména však se všemi právy, které měl zaměstnavatel. Dále vznikaly obtíže s neznámými škůdci, kteří opakovaně odcizovali železniční ploché kolejnice (tím působili podniku značné ztráty a ohrožovali její bezpečnost). Jedinou výhodu, které si obyvatelé vážili, byl dostatek pracovních míst.

Z počátku koněspřežka nevzbuzovala důvěru ani u obchodníků, kteří ji považovali za svého konkurenta.

Jakmile byl však na železnici zahájen pravidelný provoz, rychle se s ní obyvatelé města i podél trati sžívali.

V posledních letech provozu koněspřežky obyvatelstvo Čech protestovalo vůči železničnímu podniku. Zásluhou tehdejšího českého tisku a českých politických stran byl spatřován jako německý podnik. I přesto, že trať pocházela z velké části českým územím, vedení podniku si zřejmě neuvědomovalo pravý stav věcí v národním slova smyslu.[36]

Veřejnost kritizovala koněspřežku i po stránce technické a poukazovala na různé nedostatky (dokonce i po její přestavbě na lokomotivní dráhu).

3.2.2 Zaměstnanci

V době stavby nebyla C. k. první privilegovaná železniční společnost přímým zaměstnavatelem všech pracovníků. Zaměstnanci společnosti byli Gerstner, inženýři, zeměměřiči, dozorci a písaři, kteří byli zaměstnáni celoročně.

Skuteční zaměstnavatelé se nazývali pachtýři, kteří plnili veškeré stavební práce a byli pronajímáni za předem dojednanou cenu na základě písemné smlouvy. Podle smlouvy byl každému pachtýři vymezen určitý úsek trati, na kterém (podle vlastního uvážení) zaměstnával dělníky a sám je vyplácel. Inženýr mající dohled nad pachtýřem, musel každý den zkontrolovat jeho práci a pokud ji vykonával dobře, vyplatil mu tři čtvrtiny sjednané odměny. Po dokončení práce mu byl proplacen i zbytek.[37]

---

[36] SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežnou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku.* Praha: NADAS, 1968, s. 79.
[37] HAJN, Ivo. *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden*. České Budějovice: Bohumír NĚMEC – VEDUTA, 2004, s. 91.

V době nejlepšího stavebního rozkvětu pracovalo na koněspřežní železnici až 6 000 dělníků. Jejich denní mzda v průběhu let rostla. V roce 1825 byla jejich denní mzda 30 – 40 kr. k. m., o rok později to bylo 36 – 50 kr. k. m. V roce 1827 mzda vyrostla na 1 zl. až 1 zl. a 15 kr. k. m., při nejméně dvanáctihodinové pracovní době. Pro dělníky nechal Gerstner postavit podél trati několik dřevěných baráků, které sloužily jako ubytovny.[38]

Inženýr měl roční plat 800 – 900 zl. k. m. Jemu podléhali cestmistři s měsíčním platem 20 - 25 zl. k. m., pak dělmistři a ostatní řemeslníci. Cestmistrům byli podřízeni železniční strážníci s platem 12 zl. k. m. měsíčně.[39]

Zaměstnanci neměli prakticky žádná práva ani pevně stanovené platy. Ředitelství společnosti mohlo propustit kteréhokoliv zaměstnance bez udání důvodu. Počet zaměstnanců kolísal. Při prodeji C. k. první privilegované železniční společnosti Západní dráze císařovny Alžběty v roce 1857 bylo ve službách společnosti 495 zaměstnanců.[40]

3.3 Trasa a provoz koněspřežky

Trasa České Budějovice – Linec – Gmünden měla následující stanice a mezistanice: České Budějovice, Holkov, Bujanov, Kerschbaum, Schwand, Lest, Bürstenbach, Oberndorf, Treffling, Urfahr, Linz, Bei der eisernen Hand, Neubau, Maxlhaide, Wels, Lambach, Engelhof, Traundorf a Zizelau. (Koněspřežní železnice stavěla i na jiných místech. Na české straně mezi stanicemi Holkov a Bujanov byly zastávky v Nové Hospodě a v Podolí.)

Trať byla rozdělena stanicemi na přibližně stejné úseky, které odpovídaly polovičnímu výkonu jednoho koně. Vzdálenosti mezi stanicemi činily:

---

[38] HAJN, Ivo. *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden*. České Budějovice: Bohumír NĚMEC – VEDUTA, 2004, s. 92.
[39] SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežnou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku.* Praha: NADAS, 1968, s. 70.
[40] Tamtéž, s. 94.

Trasa z Českých Budějovic do Lince

České Budějovice – Holkov	18,23 km
Holkov – Bujanov (Angern)	21,78 km
Bujanov – Kerschbaum	22,88 km
Kerschbaum – Lest	22,56 km
Lest – Oberndorf	21,42 km
Oberndorf – Linz/ Urfahr	19,25 km

Trasa z Lince do Gmündenu

a) osobní vlaky

Linz – Neubau	14,41 km
Neubau – Wels	14,23 km
Wels – Lambach	14,72 km
Lambach – Gmünden	23,01 km

b) nákladní vlaky

Linz – Maxlhaid	23,01 km
Maxlhaid – Lambach	19,58 km
Lambach – Engelhof	21,36 km [41]

Koněspřežka začínala v Českých Budějovicích na nádraží vybudovaném roku 1828 v místech někdejšího krumlovského rybníka. Asi po 20 km trati byly přepřahací stanice sloužící k výměně koní i kočích (Holkov, Bujanov, Kerschbaum, Lest, Oberndorf). Na těchto silnicích sloužili tzv. expeditoři (dnešní výpravčí). Průvodčí osobních vlaků se měnili v Kerschbaumu.. Na celé trase koněspřežky bylo 46 strážních domů, strážní měli za úkol každý den zkontrolovat tříkilometrový úsek trati. V letech 1827 - 1828 byla za podpory Vojtěcha Lanny prodloužena trať do dnešní České ulice k solnému skladu v Budějovicích. O deset let později opět Vojtěch Lanna nechal prodloužit trať ke svým obchodním skladům u zájezdního hostince U Zelené ratolesti.[42]

Na trati bylo možné vidět nákladní vlaky nazývané transporty, které jezdily rychlostí koňského potahu, stejně tak jako od roku 1836 osobní vlaky nazývané trainy, které jezdily stejnou rychlostí. Vlaky jezdily podle jízdního řádu a to jenom od dubna do října.

[41] KUČEROVÁ, Ludmila, HAJN, Ivo. *Historií a krajem koněspřežky*. České Budějovice: BAZILIKA o. p. s., 2008, s. 18.
[42] JIRMAN, Luděk. *Koněspřežka se stala základem celoevropské železniční sítě*. Mladá fronta DNES. Dostupné z: http://mfdnes.nexton.cz/tisk.asp?cache=229941. 15. 09. 1999.

Osobní vlaky vyjížděly každý den v pět hodin ráno, vždy jeden z Lince a druhý z Budějovic. V poledne se potkaly ve stanici Kerschbaum a do cílové stanice dorazily v devatenáct hodin večer. Cesta trvala včetně přestávky čtrnáct hodin.

Cestující musel být třicet minut před odjezdem osobního vlaku zapsán v tzv. zapisovacím kalendáři. Musel u sebe mít platný cestovní pas a povolení k jízdě vydané příslušným magistrátem nebo vrchnostenským úřadem. Cena jízdného byla tři zlaté v první třídě a dva zlaté ve druhé (viz tabulka č. 1., s. 51).

Postupně na trati byly zřízeny výhybky, tak aby se míjely vozy přesně na nich. Původní dvoukolové vozy zkonstruované J. Božkem byly časem nahrazeny čtyřkolými a některé byly opatřeny i sklopnými mechanismy. Z osobních vozů se zachoval pouze jeden pro šest osob, vůz první třídy - Hanibal (dnes je ve Vídeňském muzeu železnic).[43] Nákladní vlaky urazily vzdálenost mezi oběma cílovými stanicemi za tři dny. Způsobilo to špatné Schrönererovo trasování mezi Lincem a Kerschbaumem. Kvůli špatným spádovým podmínkám vznikaly časové ztráty, protože zde kůň mohl táhnout jenom jeden vůz.

[43] JIRMAN, Luděk. *Koněspřežka se stala základem celoevropské železniční sítě*. Mladá fronta DNES. Dostupné z: http://mfdnes.nexton.cz/tisk.asp?cache=229941. 15. 09. 1999.

II Velkopodnikatel Lanna

Podnikatel a mecenáš velkého formátu, Vojtěch Lanna, se stal významnou osobností historie Českého království 19. století.

Jak zdůraznil Dr. M. Burian ve své publikaci „Město České Budějovice svému presidentovi - Dr. Edvardu Benešovi“ v roce 1937: „Vojtěch Lanna vnesl do Českých Budějovic pohyb. Byl oním mechanikem, který natáhl skryté péro jejich hospodářského rozvoje. Vždy měl při své praktické činnosti srdce, otevřené pro vyšší cíle života. Proto se stal velkým mužem v paměti svého rodného města.“[44]

1 Vojtěch (Adalbert) Lanna

Svými podnikatelskými aktivitami se zařadil mezi přední hospodářské činitele rakouského formátu a zapsal se do historie Českých Budějovic.

Jeho ekonomické aktivity se neomezovaly pouze na lodní dopravu dřeva, tuhy, soli, stavebního materiálu, nebo na vodní práce při splavňování některých toků, ale zasahovaly i do dalších oblastí hospodářské sféry.

1.1 Lannův původ a dětství

Jeho předkové přišli z Horních Rakous do Českých Budějovic kolem roku 1730 a stali se loďmistry v loděnici ve Čtyřech Dvorech,[45] kterou získalo v roce 1774 společně s přepravou soli po Vltavě od státu do pronájmu schwarzenberské panství Hluboká.

Dědeček Vojtěcha Lanny, loďmistr Tomáš Lanna, se stal toho roku schwarzenberským zaměstnancem s ročním platem 75 zlatých. Ten si roku 1788 koupil od hlubockého panství zánovní loď a dovezl na ní do Prahy náklad soli (tato plavba je prapočátkem samostatného podnikání loďmistrů z rodiny Lannů). Tomáše Lannu po čase zastoupil jako nejmladší syn Tadeáš. Tadeáš Lanna se oženil s o rok starší dívkou Terezií Masákovou ze statku pod Týnem. Ta mu porodila sedm dětí.

---

[44] KAKUŠKA, Karel. *Kdo byl Adalbert Lanna?* Českobudějovické listy, 1995, roč. 4, č. 212, příloha 730 let města Českých Budějovic: Lannova třída s. 3.
[45] Čtyři Dvory = součást dnešních Českých Budějovic.

Druhorozeného syna pojmenovali Vojtěch (Adalbert) Lanna podle patrona plavců na vltavsko labské vodní cestě. Narodil se 23. dubna 1805 v loděnici ve Čtyřech Dvorech.

Své mládí prožil v rodném městě, kde chodil na gymnázium Otců Piaristů. V 15 letech odešel studovat do Prahy na stavovský polytechnický ústav (jehož ředitelem byl František Josef Gerstner). Přestože byl energický mladík, který horlivě studoval, byl ze školy vyloučen kvůli nevhodnému chování k profesorovi.

Vrátil se domů a začal pracovat u otce v loděnici. Na vlastní kůži okusil veškerou práci spojenou s jejím provozem. Stavěl lodě, vybíral vhodné dřevo v lesích, plavil sůl do Týna nad Vltavou.

Poznal dobrý, ale i drsný lid pracující na vodě, krásy Vltavy a jejích břehů, i nástrahy přistrojené lidmi a přírodou.[46] Poklidné plavbě vadily pevné mlýnské jezy, kterých bylo třicet tři v úseku z Českých Budějovic do Prahy.

Po předcích zdědil plaveckou krev, která ho hnala za novým dobrodružstvím. Když v roce 1825 složil vrátenské zkoušky, aby mohl řídit vory, tušil, že po Vltavě vypluje za svým životním cílem. Neváhal a sestavil vlastní vor, naložil na něj tuhu a sudy s českobudějovickým pivem a zamířil do Hamburku. (Pivo mu pomohlo při celních kontrolách v Německu, aby dosáhl rychlejšího odbavení). Po cestě se zastavoval ve všech větších městech, aby navázal, co nejvíce kontaktů se zájemci. V Hamburku sklidil veliký zájem, prodal tam nejenom tuhu, ale i vor.

1.2 Začátek a vrchol podnikání

Cesta do Hamburku udělala z Vojtěcha Lanny podnikatele. Ještě jednou podnikl tuto cestu, aby si upevnit kontakty a navázal jiné. Vydal se také na cestu do Ameriky.

Po smrti otce v roce 1828 zdědil Vojtěch Lanna celý závod, ale i péči o matku a jeho čtyři mladší sourozence. V té době byl ještě nezletilý. 29. dubna 1828 se stal c. k. loďmistrem a ujal se dědictví.

---

[46] ŽÁKAVEC, Theodor. *Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu.* Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 16.

K otcovým úsporám chtěl počáteční kapitál získat především těžbou, splavováním a prodejem dřeva. První vory začal vypravovat již v roce 1828. Zároveň pokračoval v provozování solní dopravy a dosáhl vyššího zisku. 6. října 1829 byl obchod se solí úplně uvolněn (zrušený nájem), proto Lanna nemusel platit veliké peníze. Na popud toho začal samostatně podnikat a vznikla i jeho firma. Obchodoval se stavebním a loďařským dřívím, plavil vory, stavěl lodě, všechno zboží dovážel na objednávku do Prahy, severních Čech a do severního Německa.[47]

Hlubocké panství mu pronajalo loděnici i s obytným domkem za roční nájemné 2 zl. k. m.

Na počátku 30. let získal státní zakázku na udržování splavnosti Vltavy, stal se tak nájemcem vodních staveb mezi Českými Budějovicemi a Prahou. Protože se spokojil s cenami o 8,5 % nižšími než nabízela státní účtárna. Chtěl být největším uživatelem řeky.

Dobrá finanční situace mu umožnila koupit si budějovickou loděnici za 870 zl. k. m., kterou přeměnil na svůj podnik (tím získala jeho firma oficiální sídlo).

Po zregulování Vltavy mezi Prahou a Českými Budějovicemi se celkový roční objem přepravovaného zboží zdvojnásobil (ze 100 000 víd. centů v roce 1832 na 300 000 víd. centů v roce 1838). Řeku udržoval za bezkonkurenčně nízké ceny.

Lannovu pozornost upoutala stavba koněspřežky z Českých Budějovic do Lince. Ještě před dokončením trati pomohl společnosti překonat finanční potíže nákupem akcií v hodnotě 3 000 zl. k. m. Po zahájení provozu na celé trati roku 1832, si začal pronajímat železniční vozy a označoval se za podnikatele dopravy zboží na linecké dráze. Přes odpor budějovického magistrátu prosadil prodloužení dráhy od solnice za radnicí až ke skladištím u hostince U Zelené ratolesti.[48]

2. června 1832 mu zemřela matka. 12. února 1833 si Vojtěch Lanna vzal Terezii Peithnerovou z Lichtenfelsu. Osud manželství nepřál, protože Terezie po sedmnácti měsících zemřela.

---

[47] MALINA, Tomáš. *Lannové: pokus o dynastii*. České Budějovice: Jihočeské centrum vzdělávání pedagogů: Odbor kultury Úřadu města České Budějovice, 1993, s. 11.
[48] Tamtéž, s. 12.

Lanna se pak znovu oženil a to 10. února 1835 s Josefinou Peithnerovou (mladší sestrou Terezie). Měli spolu dvě děti Vojtěcha (narozeného 29. května 1836) a Filipinu (narozenou 22. května 1848).[49]

Od roku 1833 zajistil všechny práce na dolní Vltavě pod Prahou a na Labi až k saským hranicím.

Lanna rozhodl otevřít přístup do pralesů na horní Vltavě jejím splavněním, protože obchod se dřevem až do Německa rostl a vzdálenost dopravy z lesů do Českých Budějovic byla stále delší.[50] Roku 1832 navrhl císaři Františkovi I., že na vlastní náklady splavní Vltavu z Vyššího Brodu do Českých Budějovic, s podmínkou získání výhradního práva na plavbu lodí a vorů po dobu patnácti let. Návrh mu byl zamítnut.

Do podvědomí široké veřejnosti vstoupil až jako šestatřicetiletý, kdy postavil řetězový most císaře Františka I. a upravil celé nábřeží v Praze. Základní kámen byl položen 21. dubna 1840 a o rok později byl most odevzdán veřejnosti. Výstavba mu přinesla neuvěřitelnou slávu a úctu, a proto byl roku 1842 zvolen čestným občanem Prahy.

Tak neúnavný Lanna zahájil svou novou činnost, která zasáhla do jeho života. Začal vodní dopravou soli a všeho zboží (přicházelo po koňské dráze), výrobou tuhy, dodával dříví ze šumavských lesů do Prahy, do míst podél Labe až do Hamburku (do Hamburku dodával hlavně tuhu, která pak šla do Anglie a Ameriky). Stavěl lodě pro svou potřebu i pro cizince, uskutečňoval vodní stavby na Vltavě a Labi, stavěl mosty i železnice, splavnil pro vory na vlastní náklady Nežárku, Lužnici a Blanici. Vystavěl a vedl železárny, věnoval se i hospodářství a přitom podle svědectví českobudějovického krajského hejtmana byl pravým otcem svých poddaných. Jaký neuvěřitelný vývoj za necelých dvacet let od doby, kdy po otci převzal loděnici ve Čtyřech Dvorech, jako c. k. loďmistr. Jaká bohatá činnost a podnikavost.[51]

---

[49] MALINA, Tomáš. *Lannové: pokus o dynastii*. České Budějovice: Jihočeské centrum vzdělávání pedagogů: Odbor kultury Úřadu města České Budějovice, 1993, s. 13.
[50] ŽÁKAVEC, Theodor. *Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu*. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 23.
[51] Tamtéž, s. 34.

Pražský policejní ředitel líčil Lannu jako: „lidumila právě tak šlechetného jako skromného,“ kterého milovali jeho zaměstnanci, ale i jiní.[52]

1.3 Opuštění rodných Budějovic a problémy ke konci života

Po jeho obrovském úspěchu a rozmachu ve všech průmyslových sférách nastala neklidná léta (1848 – 1849). Byl zvolen za zemského poslance ve sboru statkářů v českobudějovickém, prácheňském a klatovském kraji. Toto zvolení mu přineslo také starosti. Neklid a nedostatek peněz působil nepříznivě na jeho obchod. Nepřicházely ani objednávky ani peníze. A ještě došlo ke zrušení plavební výsady na Nežárce, Lužnici a Blanici.

V Českých Budějovicích byla v roce 1850 zřízena obchodní a průmyslová komora, jejímž prezidentem byl zvolen Lanna. O rok později byl komorou vyslán do Vídně jako znalec k poradám celního kongresu. Tam přesvědčil rakouskou vládu, aby zrušila plavební poplatky.

Posledním velkým projektem Lannovo podnikání na jihu Čech bylo zřízení máčírny a sušárny lnu. Byla zřízená společně s knížetem Janem Adolfem Schwarzenbergem a postavená podle amerického vzoru.

Lanna začal podnikat v nové sféře. Stal se podílníkem společnosti, která se zabývala uhelnou těžbou v okolí Kladna. Bylo tam naleziště železné rudy. Těžiště jeho práce se tedy posunulo na Kladensko. Chtěl vytvořit velký železářský závod, jaký Rakousko ještě nemělo. Aby se Lanna mohl plně věnovat podnikům na Kladensku, opustil rodné České Budějovice a přestěhoval se do Prahy.

Různé nešvary a starosti posledních let se začaly projevovat na jeho zdravotním stavu.

Zajímal se i o železniční dopravu. Se svými společníky vybudoval několik železničních tratí (Kladno – Kralupy nad Vltavou, Praha – Domažlice a Liberecko a další).

---

[52] SUDOVÁ, Martina. *Vojtěch Lanna byl úspěšný podnikatel i velkorysý mecenáš*. Českobudějovické listy, 2005, roč. 14, č. 95, s. Nedělní kanape s. 2.

Jeho velkým a nedokončeným cílem byla stavba dráhy císaře Františka Josefa mezi Gmündem a Prahou.

Problémy začaly mít i kladenské podniky. Návrat investovaných peněz trval neočekávaně dlouho, akcie železářské společnosti klesly na osminu nominální hodnoty. Kvůli tomu roku 1862 společnost zanikla. Lanna byl považován za hlavního viníka úpadku. Velká publicita způsobila, že Lannovi nebyl udělen šlechtický titul. Dostal jen Řád železné koruny, který mu byl udělený roku 1865 k šedesátinám.[53]

Ten samý rok chtěl odjet na delší dobu do Vídně, aby zde získal podporu a finanční pomoc příslušných orgánů. Kvůli zdravotním problémům se musel brzo vrátit do Prahy.

15. ledna 1866 Vojtěch Lanna zemřel na selhání srdce v Praze.

Roku 1879 byl v Českých Budějovicích odhalen Lannův pomník.

Národní listy v nekrologu 16. 1. 1866 psaly: „Co učinil zesnulý pro chudinu, jest známo. Ve věci národní se osvědčil Vojtěch Lanna po celý život svůj jak věrný syn české vlasti. Nikdy nezapíraje českého původu, projevoval i obyvatelstvu Čech jazyka německého stejnou lásku, která mu vymáhá úctu i našich nejzarytějších odpůrců.“[54]

Muž, hovořící německy a česky, stejně spravedlivý k Čechům i Němcům, byl především mužem činu. Jeho značné hospodářské aktivity rozhýbaly průmysl v Českých Budějovicích a jsou zde patrné dodnes.

---

[53] MALINA, Tomáš. *Lannové: pokus o dynastii*. České Budějovice: Jihočeské centrum vzdělávání pedagogů: Odbor kultury Úřadu města České Budějovice, 1993, s. 22.
[54] ŽÁKAVEC, Theodor. *Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu.* Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 56.

2 Oblasti Lannova podnikání

Na počátku 19. století představovali jižní Čechy polozapomenutý kraj. Veškerá půda patřila bohatým šlechtickým rodům (Schwarzenberkům, Buqoyům, Černínům). Podnikání mělo charakter malovýroby. Překážkou hospodářského rozvoje byl naprostý nedostatek kapitálu. V jižních Čechách tehdy existovaly kromě skla už jenom dva vydatné a žádané zdroje: dřevo a tuha. S rozvojem podnikání se prudce zvedla poptávka po stavebním dříví v Německu, Vídni a Praze. Vydatné grafitové doly na horním toku Vltavy nabízely surovinu žádanou pro výrobu tužek, ale i účinné mazadlo s širokým polem využití.[55]

2.1 Lodní doprava

2.1.1 Historie lodní dopravy

V 16. století sloužila k dopravě bavorské soli přes Šumavu do Českých zemích stará obchodní cesta „Zlatá stezka“. Habsburkové se snažili získat, co největší odbyt soli z bohatých hornorakouských nalezišť, a tak dali vybudovat konkurenční solnou cestu přes královské město České Budějovice. Ta měla dopravovat sůl do Lince po vodě, odkud na povozech do Českých Budějovic a po Vltavě do Prahy. Jenže Vltava nebyla takovému podnikání uzpůsobena (vadilo tam několik mlýnských jezů na jejím toku). K realizaci plánu bylo potřeba velkých investic. Díky odborníkům na dopravu soli se podařilo Vltavu splavnit úpravou jezů.[56]

V Českých Budějovicích byl zřízen solní úřad, ve kterém zadávali správci práci loďmistrům. Loďmistr, který se svými lidmi stavěl a opravoval lodě v loděnici ve Čtyřech Dvorech na levém vltavském břehu, dopravoval sůl po vodě, staral se o vytahování lodí a snažil se udržovat plavební dráhu v dobrém stavu.

Roku 1550 vyplula z Českých Budějovic do Prahy první loď s nákladem soli (125 beček).

[55] MALINA, Tomáš. *Lannové: pokus o dynastii*. České Budějovice: Jihočeské centrum vzdělávání pedagogů: Odbor kultury Úřadu města České Budějovice, 1993, s. 8 – 9.
[56] Tamtéž, s. 2.

V 18. století si hlubocké panství pronajalo budějovickou loděnici i s personálem a 12 loděmi. Z Českých Budějovic do Týna nad Vltavou dodávali ročně 110 000 beček soli[57].

Roku 1774 se stal schwarzenberským loďmistrem Tomáš Lanna s ročním platem 75 zlatých (tolik stála nová loď schopná uvést až 170 beček soli).

Poté, co si Tomáš Lanna koupil od panství loď a dovezl na ní náklad 100 beček soli do Prahy, se datuje samostatné podnikání rodu Lannů.

Po něm se stal loďmistrem jeho syn Tadeáš. Jeho plat činil 78 zlatých, 4 sudy hlubockého piva ročně a k tomu za každou plavbu 30 krejcarů.

Samotná doprava soli přestala tolik vynášet, k novému rozmachu došlo až poté, co se začaly stavět lodě na prodej a vedle soli se začala vozit i tuha, sádra a obilí.

V roce 1818 vlastnila loděnice už 12 lodí a Tadeáši Lannovi bylo odsouhlaseno, aby převzal samotnou dopravu soli do Prahy pod svým vedením. Díky tomu si za tři roky vydělal značné jmění, kdy ročně přepravil 150 000 – 160 000 víd. centů soli. Když Tadeáš zemřel za jeho nástupce byl právem považován jeho syn Vojtěch Lanna.

2.1.2 Pokus o splavnění Vltavy

Když se roku 1828 stal Vojtěch Lanna c. k. loďmistrem měl už za sebou čtyřletou plaveckou praxi nejen do Prahy, ale také do Hamburku. Když byl o rok později zrušen obchod se solí (tedy i solní úřady a místo c. k. loďmistra), ujal se Lanna, jako samostatný podnikatel, dopravy soli do Prahy a labských měst. Dopravoval také rozmanité kupecké zboží[58] z Lince do Budějovic. V té době neměl Lanna konkurenci a byl jediným, kdo se zajímal o plavbu na Vltavě.

Roku 1833 mu byly svěřeny vodní práce z Prahy k Dolnímu Gruntu na Labi. Od té doby byly veškeré vodní práce vykonané Lannovo firmou, ta měla na starosti větší část dopravy obyčejného plavebního zboží po Vltavě a Labi. Také přijímala práce k odklizování plavebních překážek z Českých Budějovic do Prahy po dobu několika let.

[57] 110 000 beček = 100 000 víd. centů. 1 víd. cent = asi 56 kg. Bečka je celní a berní jednotka.
[58] Kupecké zboží bylo zejména jižní ovoce, pochutiny a zboží železné.

Lanna dokázal na této trase dopravovat i obyčejné výrobky v množství překračující 100 000 víd. centů a splavňovat je při jakémkoliv vodním stavu (dříve se dříví a sůl dopravovala jenom za vyššího stavu vody). Vodní stavby se staly nejhlavnější pro jeho firmu.

Na horní Vltavě se neplavily vory ani jiné lodě jenom palivové dříví. Podél říčních tratí hlídali schwarzenberští zaměstnanci, aby dříví neuvázlo na březích nebo aby nebylo kradeno. Přesto se počítalo se ztrátou 10 %. Do Prahy se takto dopravovalo topné dříví až do roku 1865 (viz tabulka č. 9., s. 60), kdy byla nad Prahou zavedena plavba parníků. Jinak horní Vltava byla používána ke hnaní mlýnů, papíren a valch.[59]

27. února 1832 přišel Vojtěch Lanna s uskutečnitelným nápadem splavnit Vltavu. Podal tedy žádost císaři Františkovi I., ve které nabídl, že by na vlastní náklady splavnil pro vory a malé lodě horní Vltavu v úseku od Vyššího Brodu do Českých Budějovic. Pokud mu bude uděleno výhradní právo k užívání na dobu padesáti let.

Několikrát již Lanna prošel a projel tento úsek (často s nebezpečím života) a prostudoval vše, co bylo potřeba k dosáhnutí této myšlenky. Jenže mu nebylo vyhověno, císař jeho žádost zamítl. Při rozhodování se patrně uplatnily obavy, že Lanna nemá dostatek peněž na dokončení práce. Také bylo všeobecně známo, že císař František I. se nepřikláněl k novotám.

19. dubna 1837 znovu podal žádost o splavnění Vltavy (o přijetí žádosti se přimlouvali i zástupci Českého Krumlova a Vyššího Brodu). Žádostí Lanna vyvolal spor mezi státní pokladnou a stavebním ředitelstvím. 4. října 1836 podalo stavební ředitelství elaborát o splavnění horní Vltavy, skládající se ze 13 říčních map, 17 stavebních plánů a 22 rozpočtů, vypracovaných inženýrem Zahrádkou, který se zúčastnil komisní projížďky a provedl všechna zaměření.

Podle elaborátu by byl náklad na trati:

Vyšší Brod – Otava	16 078 zl. 21 kr.
Otava – Zlatá Koruna	20 041 zl. 39 kr.
Zlatá Koruna – České Budějovice	28 055 zl. 35,5 kr.
Celkový náklad	64 174 zl. 95,5 kr. k. m.

[59] ŽÁKAVEC, Theodor. *Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu.* Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 133.

Státní pokladna namítala, že za sumu 64 174 zl. 95,5 kr. k. m. nebude Lanna schopen dokončit úpravy na Vltavě. Naopak tvrdila, že bude za potřebí každý rok značné sumy na udržování, a že nová cesta stejně bude po většinu roku dopravě uzavřena (kvůli zamrzlé vodě v zimě a nedostatku vody v létě). Na to odpověděl vrchní stavební ředitel Strobach: „Poznámky státní pokladny se zakládají většinou na neznalosti místních poměrů. Hloubka trati při normální vodě bude 18 palců. Uvádí mimo jiné, že i při špatných vodních stavech roku 1836 bylo dopraveno z Prahy na zpátečním tahu lodí 1 065 víd. centů zboží z Českých Budějovic do Lince. Hlavním důvodem úpravy bylo získat dříví na stavbu lodí z pralesů krumlovského, rožmberského a vyšebrodského panství, které je teď nutné dopravovat do Českých Budějovic po nápravě, což stojí nejméně 10 zl. k. m., kdežto po vodě by doprava stála 45 kr. až 1 zl. k m. Cizina by se tedy mohla zásobovat laciněji a zajistil by se odbyt z lesů dosud nevyužitých ve prospěch majitelů a státu. Totéž platí o tuze z dolů z krumlovského panství, kde se ročně dobývá dvacet tisíc víd. centů, z čehož větší část jde do Hamburku, Anglie a Severní Ameriky. Nyní stojí doprava jednoho centu 20 – 24 kr., po vodě by stála 6 kr. k. m.“[60]

27. října 1837 dává rakouská vláda ve Vídni k dispozici 20 000 zl. k. m. na rok 1838 s podmínkou, že se začne na spodní částí toku proti vodě, aby se získaly lepší zkušenosti. Směly být odklizeny jen největší překážky pro plavbu po vodě, ale nesměly být stavěny potahové stezky.[61]

Koncem července roku 1838 Lanna zaměstnával celkem 420 lidí, z toho 16 – 20 tesařů, kteří do konce roku zhotovili sedm propustí a vyčistili řeku.

Roku 1840 se Český Krumlov stal hlavním shromáždištěm dříví, tuhy, skla, obilí, které byly posílány do dalších měst na vorech a lodích. Lanna byl stále hlavním dopravcem i přesto, že se už začali objevovat další, např. Jakub Zátka z Českých Budějovic (viz srovnání tabulek č. 6. a 7., s. 58).

[60] ŽÁKAVEC, Theodor. *Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu.* Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 135.
[61] Tamtéž, s. 135.

Lanna roku 1852 přišel s novým návrhem otevřít cestu až do samého srdce šumavských pralesů. Aby byla Vltava od Vyššího Brodu až k soutoku obou Vltav (5 mil od Humwaldu) upravena k plavení dříví a vorů spolu se zřízením silnice mezi Frymburkem a Vyšším Brodem (kterou by se obešla Čertova stěna). Ze zprávy stavebního ředitelství z 15. dubna 1852 vyplývá, že Lannův návrh podporovaly ostatní místní úřady i krajský úřad. Ale ministerstvo dalo stavebnímu řediteli za úkol projet trať a prozkoumat projekt. Byl sepsán protokol v Českých Budějovicích 21. července 1855. Byly probrány všechny další potřeby a úpravy. Čímž došlo k navýšení rozpočtu a ten zněl takto:

Regulační práce	66 220 zl. 35 kr.
Silnice	38 055 zl. 56 kr.
Celkem	104 276 zl. 31 kr. k. m.[62]

Jenže větší práce se dále nekonaly. Roku 1864 převzal zemský úřad horní Vltavu až do Českých Budějovic. Zemský úřad, podle Lannovo návrhu z roku 1852, vložil do třech jezů vorové propusti a vystavěl silnici z Lipí do Vyššího Brodu po níž bylo dopravováno dříví (dnes to zastává elektrická dráha).

Po Lannovo smrti převzal řízení firmy jeho syn Vojtěch Lanna mladší, který vystudoval gymnázium a obchodní školu v Lipsku. Pracoval v otcových podnicích na Kladensku. Firma se věnovala stavbě železnic, včetně dráhy Františka Josefa z Vídně do Prahy. Také vybudoval na dolní Vltavě a na Labi plavební komory a přístavy. Vojtěch Lanna mladší byl za své zásluhy povýšen do šlechtického stavu.[63]

Vodní dopravu v polovině 60. let začíná nahrazovat železnice. Přeprava zboží se postupně přesouvá na železnici, čímž vodní doprava upadá. Přeprava zboží na Vltavě utrpěla již výstavbou Západní dráhy v roce 1861, úplně ale byla zničena vybudováním Dráhy císaře Františka Josefa zahájené v roce 1871. Tato dráha spojující České Budějovice s Prahou byla prodloužena až do Lince v dráze původní koněspřežky.[64]

---

[62] ŽÁKAVEC, Theodor. *Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu*. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 137.
[63] MALINA, Tomáš. *Lannové: pokus o dynastii*. České Budějovice: Jihočeské centrum vzdělávání pedagogů: Odbor kultury Úřadu města České Budějovice, 1993, s. 25.
[64] JÍLEK, František a kol. *Studie o technice v Českých zemích 1800 – 1918 III*. Praha: Národní technické muzeum, 1985, s. 271-285.

2.2 Železniční doprava

I přesto, že byla Lannovým osudem voda, podílel se i na suchozemské dopravě. V rodém městě se zajímal o koněspřežku, později měl významný podíl na stavbách železnic a silnic.

Lannova firma postavila celkem 1 743,4 km železnic z toho 1 539 km v Čechách.

Lanna se zajímal o stavbu koněspřežky z Českých Budějovic do Lince. Roku 1832 se podílel na finanční podpoře této dráhy nákupem akcií v hodnotě 3 000 zl. k. m. Na několik let měl pronajaté vozy, na kterých dopravoval zboží. Z koněspřežky přejímal další dopravu zboží po vodě do nitra Čech a do severního Německa. Dobře věděl, jak je významná koněspřežka pro blahobyt kraje.

Vojtěch Lanna se roku 1857 přestěhoval z rodných Budějovic do Prahy, aby zde mohl vybudovat několik železničních drah. Jeho největším snem bylo spojit Vídeň s Prahou přes České Budějovice a plzeňskou uhelnou pánev.

V této době již několik let jezdily parní vlaky z Olomouce do Prahy (od roku 1845). Celá trať stála 8 200 000 zl. k. m. a celková délka trati byla 251 km. Praha v té době měla 125 000 obyvatel.[65]

Lannovy styky a důvěra s průmyslovými, finančními i vládními kruhy mu byly velkou nápomocí při vzniku jím vybudovaných železničních drah.

Založil společnost Buštěhradské dráhy, se kterou zřídil dráhu Kladno – Kralupy nad Vltavou s odbočkou k Vltavě, kterou zajistil odbyt kladenskému uhlí po dráze i po vodě. Po trati se začalo jezdit 3. června 1856. Také si přál rozšířit odbyt uhlí do průmyslové severočeské oblasti, do Liberce. Protože ho Praha finančně nepodporovala, obrátil se Lanna na Jana Liebega[66] z Liberce. Tím došlo k novému podnikatelskému spojení a k myšlence o vytvoření dráhy Liberec – Pardubice.

---

[65] ŽÁKAVEC, Theodor. *Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu.* Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 185.

[66] Jan Liebeg se narodil 7. června 1802. Velký podnikatel se závodem přádelny a tkalcovny s parním pohonem a tiskárnou. Zajímal se i o průmyslové obory. Zemřel 16. července 1870.

Nové spojení se rozšířilo o zástupce šlechty z kraje a průmyslníky. 15. června 1856 jim bylo uděleno povolení, při čemž stát zaručil úroky a amortizaci pořízeného kapitálu 18 000 000 zl. k. m. Stavba byla zadána bratrům Kleinům a Lannovi za 9 089 650 zl. k. m. Po trati Liberec – Pardubice se začalo jezdit na jaře roku 1859. Další stavby, na které se Lanna podílel byla dráha Plzeň – Cheb a Plzeň – České Budějovice. Na tyto tratě bylo vyhrazeno 24 000 000 zl. k. m. s akciovým kapitálem 8 000 000 zl. k. m. O rok později se začal stavět úsek Plzeň – Domažlice (Západní dráha). Dále pak trať Turnov – Kralupy a další. Celkem bylo vystavěno 22 drah. Ne všechny dráhy byly dokončeny před Lannovou smrtí.[67]

V roce 1865 se Vojtěch Lanna přestěhoval do Vídně s řádně připravenou žádostí, která by splnila jeho sen, zřídit železnici z Vídně do Prahy. Na svůj náklad nechal předem vytrasovat trať. Byla to dobrá myšlenka, ale sám Lanna se výsledku nedočkal.

Po jeho smrti pokračoval v tomto úsilí jeho syn Vojtěch Lanna mladší. I přes těžkou dobu (válka Rakousko – Prusko) se mu podařilo prosadit, že byla v roce 1866 společnosti udělena koncese na výstavbu komplexu železničních drah. Díky zkušenostem Lannovy firmy a dobré projekční přípravě postupovaly práce na výstavě úspěšně. Za dva roky a dva měsíce byla dráha České Budějovice – Plzeň (dlouhá 136 km) uvedena do provozu.

Stavba celého komplexu železničních tratí dráhy Františka Josefa v délce 715 km byla dokončena v roce 1874. O deset let později byl, na základě nového zákona, celý komplex předán státu.[68]

2.3 Nové odvětví v podnikání

Vojtěch Lanna se nevěnoval pouze vodní a železniční dopravě, ale svojí šikovností zasahoval i do jiných sfér podnikání.

---

[67] ŽÁKAVEC, Theodor. *Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu*. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 189 – 193.
[68] RIEDL, Jaroslav. *Jižní Čechy dlouho zůstávaly v rozvoji železniční dopravy chudou popelkou*. Českobudějovické listy, 2000, roč. 123, č. 9, s. 18.
.

Po roce 1830 se začala rychle rozšiřovat Lannova činnost. Prováděl drobné stavební a vodní práce v Praze, pronajal si velkou ohradu na skladování dříví (kam ročně dopravoval 20 000 sáhů palivového dřeva hlavně ze Šumavy), které pak prodával. Postavil vodárnu na Novém Městě Pražském.

V té době Lanna také hodně cestoval – Velká Británie, Německo a Belgie a snažil se okoukat a přiučit se něčemu, co by pak mohl prosadit u nás.

Do podvědomí veřejnosti se dostal stavbou řetězového mostu císaře Františka I. v Praze roku 1841. K tomu vybudoval 575 m dlouhé pražské nábřeží na pravém břehu Vltavy.

Podporoval pokusy paroplavby. Navazoval kontakty s mnohými podnikateli zabývající se uhelnou těžbou, hutnictvím a stavbou železnic. Postavil dnešní Masarykovo nádraží kvůli železniční trati Olomouc – Praha.

Roku 1843 se Lanna pouštil do slévačství. S budějovickými měšťany a přáteli Františkem Josefem Klavíkem a Janem Procházkou založil slévárnu v Adolfově, kde se dobývala železná ruda a hnědel s obsahem asi 20 % železa. Vyrábí šedou litinu, kujné železo, výrobky lité i kované. V podniku bylo zaměstnáno asi 200 lidí. Bylo zde vyrobeno 13 344 víd. centů železa a 11 000 víd. centů tuhy.[69]

Byl spoluzakladatelem a spolumajitelem firmy Antonín Eggert a spol., která dodávala tuhu přes Hamburk do Velké Británie a Spojených států a dokonce vlastnil i jeden grafitový důl.

V Litvínovicích u Českých Budějovic koupil starou valchu, kterou přestavěl na pilu. Ta roku 1851 vyrobila 30 000 kusů kvalitních parket, které se dovážely do Vídně, Lince, Salcburku, Brna, ale byly také použity na zámku Hluboká, který se v té době přestavoval.

Během let 1844 – 1847 splavnil na vlastní náklady Lužnici, Nežárku a Blanici s plavební výsadou na 12 let, které v dalších letech udržoval. Opět na vlastní náklady splavnil i Krumlovský a Křemežský potok.

---

[69] ŽÁKAVEC, Theodor. *Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu*. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 29.

Roku 1847 postavil řetězový most přes Vltavu u Podolska, který spojoval novou silnici mezi Pískem a Táborem. Byl to jediný vltavský most mezi Týnem nad Vltavou a Prahou.

Poslední podnik, který Lanna založil na Českobudějovicku byla máčírna a sušárna lnu. Kapacita 12 000 víd. centů ročně nebyla využita, a proto roku 1866 zanikla.[70]

Poté se Lannův zájem obrátil na Kladensko, kde se těžilo uhlí. Do vznikající společnosti vložil 60 000 zlatých (což dělalo 50 % kapitálu) a k tomu za 40 000 zlatých nechal vystavět provozní budovu u dolu, který se nazýval „Václav“. V roce 1848 měla už společnost čtyři doly.[71]

Roku 1852 se stal jedním ze zakladatelů akciové společnosti privilegované pražské továrny na porcelán a hliněné zboží.

Roku 1857 byla založena Pražská železářská společnost její vlastnící si od banky půjčili 3,5 milionu zlatých. Z těchto peněz vznikly čtyři pece, třídírna uhlí a koksovna s 200 pecemi. Roku 1862 společnost zanikla, protože se vlastníkům nevrátily investované peníze.

V Českých Budějovicích také Lanna vystavěl sirotčinec, založil mateřskou školu a podporoval živnostenskou školu v Českém Krumlově.

Tím, že se podařilo roku 1868 vybudovat železniční dráhu z Českých Budějovic do Plzně, přineslo obrovský prospěch všem městům a obcím v okolí trati.

České Budějovice si pro svůj průmysl a živnosti získaly levnější uhlí z plzeňské pánve, rychlejší a levnější dopravu surovin a výrobků (než byla doprava prováděná formany). To znamenalo vyšší zaměstnanost ve městech a okolí. Občané tím získali levnější a snadnější cestování za zaměstnáním, nákupy i kulturou.[72]

---

[70] MALINA, Tomáš. *Lannové: pokus o dynastii*. České Budějovice: Jihočeské centrum vzdělávání pedagogů: Odbor kultury Úřadu města České Budějovice, 1993, s. 20.
[71] ŽÁKAVEC, Theodor. *Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu*. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 33.
[72] RIEDL, Jaroslav. *Jižní Čechy dlouho zůstávaly v rozvoji železniční dopravy chudou popelkou*. Českobudějovické listy, 2000, roč. 123, č. 9, s. 18.

3 Lannův význam

Vojtěch Lanna působil v kraji, který mu nabízel obrovské nevyužité možnosti. Jeho podnikání mělo extenzivní charakter. Přírodní zdroje byly chápány jako nevyčerpatelné. Podle toho byly také využívány. Velkou roli sehrálo, že Lanna pracoval v relativně klidné předválečné době, která novým hospodářským aktivitám přála.

3.1 Lanna a obyvatelé jižních Čech

Vojtěch Lanna se zapsal do paměti jihočeského kraje. Staral se o potřebné lidi a podporoval společenský život. Chudým lidem a obětem povodní poskytoval zdarma nebo za nízkou cenu dříví a obilí. V zimě dával zdarma dříví studentům. Rozdal až 200 sáhů palivového dřeva a 120 – 150 lodí. Hladovějící chudině vozil z jižních Čech po vodě brambory. Dával úřadům peníze, aby rozhodly, kdo je nejvíce potřebuje.

Arcivévoda Štěpán napsal: „Lanna jest v jedné osobě statkářem, hospodářem, montanistou, hydrotechnikem, stavebním podnikatelem, obchodníkem, loďařem, největším dodavatelem po vodě i po suchu a ve všech odvětvích zaměstnavatelem a dobrodincem mnoha tisíc lidí, kteří vděčně uznávají, že s nimi jedná jako otec nikoliv jako spekulant lidskou sílou.“[73]

C. k. městský hejtman – pražský policejní ředitel se o Lannovi vyjádřil takto: „Loďmistr Lanna má všeobecně pověst lidumila právě tak šlechetného jako skromného, který v tichu koná nesčetná dobrodiní. Zvláště se všemi osobami, jimž se dostalo štěstí, že jsou v jeho službách. Jedná s pravou láskou; odplácejí mu za toto velkomyslné jednání nejsrdečnější opětovanou láskou a nejvěrnější příchylností. Se vzácnou dobrotou srdce spojuje dobré morální a náboženské zásady a mimo to vpravdě vlasteneckou oddanost nejjasnějšímu rakouskému císařskému domu a panujícím vládním zásadám, v čemž podal nejvýmluvnější důkazy již při mnohých slavnostních příležitostech. Nikdy nepominul, aby rozmnožil tyto vlastenecké city slovem a činem též v srdci svých věrných poddaných.“[74]

---

[73] MALINA, Tomáš. *Lannové: pokus o dynastii*. České Budějovice: Jihočeské centrum vzdělávání pedagogů: Odbor kultury Úřadu města České Budějovice, 1993, s. 23.
[74] ŽÁKAVEC, Theodor. *Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu*. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 44-45.

Dobrý vliv Lannova podnikání je viditelný zejména na Šumavě. Jeho dřevařské podniky se rozrostly do velikých rozměrů a přinesly užitek nejen Lannovi, ale i tisícům obyvatelů lesních jihočeských krajů, jinak žijící v bídě, i majitelům lesů, kterým umožnily využitkování jejich přírodního bohatství, i zavedení řádného lesního hospodářství. Vrcholu obchodu s dřívím bylo dosaženo kolem roku 1848.[75]

Vojtěch Lanna patřil k těm podnikatelům, kteří nejen že uměli peníze vydělat, ale dokázali je i využít k prospěchu svého kraje. Lanna všemožně pomáhal chudým, staral se o sirotky, podporoval školství a zasloužil se o rozkvět Českých Budějovic. Díky tomu zůstal v myslích Jihočechů zapsán dodnes jako člověk mimořádných vlastností a schopností.

Lanna patří mezi významné jihočeské patrony. V Českých Budějovicích je po něm pojmenována hlavní třída, řada budov, v centru města stojí jeho pomník od roku 1879.

3.2 Lannův vztah k zaměstnancům

Lanna díky svým aktivitám vytvořil tisíce pracovních míst. Patřil k největším zaměstnavatelům své doby. Jeho vztah k zaměstnancům byl velmi dobrý, až otcovský. Nelze zapomínat na jeho dobrý a na svou dobu velmi vyspělý sociální systém. Před zrušením poddanství na svých statcích snižoval poddanské povinnosti. Svým zaměstnancům platil lékaře a léky.

Na veřejnosti byl Vojtěch Lanna mizerným řečníkem, ale v loděnici to neplatilo. K dělníkům a lodníkům uměl promlouvat – tak, jak jim to bylo nejbližší. Začali mu říkat „pantáta“ Lanna. Ke svým podřízeným se choval vstřícně a korektně a hovořil s nimi německy i česky.[76]

Na Vltavě bylo zaměstnáno 160 plavců, 14 vrátných do Týna nad Vltavou a 30 vrátných do Prahy. Celkem to bylo 204 mužů. Průměrný plavcův plat byl za rok 180 zl., vrátný si vydělali 260 – 360 zl. rak. m.

---

[75] ŽÁKAVEC, Theodor. *Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu*. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 218.
[76] MALINA, Tomáš. *Lannové: pokus o dynastii*. České Budějovice: Jihočeské centrum vzdělávání pedagogů: Odbor kultury Úřadu města České Budějovice, 1993, s. 10.

Na Lannově loděnici bylo zaměstnáno:

roku 1857 80 dělníků a 1 dozorce na 9 měsíců

roku 1858 88 dělníků a 1 dozorce na 10 měsíců

roku 1859 64 dělníků a 1 dozorce na 9 měsíců

roku 1860 88 dělníků a 1 dozorce na 10 měsíců

V zimním období, kdy řeka nebyla splavná, pracovali Lannovi zaměstnanci v lesích. Jejich mzda se odvíjela podle vykonané práce, od 46 – 74 kr. za den. K tomu dostávali odpadky dříví, prémii 5 zl. pro skupinu osmi mužů za postavení velké lodě a 3 zl. 36 kr. za loď malou.

Kolem roku 1818 vyráběla loděnice v Českých Budějovicích 12 lodí za rok a v roce 1851 to průměrně ročně bylo 350 lodí, z toho 300 lodí se prodávalo do Německa. Lanna nechal vyrábět lodě ve dvou velikostech – loď velká a loď malá. Loď velká nesla při střední vodě 1 000 víd. centů a loď malá pouze 380 víd. centů.
Jejich výrobní cena byla:

roku 1857 velká loď 798 zl. k. m., malá loď 315 zl. k. m.

roku 1858 velká loď 798 zl. k. m., malá loď 320 zl. k. m.

roku 1859 velká loď 900 zl. rak. m., malá loď 400 zl. rak. m

roku 1860 velká loď 900 zl. rak. m., malá loď 430 zl. rak. m.[77]

Těžbou dřeva zaměstnal Lanna stovky povozů a přes tisíc dřevorubců.

V jeho podniku na opravování a dělání nových silnic zaměstnával Lanna roku 1847 2 300 lidí, z toho jen 120 v denním platu. Výdělek byl 18 – 22 kr., kopáči průměrně dostali 33 kr. a skalníci až 51 kr.[78]

Jako významný velkoobchodník, průmyslník a podnikatel dokázal Vojtěch Lanna zajistit lidem práci. Dokonce díky Lannovi se zlepšovaly všeobecné podmínky pro obchod a podnikání ve městě a regionu, takže i jiní podnikatelé měli prospěch z jeho činnosti.

---

[77] ŽÁKAVEC, Theodor. *Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu*. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 93-94.
[78] Tamtéž, s. 32.

III Gerstnerův a Lannův podíl na rozvoji jihočeského hospodářství

Jižní Čechy patří k tradičně zemědělským regionům. V tomto regionu vždy hrálo velký význam rybníkářství a lesnictví, pohraniční oblasti jsou známy výrobou skla a těžbou dřeva. Důležitou roli v obchodu měla sůl. Již od středověku existovaly cesty, po nichž se dovážela sůl z bohatých hornorakouských nalezišť do Českých Budějovic a odtud dále do nitra země. Jižní Čechy nikdy nepatřily k průmyslovým centrům Českého království.

1 Průmyslová revoluce, Gerstner a Lanna v jižních Čechách

Lidskou společnost, její podobu a fungování ovlivňují hospodářské revoluce. Charakter dnešní společnosti byl předurčen tzv. Průmyslovou revolucí. Průmyslová revoluce začala v Anglii v 2. pol. 18. století, postupně se rozšířila na kontinent a zcela změnila charakter dosavadní převážně zemědělské společnosti. Začaly vznikat továrny, kde lidskou práci nahradily stroje, zaměstnanci odcházeli za prací do továrny, dochází tedy k přesunu obyvatelstva z venkova do měst, tím i k růstu měst, vznikají nová průmyslová centra. Zároveň se objevují nové vrstvy obyvatelstva – dělníci a podnikatelé.

Velký vliv měla průmyslová revoluce na dopravu. Průmysl se bez dopravy neobejde, je potřeba dopravovat suroviny i vyvážet výsledné produkty. Došlo-li k rozvoji průmyslové výroby, muselo nutně dojít i k rozvoji dopravy. Staré způsoby dopravy využívající sílu zvířat již nestačily. Řada vynálezců a průmyslníků se zaměřila právě na zdokonalení dopravy. Díky objevení parního pohonu vznikla železnice, zdokonalovali se však i vodní silniční cesty.

Gerstner a Lanna byli součastníci, žijící právě v době probíhající průmyslové revoluce. Oba dva si uvědomovali klíčovou roli dopravy na rozvoji hospodářství.

František Antonín Gerstner se zaměřil na koněspřežku a železniční dopravu. Koněspřežka vznikla z nutnosti zefektivnit dopravu zboží mezi Horními Rakousy a Českými Budějovicemi. Z Horních Rakous se dovážela sůl a v Rakousku pak našla odbyt jihočeská tuha, dřevo a další kupecké zboží.

Postupem času začala sloužit i k přepravě osob. Po celá staletí probíhal obchod mezi Horními Rakousy a Českými Budějovicemi po špatně upravených silnicích, kde narážel na řadu překážek (lupiči, špatný stav cesty, v zimním období neprůjezdnost). Koněspřežkou se obchod zrychlil a zdokonalil.

Vojtěch Lanna se zpočátku zaměřil na zdokonalení vodní dopravy, podnikl řadu úprav, čímž dokázal splavnit celou řadu řek a to tak, že byly splavné téměř po celý rok. Po řece dopravoval dřevo, které těžil v šumavských lesích. Dále využil vodních toků k přepravě tuhy, soli nebo obilí. Lanna byl velkým příznivcem železnice. Finančně podporoval už Gerstnera při stavbě koněspřežky, poté se železniční dopravou začal sám intenzivně zabývat. Nechal vystavět na tisíce kilometrů železnice v Čechách. Železniční dopravu pak využíval v řadě svých podnikatelských aktivit, zejména pak při provozu kladenských dolů. Jeho podnikatelské aktivity později přesáhly rámec jižních Čech, podnikal v celé řadě oblastí, vodní a železniční doprava však hrály v Lannově rozsáhlé hospodářské činnosti hlavní roli.

Gerstnera i Lannu spojuje právě snaha o rozvoj dopravy v jižních Čechách. Každý z nich se zaměřil na jinou oblast dopravy, pracoval v jiných podmínkách s různými možnostmi a prostředky. Lanna se stal mocným a bohatým mužem, jenž dopravu využíval zejména k rozvoji vlastního hospodářství, byl tím pravým všestranným podnikatelem 19. století. Vypracoval se „od píky“, dobře tušil, že lodní doprava má budoucnost, brzy získal obrovský kapitál, který uměl dál vhodně investovat. Právě dostatek financí mu umožňoval uskutečnit celou řadu projektů a rozšiřovat tak své aktivity. Oproti tomu Gerstner se celý život potýkal s nedostatkem financí. Byl to člověk s dalekosáhlými plány, uměl správně vytušit, kudy se bude hospodářský rozvoj ubírat, dokázal se vývoji přizpůsobit a naplánoval celou řadu projektů. Bohužel se však nesetkal s pochopením „mocných“ a nezískal pro své projekty podporu a potřebné finance. Až čas ukázal, že jeho odhady byly správné a jeho projekty potřebné.

Přes tyto odlišné možnosti si oba dva uvědomovali důležitost dopravy v rozvoji podnikání. Jižní Čechy nejsou místem, kde by byla naleziště uhlí, či jiných přírodních zdrojů, které by přilákaly těžký průmysl. Produkty a suroviny jižních Čech nepřilákaly průmyslníky, musely tedy být přepraveny k nim, doprava tedy měla klíčový význam. Došlo k většímu propojení jižních Čech se zbytkem země, ale i s ostatními státy.

Aby tento obchod dobře fungoval, byla vytvořena celá řada pracovních míst, která zajišťovala dobré fungování dopravních cest. Už samotnou výstavbou dopravních sítí vytvořili Gerstner i Lanna ohromné množství pracovních míst (přes deset tisíc pracovních míst). Značná část obyvatelstva tak mohla opustit nepříliš výnosné zemědělství,[79] tak náročná stavba vyžadovala i řadu kvalifikovaných pracovníků, takže vzrostl zájem o studium různých technických oborů, tito inženýři či stavbyvedoucí se pak v jižních Čechách usazovali, protože zde našli uplatnění. Vojtěch Lanna pak zaměstnával řadu lidí ve svých podnicích. Navíc na jeho aktivity se navázala řada dalších podniků a živnostníků, což vedlo k celkovému rozvoji podnikání v jižních Čechách.

Gerstnerovou a Lannovou zásluhou se jižní Čechy staly dobře dopravně dostupným místem, zapojeným do mezinárodního obchodu, díky tomu začaly být postupem času atraktivním místem pro průmysl a podnikání.

[79] Svou roli sehrálo i zrušení poddanství v roce 1848. Z poddaných se stali svobodní lidé, kteří si mohli vybrat místo a oblast, kde chtějí pracovat.

2 Ekonomická analýza Gerstnerovy koněspřežky

Tabulka č. 1. Přeprava mezi Budějovicemi a Lincem v letech 1831 – 1866.

Rok	Přepravený náklad (víd. centů)	Počet přepravených osob
1831	248 148	
1832	439 220	
1833	298 448	
1834	405 400	2 379
1835	462 828	3 887
1836	488 793	3 948
1837	443 784	3 887
1838	522 414	5 454
1839	624 712	10 479
1840	588 679	10 784
1841	576 206	12 613
1842	701 402	14 773
1843	669 330	15 158
1855	726 297	30 021
1866	817 096	29 094

Zdroj: HAJN, Ivo: Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden. České Budějovice: Bohumír NĚMEC – VEDUTA, 2004, s. 102.

Z tabulky je zřejmé, že přepravovaný náklad a počet přepravovaných osob neustále rostl. Počet přepravovaných osob rostl rychleji. Koněspřežka byla původně vyrobena pouze na přepravu zboží, ale po zvýšení poptávky na osobní dopravu, začaly po koněspřežce roku 1834 jezdit i osobní vozy.

Odhadem je možné z této tabulky vypočítat, kolik mohla koněspřežka vydělat v těchto konkrétních letech. Cena jedné jízdy byla v první třídě 3 zl. k. m. a ve druhé 2 zl. k .m. Bylo odhadnuto, že první třídou jezdilo 20 % obyvatelstva a druhou tedy 80 %. Převedením na dnešní české koruny se předpokládá, že 1 zl. k. m. = 200 Kč.[80]

[80] To, že se 1 zl. k. m. = 200 Kč bylo odhadnuto. Přesnou hodnotu nelze blíže určit.

Roku 1834 bylo přepraveno 2 379 osob, ti zaplatili celkem 5 234 zl. k. m. Z toho osoby jedoucí ve druhé třídě zaplatili 3 806 zl. k. m. Dnes by koněspřežka vydělala 1 046 800 Kč. Roku 1838 bylo přepraveno 5 454 osob, z toho odhadem 1 091 cestovalo první třídou a zaplatili 3 273 zl. k. m. Celkem se tento rok vydělalo 11 999 zl. k. m. Dnes by to bylo 2 399 800 Kč. O rok později se počet přepravovaných osob zdvojnásobil. Bylo tedy přepraveno 10 479 cestujících. Z toho jelo druhou třídou 8 383 lidí a zaplatili 16 766 zl. k. m. Celkem cestující zaplatili 23 054 zl. k. m. (4 610 800 Kč). V roce 1855 se počet cestujících ztrojnásobil na 30 021. Z toho v první třídě jelo 6 005 osob a zaplatilo 18 015 zl. k m. Dohromady byl výnos 66 047 zl. k. m. (13 209 400 Kč).

Od roku 1834 do roku 1866 vydělala koněspřežka, přepravou osob v první a druhé třídě, 304 902 zl. k. m. Přepočtem na dnešní měnu by to bylo 60 980 400 Kč.

Tabulka č. 2. Přepravená sůl a ostatní zboží po koněspřežce České Budějovice – Linec v letech 1832 – 1835.

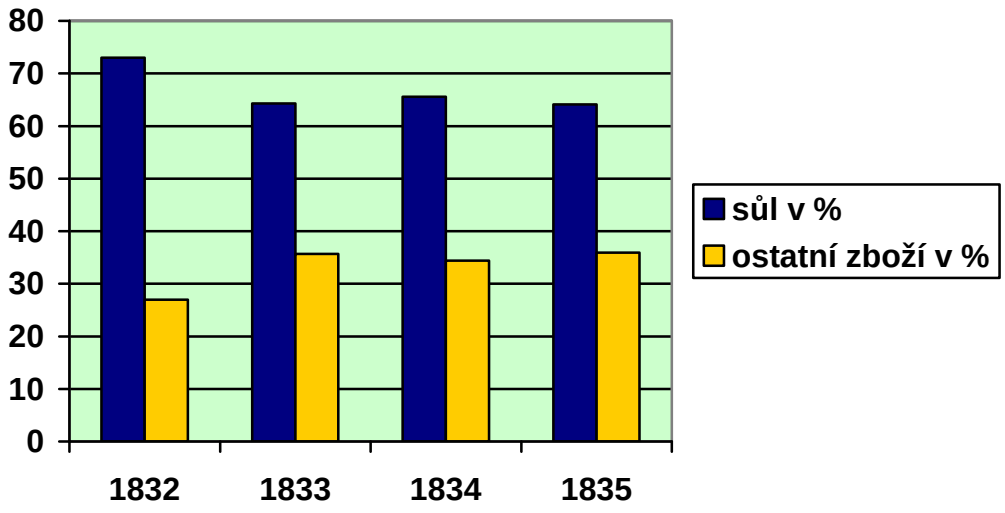
Rok	Sůl (víd. centů)	Ostatní zboží (víd. centů)	Celkem nákladu (víd. centů)
1. 1. 1832 – 20. 2. 1833	321 634	117 586	439 220
1. 3. – 31. 12. 1833	191 770	106 678	298 448
1834	265 751	139 648	405 399
1835	292 085	163 706	455 791

Zdroj: SVOBODA, Miloš. Začalo to koněspřežnou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku. Praha: NADAS, 1968, s. 81-82.

Údaje o ekonomických výsledcích koněspřežky mezi Českými Budějovicemi a Lincem, zejména z prvních let, jsou velmi sporné a útržkovité.

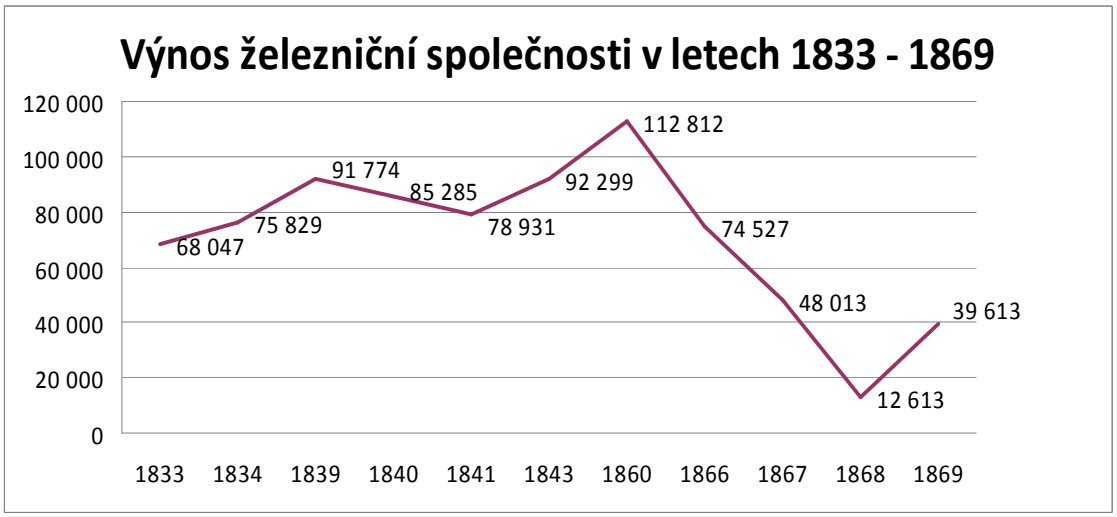
Z této tabulky vyplývá, že sůl měla během let 1832 – 1835 dominantní postavení. Každý rok vždy tvořila nadpoloviční většinu přepravovaného zboží. Roku 1832 to bylo 73 %, další tři roky to bylo okolo 64 %.

Graf č. 1. Výrazné postavení přepravované soli oproti ostatnímu zboží.



Zdroj: Vlastní výpočty.

Graf č. 2. Čistý výnos pro železniční společnost za provoz mezi Českými Budějovicemi a Lincem v letech 1833 – 1869.



Zdroj: SVOBODA, Miloš. Začalo to koněspřežnou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku. Praha: NADAS, 1968, s. 88.

V přepočtu na dnešní měnu, pokud se 1 zl. k. m. = 200 korun českých vyplývá, že např. v roce 1833 byl výnos železniční společnosti 13 609 400 Kč, v roce 1839 to bylo 18 354 800 Kč, v r. 1843 byl výnos 18 459 800 Kč, v r. 1860 dokonce až 22 562 400 Kč a v r. 1869 výdělek klesl oproti r. 1860 o 35 % na 7 922 600 Kč.

Z tabulky lze vidět, že zisk železniční společnosti rostl až do roku 1860, kdy dosahoval nejvyššího výnosu až 112 812 zl. k. m. a od té doby výdělek pouze klesal.

Tabulka č. 3. Počet obyvatelstva Českých Budějovic mezi roky 1836 – 1870.

Rok	Obyvatelé
1836	7 181
1845	8 500
1851	15 185
1857	16 377
1870	17 465

Zdroj: SVOBODA, Miloš. Začalo to koněspřežnou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku. Praha: NADAS, 1968, s. 96.

Růst průmyslu a drobných živností byl podmíněn přílivem nových pracovních sil uvolněných z venkova zejména po roce 1848. Počet obyvatelstva Českých Budějovic se za necelých 35 let více než zdvojnásobil.

3 Ekonomická analýza Lannova díla

Tabulka č. 4. Porovnání výroby lodí mezi roky 1857 – 1860.

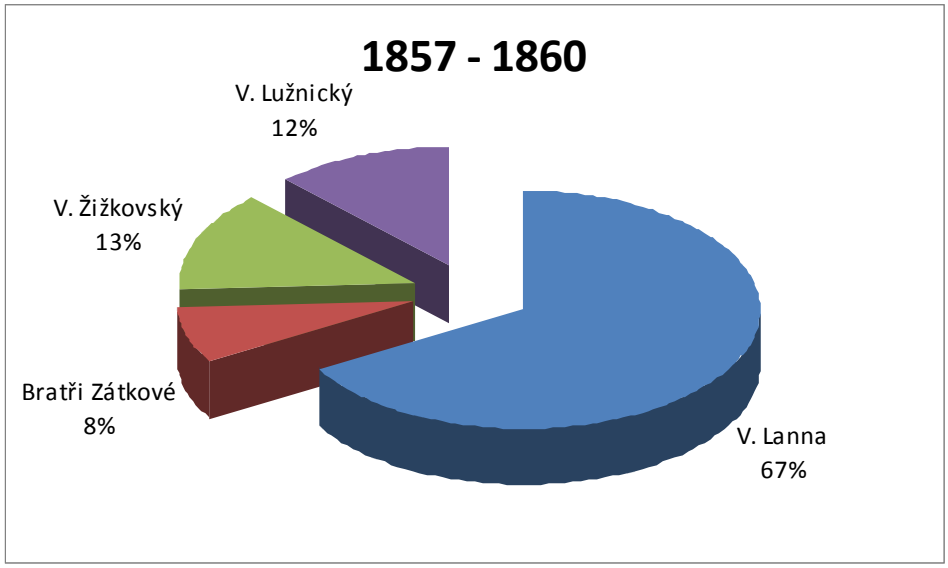
	rok 1857	rok 1858	rok 1859	rok 1860
V. Lanna	264	270	230	316
Bratři Zátkové	30	28	36	28
V. Žižkovský	45	60	52	60
V. Lužnický	51	48	50	50
Celkem s ostatními loděmi	459	516	483	590

Zdroj: ŽÁKAVEC, Theodor. Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 93.

V roce 1857 bylo vyrobeno 459 lodí, Lanna z tohoto počtu vyrobil přes polovinu lodí, tzn. 57,5 %. Měl tedy dominantní postavení co se týče výroby lodí. Kromě drobných výrobců mu konkurovali 3 větší podnikatelé, ti dohromady vyrobili 27,5 %. V roce 1858 vyrobil Lanna 52,3 % z vyrobených lodí a ostatní 26,3 %.

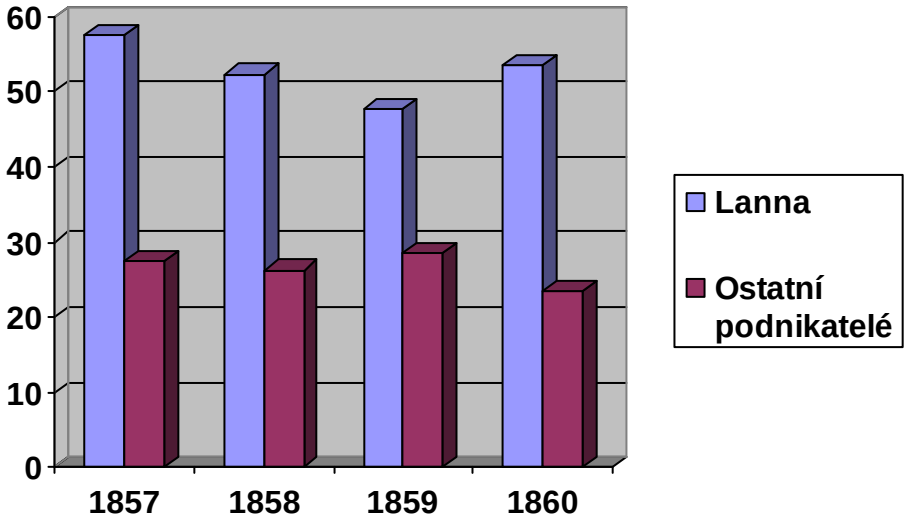
O rok později se Lanna propadl se svou výrobou pod polovinu vyrobených lodí a to na 47,6 % a ostatní 28,6 %. V roce 1860 Lanna vyrobil 53,6 % ze všech lodí a ostatní podnikatelé pouze 23,4%.

Graf č. 3. Celkový počet lodí vyrobených Lannou a ostatními podnikateli v letech 1857 – 1860.



Zdroj: Vlastní výpočty.

Graf č. 4. Porovnání množství lodí v % vyrobené Lannou a ostatními podnikateli v jednotlivých letech.



Zdroj: Vlastní výpočty.

Tabulka č. 5. Zboží dopravené z Českých Budějovic po vodě z let 1851 – 1865.

Rok	zboží celkem (víd. centů)	z toho soli (víd. centů)
1851	293 580	221 118
1852	305 910	235 155
1853	283 627	192 697
1854	347 856	239 710
1855	366 719	256 509
1856	387 738	273 597
1857	266 732	157 533
1858	358 920	224 666
1859	388 918	228 349
1860	366 166	247 194
1865	313 688	208 181

Zdroj: ŽÁKAVEC, Theodor. Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 94.

Z tabulky je zřejmé, že pokud klesá objem přepravovaného zboží, klesá i přeprava soli a naopak. V roce 1851 byla sůl na trhu nejdůležitější a nejvyhledávanější položkou. Sůl tvořila 75,3 % veškerého přepravovaného zboží. Její postavení na trhu oproti jinému zboží bylo stále vysoké. V roce 1853 tvořila sůl 67,9 %, v r. 1857 pouze 59 %, v r. 1860 se poptávka po soli opět zvedla až na 67 % a v r. 1865 to dělalo 66,4 % z veškerého přepravovaného zboží.

Tabulka č. 6. Druhy dopravovaného zboží Lannovou firmou v letech 1857 – 1860.

Rok	Sůl (víd. centů)	Obilí (víd. centů)	Kup. Zboží (víd. centů)	Dohromady (víd. centů)
1857	128 033	2 273	69 302	199 608
1858	194 736	22 860	66 585	284 181
1859	197 599	42 700	61 358	301 657
1860	216 594	7 176	59 618	283 388

Zdroj: ŽÁKAVEC, Theodor. Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 95.

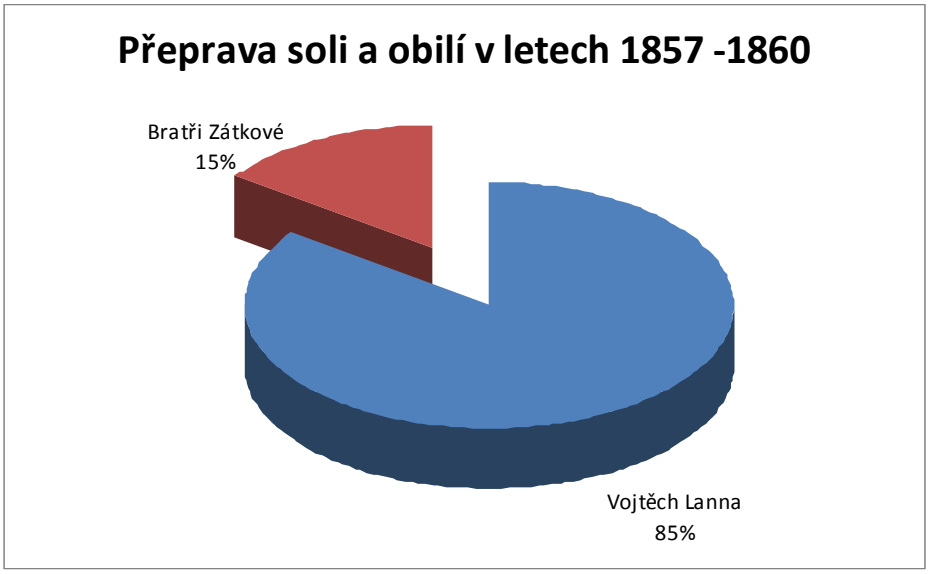
Tabulka č. 7. Zboží dopravovali i Bratři Zátkové v letech 1857 – 1860.

Rok	Sůl (víd. centů)	Obilí (víd. centů)	Sádra (víd. centů)	Dohromady (víd. centů)
1857	29 500	0	7 000	36 500
1858	29 930	15 000	5 000	49 930
1859	30 750	8 000	3 000	31 750
1860	30 600	0	4 000	34 600

Zdroj: ŽÁKAVEC, Theodor. Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 96.

Z tabulky č. 6. a z tabulky č. 7. je možné srovnat dopravované zboží Lannovo firmou a bratry Zátkovými. Za sledované období 1857 – 1860 lze porovnat sůl a obilí. Lanna za tuto dobu celkem přepravil 736 962 víd. centů soli a 75 009 víd. centů obilí. Bratři Zátkové za tu samou dobu přepravili pouze 120 780 víd. centů soli a 23 000 víd. centů obilí. Celkem Lanna přepravil o 5,6krát více soli a obilí než bratři Zátkové, z toho o 6,1krát více soli a o 3,3krát více obilí.

Graf č. 5. Přeprava soli a obilí Lannou a bratry Zátkovými v letech 1857 – 1860.



Zdroj: Vlastní výpočty.

Z grafu lze vyčíst dominantní postavení Vojtěcha Lanny při dopravě soli a obilí v letech 1857 – 1860.

Tabulka č. 8. Výroba v Lannových podnicích v roce 1851.

Doly na Krumlovsku	15 182 víd. centů
Výroba tuhy	500 000 víd. centů
Výroba v železárnách v Adolfově	13 344 víd. centů

Zdroj: ŽÁKAVEC, Theodor. Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 220-221.

Je zde viditelná několikanásobná převaha výroby tuhy z důvodu delšího fungování továrny. Doly na Krumlovsku a železárny v Adolfově nebyly v provozu ještě ani 10 let. Výroba v Adolfově nikdy nedosáhla výroby nad 50 000 víd. centů surového železa a dokonce roku 1865 začala výroba klesat a vytěžilo se jen 5 859 víd. centů.

Výroba v dolech na Krumlovsku byla 850 192 kg, vyrobilo se 28 000 tun tuhy a železárny v Adolfově vyrobily 747 264 kg surového železa.[81]

Tabulka č. 9. Množství dříví splavené do Prahy.

rok	tuna
1822	5 514
1855	176 647
1860	356 956
1865	352 791

Zdroj: ŽÁKAVEC, Theodor. Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 96.

Doprava dříví stoupla z 5 514 tun roku 1822 na 356 956 tun roku 1860. Z čehož vyplývá, že za 33 let se množství splaveného dříví do Prahy zvýšilo zhruba 65krát. Čím dál více se rozvíjel průmysl a rostla poptávka dříví kvůli spotřebě. Hlavní podíl na dopravě dříví měl Lanna a od roku 1855 i J. Brabec, ačkoliv se tohoto obchodu ujalo již mnoho podnikatelů.

[81] 1 víd. cent = 56 kg.

Závěr

Bakalářská práce je věnována dvěma významným osobnostem jihočeského kraje, Františku Antonínu Gerstnerovi a Vojtěchu Lannovi. Jedná se o muže, v jejichž zájmu bylo zlepšení dopravní dostupnosti zmíněného kraje. Žili v době, která přála novým vynálezům a technickému a hospodářskému pokroku. Jejich díla přispěla k rozvoji jižních Čech.

František Antonín Gerstner byl stavitel s mimořádným rozhledem. Projekt koněspřežky převzal po svém otci, rozhodl se jej zrealizovat i přesto, že věděl, že budoucnost patří parní železnici, které zasvětil celý svůj život. Byl člověkem mimořádně pracovitým, stejné pracovní nasazení a kázeň požadoval i od svých spolupracovníků. Jeho dílo není zdaleka tak rozsáhlé jako jeho plány. Proto je dnes spojován hlavně s první koněspřežní železnicí na evropském kontinentě, která přesto, že byla brzy nahrazena parní železnicí, představuje mimořádný počin v dějinách dopravy.

Vojtěch Lanna byl mimořádnou osobností díky svým osobním vlastnostem i díky jedinečným podmínkám a příležitostem své doby. Vynikal invencí a rychlostí. Nelpěl na své původní živnosti, zapojil se všude, kde tušil budoucí zisk. Uměl si vybrat dobré společníky, sám nedovzdělaný si nechával poradit od odborníků a dokázal si získat důvěru i lidi kolem sebe.

Cílem bakalářské práce bylo přiblížit život a dílo Františka Antonína Gerstnera a Vojtěcha Lanny za hranice jihočeského regionu a zároveň přiblížit průběh průmyslové revoluce v jižních Čechách v oblasti dopravy.

Práce nastiňuje životy obou národohospodářů, detailněji se věnuje jejich dílu. U Gerstnera se zaměřuje zejména na koněspřežku, jeho další aktivity zmiňuje jen okrajově. U Vojtěcha Lanny se bakalářská práce věnuje vodní dopravě, která měla přímý dopad na hospodářství v jižních Čechách, jeho další činnost v oblasti vodní dopravy je zde opomenuta. Zmiňuje také Lannův přínos v železniční dopravě, ovšem jeho další činnost je opět jen stručně nastíněna. V závěrečné části je shrnut přínos Gerstnera a Lanny na rozvoj regionu. Tabulky vycházejí z dostupných údajů, kterých není příliš, a proto analyzují různé oblasti jejich činnosti. Úplně stranou byl ponechán hospodářský rozvoj jižních Čech, který přímo nesouvisí s činností Gerstnera a Lanny.

Resumé

Le transport et l'industrie sont les domaines étroitement liés. L'évolution économique est souvent conditionnée par le développement du transport. L'industrie a été développée dans l'époque de la révolution industrielle. La révolution a apporté beaucoup de changements y compris la révolution dans le domaine de transport. L'accessibilité de transport était le mot clé en créant les centres industriels. La région de la Bohême du Sud était très peu industrialisée à cause du manque des matières premières et à cause du réseau de transport insuffisant.

František Antonín Gerstner était constructeur d´un large aperçu. Le projet du chemin de fer tiré par les chevaux a été commencé par son père. Il a décidé de le réaliser bien qu´il savait que le futur appartient au chemin de fer à vapeur. Il était extrêmement travailleur et il a demandé ses collègues du grand engagement et de la discipline. Aujord'hui, son nom est lié au premier chemin de fer tiré par le chevaux en Europe. Son projet du chemin de fer est un grand pas dans l'histoire du transport.

Vojtěch Lanna n´était pas une personnalité extraordinaire seulement pour son caractère mais aussi grâce aux conditions et aux occasions de son époque. Il s´est distingué par ses inventions et sa vitesse.

Le but de mon mémoire est de présenter la vie et le travail de František Antonín Gerstner et ceux de Vojtěch Lanna dont l'importance a dépassé les frontières de la Bohême du Sud et de rapprocher les modifications de la domaine de transport dans la Bohême du Sud dans l'époque de la révolution industrielle.

Le mémoire est divisé en trois parties. Dans la première partie, on met en évidence la vie de František Antonín Gerstner, la construction et le fonctionnement du chemin de fer tiré par les chevaux et son influence au domaine du transport de la Bohême du Sud.

Dans la deuxième partie, on met en relief la vie de Vojtěch Lanna, son œuvre de vie, ses succès dans le domaine de navigabilité, ses projets dans le domaine de chemin de fer et d'autres activités et finalement ses liaisons aux employés et au peuplement de la Bohême du Sud.

Dans la troisième grande partie, résume l´influence de F. A. Gerstner et de V. Lanna à l'évolution de l'industrie dans la Bohême du Sud. On met en évidence le objectifs communs des deux personnalités et leur apport au développement économique de la région. Finalement, dans les deux derniers chapitres de la troisième partie, on présent les tableaux et l'analyse économique liés aux projets de Gerstner et de Lanna.

Seznam pramenů a literatury

DVOŘÁKOVÁ, Eva. *Technické památky zemí Visegrádské čtyřky*. Informační centrum ČKAIT, 2000, 182 s. ISBN: 80-86364-06-2.

GERSTNER, František Antonín. *Zprávy ze Spojených států severoamerických o železnicích, parních jízdách a ostatním veřejném podnikání sepsané rytířem Františkem Antonínem Gerstnerem během jeho pobytu v Severní Americe v letech 1838 a 1839*. České Budějovice: Jihočeské muzeum, 2007, 118 s. ISBN: 978-80-86260-75-4.

HAJN, Ivo/ BRUNNER Johann. *Lexikon koněspřežních železnic/ Der Pferdeeisenbahnen*. České Budějovice: Jihočeské muzeum, 2007, 175 s. ISBN: 978-80-86260-78-5.

HAJN, Ivo. *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden*. České Budějovice: Bohumír NĚMEC – VEDUTA, 2004, 153 s. ISBN: 80-86829-02-2.

HAJN, Ivo. Koněspřežní železnice po obou stranách hranice. In: *Sborník příspěvků ze semináře konaného dne 16. 11. 2006 v Jihočeském muzeu v Českých Budějovicích*. České Budějovice: Jihočeské muzeum, 2007, 119 s. ISBN: 978-80-86260-68-6.

HAJN, Ivo. *Koňská dráha v Českých Budějovicích = Horse drawn railway in České Budějovice = Pferdeeisenbahn in Budwies*. České Budějovice: Jihočeské muzeum, 1999, 1. skládačka.

HONS, Josef. *F. A. Gerstner*. Praha: Orbis, 1948, 30 s.

JÍLEK, František a kol. *Studie o technice v Českých zemích 1800 – 1918 III*. Praha: Národní technické muzeum, 1985, 405 s.

JIRMAN, Luděk. *Koněspřežka se stala základem celoevropské železniční sítě*. Mladá fronta DNES. Dostupné z: http://mfdnes.nexton.cz/tisk.asp?cache=229941. 15. 09. 1999.

KAKUŠKA, Karel. *Kdo byl Adalbert Lanna?* Českobudějovické listy, 1995, roč. 4, č. 212, příloha 730 let města Českých Budějovic: Lannova tříd, s. 3.

Koněspřežní železnice České Budějovice – Linz. Mikrofilmy. Číslo filmu 140, 141. 788 položek, 1 540 snímků. Mikrofonováno Stanislavem Loudátem v Českých Budějovicích v roce 1998. Státní okresní archiv České Budějovice.

KUČEROVÁ, Ludmila, HAJN, Ivo. *Historií a krajem koněspřežky*. České Budějovice: BAZILIKA o. p. s., 2008, 72 s. ISBN: 978-80-254-2401-8.

MAŘÍKOVÁ, Bohuslava. *Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec - Gmünden.* Podklad z Muzea koněspřežky v Českých Budějovicích, 2006.

MALINA, Tomáš. *Lannové: pokus o dynastii*. České Budějovice: Jihočeské centrum vzdělávání pedagogů: Odbor kultury Úřadu města České Budějovice, 1993, 27 s.

PURŠ, Jaroslav. *Průmyslová revoluce v českých zemích*. Praha: Státní nakladatelství technické literatury, 1960, 164 s.

RIEDL, Jaroslav. *Jižní Čechy dlouho zůstávaly v rozvoji železniční dopravy chudou popelkou.* Českobudějovické listy, 2000, roč. 9, č.123, s. 18.

SUDOVÁ, Martina. *Vojtěch Lanna byl úspěšný podnikatel i velkorysý mecenáš*. Českobudějovické listy, 2005, roč. 14, č. 95, s. Nedělní kanape s. 2.

SVOBODA, Miloš. *Odpor obyvatelstva města Budějovic proti stavbě koněspřežní železnice a jeho důvody.* Nepublikováno. Státní okresní archiv České Budějovice.

SVOBODA, Miloš. *Vznik a vývoj tratí s lokomotivním provozem v budějovickém železničním uzlu do konce XIX. století.* Nepublikováno. Státní okresní archiv České Budějovice.

SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežnou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku.* Praha: NADAS, 1968, 116 s.

ŽÁKAVEC, Theodor. *Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu*. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, 347 s.

Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích, Dukelská 1, České Budějovice.
Muzeum koněspřežky v Českých Budějovicích, Mánesova 10, České Budějovice.
Státní okresní archiv České Budějovice, Rudolfovská 70/40, České Budějovice.

Seznam tabulek a grafů

Tabulka č. 1. Přeprava mezi Budějovicemi a Lincem v letech 1831 – 1866. 51
Tabulka č. 2. Přepravená sůl a ostatní zboží po koněspřežce České Budějovice – Linec v letech 1832 – 1835. 52
Tabulka č. 3. Počet obyvatelstva Českých Budějovic mezi roky 1836 – 1870. 54
Tabulka č. 4. Porovnání výroby lodí mezi roky 1857 – 1860. 55
Tabulka č. 5. Zboží dopravené z Českých Budějovic po vodě z let 1851 – 1865. 57
Tabulka č. 6. Druhy dopravovaného zboží Lannovou firmou v letech 1857 – 1860. 58
Tabulka č. 7. Zboží dopravovali i Bratři Zátkové v letech 1857 – 1860. 58
Tabulka č. 8. Výroba v Lannových podnicích v roce 1851. 59
Tabulka č. 9. Množství dříví splavené do Prahy. 60

Graf č. 1. Výrazné postavení přepravované soli oproti ostatnímu zboží. 53
Graf č. 2. Čistý výnos pro železniční společnost za provoz mezi Českými Budějovicemi a Lincem v letech 1833 – 1869. 53
Graf č. 3. Celkový počet lodí vyrobených Lannou a ostatními podnikateli v letech 1857 – 1860. 56
Graf č. 4. Porovnání množství lodí v % vyrobené Lannou a ostatními podnikateli v jednotlivých letech. 56
Graf č. 5. Přeprava soli a obilí Lannou a bratry Zátkovými v letech 1857 – 1860. 59

Seznam příloh

Obr. č. 1. František Antonín Gerstner 69
Obr. č. 2. František Josef Gerstner 70
Obr. č. 3. Tiskem vydané privilegium F. A. Gerstnera ke stavbě železnice. 71
Obr. č. 4. Model koněspřežního osobního vozu 1. třídy – Hanibal. 72
Obr. č. 5. Inzerát s vyobrazením hostince U Zelené ratolesti. 72
Obr. č. 6. a 7. Model železničního náspu na koněspřežce s nasucho zděnou kamennou zdí a mostem. 73
Obr. č. 8. Pomník, vystavěný na počest První evropské železnici, před Muzeem koněspřežky v Českých Budějovicích. 74
Obr. č. 9. Muzeum koněspřežky v Českých Budějovicích, Mánesova 10. 75
Obr. č. 10. Trasa koněspřežky z Českých Budějovic do Dolního Dvořiště. 76
Obr. č. 11. Trasa koněspřežky z Dolního Dvořiště do Lince. 77
Obr. č. 10. Trasa koněspřežky z Lince do Gmündenu. 78
Obr. č. 11. Oznámení psané Františkem Antonínem Gerstnerem v květnu roku 1825. . 79
Obr. č. 12. Oznámení psané Františkem Antonínem Gerstnerem v říjnu roku 1825. 80
Obr. č. 12. Oznámení psané Františkem Antonínem Gerstnerem v dubnu roku 1826. .. 81
Obr. č. 13. Doprava soli na koňské dráze z Českých Budějovic do Lince. 82
Obr. č. 14. Vojtěch Lanna 83
Obr. č. 15. Loďmistr Vojtěch Lanna s manželkou Josefinou a synem Vojtěchem r. 1847. 84
Obr. č. 16. Lannův pomník. 85
Obr. č. 17. Loděnice ve Čtyřech Dvorech z roku 1934. Rodný Lannův domek. 86
Obr. č. 18. Dnešní loděnice. 86
Obr. č. 19. Důl Václav. 87
Obr. č. 20. Hostinec U zelené ratolesti. 87

Přílohy

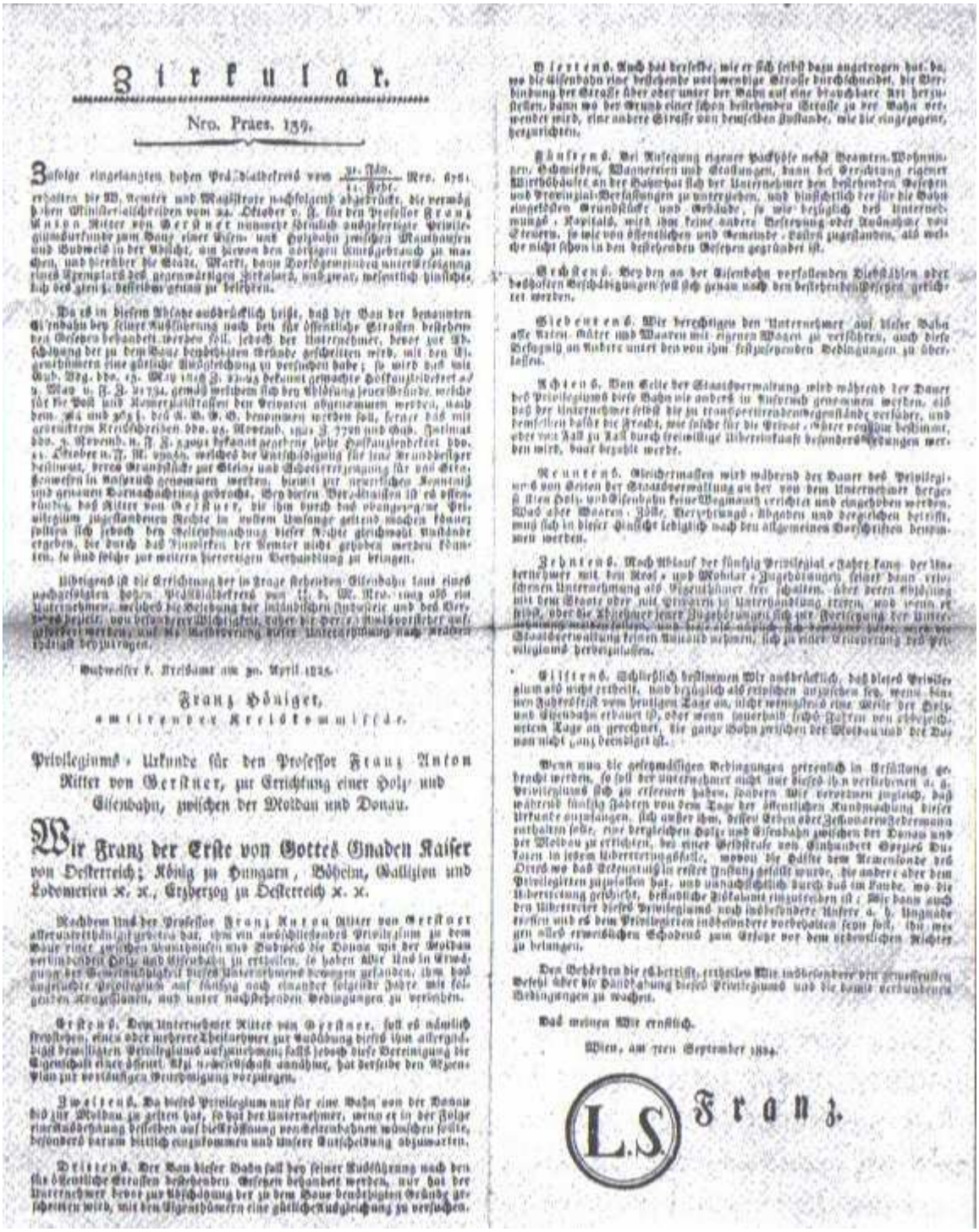
Obr. č. 1. František Antonín Gerstner

Zdroj: HAJN, Ivo. Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden. České Budějovice: Bohumír NĚMEC – VEDUTA, 2004, s. 18.

Obr. č. 2. František Josef Gerstner

Zdroj: HAJN, Ivo. Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden. České Budějovice: Bohumír NĚMEC – VEDUTA, 2004, s. 14.

Obr. č. 3. Tiskem vydané privilegium F. A. Gerstnera ke stavbě železnice.



Zirkular.

Nro. Präes. 139.

Zufolge eingelangten hohen Präsidialdekrets vom 21. Jän. / 11. Febr. Nro. 678, erhalten die W. Aemter und Magistrate nachfolgend abgedruckte, die vermöge hohen Ministerialschreiben vom 24. Oktober v. J. für den Professor Franz Anton Ritter von Gerstner nunmehr förmlich ausgefertigte Privilegiumsurkunde zum Bau einer Eisen- und Holzbahn zwischen Mauthausen und Budweis in der Absicht, um hiervon den nöthigen Umgebrauch zu machen, und hierüber die Stadt, Markt, dann Dorfgemeinden unterweisen zu können, Exemplare des gegenwärtigen Zirkulars, und zwar, wesentlich hinsichtlich des zten §. desselben genau zu belehren.

Da es in diesem Absatze ausdrücklich heißt, daß der Bau der benannten Eisenbahn bey seiner Ausführung nach den für öffentliche Straßen bestehenden Gesetzen behandelt werden soll, jedoch der Unternehmer, bevor zur Abschätzung der zu dem Bau benöthigten Gründe geschritten wird, mit den Eigenthümern eine gütliche Ausgleichung zu versuchen habe; so wird auf Gub. Wg. ddo. 15. May 1818 §. 2004 bekannt gemachte Hofkanzleydekret ddo. 9. May v. J. Z. 20734. gemäß welchem sich bey Abtretung neuer Straßen, welche für die Post und Aemterpassagen den Privaten abgenommen werden, nach dem §. 84 und 85 §. des A. B. G. B. benommen werden soll, ferner das mit gemeinten Kreisschreiben ddo. 24. Novemb. 1821 Z. 7720 und ebenso Intimat ddo. 7. Novemb. n. J. Z. 23995 bekannt gegebene hohe Hofkanzleydekret ddo. 21. Oktober n. J. Z. 19050. welches der Entschädigung für jene Grundbesitzer bestimmt, deren Grundstücke zur Stein- und Schotterertzeugung für das Straßenwesen in Anspruch genommen werden, hiemit zur gewissen Kenntniß und genauen Darnachachtung gebracht. Bey diesen Verhältnissen ist es offenbar, daß Ritter von Gerstner, die ihm durch das obangezogene Privilegium zugestandenen Rechte in vollem Umfange geltend machen könnte; sollten sich jedoch bey Ausübung dieser Rechte gleichwohl Anstände ergeben, die durch das Einwirken der Aemter nicht gehoben werden können, so sind solche zur weitern hierortigen Verhandlung zu bringen.

Uebrigens ist die Errichtung der in Frage stehenden Eisenbahn laut eines nachgefolgten hohen Präsidialdekrets vom 11. d. M. Nro. 1004 als ein Unternehmen, welches die Belebung der inländischen Industrie und des Verkehrs bezweckt, von besonderer Wichtigkeit, daher die Herrn Amtsvorsteher aufgefordert werden, auf die Verbreitung dieser Unternehmung nach Kräften thätigst beyzutragen.

Budweis k. k. Kreisamt am 30. April 1828.

Franz Höniger,
amtirender Kreiskommissär.

Privilegiums-Urkunde für den Professor Franz Anton Ritter von Gerstner, zur Errichtung einer Holz- und Eisenbahn, zwischen der Moldau und Donau.

Wir Franz der Erste von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; König zu Hungarn, Böheim, Galizien und Lodomerien ꝛc. ꝛc., Erzherzog zu Oesterreich ꝛc. ꝛc.

Nachdem Uns der Professor Franz Anton Ritter von Gerstner allerunterthänigst gebeten hat, ihm ein ausschließendes Privilegium zu dem Baue einer zwischen Mauthausen und Budweis die Donau mit der Moldau verbindenden Holz- und Eisenbahn zu ertheilen, so haben Wir Uns in Erwägung der Gemeinnützigkeit dieses Unternehmens bewogen gefunden, ihm das angesuchte Privilegium auf fünfzig nach einander folgende Jahre mit folgenden Ausnahmen, und unter nachstehenden Bedingungen zu verleihen.

Erstens. Dem Unternehmer Ritter von Gerstner, soll es nämlich freystehen, einen oder mehrere Theilnehmer zur Ausübung dieses ihm allergnädigst bewilligten Privilegiums aufzunehmen; falls jedoch diese Vereinigung der Eigenschaft einer öffentl. Aktiengesellschaft annähme, hat derselbe den Ansuchen-Plan zur vorläufigen Genehmigung vorzulegen.

Zweitens. Da dieses Privilegium nur für eine Bahn von der Donau bis zur Moldau zu gelten hat, so hat der Unternehmer, wenn er in der Folge eine Ausdehnung desselben auf die Erbauung von Seitenbahnen wünschen sollte, besonders darum bittlich einzukommen und Unsere Entscheidung abzuwarten.

Drittens. Der Bau dieser Bahn soll bey seiner Ausführung nach den für öffentliche Straßen bestehenden Gesetzen behandelt werden, nur hat der Unternehmer bevor zur Abschätzung der zu dem Baue benöthigten Gründe geschritten wird, mit den Eigenthümern eine gütliche Ausgleichung zu versuchen.

Viertens. Auch hat derselbe, wie er sich selbst dazu angetragen hat, da, wo die Eisenbahn eine bestehende nothwendige Straße durchschneidet, die Verbindung der Straße über oder unter der Bahn auf eine brauchbare Art herzustellen, dann wo der Grund einer schon bestehenden Straße zu der Bahn verwendet wird, eine andere Straße von gleichem Stande, wie die eingegangene, herzurichten.

Fünftens. Bey Aufsetzung eigener Packhöfe nebst Beamten-Wohnungen, Schmieden, Wagnereien und Stallungen, dann bey Errichtung eigener Wirthshäuser an der Hauptbahn hat sich der Unternehmer den bestehenden Gesetzen und Provinzial-Verfassungen zu unterziehen, und hinsichtlich der für die Bahn eingetretenen Grundstücke und Gebäude, so wie bezüglich des Unternehmungs-Kapitals, wird ihm keine andere Besteyung oder Ausnahme von Steuern, so wie von öffentlichen und Gemeinde-Lasten zugestanden, als welche nicht schon in den bestehenden Gesetzen gegründet ist.

Sechstens. Bey den an der Eisenbahn vorfallenden Diebstählen oder bedeutenden Beschädigungen soll sich genau nach den bestehenden Gesetzen gerichtet werden.

Siebentens. Wir berechtigen den Unternehmer auf dieser Bahn alle Arten Güter und Waaren mit eigenen Wagen zu verführen, auch diese Befugniß an Andere unter den von ihm festzusetzenden Bedingungen zu überlassen.

Achtens. Von Seite der Staatsverwaltung wird während der Dauer des Privilegiums diese Bahn wie anders in Anspruch genommen werden, als daß der Unternehmer selbst die zu transportirenden Gegenstände verführe, und demselben bloß die Fracht, nach welche für die Privat-Waren regelmäßig bestimmt, oder von Fall zu Fall durch freywillige Uebereinkunft besonders bestimmt werden wird, dann bezahlt werde.

Neuntens. Gleichermassen wird während der Dauer des Privilegiums von Seiten der Staatsverwaltung an der von dem Unternehmer hergestellten Holz- und Eisenbahn keine Wegmauth errichtet und eingehoben werden. Was aber Waaren-Zölle, Verzehrungs-Abgaben und dergleichen betrifft, muß sich in dieser Hinsicht lediglich nach den allgemeinen Vorschriften benommen werden.

Zehntens. Nach Ablauf der fünfzig Privilegial-Jahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobilar-Zugehörungen seiner dann vollendeten Unternehmung als Eigenthümer frey schalten, oder deren Abtretung mit dem Staate oder mit Privatern in Unterhandlung stehen, und wenn er wird, oder der Eigenthümer seiner Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung entschließen sollte, und hier als möglich sich darbieten sollte, wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen.

Eilftens. Schließlich bestimmen Wir ausdrücklich, daß dieses Privilegium als nicht ertheilt, und bezüglich als erloschen anzusehen sey, wenn binnen Jahresfrist vom heutigen Tage an, nicht wenigstens eine Meile der Holz- und Eisenbahn erbaut ist, oder wenn innerhalb solcher Jahren von obbezeichneten Tage an gerechnet, die ganze Bahn zwischen der Moldau und der Donau nicht ganz beendiget ist.

Wenn nun die gesetzmäßigen Bedingungen getreulich in Erfüllung gebracht werden, so soll der Unternehmer nicht nur dieses ihm verliehenen a. g. Privilegiums sich zu erfreuen haben, sondern Wir verordnen zugleich, daß während fünfzig Jahren von dem Tage der öffentlichen Kundmachung dieser Urkunde an gerechnet, sich außer ihm, dessen Erben oder Jedermann enthalten solle, eine dergleichen Holz- und Eisenbahn zwischen der Donau und der Moldau zu errichten, bey einer Geldstrafe von Einhundert Speziesdukaten in jedem Uebertretungsfalle, wovon die Hälfte dem Armenfonde des Ortes wo das Uebertretungsfall in erster Instanz gefällt wurde, die andere aber dem Privilegirten zugewiesen hat, und unnachsichtlich durch das im Lande, wo die Uebertretung geschieht, befindliche Fiskalamt eingetrieben ist; Wie dann auch den Uebertretter dieses Privilegiums noch insbesondere Unsere a. h. Ungnade treffen und es dem Privilegirten insbesondere vorbehalten seyn soll, ihn wegen allen erweislichen Schadens zum Ersatze vor dem ordentlichen Richter zu belangen.

Den Behörden die es betrifft, ertheilen Wir insbesondere den gemessensten Befehl über die Handhabung dieses Privilegiums und die damit verbundenen Bedingungen zu wachen.

Das meinen Wir ernstlich.

Wien, am 7ten September 1824.

L.S. Franz.

Zdroj: HAJN, Ivo. Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden. České Budějovice: Bohumír NĚMEC – VEDUTA, 2004, s. 19.

Obr. č. 4. Model koněspřežního osobního vozu 1. třídy – Hanibal.

Vyrobený za 400 zlatých v dílnách v Urfahru v roce 1841. Originál je dochován v Železničním muzeu ve Strasshofu u Vídně.

Zdroj: Muzeum koněspřežky. 18. 9. 2009.

Obr. č. 5. Inzerát s vyobrazením hostince U Zelené ratolesti.

Před hostincem jsou patrné koleje koněspřežní železnice.

Zdroj: Muzeum koněspřežky. 18. 9. 2009.

Obr. č. 6. a 7. Model železničního náspu na koněspřežce s nasucho zděnou kamennou zdí a mostem.

Zdroj: Muzeum koněspřežky. 18. 9. 2009.

Obr. č. 8. Pomník, vystavěný na počest První evropské železnici, před Muzeem koněspřežky v Českých Budějovicích.

Zdroj: Muzeum koněspřežky. 18. 9. 2009.

Obr. č. 9. Muzeum koněspřežky v Českých Budějovicích, Mánesova 10.

Zdroj: autorka. 18. 9. 2009.

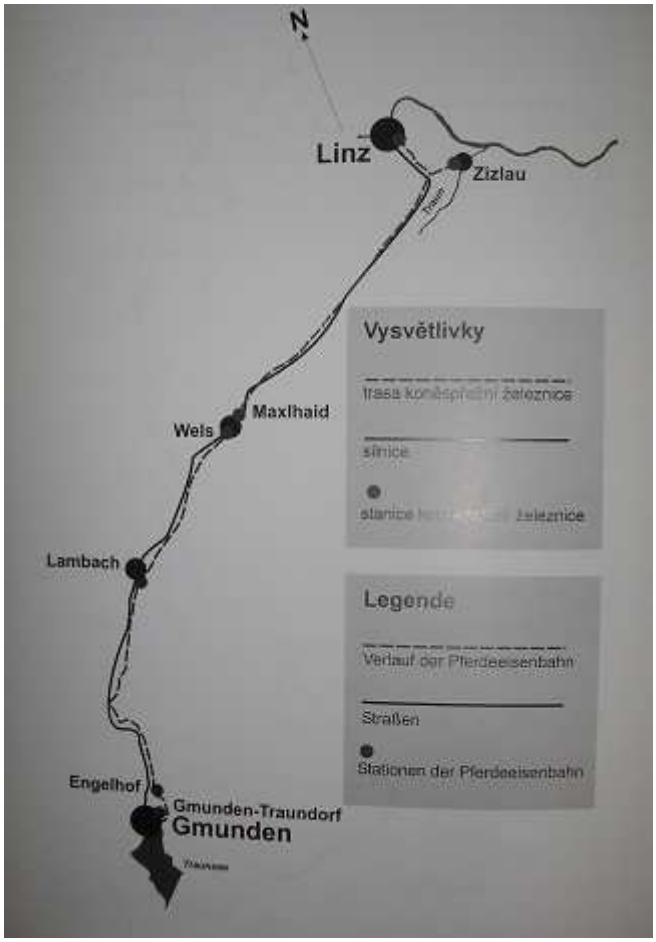
Obr. č. 10. Trasa koněspřežky z Českých Budějovic do Dolního Dvořiště.

Zdroj: HAJN, Ivo. Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden. České Budějovice: Bohumír NĚMEC – VEDUTA, 2004, s. 142.

Obr. č. 11. Trasa koněspřežky z Dolního Dvořiště do Lince.

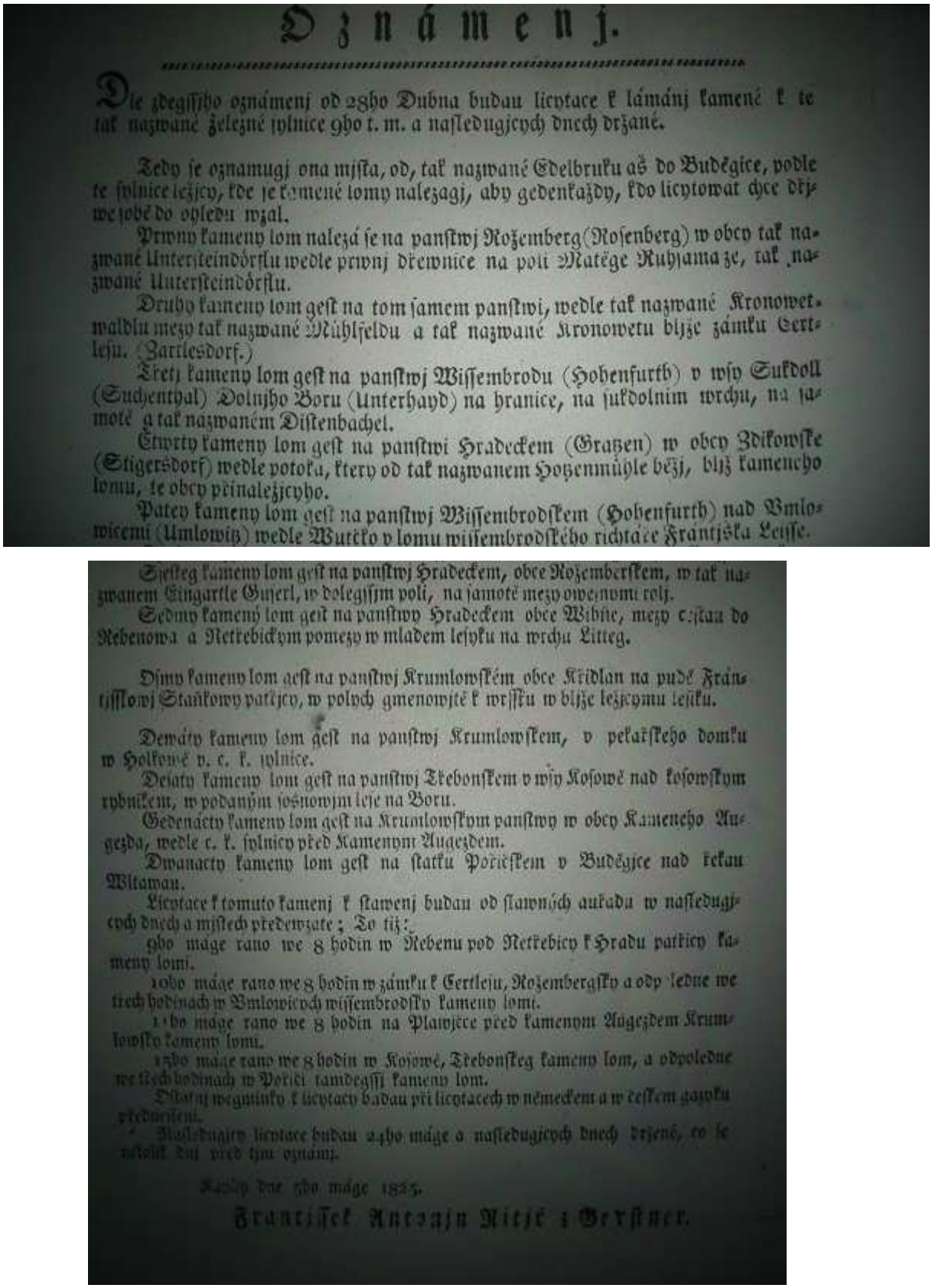
Zdroj: HAJN, Ivo. Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmünden. České Budějovice: Bohumír NĚMEC – VEDUTA, 2004, s. 152.

Obr. č. 10. Trasa koněspřežky z Lince do Gmündenu.



Zdroj: HAJN, Ivo. Koněspřežní železnice po obou stranách hranice. In: Sborník příspěvků ze semináře konaného dne 16. 11. 2006 v Jihočeském muzeu v Českých Budějovicích. České Budějovice: Jihočeské muzeum, 2007.

Obr. č. 11. Oznámení psané Františkem Antonínem Gerstnerem v květnu roku 1825.



Oznámenj.

Dle zdegssjho oznámenj od 28ho Dubna budau licytace k lámánj kamené k te tak nazwané železné sylnice 9ho t. m. a nasledugjcych dnech držané.

Tedy se oznamugj ona mjsta, od, tak nazwané Edelbruku až do Budějice, podle te sylnice ležjcy, kde se kamené lomy nalezagj, aby gedenkaždy, kdo licytowat chce dřjwe sobě do ohledu wzal.

Prwny kameny lom nalezá se na panstwj Rožemberg (Rosenberg) w obcy tak nazwané Untersteindörflu wedle prwnj dřewnice na poli Matěge Ruhjama ze, tak nazwané Untersteindörflu.

Druhy kameny lom gest na tom samem panstwi, wedle tak nazwané Kronowetwaldlu mezy tak nazwané Mühlfeldu a tak nazwané Kronowetu blizě zámku Gertlesu. (Zartlesdorf.)

Třetj kameny lom gest na panstwj Wissembrodu (Hohenfurth) v wsy Sukdoll (Suchentyal) Dolnjho Boru (Unterhayd) na hranice, na sukdolnim wrchu, na samotě a tak nazwaném Distenbachel.

Čtwrty kameny lom gest na panstwi Hradeckem (Gratzen) w obcy Zdikowske (Stigersdorf) wedle potoka, ktery od tak nazwanem Hozenmühle běžj, blizě kamenego lomu, te obcy přinalležjcyho.

Pately kameny lom gest na panstwj Wissembrodskem (Hohenfurth) nad Vmlowicemi (Umlowitz) wedle Wurčko v lomu wissembrodského richtáře Frantjška Leysse.

Sjestleg kameny lom gest na panstwj Hradeckem, obce Rožemberskem, w tak nazwanem Eingartle Gujerl, w dolegssjm poli, na samotě mezy owesnymi rolj.

Sedmy kameny lom gest na panstwy Hradeckem obce Wibite, mezy cestau do Rebenowa a Netkebickym pomezy w mladem lesyku na wrchu Litteg.

Osmy kameny lom gest na panstwj Krumlowském obce Křidlan na pudě Františkowj Staňkowy patřjcy, w polych gmenowytě k wrssku w blizě ležjcymu lesiku.

Dewáty kameny lom gest na panstwj Krumlowskem, v pekařského domku w Holkowě v. c. k. sylnice.

Desaty kameny lom gest na panstwj Třebonském v wsy Kosowě nad kosowským rybnikem, w podanym sosnowym lese na Boru.

Gedenácty kameny lom gest na Krumlowskym panstwy w obcy Kameného Augezda, wedle c. k. sylnicy před Kamenym Augezdem.

Dwanacty kameny lom gest na statku Poříčském v Budějice nad řekau Wltawau.

Licytace k tomuto kamenj k stawenj budau od slawných aukadu w nasledugjcych dnech a mjstech předewzate; To tiž:

9ho máge rano we 8 hodin w Rebenu pod Netkebicy k Hradu patřicy kameny lomi.

10ho máge rano we 8 hodin w zámku k Gertlesu, Rožembergsky a odpoledne we třech hodinach w Vmlowicych wissembrodsky kameny lomi.

11ho máge rano we 8 hodin na Plawjčce před kamenym Augezdem Krumlowsko kameny lomi.

12ho máge rano we 8 hodin w Kosowě, Třebonsked kameny lom, a odpoledne we třech hodinach w Poříčí tamdegssj kameny lom.

Oblatnj wegminky k licytacy budau při licytacech w německem a w českem gazyku předneseni.

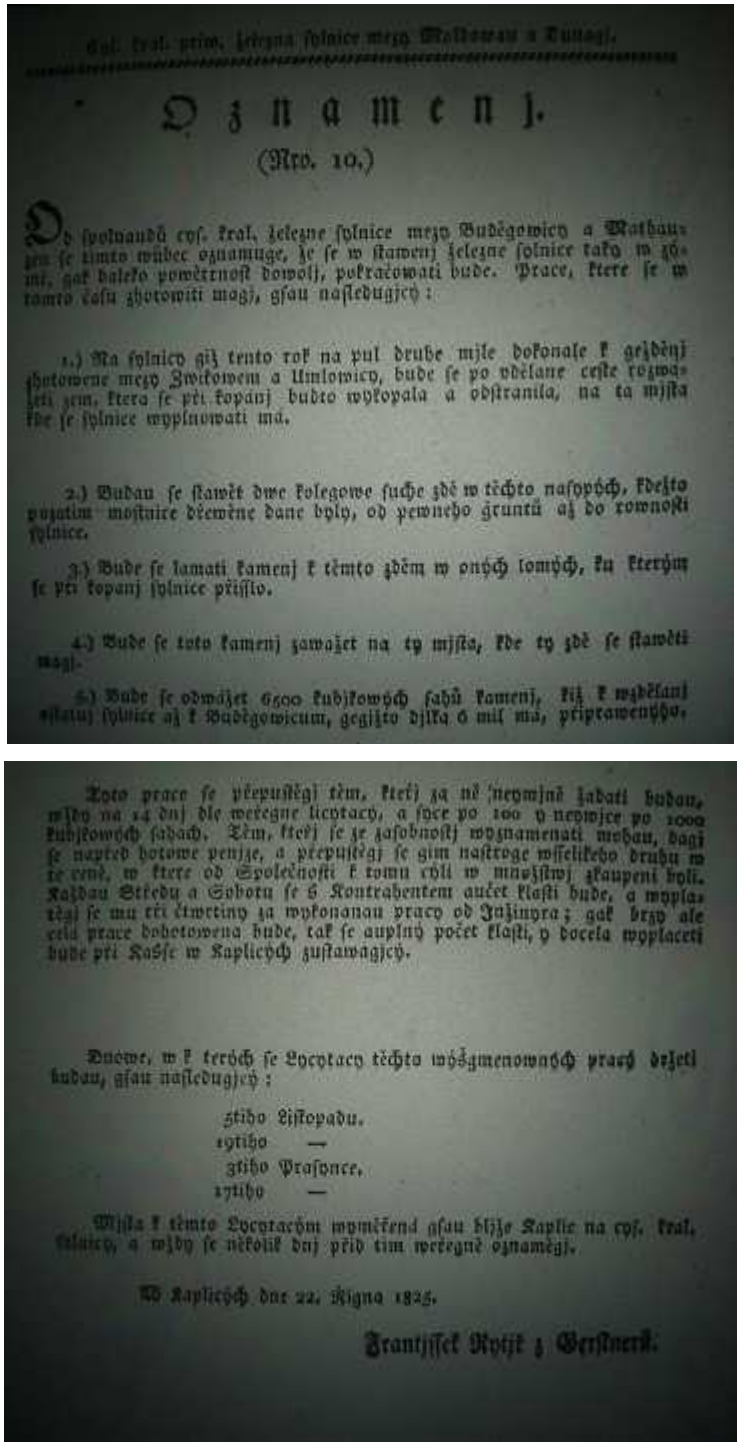
Nasledugjcy licytace budau 24ho máge a nasledugjcych dnech držené, co se několik dni před tym oznámj.

Kaplp dne 9ho máge 1825.

František Antonjn Rytjř z Gerstner.

Zdroj: Státní okresní archiv České Budějovice. 9. 11. 2009.

Obr. č. 12. Oznámení psané Františkem Antonínem Gerstnerem v říjnu roku 1825.



Gal. kral. prim. Železna sylnice mezy Mathauzem a Tumaj.

Oznamenj.

(Nro. 10.)

Od sylnaudů cys. kral. železne sylnice mezy Budějowicy a Mathauzem se tímto wůbec oznamuge, že se w stawenj železne sylnice tako w zimi, gak daleko powětrnost dowolj, pokračowati bude. Prace, ktere se w tomto času zhotowiti magj, gsau nasledugjcy:

1.) Na sylnicy giž tento rok na pul druhe mjle dokonale k gezděnj zhotowene mezy Zwikowem a Umlowicy, bude se po vdělane ceste rozwaženi zem, ktera se při kopanj budto wykopala a odstranila, na ta mjsta kde se sylnice wyplnowati ma.

2.) Budau se stawět dwe kolegowe suche zdě w těchto nasypých, kdežto pozatim mostnice děwěne dane byly, od pewneho gruntů až do rownosti sylnice.

3.) Bude se lamati kamenj k těmto zděm w onych lomých, ku kterým se při kopanj sylnice přisslo.

4.) Bude se toto kamenj zawožet na ty mjsta, kde ty zdě se stawěti magj.

5.) Bude se odwážet 6500 kubikowych sahů kamenj, kij k wzděłanj ostatnj sylnice až k Budějowicum, gegižto djlka 6 mil ma, připrawenyho.

Toto prace se přepustěgj těm, kteřj za ně neymjně žadati budau, wždy na 14 dnj dle wetegne licytacy, a sice po 100 y neywjce po 1000 kubikowych sahach. Těm, kteřj se ze zasobnosti wyznamenati mohau, dagj se napred hotowe penjze, a přepustěgj se gim nastroge wssellikeho druhu w te ceně, w ktere od Společnosti k tomu cyli w mauzstwj zkaupeni byli. Každau Středu a Sobotu se s Kontrahentem aučet klasti bude, a wyplaceg se mu při čtwrtiny za wykonanau pracy od Inžinyra; gak brzy ale celá prace dohotowena bude, tak se auplný počet klasti, y docela wyplaceti bude při Kasse w Kaplicych zustawagjcy.

Dnowe, w kterých se Licytacy těchto wyšgmenowanych prach držeti budau, gsau nasledugjcy:

5tého Listopadu.
19tého —
3tého Prosince.
17tého —

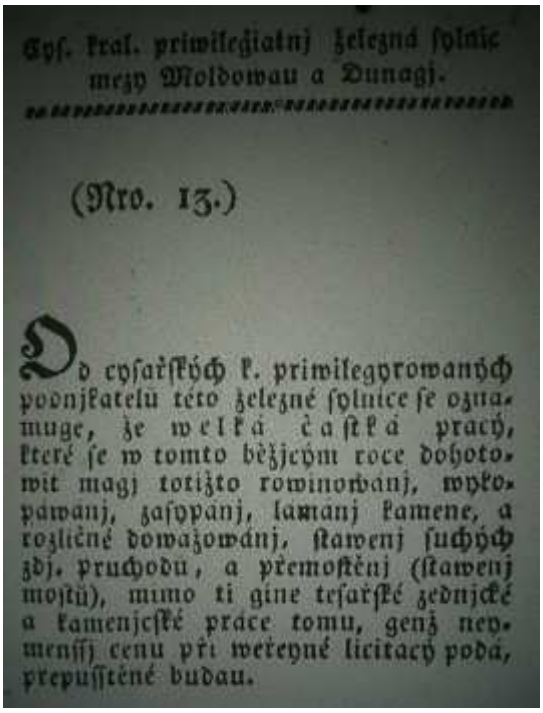
Mjsta k těmto Licytacyom wymeřené gsau hlje Kaplic na cys. kral. sylnicy, a wždy se několik dnj před tim wetegně oznaměgj.

W Kaplicych dne 22. Rijna 1825.

Frantjssek Rytjř z Gerstnerů.

Zdroj: Státní okresní archiv České Budějovice. 9. 11. 2009.

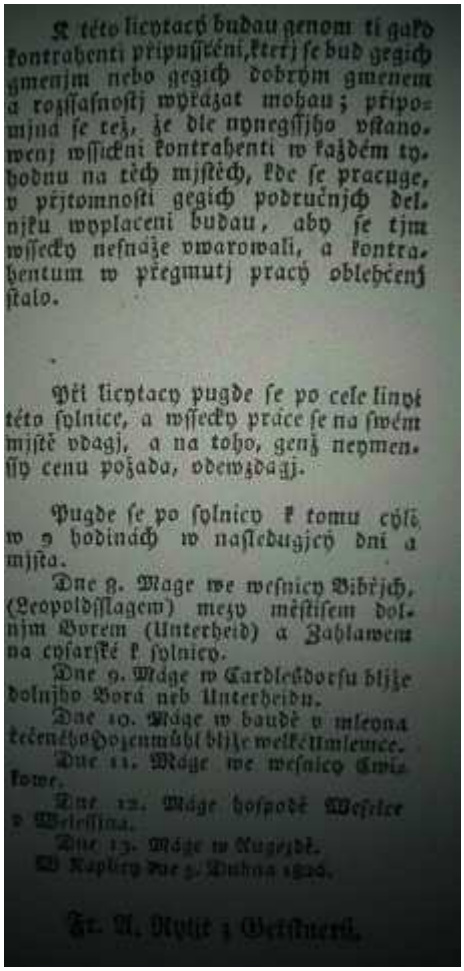
Obr. č. 12. Oznámení psané Františkem Antonínem Gerstnerem v dubnu roku 1826.



Cyſ. kral. priwilegiatnj železná ſolnice mezy Moldowau a Dunagj.

(Nro. 13.)

Od cyſařſkých k. priwilegyrowaných podnjkatelů této železné ſolnice ſe oznamuge, že welká čaſtká prací, které ſe w tomto běžjcým roce dohotowit magj totižto rowinowanj, wykopawanj, zaſypánj, lamánj kamene, a rozličné dowažowánj, ſtawenj ſuchých zdj. pruchodu, a přemoſtěnj (ſtawenj moſtů), mimo ti gine teſařſké zednjcké a kamenjcſké práce tomu, genž neymenſſj cenu při weřeyné licitacý podá, prepuſſtěné budau.



K této licytacý budau genom ti gako kontrahenti připuſſtěni, kteřj ſe bud gegich gmenjm nebo gegich dobrým gmenem a rozſſaſnoſtj wýkazat mohau; připomjná ſe též, že dle nynegſſjho vſtanowenj wſſickni kontrahenti w každém tyhodnu na těch mjſtěch, kde ſe pracuge, v přjtomnoſti gegich područnjch delnjku wyplaceni budau, aby ſe tjm wſſecky neſnáze vwarowali, a kontrahentum w přegmutj prací oblehčenj ſtalo.

Při licytacy pugde ſe po cele linyi této ſolnice, a wſſecky práce ſe na ſwém mjſtě vdagj, a na toho, genž neymenſſý cenu požada, odewzdágj.

Pugde ſe po ſolnicy k tomu cýlů w 9 hodinách w naſledugjcý dni a mjſta.

Dne 8. Mage we weſnicy Bibřjch, (Leopoldſſlagem) mezy měſtiſem dolnjm Borem (Unterheid) a Zahlawem na cyſařſké k ſolnicy.

Dne 9. Mage w Cardleſdorfu blijže dolnjho Borá neb Unterheidu.

Dne 10. Mage w baudě v mleona kečnéthoHozenmühl blijže welké Umleuce.

Dne 11. Mage we weſnicy Cwikowe.

Dne 12. Mage hoſpodě Weſelce v Weleſſina.

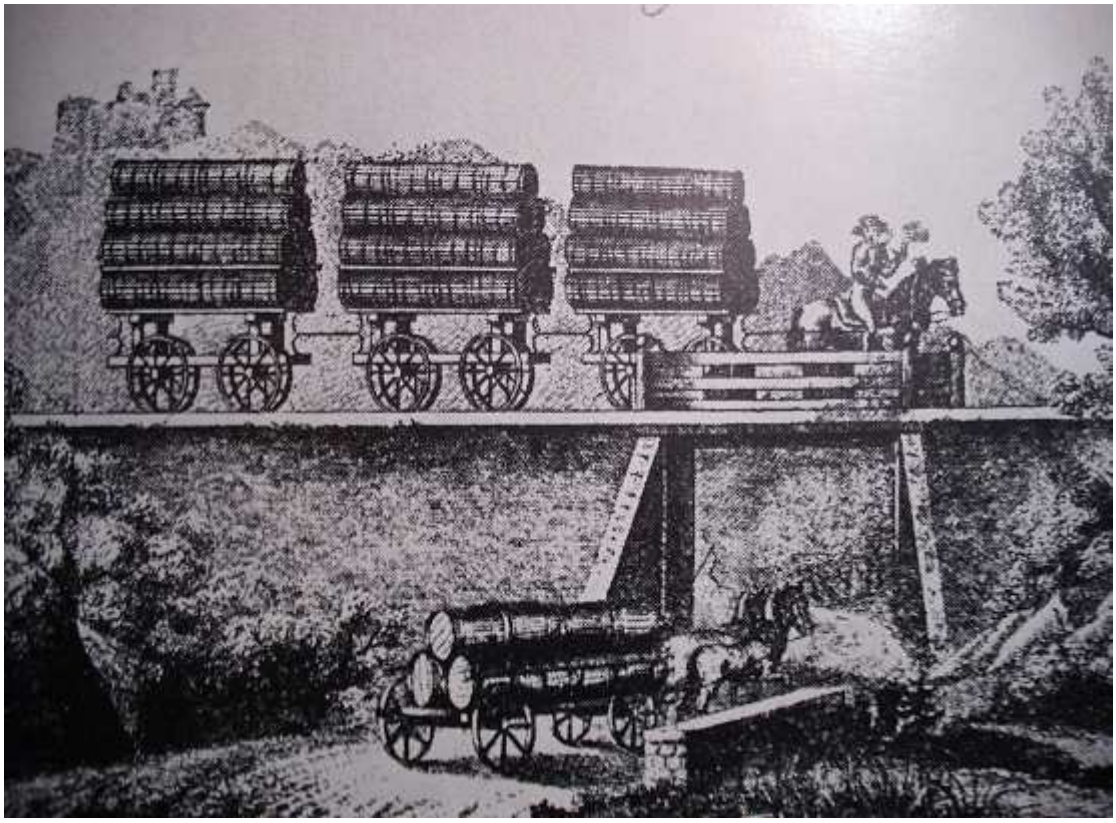
Dne 13. Mage w Kugezdě.

W Kaplicy dne 3. Dubna 1826.

Fr. A. Ritt z Gerſtnerů.

Zdroj: Státní okresní archiv České Budějovice. 9. 11. 2009.

Obr. č. 13. Doprava soli na koňské dráze z Českých Budějovic do Lince.



Zdroj: ŽÁKAVEC, Theodor. Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 31.

Obr. č. 14. Vojtěch Lanna

Zdroj: ŽÁKAVEC, Theodor. Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 47.

Obr. č. 15. Loďmistr Vojtěch Lanna s manželkou Josefinou a synem Vojtěchem r. 1847.

Zdroj: ŽÁKAVEC, Theodor. Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 49.

Obr. č. 16. Lannův pomník.

Zdroj: autorka. 4. 12. 2009.

Obr. č. 17. Loděnice ve Čtyřech Dvorech z roku 1934. Rodný Lannův domek.

Zdroj: ŽÁKAVEC, Theodor. Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s.19.

Obr. č. 18. Dnešní loděnice.

Zdroj: autorka. 4. 12. 2009.

Obr. č. 19. Důl Václav.

Zdroj: ŽÁKAVEC, Theodor. Lanna: příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu. Praha: Spolek československých inženýrů, 1936, s. 55.

Obr. č. 20. Hostinec U zelené ratolesti.

Zdroj: autorka. 4. 12. 2009.