

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

FILOZOFICKÁ FAKULTA

HISTORICKÝ ÚSTAV

Diplomová práce

Schwarzenbergové a železnice

Vztah primogenitury Schwarzenbergů k železniční dopravě v 19. století

Vedoucí práce: Mgr. Zdeněk Bezečný, Ph.D.

Autor práce: Jan Ivanov

Studijní obor: Kulturní historie

Ročník: VI.

2010

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenu a literatury uvedených v seznamu citované literatury. Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění, souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátu.

České Budějovice, 4. 1. 2011

Jan Ivanov

Poděkování

Mé poděkování patří vedoucímu této diplomové práce Mgr. Zdeňku Bezeckému za čas, rady, připomínky a nasměrování. Dále bych chtěl poděkovat Ing. Miroslavu Kuntovi z NA v Praze za rady a materiály. Poděkování zaslouží také pracovníci archivů SOA Třeboň, Jeho pobočky v Českém Krumlově a pobočky Österreichisches Staatsarchiv ve Vídni na Erdbergu za ochotu a pomoc ve výběru fondů. Nesmím zapomínat ani na železniční fandky sdružené kolem diskusního fóra K-Report, hlavně na Honzu Viktora, který rozšířil mé znalosti o dějinách železnic jižních Čech. Tuto práci bych nenapsal nebýt morální i materiální podpory mé rodiny, kolegů a přátel. Taktéž jim patří mé díky.

Anotace

Schwarzenbergové a železnice. Vztah primogenitury Schwarzenbergů k železniční dopravě v 19. století.

Železnice a šlechta - na první pohled opačné strany jedné mince. Aristokracie byla považována za konzervativní vrstvu společnosti, jako symbol „toho starého“. Železnice naopak prezentovala „to nové“ – hospodářský pokrok. Co tyto dva symboly dokázalo spojit dohromady? Proč šlechta podporovala stavbu železnic přes svá panství? Nakolik se aristokraté sami angažovali ve stavbě drah?

Tato práce nahlíží na dějiny železnic z pohledu šlechtice hospodáře. Ukazuje na příkladu primogenitury Schwarzenbergů, jak se sami aristokraté angažovali ve stavbě železnic, ve vedení drážních společností a podpoře lokálních projektů. Naleznete zde i příklady, kdy šlechta stavěla průmyslové a lesní drážky pro zefektivnění svého hospodářství. Práce dokazuje, že šlechta, aby si udržela svou ekonomickou moc po zrušení feudalismu, musela přijmout moderní způsoby hospodaření a mezi nimi i rozvoj železniční dopravy.

Notice

Schwarzenbergs and the railway. Relationship primogeniture Schwarzenberg to rail transport in the 19th century.

Railway and nobility - at first glance the opposite sides of one coin. The aristocracy was considered conservative part of society, as a symbol of "the old times". Railway presented the other side of the coin: "the new age" and economical progress. What was the same on these two symbols? Why nobility supported the build of railroads through their domain? How was the role of Nobles in the construction of railroads?

The point of view of this publication is at the history of railways in terms of Nobles as the businessmen. Shows an example of primogeniture Schwarzenberg, how aristocrats engage themselves in the construction of railways, railway companies in the management and support local projects. You can find here examples of the nobility built industrial railroad for their business. The work shows that the nobility to maintain its economic power after the abolition of feudalism had to adopt modern capitalism and the development of rail transport.

Obsah

Úvod	2
1. Schwarzenberská primogenitura a hospodářství	14
2. Rozvoj železnic v Habsburské monarchii do vzniku Dráhy císaře Františka Josefa	19
3. Dráha císaře Františka Josefa a Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu	25
3.1. Projekt železnice přes jižní Čechy	25
3.2. Symbolika při výstavbě dráhy	28
3.3 Jan Adolf II. ve správní radě Dráhy císaře Františka Josefa	33
3.4. Soudní pře s týdeníkem Der Floh	44
3.5. Cesta císaře Františka Josefa do Čech roku 1874	49
4. Hospodářská krize a zmařené plány na Českou jihozápadní dráhu	51
5. Výstavba lokálních drah	54
5.1. Adolf Josef ze Schwarzenbergu a směřování železnic v době jeho nástupu	54
5.2. Lokální dráha Budějovice – Želnavá	56
5.3. Další lokální dráhy	72
6. Průmyslové vlečky a drážky v knížecích službách.	77
Prameny a literatura	86
Nevydané prameny	86
Vydané prameny	86
Literatura	87
Online literatura:	89
Přílohy	90

Úvod

„Nebudu nikdy proti stavbě železniční tratě, i kdyby mi měla vést skrz ložnici.“ Tato slova vyslovil kníže Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu, když se Karl Watzl, ředitel schwarzenberského panství Postoloprty a dvorní kancléř Schwarzenberské ústřední kanceláře ve Vídni, snažil zamezit stavbě České severozápadní dráhy¹ přes panství Postoloprty v severních Čechách. V této větě můžeme zhruba vidět skromný záměr mé diplomové práce – dokázat, že knížecí rod Schwarzenbergů, respektive jejich primogenitury byl železnici nakloněn.²

Šlechta 19. století byla společensky vnímána jako vrstva, která ztělesňovala „ancient regime“. Jednalo se o lidi s konzervativními názory, kteří v jisté míře nechápali některé společenské změny. Nebyli například schopni se národnostně identifikovat. Nezáleželo jim na tom, jakým jazykem mluví, spíše si hleděli toho, z které země pochází. Nerozuměli společnosti nové doby a ona nerozuměla jim. Stalo se tak, že nakonec šlechta zůstala uzavřenou vrstvou, která mezi sebe nikoho nepřijala, a která byla pro svůj odstup a konzervativní postoj často terčem kritiky a posměchu. Ovšem mezi nově vznikající elitou – podnikateli – sílila snaha se starým elitám přiblížit, napodobit je v jejich životním stylu a kultuře a proniknout mezi ně. To se jim většinou nepovedlo, neboť šlechta mezi sebe nikoho z nových elit nepouštěla.³

Ovšem žít mimo všechny změny si šlechta dovolit nemohla. Pokud chtěli udržet v provozu svá panství a splatit dluhy, které jim zanechali předkové z barokních časů, museli se aristokraté naučit být moderními hospodáři. Změna přístupu šlechty k hospodaření začala už koncem 18. století. V první polovině následujícího století

¹ Česká severozápadní dráha se nazýval projekt společnosti Buštěhradská dráha na trať z Prahy přes Žatec, Chomutov a Vejprty do Saska. Kromě úseku Praha – Kladno, jenž byl postaven již dříve, se dráha začala budovat po roce 1865 a dokončena byla do roku 1871. Panstvím Postoloprty procházela jen částečně, samotné město bylo na železnici napojeno Plzeňsko – Březenskou dráhou roku 1873. Více viz: Ignaz KONTA, Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867 bis zum Gegenwart, in: Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch-ungarischen Monarchie. I/II, Wien – Leipzig - Teschen 1897, s. 39-43.

² Citát jsem použil z knihy: Raimund PALECZEK, Die Modernisierung des Großgrundbesitzes des Fürsten Johann Adolf II. zu Schwarzenberg. Beispiel einer deutsch-tschechischen Symbiose in Südböhmen im Neoabsolutismus 1848-1860, München-Freiburg 2009, s. 131.

³ Zdeněk BEZECNÝ, Příliš uzavřená společnost, České Budějovice 2005.

proběhly nejdůležitější reformy, hlavně co se týče zefektivnění zemědělství, lesnictví, či tradičního podnikání, jako je rybníkářství, či pivovarnictví. Šlechta musela řešit i otázky efektivního využití pracovní síly. Proto také některé šlechtické rody, včetně primogenitury Schwarzenbergů, projevíly snahu o zmírnění poddanských povinností již před rokem 1848, kdy bylo poddanství zrušeno. Šlechta začala podnikat a nebála se při tom využít moderních technických a ekonomických prostředků. Mezi ně patřila i efektivní doprava.

Rozvoj průmyslové revoluce v 19. století znamenal i rozvoj dopravy. Podniky potřebovaly suroviny – hlavně tedy uhlí, dřevo, či jiné suroviny – a ty musely být v co nejkratším čase dopraveny do podniků. Není tedy divu, že s hospodářským rozvojem se vyvíjela dopravní síť. Stavěly se kanály, dláždily se silnice. Ale největší kariéru ze všech dopravních prostředků udělalo v 19. století dítě průmyslové revoluce – železnice. Tento dopravní prostředek se dodnes těší velkému zájmu nadšenců, muzejníků, vlastivědných pracovníků. A také pro nás je vývoj dějin železnic jako součást hospodářských dějin důležitý. Šlechtice podnikatele totiž v této práci zasazují do kontextu rozvoje železniční dopravy. Proto je pro nás důležité, jak se výzkum dopravních dějin s těžištěm na železniční historii v Rakousku – Uhersku a následně v Československu vyvíjel.

Dějiny dopravy celkově patří do kategorie hospodářských a sociálních dějin. Vznikly již v 19. století v dobách tzv. pozitivistického dějepisectví. Šlo o dobu velkých představ o pokroku. Byla to doba snů, z kterých se lidstvo probudilo až se Světovou válkou. Právě v této době vznikala v celé Evropě celá řada publikací, které měly vysvětlit přínos železniční dopravy pro rozvoj ekonomiky jednotlivých států. Celá řada jich vznikla v Německu - hlavně v Sasku - tedy v zemi, která rozvoji informovanosti o železnicích přála. V mnohých knihách byly zapojeny i země Habsburské monarchie. Takovým příkladem je například i kniha Julia Michaelise, která vyšla v Sasku roku 1859.⁴ Nejednalo se o historické dílo, ale spíše o příručku pro podnikatele a obchodníky a doklad rozkvětu německých zemí. Silným faktorem pro vznik této i jiných příruček bylo německé vlastenectví a snaha o sjednocení. Autor popisoval všechny dosud postavené železniční tratě. Vysvětlil, za jakým účelem vznikly, jaký byl jejich počáteční

⁴ Julius MICHAELIS, Deutschlands Eisenbahnen. Ein Handbuch für Geschäftsleute, Capitalisten und Speculanten, Leipzig 1859.

kapitál, jak hospodařily, či stručný popis tratě. V saském Lipsku, kde byla kniha vydána, se o 20 let později dostala do tisku i kniha vzniklá v Rakousku - Uhersku.⁵ Šlo o stručné pojednání o situaci stavby, financování, provozu a typologie lokálních drah, které se od 70. let ve střední Evropě stavěly. Byla to další ekonomická analýza, informující veřejnost o změně stylu stavby železnic.

Největším dílem, které vzniklo v 19. století v Habsburské monarchii, byla pětidílná syntéza *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch - Ungarischen Monarchie*.⁶ Jedná se o největší pozitivistickou syntézu železnic v celé podunajské monarchii a nejdůležitější historické dílo o dějinách železnic dodnes. V pěti svazcích se dočteme obsáhlé informace o historickém vývoji výstavby železniční sítě, ekonomických a státoprávních souvislostech, nebo o vývoji vozového parku a zabezpečovacího zařízení. Jedná se o pozoruhodnou publikaci vydanou kolektivem autorů a iniciovanou nově etablovaným ministerstvem železnic. První železniční ministr v monarchii Heinrich Wittek, působící předtím za Taafeho vlády v ministerstvu obchodu, pod které železnice patřili, se sám angažoval na vzniku celého díla. Jedná se tedy o snahu státu ukázat na rozvoj symbolu pokroku. Smysl *Geschichte der Eisenbahnen* byl tedy hlavně politický. Jde ovšem hlavně o velmi zajímavou historickou kompilaci, o kompletní „Velké dějiny“ železnic v celém Rakousku – Uhersku.

V Rakousko-Uhersku před První světovou válkou vyvrcholil zájem o železniční a vůbec o dopravní tematiku. Ve Vídni můžeme sledovat rozkvět periodik. Na počátku 20. století vycházel týdeník *Fremdverkehr*, sloužící jako cestopisný a technický plátek pro veřejnost. Odbornější charakter měla *Die Lokomotive*, která vycházela od roku 1904 a pokračovala i po První světové válce za dob Rakouské republiky. Obě periodika byla psána německy.

Převážně z této knihy vychází pozdější prvorepubliková tvorba československých historiků. Mladá republika totiž po První světové válce měla zájem na syntéze železničních dějin. Skupina autorů se sdružila kolem *Ročenky státních a soukromých*

⁵ M. M. WEBER, *Der staatliche Einfluss auf die Entwicklung der Eisenbahnen minderer Ordnung*, Wien - Leipzig - Pest 1878.

⁶ *Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch-ungarischen Monarchie. I/I-V*, Wien – Teschen - Leipzig 1897.

drah Československé republiky vydávané ministerstvem železnic. Jiní zase bádali pod záštitou Národního technického muzea. Většinou to, na rozdíl od lidí píšících *Geschichte der Eisenbahnen*, byli laici, málokdo byl studovaným historikem. Nikdo z pozitivistické školy Jaroslava Golla, ani z křídla kolem T. G. Masaryka se dějinami železnic nezabýval. Z laiků můžu jmenovat například Jana Hondla, Václava Ringese, či Aloise Adamuse.⁷ Kromě Ročenky psali tito autoři i do jiných železničních periodik, jako byly *Železniční revue*, *Železniční noviny*, či *Veřejná doprava*. Krátce po Druhé světové válce k nim přibyl ještě *Železniční obzor*. Na rozdíl od vídeňských spisovatelů pracujících na přelomu století na *Geschichte der Eisenbahnen*, prvorepublikoví železniční nadšenci neměli historii železnic jako své povolání a články a díla sepsovali ve svém volném čase. Úroveň děl nespĺňovala požadavky kritické historické práce. Jednalo se hlavně o faktografickou práci. Tito lidé nesháněli žádné převratné objevy, ani metodologii, spíše českému čtenáři zprostředkovali výtah z *Geschichte der Eisenbahnen* obohacený o novější poznatky, které sami nacházeli v archivech.⁸ Téměř chybělo zasazení do hospodářského kontextu doby i souvislosti železnice s národním a soukromým hospodářstvím.⁹

Úroveň prací po roce 1948 ještě klesla. Autoři se raději díky hrozbě politických represí nepouštěli příliš do hloubky hospodářského vývoje. Ani jejich badatelská činnost neměla vysokou úroveň. Jako hodnotné dílo proto působila předúnorová práce pedagoga a spisovatele Josefa Honse z roku 1947.¹⁰ Na autorově stylu je totiž znát, že pro sepsání práce skloubil technické znalosti se stylem historika pozitivisty. V knize ovšem chyběl poznámkový aparát.

⁷ Alois ADAMUS, *Pohled na dějiny Severní dráhy Ferdinandovy po stoleté činnosti 1836-1936*, Ostrava - Praha 1936; Jan HONDL *Historický přehled vývoje železnic v Československé republice, Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1927, 1927*; TÝŽ, *Císařsko-královská privilegovaná Pražská koněspřežná železnice z Prahy do Lán, Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1929, 1929*; Václav RINGES, *Století železnic*, Praha 1938; TÝŽ, *Polabská dráha, Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1832-33, 1933*.

⁸ Více o badatelské činnosti v Československu za První republiky lze nalézt: Jan KLEPL, *Sto let železnice. Souhrnná zpráva o literatuře z let 1936-46*, Praha 1946.

⁹ Milan HLAVÁČKA, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990, s. 9-10.

¹⁰ Josef HONS, *Velká cesta. Čtení o dráze olomoucko-pražské*, Praha - Ostrava 1947.

Co se však v 50. letech úspěšně rozvíjelo, bylo vydávání periodik. Mezi úspěšnými médii zabývajícími se dopravou byl například Věstník národního muzea v Praze, nebo dodnes vycházející časopis Železničář. Jednalo se samozřejmě o součást prorežimní propagandy. Podle vzoru spřáteleného Sovětského svazu byla i v Československu snaha sdružit badatele do vědeckých institucí, v nichž by nad nimi byl snazší politický dohled. Tak došlo již roku 1952 k založení Komise pro dějiny československé techniky při Československé akademii věd. Z ní se v říjnu 1956 vyvinula Komise pro dějiny dopravy, která se později stala součástí Společnosti pro dějiny věd a techniky při ČSAV. Jednalo se o institucionální základnu, která měla dopomoci vědeckému bádání na hospodářské téma dějin dopravy. Železnice začala být v duchu marxistické historiografie vnímána jako symbol společenských změn. Tento záměr byl vidět na konferenci, jež se konala v říjnu 1958 a jež měla Komisi pro dějiny dopravy představit odborné veřejnosti. Konference se jmenovala Za nové dějiny dopravy a měla za cíl „osvětlit ze všech hledisek význam dějin dopravy pro obecné dějiny, pro dějiny dělnické třídy, pro odbornou politickou výchovu pracovníků v dopravě,[...]“¹¹ Je zde tedy patrné, kterým směrem se měla nově institucionalizovaná dopravní historiografie ubírat. Bylo však patrné, že dějiny dopravy budou vědecky studovaným tématem.¹²

Ovšem instituce při ČSAV ztratily v průběhu 60. let na významu a vědecká práce se odehrávala zejména při Národním technickém muzeu v Praze, které bylo na výsluní v 60. a 70. letech. Historici z obou institucí se však snažili opět napsat pouze obdobu Geschichte der Eisenbahnen. Šlo jim o vytvoření syntézy dějiny československých železnic. O tento úkol se pokusili především Václav Ringes a Miloslav Štěpán.¹³ Národní technické muzeum si zase nechalo v 60. letech sepsat několik bibliografií, ovšem hlavně z fondů vlastní knihovny. Vydávalo i odborné sborníky.¹⁴ Podíleli se na nich i externí spolupracovníci. Právě laikové zůstali i nadále nosnou silou bádání o

¹¹ Usnesení konference Za nové dějiny dopravy, in: Za nové dějiny dopravy, Praha 1959, s. 134-135.

¹² M. HLAVAČKA, Dějiny, s. 11-12.

¹³ V. RINGES, Stezkou dějin naší dopravy, Praha 1958; Miloslav ŠTĚPÁN, Přehledné dějiny československých železnic 1824 – 1848, Praha 1958.

¹⁴ Z dějin československé dopravy, Rozpravy NTM 37, 1969; Československo ve středoevropském dopravním vývoji, Rozpravy NTM 41, 1970.

dopravě, neboť oficiální sféra musela ideologicky ladit s požadavky marxistické historiografie. Nejvýznamnějším popularizátorem byl Josef Hons.¹⁵

Další zajímavou osobností byl František Roubík. Působil od 30. let jako docent historie a archivnictví na Karlově univerzitě v Praze. Jeho historická práce měla široký záběr: od historické geografie, přes dějiny správy, sociální a hospodářskou historii, až po pomocné vědy historické. Dějiny dopravy psal čtivou, naučnou formou. Zabýval se hlavně silniční tematikou.¹⁶ Pro nás je zajímavý hlavně jeden článek v Jihočeském sborníku historickém, kde se Roubík zaměřuje na železnici v jižních Čechách.¹⁷

V 70. letech se však i na ČSAV rozvinul zájem o hospodářské dějiny 19. století. Stále šlo o obhajobu marxismu, která měla vysvětlit teorii rozvoje lidské společnosti směřující k socialismu. Na druhé straně vznikaly práce hospodářských a sociálních dějin, které nahlížely na dráhu v společenských souvislostech, byť ideově podbarvených.

Studium dějin železnic se za normalizace začalo také klonit k názorům, že železnice měla v průmyslové revoluci význam hlavně v souvislosti s těžbou a zpracováním uhlí. Tyto názory přijímala hlavně skupina kolem Národního technického muzea.¹⁸ Tímto směrem se ubíral i jeden z nejdůležitějších autorů zabývajících se dodnes dějinami dopravy. Mám na mysli Milana Hlavačku. Milan Hlavačka se dodnes zabývá hospodářskými dějinami 18. a 19. století, působí zejména na Akademii věd. Ještě před rokem 1989 napsal knihu, která byla bez úprav vydána těsně po Sametové revoluci. Publikace Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce je dodnes považována za zdařilé dílo hospodářských dějin, které hledá v rozvoji dopravy ekonomické aspekty. Největší hybnou silou v expanzi železniční sítě v době

¹⁵ Například díla: J. HONS, Vyprávění o pražských nádražích, Praha 1961, TÝŽ, Dějiny dopravy na území ČSSR, Bratislava 1975.

¹⁶ František ROUBÍK, Od nosítek k trolejbusu. Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze, Praha 1956; TÝŽ, Silnice v Čechách a jejich vývoj, Praha 1938.

¹⁷ TÝŽ, K vývoji železniční sítě v jižních Čechách, Jihočeský sborník historický 42, 1973, s. 208-218.

¹⁸ Jedná se například o studii historika hospodářských dějin Milana Myšky: Milan MYŠKA, Hutnictví železa v průmyslové revoluci. Výrobní odvětví v ekonomických souvislostech průmyslové revoluce v českých zemích a habsburské monarchii, In: Rozpravy NTM 82, Praha 1981, s. 263-309.

průmyslové revoluce byla pro Hlavačku právě přeprava uhlí.¹⁹ Kromě hospodářských dějin se Hlavačka zabývá taktéž sociálními a národnostními otázkami v 18. a 19. století.

Zájem lidí, kteří chtějí tematiku dějin železnic zprostředkovat veřejnosti, i po roce 1989 převládá nad vědeckými pracovníky. Jedním z nadšenců je i stavební architekt Mojmir Krejčířík. Tento badatel pojímá ve svých knihách dějiny železnic z pohledu stavebního znalce a technika, zabývá se hlavně architektonickým řešením tratí, nádraží, mostů, či tunelů.²⁰ V jeho knihách však nalezneme i zájem o sociální rovinu výstavby železnic. Není však nijak hlouběji zapuštěna do vývoje sociálních dějin v rámci moderních historických metod, především dnes oblíbené historické antropologie. Jeho dílo o železniční módě je spíše jednoduchým výtahem vývoje drážního stejnokroje.²¹ Dějiny lokálních železnic popsal historik, anglista a amerikanista Stanislav Pavlíček, který nepůsobí v oboru. Jeho kniha o lokálkách je stručným výtahem faktů bez jakéhokoliv bližšího zpracování.²² Většina autorů-amatérů tvoří na regionální úrovni. Jmenujme si zde několik autorů, jejichž vliv se týká i jihočeských železnic, které nás v této mé práci především zajímají. Zmíním zde Radovana Rebstöcka, jenž se zajímá o dějiny regionu Šumavy a spolu s ním o tamní lokálky.²³ Rebstöck provozuje tiskárnu v Sušici. Dalším spisovatelem je Jiří Louženský, který je členem Historického klubu při Jihočeském muzeu a Jihočeského klubu obce spisovatelů. Louženský také pracoval dlouhá léta jako železničář a v 90. letech působil v muzeu ve Vodňanech. Věnuje se tématu drah v okolí Vodňan, otevřel také tematiku nikdy nepostavených drah.²⁴ U většiny publikací můžeme shledat nedostatek odbornosti a následné opisování pramenů dopravních a hlavně železničních dějin. Jejich přínosem je však osvěta o železnici jako takové, či vývoji železničních tratí a vozového parku, hlavně co se týče oběhů a

¹⁹ Výběr z díla Milana Hlavačky na téma dějin dopravy, kromě knihy Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce: M. HLAVAČKA, Cestování v éře dostavníku, Praha 1996; TÝŽ, Co je to modernizace?, In: Město a městská společnost v procesu modernizace 1740 – 1918. Ostrava 2009.

²⁰ Mojmir KREJČÍŘÍK, Po stopách našich železnic, Praha 1991; TÝŽ, Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj I-III, Litoměřice 2003-2009.

²¹ TÝŽ, Železniční móda. Dějiny železničního stejnokroje v Českých zemích a na Slovensku, Praha 2003.

²² Stanislav PAVLÍČEK, Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Praha 2002.

²³ Radovan REBSTÖCK, Koleje přes Šumavu, Sušice 2007.

²⁴ Jiří LOUŽENSKÝ, Neuskutečněné tratě na jihu Čech, Rozpravy NTM v Praze. Z Dějin železniční dopravy, 1991, s. 77-87.

dislokací hnacích vozidel. Tito nadšenci dokážou rozšířit zájem o železnice a základní znalosti i mezi širokou veřejnost. Ve většině případů jde o lidi působící například v místních muzeích, knihovnách nebo muzejních spolcích. Lze je tedy brát spíše jako nekritický výběr z historických pramenů, nežli jako součást rozvoje moderní historiografie.

Zapomínat nesmíme ani na dnešní periodika zabývající se železniční dopravou i její historií. Kromě výše zmíněného *Železničáře* vychází dnes časopis *Dráha*. Ovšem velký rozkvět zažívají hlavně internetové magazíny. Z nich bych vyzdvihнул zejména *ŽelPage*, *Stránky přátel železnic* a dopravní server s populárním diskusním fórem *K-Report*.²⁵ Jedná se o webové stránky, kde se schází odborná i laická komunita zabývající se veřejnou dopravou a hlavně železnicí.

Co se týče odborného zájmu české historiografie, zde je již zájem menší. Dějiny železnic se logicky studují v souvislosti s dějinami vědy a techniky. Dnes se tento obor studuje, stejně jako ostatní odvětví hospodářských a sociálních dějin podle metody historické antropologie. Tato metoda, která pochází z Německa 70. let, rozvíjí hlavně pohled jednotlivce, jako aktéra dějin. Tento styl myšlení historiků vznikl jako protiklad dějin mentalit pocházejících z francouzského prostředí.²⁶ Jedním ze směrů historické antropologie je směr k sociálním a hospodářským dějinám. Pochází od tzv. "Bielefeldské školy", jež se shlukovala kolem historika Jürgena Kocky. Tento obor zajímavější se o člověka ve víru průmyslové revoluce se postupně po roce 1989 přenesl i do českého prostředí.

V Čechách kromě okruhu okolo Milana Hlavačky na AV ČR se dnes dějinami železnic zabývají i hospodářští historikové na dalších vědeckých pracovištích, zejména na univerzitách. Badatelsky významná je práce hospodářských historiků na Filozofické fakultě Univerzity Karlovy v Praze, kteří spolupracují i s Katedrou hospodářských dějin na Vysoké škole ekonomické. V přední řadě se jedná o Ivana Jakubce. Ten se stal v roce 2005 profesorem hospodářských dějin na Univerzitě Karlově. Již ale předtím se začal specializovat na dějiny komunikací. Je redaktorem cizojazyčného periodika *Prager*

²⁵ www.zelpage.cz; www.spz.logout.cz; www.k-report.net.

²⁶ Jedná se o slavnou školu *Annales*. Více o rozvoji evropského dějepiscetví ve 20. století: Georg G. IGGER, *Dějiny dějepiscetví ve 20. století*, Praha 2002.

wirtschafts- und sozialhistorische Mitteilungen vydávaného právě na Ústavu hospodářských a sociálních dějin Univerzity Karlovy. Je rovněž členem Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, Společnosti pro dějiny věd a techniky, Společnosti pro hospodářské a sociální dějiny a jejího výboru, viceprezident Národního komitétu pro dějiny vědy při AV ČR. Je napojen na německé badatelské prostředí. Sám působil na německých univerzitách v Münsteru, Lipsku, Berlíně a ve Vídni.²⁷ Mezi jeho publikační činností můžeme spatřit obraz rozvoje dopravy v českých zemích v evropském hospodářském kontextu.²⁸ Vidí také dějiny vědy a techniky a hospodářské dějiny jako navzájem se prolínající obory, jako spojení technických věd s humanitní historiografií.²⁹ Ivan Jakubec se zasadil o vytvoření kompaktních děl zahrnující hospodářský a ekonomický rozkvět, především v 19. a v první polovině 20. století. Spolu se Zdeňkem Jindrou inicioval sepsání díla sloužícího jako vysokoškolská učebnice hospodářských dějin ukazující hospodářský vývoj Habsburské monarchie v 19. století v ekonomicko-politickém kontextu. Podíl na tomto díle měl i Ivan Hlavačka, jenž zpracoval kapitolu o vývoji dopravy. Další publikace vydaná v roce 2008 na Vysoké škole ekonomické zachycuje celistvý hospodářský a sociální vývoj od 19. století, až po naši současnost. Jedná se znovu o knihu sloužící hlavně k osvětě studentů a zájemců, na níž se jako hlavní editor podílel Ivan Jakubec. Dopravní tematiku zde tentokrát ponechal dalšímu dopravnímu historikovi Janu Šternberkovi.³⁰

Hospodářské dějiny, které nás zde zajímají a do jejichž kontextu tato práce zapadá, mají dnes i jiné badatele, než ty čistě orientované na železnici. Ostravský badatel Milan Myška se zabývá průmyslovou revolucí a jejími nositeli – podnikateli a

²⁷ Stručný popis badatelského působení Ivana Jakubce nalezneme zde: Jaroslav PÁNEK a kol., Lexikon současných českých historiků, Praha 1999.

²⁸ Ivan JAKUBEC, Vývoj československých a německých drah 1929-1937, Praha 1992; TÝŽ, Železnice a labská plavba ve střední Evropě 1918-1938. Dopravněpolitické vztahy Československa, Německa a Rakouska v meziválečném období, Praha 1997.

²⁹ TÝŽ, Symbióza dějin vědy a techniky a hospodářských a sociálních dějin, In: Dějiny vědy a techniky 33, 2000, č. 1, s. 13-19.

³⁰ I. JAKUBEC – Zdeněk JINDRA, Dějiny hospodářství českých zemí. Od počátku industrializace do konce Habsburské monarchie I-II, Praha 2006.

mezi nimi se zabývá i šlechtou.³¹ Přímo hospodářské dějiny Schwarzenbergů řeší jeden zahraniční historik z Mnichova – Raimund Paleczek, který se zabývá především hospodářskými proměnami krumlovského velkostatku.³² Dalším badatelem z německého prostředí je Hannes Stekl. Ten porovnával životní styl i hospodářskou situaci hlubockých Schwarzenbergů s Liechtensteiny.³³ Nakonec zmíním ještě Jiřího Dvořáka, budějovického historika, jenž se zabývá hospodářskými a sociálními dějinami jižních Čech v 19. století. V jeho tvorbě nalezneme i dopravní problematiku a hospodářské projekty rodu Schwarzenbergů.³⁴

Snaha začlenit dějiny dopravy do kontextu dnešní evropské historiografie v této zemi není bezvýznamná. Mimo laických zájemců zde existuje linie historiků techniky a hospodářství. A právě k této linii se chce přihlásit i tato práce. Samozřejmě ve své práci nechci zapomínat na důležitost neoborných nadšenců, jejichž bádání přineslo spoustu zajímavých faktů, která může historik ve své práci použít a kriticky zpracovat do souvislostí. Mým cílem je ukázat, jak do hospodářských dějin zapadá významný středoevropský šlechtický rod. Železnice slouží v této práci jako důkaz, jaký zájem měla šlechta o moderní vynález. Jde zde tedy o pohled příslušníků rodu – knížat Jana Adolfa II., Adolfa Josefa a částečně i Jana Nepomuka ze Schwarzenbergu – na problematiku rozvoje železnic.

Ukazuji, že knížata ze Schwarzenbergu využívala ve svém hospodaření železniční dopravu. Nepodporovala jen jeden projekt - Dráhu císaře Františka Josefa, jak by se mohlo zdát. Spolupracovala i na dalších železničních projektech. Použil jsem vzorek železničního vývoje v jižních Čechách se zasazením do kontextu vývoje železnic

³¹ M. MYŠKA a spol., Historická encyklopedie podnikatelů Čech, Moravy a Slezska do poloviny XX. století, Ostrava 2003; TÝŽ, Rozbřesk podnikatelů, Moravský Beroun 2000; TÝŽ, Rytíři průmyslové revoluce. Šest studií k dějinám podnikatelů v českých zemích, Ostrava 1997; TÝŽ, Problémy a metody hospodářských dějin, Ostrava 1995; TÝŽ, Šlechta v Čechách, na Moravě a ve Slezsku na prahu buržoazní éry. Hospodářská aktivita české aristokracie a tzv. „kapitalistická modernizace“, Časopis Slezského muzea Série B, 36, 1987, s. 46-65.

³² R. PALECZEK, Die Modernisierung.

³³ Hannes STEKL, Österreichs Aristokratie im Vormärz. Herrschaftsstil und Lebensformen der Fürstenhäuser Liechtenstein und Schwarzenberg, Wien 1973.

³⁴ Jiří DVOŘÁK, K historii schwarzenberských tuhových dolů v Černé v Pošumaví (Schwarzbach), České Budějovice 2007.

v Rakousku - Uhersku. K výzkumu používám hlavně informace ze schwarzenberských fondů primogenitury. Pro výzkum politické kariéry Jana Adolfa II. se hodí nejvíce osobní korespondence Jana Adolfa II.. Zde nalezneme všechny dokumenty ohledně působení knížete ve správní radě Dráhy císaře Františka Josefa. Nachází se tam všechna korespondence, kterou Jan Adolf II. jakožto ředitel správní rady vedl.³⁵ V tom samém fondu nalezneme i dva kartony s plány na výstavbu nedokončeného projektu z Hodkovic nad Mohelkou do Strážného.³⁶ Materiál jsem srovnával i s fondy ministerstva obchodu, kde v záležitosti plánování a povolování výstavby bylo možno zjistit, jak moc kníže vyvíjel kromě iniciování vzniku dráhy i její prosazování na státní úrovni.³⁷

Dalším fondem je fond Schwarzenberské ústřední kanceláře. Jedná se tedy znovu o korespondenci knížeti, ovšem zde jde o úřední záležitosti, které se více či méně dotýkají správy panství. U záležitostí výstavby železnic jde o dodání surovin na stavbu, výpočty nákladních tarifů pro přepravu surovin a výrobků, či ekonomické záležitosti výstavby a provozu tratí. Mimo to je zde samozřejmě uložena korespondence knížete s realizátory a interesenty na nových tratích. Fond je velmi obsáhlý. Obsahuje všechny jihočeské železniční tratě, procházející knížecím územím. Nalezneme zde i ekonomické výpočty a plány na železnice, k jejichž realizaci nikdy nedošlo. Vybral jsem si z celého svazku záležitosti trati České Budějovice - Želnav a Netolice - Dívčice.³⁸ Důvodem k vybrání trati Budějovice - Želnav je její strategická důležitost pro přepravu knížecího dřeva ze Šumavy a tuhy z grafitových dolů v Černé v Pošumaví. Navíc se jednalo o projekt, jehož podporu přebíral od Jana Adolfa II. jeho syn Adolf Josef. Menší zmínka o lokálce do Netolic ukazuje, že tento projekt města Netolic byl důležitý i pro knížete díky pivovarům a pěstování cukrové řepy.³⁹ U nikdy neuskutečněných projektů se navíc inspiroji ve fondech Železničního oddělení zemské správy v Praze.⁴⁰

³⁵ Státní oblastní archiv (dále SOA) Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

³⁶ TAMTÉŽ, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., Nezpr.

³⁷ Allgemeine Verwaltungsarchiv (dále AVA) Wien, Verkehr, Handelsministerium Allgemein, Franz Josefbahn inv. č. 20, r. 1869, sign. III Ea, kart. 18, 19, 36.

³⁸ Tehdy se stanice Dívčice jmenovala Nákří-Netolice. V následujícím textu budu tedy uvádět původní název Nákří-Netolice - Netolice Město.

³⁹ SOA Třeboň, Ústřední kancelář, Nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11-12.

⁴⁰ Národní archiv (dále NA) Praha, Zemský výbor Praha – Železniční oddělení, kart. 114.

První část práce je tedy o podnikání, podnikové politice a vlivu u Dráhy císaře Františka Josefa. V druhé části líčím osudy vývoje lokálek, zvláště pak tratě Budějovice - Želna. Ve třetí části ukazuji, že i průmyslové drážky a vlečky byly dobrými pomocníky v chodu velkostatku. Tato část nám ukazuje, že vývoj tradičního hospodářství po roce 1848 vyústil ve využití moderní techniky. Tradiční velkostatek konzervativně smýšlejícího rodu tedy nebyl ničím jiným, než efektivním podnikem kapitalistického typu. Informace k této kapitole jsem našel z materiálu úřední činnosti velkostatků Hluboká a Protivín. Právě běžná administrativa v sobě skrývá využití železnic i pro vnitřní hospodářské užití.⁴¹

Práce je tedy dělena do tří úseků a synchronním způsobem dokazuje tvrzení shody dvou opačných dobových symbolů. Prvním dobovým symbolem je konzervativní tvář šlechty snažící se navzdory rychlému technickému i společenskému vývoji zachovat staré pořádky. Naproti ní stojí železnice jako symbol pokroku, doprava, kterou stvořila průmyslová revoluce, a která pomáhala rychlejšímu a efektivnějšímu hospodářství. V mé práci tradiční zástupci konzervativních hodnot nejen využívají, ale sami iniciují rozvoj symbolu pokroku - železné dráhy. Schwarzenbergové slouží jako jihočeský příklad všeobecného přijímání průmyslové revoluce urozenými velkostatkáři na rovině liberálně-konzervativního kapitalismu. Spojení dvou opačných symbolů dokazuje tato práce dedukcí výše popsanych archivních pramenů. V souvislosti s tím, jsou údaje začleněny do dějin rozvoje železniční sítě, který je pro mě bernou mincí.

⁴¹ SOA Třeboň, Velkostatek Hluboká, inv. č.: 576, sign.: IC 4k beta 4, kart. 2497-2501; SOA Třeboň, Velkostatek Protivín, sign.: IA 4K beta 3a2, kart. 639-640.

1. Schwarzenberská primogenitura a hospodářství

Společenské změny, které nastartovalo evropské osvícenství v 18., a které vyvrcholily v 19. století, s sebou přinesly i potřebu hospodářských reforem šlechtického velkostatku. A otázka dopravy patřila k nejdůležitějším potřebám hospodářství. Chtěl-li mít šlechtic dobře fungující hospodářský systém, musel také umět efektně přepravovat materiály i hotové produkty. Platilo to i u Schwarzenbergů.

Schwarzenberská primogenitura ovládala původně do počátku 19. století 640 000 hektarů půdy. V době Napoleonských válek však Schwarzenbergové přišli díky zániku římsko-německé říše o vliv na události v Německu. Obrátili tedy zcela svou pozornost z nejednotného chaotického Německa na pozemky na území Habsburské monarchie. Jen v jižních Čechách vlastnili Schwarzenbergové z Hlubocké větve rodu vévodství Krumlovské a panství Třeboň, Prášíly, Protivín, Libějovice, Netolice, Borovany, Chýnov a Dlouhá Ves. Celé jihočeské državy představovaly 157 000 hektarů. Kromě toho jim patřilo zhruba 20 100 hektarů půdy na několika panstvích na severu České země u Lovosic a Postoloprta, dále panství ve Štýrsku (např. Murau) a malá území v Dolním Rakousku, nebo v Solnohradsku. Zapomenout nesmíme ani na domény v Bavorsku, kam patří i původní rodové panství Schwarzenberg.⁴²

Prvním knížetem z nejvýznamnějšího jihočeského šlechtického rodu, jehož se významněji dotkly osvícenské změny, kterými Habsburská monarchie prošla v druhé polovině 18. století, byl Jan Nepomuk ze Schwarzenbergu⁴³. V jeho době prováděl v zemi císař Josef II. reformy osvícenského stylu. Na reformu, v níž císař nechal zrušit velké množství klášterů, reagoval kníže realisticky. Vyměnil panství Vlčice v Podkrkonoší za statky zrušených klášterů ve Zlaté Koruně, Třeboni a Borovanech. Nejdůležitějším odvětvím Schwarzenberského hospodářství se stalo lesnictví. Jan Nepomuk nechal například zalesnit Šumavu a zavedl nové metody v lesnictví, jakými byla systematizace lesního hospodářství, či dělení lesních mýtín. Také bankovní systém nebyl Janu Nepomukovi cizí. S knížetem Colloredo-Mansfeldem a hrabětem Nosticem

⁴² Václav RAMEŠ, Proměny Schwarzenberského panství v Čechách, in: Martin GAŽI a kol., Schwarzenbergové v české a středoevropské kulturní historii, České Budějovice 2008, s. 30-33; H. STEKL, Österreichs Aristokratie, s. 11-14.

⁴³ Žil v letech 1743-1789.

založili Úvěrovou a komerční banku, která se za jeho syna Josefa II. ze Schwarzenbergu přerodila v Oktrojovanou banku.⁴⁴

S lesním hospodářstvím souvisela i přeprava dřeva. Nejlevnější způsob, jak přepravovat dřevo, byl po vodě. Za Jana Nepomuka začala vznikat stavba Schwarzenberského plavebního kanálu, jenž měl propojit povodí Vltavy s povodím Dunaje. Na stavbu byl povolán inženýr Josef Rosenauer, který vystudoval pražskou polytechniku. Ten započal se stavbou v roce 1791.⁴⁵

Trend ve výstavbě plavebních kanálů a podpora lesního hospodářství pokračovaly i za dob Josefa II. ze Schwarzebergu. Jako poslední část plavebního kanálu byl roku 1823 dokončen 420 m dlouhý tunel u Jeleních Vrchů, jenž zkrátil původní trasu kanálu o 17 kilometrů. Po Schwarzenberském kanálu začal Josef Rosenauer v roce 1824 budovat na Šumavě ještě jeden kanál, a to Vchynicko-Tetovský v panství Prášily.⁴⁶

Výstavba kanálů, určených na svážení dřeva z šumavských hvozďů, jež zabíraly 60% Schwarzenberského panství, znamenala snazší přístup na trhy v Praze a ve Vídni, kde bylo pro šumavské dřevo lepší odbytiště a výhodnější ceny. Zvláště pak Schwarzenberský kanál nacházející se na jižní části Šumavy, který spojoval povodí dvou řek: Vltavy a Dunaje, byl pro usnadnění přepravy více než důležitý. Dřevo bylo plaveno po kanálu a následně po říčkách a potůčcích, následně bylo přeskládáno na vory. Po nich cestovalo spolu s dalším zbožím po Vltavě, Otavě a Malši ku Praze, nebo po řece Mühl k Dunaji.

Jednalo se vlastně také o první větší dopravní stavbu na Schwarzenberských panstvích. Knížata Jan Nepomuk a Josef II. ze Schwarzenbergu si uvědomovali, že pokud chtějí své lesní hospodářství zefektivnit, aby bylo výdělečné, musí počítat s vyspělejší dopravou.

Nejstarším synem knížete Josefa a Pauliny rozené z Arenbergu byl Jan Adolf II.. Zatímco jeho bratr Felix se dal na vojenskou a diplomatickou kariéru, a po roce 1848

⁴⁴ Anna KUBÍKOVÁ, Členství Schwarzenbergů v hospodářských a kulturních spolcích v 19. a na počátku 20. století, in: Martin GAŽI a kol., Schwarzenbergové, s. 513-528.

⁴⁵ TAMTÉŽ.

⁴⁶ H. STEKL, Österreichs Aristokratie, s.17-18.

působil jako ministerský předseda. Druhý bratr Bedřich postupoval v kariéře duchovního a stal se roku 1850 arcibiskupem pražským. Jan Adolf II. se po smrti otce roku 1833 ujal dědičných statků.⁴⁷

Vzdělání se Janu Adolfo II. dostalo náležitě. Již jako desetiletý chlapec trávil 6 až 8 hodin denně výukou. Měl jako ostatní děti ze šlechtických rodin i svého vlastního učitele, jímž byl knížecí vychovatel a knihovník Emmerich Hohler.⁴⁸ Ten mladého prince - následníka provedl gymnazijní látkou a roku 1813 načrtl plán výuky na 13 semestrů akademických studií s těžištěm na právní a ekonomickou vědu.

Po zakončení studií podnikl Jan Adolf II. podle dávných šlechtických tradic svou kavalírskou cestu. Ta byla ovlivněna přáním císařského domu, neboť sám císař viděl v mladém princovi talent pro zemědělské a lesnické hospodářství. Cestoval nejprve jako velvyslanec císařského dvora na korunovaci francouzského krále z rodu Bourbonů Filipa X., jež se konala 29. května 1825 v Remeši. Odtud následovala jeho cesta do Anglie. Zde mladý kníže čerpal znalosti o liberálních metodách moderního kapitalismu v zemědělství a lesnictví. Přijel do Anglie, kde se právě rodily železnice. George a Robert Stephenson právě připravovali svou parní lokomotivu „The Locomotion“ do soutěže pro trať Stockton – Darlington. Podruhé do Anglie přijel o několik let později při příležitosti korunovace královny Viktorie, jež se konala 28. června 1838. Tehdy strávil v Anglii půl roku a o svých poznatcích si sepsal deník z cest.⁴⁹

Období jeho vlády silně poznamenala průmyslová revoluce a změny roku 1848. Zrušení poddanství znamenalo ztrátu 230 000 poddaných. Také bývalá panství se změnila na režijní velkostatky, které nutně potřebovaly hospodářské reformy. Sám Jan Adolf II. se o národohospodářské otázky hluboce zajímal. Donce sám podporoval již

⁴⁷ V. RAMEŠ, Proměny Schwarzenberského panství v Čechách, s. 30-33.

⁴⁸ Emmerich Thomas Hohler (1781-1846) pocházel z Křepkovic u Teplé na Karlovarsku. Mezi léty 1809 a 1825 byl vychovatelem schwarzenberských princů, od roku 1823 působil též jako knížecí rada. Viz: R. PALECZEK, Die Modernisierung, s. 106-107.

⁴⁹ Deník z cest po Anglii byl vydán: Johan Adolf SCHWARZENBERG, Tagebuch während meiner Reise in England 1838 (26. Mai bis 19. November); více Informací viz: R. PALECZEK, Die Modernisierung, s. 106-108.

před rokem 1848 zrušení roboty a změnu občansko-právního systému. Důvodem k tomu byla především efektivita práce. Ta byla totiž ve feudálním systému malá.⁵⁰

Aktivní zájem knížete Jana Adolfa o hospodářská témata se odráží i ve spolkové činnosti. Kromě kulturních a uměleckých spolků byl totiž kníže členem i spolků hospodářských. Jednalo se zejména o zemědělství, lesnictví, průmysl, obchod, ekonomiku a v neposlední řadě i dopravu. Celkový počet těchto spolků byl 96. Členství knížeti přinášelo společenskou prestiž, neboť nabízelo aktivní účast na společenském životě nové doby. Zároveň mohlo poukázat, že konzervativní šlechta se nebrání všemu, co nová doba společenských změn přinesla. Hlavní důvody ale byly hospodářské, neboť jak jsem již napsal, Schwarzenbergové i jiné šlechtické rody se snažili zefektivnit svůj velkostatek a hospodářsky se prosadit v době, kdy roli přebírali podnikatelé třetího stavu.⁵¹

Již v „předbřeznové“ době, hned po svém nástupu k moci v roce 1833, začal kníže se zefektivňováním, což se projevilo na příjmu ze schwarzenberského zboží. Ačkoliv velikost držav se de facto neměnila, vzrostly příjmy. Od roku 1837 stoupaly výnosy zhruba z 500 000 až 600 000 zlatých ročně na 800 000 zlatých a od poloviny 40. let dosáhly hodnoty milionu zlatých.⁵²

Jan Adolf II. měl kolem sebe i zdatné spolupracovníky, kteří mu v zefektivnění hospodářství výrazně pomohli. Byli jimi například hospodářští radové Emanuel Hanuš a František Horský, rytíř z Horskýfeldu. Ti pomohli knížeti vylepšit hlavně zemědělství. Došlo k úpravě trojpolního systému v polním hospodářství, zaváděly se nové plodiny, chov dobytka a řešila se též otázka hnojení či meliorací polí. Díky zásluhám Josefa Šusty staršího, otce významného českého pozitivistického historika, došlo taktéž k pokroku i v oboru rybníkářství. A nakonec nemůžeme zapomenout na zpracování dřeva z knížecích lesů. Jan Adolf II. udržoval blízký kontakt s Vojtěchem Lannou, známým jihočeským průmyslníkem a průkopníkem lodní dopravy. Ten poradil

⁵⁰ V. RAMEŠ, *Proměny*, s. 30-33; H. STEKL, *Österreichs Aristokratie*, s. 19-21; Raimund Paleczek, *Die Modernisierung*, s. 113-114.

⁵¹ O členství jednotlivých členů primogenitury Schwarzenbergů blíže: A. KUBÍKOVÁ, *Členství Schwarzenbergů*, s. 513-528.

⁵² H. STEKL, *Österreichs Aristokratie*, s. 14-15.

Schwarzenbergovi rozvinout zpracování dřeva. Vedlo to například k rozvoji sirkáren v panství.⁵³

Efektivita velkostatku záležela také na dobré struktuře správy dohledu zemědělské činnosti. Po roce 1848 se jako úspěšný krok pro vedení českých držav primogenitury, projevila byrokratická centralizace. Jan Adolf II. pověřil vedením hospodářské činnosti dlouholetého krumlovského ředitele Ernesta Mayera. Ten se stal v roce 1835 vedoucím Vrchního úřadu hospodářského v Českém Krumlově. Snažil se zefektivnit provoz zemědělství a jako těžiště bral vylepšení řízení voroplavby. V tom mu pomáhal na velkostatku Krumlov i tamní purkrabí Josef Kutschera. Povedlo se mu taky zlepšit kontrolu zemědělské produkce, takže velkostatek mohl efektivněji a průhledněji fungovat, včetně kontroly dopravy surovin, hlavně dřeva, jehož zpracování bylo na dopravě závislé.⁵⁴

Při správě velkostatku byl důležitý též úřednický aparát. Jan Adolf II. vzdělával své úřednictvo. Šlo mu především o profesionální efektivitu práce, ale i o znalosti nových technik. Ke vzdělávání úřednictva měl Jan Adolf II. k dispozici i několik škol, jako Ekonomický institut v Českém Krumlově, založený za císaře Josefa II, lesnickou školu ve Zlaté Koruně z dob knížete Jana Nepomuka I., či rolnickou školu v Rabíně u Netolic, již sám založil po roce 1848. Jako motivaci ke vzdělávání nabízel kníže úředníkům vyšší platy za vyšší vzdělání.⁵⁵

Rozvoj průmyslu začal v podstatě už za Josefa II. ze Schwarzenbergu. Ten začal těžit na svých štyrských panstvích železnou rudu a v jižních Čechách grafit. Grafitové doly vznikly roku 1812 nedaleko Černé v Pošumaví a měly pak v budoucnu význam i pro výstavbu průmyslových drážek. Tuha ale nebyla na panství jen těžena, nýbrž i zpracovávána. V bývalém cisterciáckém klášteře ve Zlaté Koruně, jenž byl zrušen již patentem císaře Josefa II. v roce 1785, byla na čas zřízena mimo jiné i výroba tužek.⁵⁶

Skutečný rozvoj průmyslu jako samostatného odvětví nastal až právě za Jana Adolfa II. Tradičně se rozvíjelo pivovarnictví. Rozdílem oproti dřívějšímu způsobu

⁵³ TAMTÉŽ, s. 18-20.

⁵⁴ R. PALECZEK, Die Modernisierung, s. 75.

⁵⁵ TAMTÉŽ s. 111, 136-148.

⁵⁶ H. STEKL, Österreichs Aristokratie, s. 22-23.

vaření piva byl rozvoj průmyslových pivovarů. 19. století a průmyslová revoluce se dotkly i pivovarnictví a Jan Adolf II. se snažil obstát na trhu se svým pivem. Pivovary v Třeboni, Protivíně a Lounech se změnilly kolem roku 1860 na průmyslové velkopivovary. Jejich produkce piva se zesedminásobila.⁵⁷

Vysoká aristokracie se však mnohdy přibližovala v podnikatelských aktivitách velkopodnikatelům z řad měšťanstva. Sám Jan Adolf II. byl s mnohými podnikateli v kontaktu⁵⁸. Také na svých cestách po Anglii nabral vzory k podílení se na velkých investicích. Není divu, že ve své spolkové činnosti došel až k zakládání konsorcií různých společností v několika sférách. Jednou takovou sférou bylo bankovníctví. Stal se členem správní rady u Úvěrové banky. Roku 1855 se stal dokonce prezidentem správní rady. Nevynechal ani vysokou politiku. Mezi léty 1861 až 1867 zasedal v panské sněmovně České zemské rady. Právě zde prosazoval, vedle tehdy aktuální snahy o Česko-rakouské vyrovnání, hlavně národohospodářské reformy.⁵⁹

Dostali jsme se tedy i k jedné spolkové činnosti a podnikatelskému zájmu, který nás zajímá nejvíce – k železnici. Jak vidíme, Jan Adolf II. nebyl jen mecenášem umění, jenž dal nový ráz zámku Hluboká, ale také dobrým podnikatelem, jenž měl navíc národohospodářské otázky jako koníček. Mezi různými obory podnikání, patřila samozřejmě železnice, kterou Jan Adolf nejen podporoval, ale také se aktivně v 60. a 70. letech podílel na budování její sítě a to i přes fakt, že byla brána jako symbol pokroku, zatímco na šlechtu bylo nahlíženo, jako na nositelku konzervativních hodnot.

2. Rozvoj železnic v Habsburské monarchii do vzniku Dráhy císaře Františka Josefa

Země pod vládou Habsburků byly jedněmi z těch v Evropě, které zareagovaly na průmyslovou revoluci a s ní spojený rozvoj železniční sítě poněkud opožděně. Pomalý rozvoj byl způsoben hlavně skeptickým náhledem císaře Františka I. na jakékoliv inovace. Ale i železniční doprava, jako i jiná průmyslová odvětví, si nakonec cestu do velkého Rakouska stejně našla. S prvním železničním počinem v zemi přišli otec a syn

⁵⁷ TAMTÉŽ.

⁵⁸ Například s již řečeným Vojtěchem Lannou.

⁵⁹ H. STEKL, Österreichs Aristokratie, s. 24-25; A. KUBÍKOVÁ, Členství Schwarzenbergů v hospodářských a kulturních spolecích v 19. a na počátku 20. století, s. 513-528.

Gerstnerovi. Šlo o potřebu zefektivnit solnou cestu z údolí Dunaje do Jižních Čech. Tou byla do Království českého po staletí dopravována v Čechách vzácná kamenná sůl z dolů v okolí Salzburgu. Starší z Gerstnerů neboli František Josef Gerstner, profesor pražské polytechniky, položil základní plán pro vybudování efektivní dopravy od Dunaje do centra jižních Čech, do Budějovic. Kromě finančně náročného vodního kanálu spojujícího Dunaj s Vltavou ho napadla právě stavba železná dráha obsluhovaná koňskými povozy.

Této myšlenky se roku 1821 chopil jeho syn František Antonín Gerstner. Také on učil na technické škole a to ve Vídni. Stavbu železnice vzal na tolik vážně, že přesvědčil investory pro stavbu a v roce 1825 po udělení koncese začal se stavbou dráhy. Pro tyto účely byla zřízena akcionáři, mezi kterými byl kromě průmyslníků i stát, C. k. privilegovaná První rakouská dráha.

Po úspěšné demonstraci na pětakilometrovém úseku u obce Netřebice na Kaplicku, byla v roce 1828 dokončena první část trati z Budějovic do Kerschbaumu v Mühlviertelu. Pak se ale objevily finanční komplikace a Gerstner musel ze stavby odejít. Ve stavbě ho vystřídal jeho žák a pomocník Matyáš, rytíř von Schönerer. Ten stavěl dráhu úsporněji než Gerstner, který předpokládal její budoucí využití pro parní provoz. Schönerer volil jednodušší a levnější varianty, zato se mu ale povedlo roku 1832 dráhu dotáhnout až do jejího cíle Lince a v roce 1834 se zasadilo její prodloužení do hornorakouského Gmundenu.⁶⁰

Co se týče iniciativy hlubockých Schwarzenbergů, tedy Josefa II. a Jana II., jejich zájem o stavbu této dráhy nehrál příliš důležitou roli. Stavba koněspřežné železnice přesto nebyla pro náš výzkum nedůležitá. Neboť tato dráha, která spojila jižní Čechy s Podunajím, dokázala sekundárně ovlivnit pohled Schwarzenbergů. A to prostřednictvím Vojtěcha Lanny, obchodního partnera Jana Adolfa II., jenž se také

⁶⁰ Více o dějinách koněspřežní železnice České Budějovice – Linz: Ivo HAJN, Koněspřežní železnice České Budějovice - Linec – Gmunden, České Budějovice 2004; TÝŽ, Koňská dráha v Českých Budějovicích, České Budějovice 1996; Hermann STRACH, Geschichte der Eisenbahnen Österreich - Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867, in: Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch - ungarischen Monarchie I/I, s. 91-106; J. HONS, F. A. Gerstner, Praha 1948; Miloš SVOBODA, Začalo to koněspřežkou, Praha 1968; TÝŽ, Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec. Stavební památky první středoevropské železnice na českém území, České Budějovice 1980.

investičně i provozně podílel na stavbě koňky. Také samotný fakt, že přímo po území velkostatku Český Krumlov se prohání koňské vlaky, mohl znamenat, že kníže uviděl přímo před sebou alternativu pro zefektivnění dopravy na panství.⁶¹

Budějovickou koněspřežnou dráhou v podstatě začíná rozvoj dalších soukromých železničních projektů. Další, stále ještě koňská, železnice byla postavena na západ od Prahy. Jednalo se o projekt trati z Prahy do Plzně. Nakonec se ale povedla postavit mezi léty 1831 – 1835 pouze dráha z Brusky v Praze k Lánům do Rakovnických lesů. Tento projekt je zajímavý z hlediska účasti šlechty. Stavbu trati totiž podpořil Karl Egon von Fürstenberg částkou 51 000 zlatých.⁶²

Parostrojní železnice na sebe nenechaly dlouho čekat. Ačkoliv v Anglii, Francii a USA začal rozvoj parostrojních železnic již na přelomu 20. a 30. let 19. století, Habsburské mocnářství si muselo ještě zhruba 10 let počkat. Za vlády císaře Ferdinanda I. i v podunajské monarchii vznikly tendence propojit jednotlivé části říše železnicí. Nejdůležitější pro stát byla přeprava uhlí, jakožto důležité suroviny pro rozvoj průmyslu. Proto také první parostrojní železnice byla naplánována z uhelné pánve v Haliči a ve Slezsku do Vídně. Stavba, naplánovaná nadšenci z vídeňské polytechniky a profesorem mineralogie Františkem Rieplem, se inspirovala anglickým vzorem, v trati z Manchesteru do Liverpoolu. Myšlenka na obdobnou parní dráhu v naší někdejší monarchii zaujala i bankéře S. M. Rothschilda. Čekalo se ale na příhodnou dobu. Tou byl rok 1835, kdy zemřel konzervativní císař František I., který pro železnici neměl příliš pochopení. Nahradil ho Ferdinand I., který byl železné dráze velmi nakloněn, a tak vydal koncesi již měsíc po svém nástupu na trůn, 15. dubna 1835.⁶³ Vydal Rothschildovi privilegium na stavbu dráhy z Vídně do malopolské Bochnie s odbočnými dráhami do Brna, Olomouce a Opavy⁶⁴. Akciovou radu tvořili kromě

⁶¹ H. STRACH, *Geschichte der Eisenbahnen Österreich - Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*, s. 91-106.

⁶² TAMTÉŽ, s. 106-110.

⁶³ Císař František I. (do roku 1806 císař Svaté říše Římské František II.) zemřel 2. března 1835. Toho dne nastoupil na trůn jeho syn Ferdinand I. Dobrotivý, poslední korunovaný český král. Jeho vládu ukončil bouřlivý rok 1848, kdy císař abdikoval a nastoupil za něj jeho synovec František Josef I.

⁶⁴ Tehdy se Malopolsko, které bylo v držení rodu Habsburků, nazývalo Halič.

Riepla a Rothschilda také významní vídeňští bankéři. Podporu měla dráha i u kancléře Metternicha, či hraběte Kolowrata.

Při stavbě trati se, stejně jako u budějovické koněspřežné dráhy, objevily komplikace s vysokou cenou za výstavbu. Nakonec však převládaly ekonomické výhody, jež se projevily při uvedení do provozu na počátku 40. let. Jak s přepravou zboží, tak u osobní dopravy přesáhly výsledky dráhy veškerá očekávání. Železnice byla zde a pochyby o jejím smyslu, i předsudky proti ní pomalu začaly mizet.⁶⁵

Počátkem 40. let bylo na území monarchie v provozu na 650 km železnic. Kromě koněspřežných drah z Českých Budějovic přes Linec do Gmundenu a z Brusky u Prahy do Lán, vznikla ještě jedna koněspřežka u Bratislavy. Také parostrojních drah již bylo víc, než jen 303 km dlouhá Dráha císaře Ferdinanda. Šlo o počátek slavné Jižní dráhy z Vídně do Vídeňského Nového Města a o dráhy v habsburských državách v Itálii z Milána do Monzy. Celkově zde tedy roku 1843 bylo 377 parostrojních a 205 km koněspřežných drah.⁶⁶

První železniční společnosti byly vybudovány jako železnice soukromého charakteru. Jednalo se o dráhy, které měly sloužit k výtěžku samotných investorů, jako nový druh zisku. Jenomže již v roce 1838 si stát uvědomil důležitost železniční dopravy a přepravy pro hospodářský rozvoj celé monarchie i pro účely vojenské – pro přesuny vojska. Tento koncept se začínal měnit kabinetním listem z 19. prosince 1841, kdy se stát rozhodl vzít situaci ohledně budování železnic do vlastních rukou. Stát, bez zásahu zvenčí, začal sám řídit stavbu železnic a převzal kontrolu i nad dosavadní železniční sítí. Největším impulzem pro zestátnění byla politická situace po roce 1848, kdy Habsburská monarchie směřovala k tzv. neoabsolutismu. Důležitým důvodem zestátnění byla také dostavba Jižní dráhy z Vídně do Terstu, jež byla pro státní hospodářství důležitou spojnici Vídně s přístavním městem Terst.⁶⁷

⁶⁵ Více o Severní dráze císaře Ferdinanda: H. STRACH, *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns von den ersten Anfängen*, s. 128-160; M. HLAVAČKA, *Dějiny*, Praha 1990, s. 39-42.

⁶⁶ M. HLAVAČKA, *Dějiny*, s. 42-46.

⁶⁷ TAMTÉŽ, s. 65-66; Alfred BUSHMANN, *Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen*, in: *Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch - ungarischen Monarchie IV*, s. 115-117.

Jenže ani systém státních drah nebyl zrovna nejšťastnější. Stát byl velmi zadlužený, neboť Rakousko nemělo dostatek peněz na stavbu železnic a zároveň na mocenskou politiku, zejména na stabilizaci Uher, držav v Itálii, či účast v Krymské válce. Soukromý kapitál se proto jevil jako dobrá možnost pro další rychlou výstavbu chybějících železničních spojnic. Stát měl pak budovat pouze dráhy, o něž nebyl v soukromém sektoru zájem, tedy hlavně strategicky důležité tratě v pohraničních oblastech.⁶⁸

K systému železničního podnikání se Rakouská monarchie vrátila roku 1854. Návrat to nebyl náhlý, ale pěkně pozvolný. První vlaštovkou byl zákon o železniční koncesi, jenž byl vydán 14. září 1854. Ten znamenal, že stávající dráhy, jež byly v držení státu, se začaly prodávat soukromým subjektům. Šlo hlavně o společnost Státní dráhy, která vlastnila například dráhu z Olomouce do Prahy, či známou Jižní dráhu z Vídně do Terstu. Postupně se též poupravovaly předpisy pro výstavbu nových soukromých drah. Proti původním privátním projektům z 30. a 40. let byla doba trvání vystavené koncese zvýšena z 50 na 90 let. Stát se také úplně nevzdal odpovědnosti za železnice. Nové tratě se mohly zakládat pouze ve státem určených trasách a byla zde snaha i korigovat konkurenci – na stejné trase nemohly vzniknout dvě navzájem si konkurující železnice. Na druhou stranu stát slíbil zvýhodněné zúročení, státní garanci ve výši 5,2%. Garance byly poskytovány zejména tratím, jež byly pro stát potřebné. To způsobilo rapidní zvýšení zájmu o stavbu železnic. Již v 50. letech bylo jen v západní části monarchie⁶⁹ koncesováno 14 nových železnic, z toho deset z nich dostalo státní garance. Čtyři nekonesované dráhy byly hlavně dráhami uhelnými Směřovaly do uhelných pánví a sloužily k dovozu nejdůležitějšího nerostu v dobách průmyslové revoluce – uhlí.⁷⁰ Železniční společnosti nakonec dokonce začaly mezi sebou soutěžit o koncese, například Severní dráha císaře Ferdinanda se Společností státní dráhy o

⁶⁸ M. HLAVAČKA, Dějiny, s. 65-73.

⁶⁹ V budoucím Předlitavsku.

⁷⁰ Dráhy koncesované v Předlitavsku v letech 1855-1860 se státními garancemi: Rakouská společnost státní dráhy, Dráha císařovny Alžběty, Italské dráhy, Jihoseveroněmecká spojovací dráha, Korutanská Dráha, Dráha Karla Ludvíka, Žitavsko - liberecká dráha, Společnost jižní dráhy, Tyrolská dráha, Česká západní dráha; tratě koncesované bez státních garancí: Štýrský Hradec – Köflach, Buštěhradská dráha, Ústecko – teplická dráha, doplňkové tratě Severní dráhy císaře Ferdinanda; více viz: M. HLAVAČKA, Dějiny, s. 68-69.

spojení českých zemí s Uhry. Spory těchto dvou společností se ale dotkly i později koncese na stavbu dráhy z Vídně do jižních Čech, která nás bude zajímat především.⁷¹

Než se tam dostaneme, musíme se podívat na situaci v rozvoji železnic v 60. letech 19. století. Jde o dobu, kdy se císař František Josef I. zřekl 20. října 1860 absolutismu. Bylo to po nevydařené bitvě u Solferina, doba kdy se Habsburská monarchie ocitla i v ekonomické krizi. To se projevilo ve velkém i na železnici. Již v roce 1859 se masivně zmenšil seznam plánovaných tratí a stavět se začala pouze Česká západní dráha z Prahy do Plzně a Bavorska. Do roku 1862 ustala výstavba nových tratí úplně. Úvěrní ústav ve spolupráci s vládou skupoval akcie nejvíce zadlužených společností. Stát tak musel zasáhnout do soukromého podnikání a obětovat 10 milionů zlatých. Tehdy vyšlo najevo, že uspějí jen takové železniční podniky, jež vychází z reálných ekonomických potřeb regionů a jsou řízeny a placeny regionálními podnikateli a šlechtici, kteří mají na dráze své ekonomické zájmy. Jednalo se mimo jiné o tratě Kladno – Kralupy, Ústí – Teplice, Turnov – Kralupy a Liberec – Pardubice. Tyto tratě měly menší ztráty a byly dokončeny podle původně plánovaných termínů.⁷²

Zastavení výstavby železnic způsobilo volání právě od podnikatelů a velkostatkářů po obnovení výstavby tratí. Tento problém se roku 1864 řešil na zemských sněmech i v říšské radě. Na Ministerstvu obchodu řešil ministr Kalchberg koncepci nové železniční sítě. Nově vybudované tratě měly s dosavadními vytvořit celistvý dopravní systém celé monarchie a měly mít význam národohospodářský, obchodně-politický a v neposlední řadě stále zůstává význam strategický. Byl vytvořen seznam tratí, jež bylo zapotřebí v zemi vybudovat. Na tyto tratě, jež měly být vybudovány ze soukromého kapitálu, bylo slíbeno znovu zvýhodněné zúročení a amortizace. Tratě odpovídaly i zájmům regionálních podnikatelů a statkářů a měly spojit dosud nespojené oblasti velkého Rakouska. Jednalo se o 3530km tratí, mezi nimiž byla také potřeba železnice z Vídně přes České Budějovice a Plzeň do Chebu a dále do Bavorska směr Norimberk.⁷³

⁷¹ A. BUSHMANN, *Geschichte der Verwaltung*, s. 117-118; Heinrich von WITTEK, *Österreichs Eisenbahnen und die Staatswirthschaft*, in: *Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch - ungarischen Monarchie II*, s. 12-14; M. HLAVAČKA, *Dějiny*, s. 65-69.

⁷² M. HLAVAČKA, *Dějiny*, s. 71-73,

⁷³ H. STRACH, *Geschichte der Eisenbahnen Österreich - Ungarns von den ersten Anfängen*, s.482-484.

V té době potřebovaly železničně spojit také jižní Čechy, tedy kraj, do nějž v té době vedla pouze již zastaralá, koněspřežná dráha z Českých Budějovic do Lince. Místní průmyslníci sdružení v českobudějovické hospodářské komoře žádali železnici pro své podnikání. Města i kraj žádaly o lepší železniční spojení už jen z důvodu, že železnice přinese i lepší efektivnost místnímu průmyslu. Věřilo se tedy, že s rozkvětem průmyslu stoupne význam celého regionu. A této myšlence byla nakloněna i místní šlechta, zejména náš podnikavý kníže z Hluboké, Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu.

3. Dráha císaře Františka Josefa a Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu

3.1. Projekt železnice přes jižní Čechy

Jižní Čechy byly v 60. letech 19. století opravdu železničně zanedbanou oblastí. Cesta přes tento kraj, který byl napojen jen koňskou dráhou na Linec, se zdála být velmi lukrativní pro železniční podnikatele. A to ani tak díky spojení do hospodářsky zaostalého regionu. Lákavá byla spíše tranzitní doprava z uhelného revíru na Sokolovsku, či mezinárodní spojení Vídně s Bavorskem a Saskem a také alternativní spojení Vídně s Prahou. Není se tedy čemu divit, že kníže Jan Adolf II. nebyl prvním, kdo usiloval o získání koncese na stavbu státem vybrané dráhy z Vídně přes Eggenburg a České Budějovice do Plzně a Chebu ,s možnou odbočkou z jižních Čech ku Praze.

Prvními zájemci o výstavbu naší dráhy byly samozřejmě dva největší železniční hráči v Habsburské říši: Severní dráha císaře Ferdinanda a Společnost státní dráhy. Rychlejším hráčem byla Severní dráha. V jejím jméně o stavbu tratí usilovali bratři Kleinové, významní železniční stavitelé. Ti navrhli trasu ze Stockerau, kde končila trať Severní dráhy, přes Znojmo a Budějovice do Plzně. Variantní řešení počítalo i s plánem z Českých Budějovic místo do Plzně do Rokycan a dále do Karlových Varů. Povolení pro přípravné práce na projektu bylo vydáno 7. října 1861, tedy v době hospodářské deprese. Můžeme na tomto paradoxu hezky vidět, jak lukrativní celý tento projekt byl. Kleiny krize v plánování nezastavila, a proto také urychleně usilovali o udělení koncese na stavbu pro sebe a pro Severní dráhu. Vypadalo to již nadějně. Povolení příprav totiž dostali i na dráhu z Gmündu do Prahy. O spojení Vídeň – Praha přes jižní Čechy ale stála i Státní dráhy. Ta nezůstávala stát nečinně a pozorovala bedlivě všechny kroky konkurence, aby mohla včas zasáhnout. Státní dráha nakonec 21. března 1863 přišla s vlastním návrhem, na němž mimo stavbu nové tratě do jižních Čech i odkoupení většiny akcií zadlužené Brněnsko-Rosické dráhy, na níž se měla nová trať na

Budějovice napojit ve Znojmě. Již v dubnu se objevil soudní protest ze strany Severní dráhy proti aktivitám svého rivala. Říšská vláda se tak ocitla v těžké situaci, které z obou železničních společností má udělit koncesi na stavbu. Byla to těžká situace, neboť nikdo nechtěl zvýhodnit jednu společnost na úkor té druhé. Nevyšly ani pokusy o kompromis ze 7. září 1863, kdy vyšel návrh, aby byly obě společnosti poděleny o koncese: stavba tratě Stockerau – Budějovice – Plzeň, s odbočkami Platt – Znojmo – Praha a České Budějovice – Praha, měla připadnout Severní dráze, Rakouská společnost státní dráhy naproti tomu měla dostat koncesi na trať z Vídně na Marchegg⁷⁴ a ze Znojma do Kolína a na spojnici Znojmo - Rosice. Ani jedna z obou společností se tímto kompromisem necítila být plně spokojena. Severní dráha, jež měla dostat koncesi na námi sledovanou trať, si začala určovat výši garance, kterou by jí měl stát poskytnout. To se ale nelíbilo státním úředníkům, kteří již na dráhu severozápadním směrem od Vídně měli dalšího zájemce.⁷⁵

Oním zájemcem bylo železniční konsorcium, které založil Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu. Po něm se také společnost nazývala – Schwarzenberské železniční konsorcium. Tento spolek zahrnoval nejmocnější lidi, kteří měli své statky, či vedli svou podnikatelskou činnost podél celé trasy plánované tratě Vídeň – Plzeň – Cheb a Vídeň – jižní Čechy – Praha. Mezi nimi byli velkostatkáři a podnikatelé.⁷⁶ Důležité pro ně bylo, že po zkušenostech z posledních let si našli sympatie ve vládě. Jak již bylo psáno výše, rok 1864 byl obdobím, kdy se vláda snažila zefektivnit systém poskytnutých koncesí. A projekt, který představil Jan Adolf II., se jevil jako jeden z úspěšnějších modelů: trať založená na poptávce místních interesentů. Stejně jako

⁷⁴ Jednalo se o kratší trať z Vídně do Bratislavy. Do té doby vedla trať na Marchegg přes Gansendorf, kde se oddělovala od Severní dráhy.

⁷⁵ Více o sporech obou železničních společností o vybudování spojnice Čech s Vídní a Uhrami: H. STRACH, *Geschichte der Eisenbahnen Österreich - Ungarns von den ersten Anfängen*, s. 396-406.

⁷⁶ členové Schwarzenberského železničního konsorcia byli Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu, Karl kníže Paar (1806-1881), Josef kníže Colloredo-Waldsee, Johann Egon hrabě z Fürstenbegu (1802-1879), Evžen hrabě Černín (1796-1868), Maxmilian hrabě Vrints (1802-1896), Ernst hrabě Hoyos-Sprinzenstein (1830-1903), Jiří hrabě Buqoy (1814- 1892), Karl Gundakar rytíř Suttner (1819-1898), Matyáš rytíř Schönerer (1807-1881), Vojtěch Lanna a Dr.iur. August Grois. Více k tématu: H. STRACH, *Geschichte der Eisenbahnen Österreich - Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867s.* 404; R. PALECZEK, *Die Modernisierung*, s.130; Adolf BERGER, *Das Fürstenhaus Schwarzenberg I. Geschichte*, *Österreichische Revue*, 11, 1866, s. 164.

například u Pardubicko-liberecké dráhy i zde se zdálo, že model je založen na vlastním řízení svých potřeb akcionářů.⁷⁷

Jak tedy chtěl Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu podřídit trasování státem určené dráhy svým potřebám? Zkusme se podívat, kudy přesně měla trať procházet v jižních Čechách a uvidíme, že byla trasována plně podle potřeb velkostatku. Trať měla z Vídně procházet Dolním Rakouskem a za městečkem Gmünd vcházet na české území, odkud měla směřovat k schwarzenberskému hospodářskému centru - Třeboni. Zde měla vzniknout ústřední stanice s remízou, kde se měla trať dělit na dvě větve: do Plzně a do Prahy. Hlavní větev měla dále procházet kolem schwarzenberských center Hluboké, Libějovic a Protivína dále k Plzni. Tato místa byli zároveň centry jednotlivých panství. I severní větev měla napojovat jedno panství a to Chýnov na Tábořsku, kam měla vést odbočka ze Soběslavi. Třeboň se měla stát nejdůležitější stanicí celé dráhy, kde by byly výtopny a zázemí pro celou dráhu. Také jeden z návrhů trasování počítal s trasováním dráhy od Plzně místo do Chebu severněji na Karlovy Vary a dál na Schwarzenberg v Sasku. Je tedy vidět, že Jan Adolf by tak v podstatě měl veškeré dění na dráze takřkajíc pod kontrolou.⁷⁸

Vyjednávání se Schwarzenberským konsorciem však nekončily dohady s dalšími dvěma společnostmi o koncesi na stavbu dráhy. Dohady probírali v letech 1864 – 1865. Za hlubockého knížete se nakonec musela zaručit českobudějovická hospodářská komora. Díky její přímělvě získalo konsorcium státní příspěvek ve výši 5,6 milionu zlatých. V hospodářské komoře byli sdruženi i členové konsorcia, proto tento hospodářský ústav přirozeně podporoval radši konsorcium, než velké, zaběhnuté železniční společnosti. Povolení ke stavbě dráhy získalo Schwarzenberské železniční konsorcium od císaře 9. srpna 1865 pod podmínkou, že dráha ponese jméno mocnáře – tedy Dráha císaře Františka Josefa. Ovšem trvalo více jak rok, než dráha získala řádnou koncesi. Tu si museli vynutit sám Jan Adolf II. s podnikatelem Vojtěchem Lannou⁷⁹ na

⁷⁷ M. HLAVAČKA, Dějiny, s.71-72.

⁷⁸ R. PALECZEK, Die Modernisierung, s. 129-132; H. STRACH, Geschichte der Eisenbahnen Österreich - Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867, in: Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch - ungarischen Monarchie I/I, s. 404, 490; AVA Wien, Verkehr, Handelsministerium Allgemein, Franz Josefbahn, inv. č. 20, 1870, sign.: III Ea, kart. 36.

⁷⁹ Jednalo se o Vojtěcha Lannu mladšího, syna a dědice známého Budějovického podnikatele a rejdaře Vojtěcha Lanny.

Ministerstvu obchodu ve Vídni. Nakonec snahy nepřišli vniveč a koncese jim přece jen byla udělena, a to v době, kdy se již schylovalo ke stavbě tratě, na svatého Martina roku 1866.⁸⁰

3.2. Symbolika při výstavbě dráhy

Stavba prvního úseku dráhy mezi Budějovicemi a Plzní započala slavnostně několik dnů nato, přesněji 17. listopadu 1866. Zasazení základního kamene dráhy se konalo v místech budoucí stanice Hluboká nad Vltavou. Nebyla to náhoda, že zrovna zde. Iniciátor celého projektu Jan Adolf II. se netajil tím, že zahajuje stavbu své dráhy pro své účely. Zahájení stavby proběhlo podle dobového tisku následovně: „Nedaleko hradu Hluboká byla knížetem Janem Adolfem ze Schwarzenbergů první rána motykou na dráze této učiněna. J. Exc. nejdůst. pan biskup náš odbýval předtím slavné služby Boží na vyprošení zdaru důležitému podniku tomuto ku kterémuž cíli postaven byl zvláštní stan, krásně ozdobený, v němž pan biskup přiměřenou řečí slavnost tu zahájil. Vytknul nejprve, jak potřebí je požehnání Božího dílu tak velkolepému, projevil pak knížeti Schwarzenbergovi ve jménu celé země díky za neunavenou péči jeho, aby stavba dráhy této konečně již počítí mohla, a podotknul zároveň trefně, kterak i církve s ochotou podporuje každé dílo pokroku, pakliže skutečně ku blahu a prospěchu vlasti směřuje“.⁸¹

Symbolický charakter, spojený s rituálem legalizování celého díla hodného šlechty, je zde zřetelný. Pro dosažení obrazu legitimacy bylo dráze požehnáno biskupem, jenž schválením dráhy dal důkaz, že přejímání nových symbolů průmyslové revoluce, jakým železnice byla, do rukou tradičních vrstev, jako aristokracie, je plně ve vůli Boží. Celé zahájení stavby tratě bylo tedy spíše živoucím důkazem o spojení tradic a pokroku. Musím však podotknout, že církevní rituály u stavby drah nebyly nic

⁸⁰ Theodor ŽÁKAVEC, Lanna – příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu, Praha 1936, s. 196; R. PALECZEK, Die Modernisierung, s. 129-132; H. STRACH, Geschichte der Eisenbahnen Österreich - Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867, s.404-406.

⁸¹ Budivoj, 1866, č. 93, s. 3-4.

neobvyklého. Znamé je například svěcení lokomotiv při otvírání první německé dráhy z Norimberka do Fürthu.⁸²

Po požehnání dráhy biskupem následoval samotný akt zahájení stavby: „[...] J. J. kníže Schwarzenberg uchoopil se motyky, kterož mu podnikatel stavby p. Lanna podal, a za hlučného svolávání slávy J. Vel. císaři pánu učinil první ránu do země. Po něm následovali J. Exc. pan biskup, dále J. J. kníže Adolf ze Schwarzenbergů a další hosté [...], kteří pak od J. Jasn. k slavnostní hostině v loveckém letohrádku Ohradě pozváni byli. Zde pronesl první přípítek kníže Schwarzenberg [...].“⁸³ Na textu v budějovickém místním tisku vidíme, že slavnosti se účastnil i mladší z rodu Schwarzenbergů, Adolf Josef. Také on, jak ještě uvidíme, se interestoval v Dráze císaře Františka Josefa. Bylo zřejmé, že zájmy otce o provozování železniční dopravy, mají přejít i na syna. Šlo o zajištění kontinuity rodu nejen ve správě statků, ale i v činnosti dráhy.

Celá slavnost, odehrávající se pod schwarzenberským rodovým sídlem Hluboká a završená na loveckém zámečku Ohrada, byla pouze počáteční epizodou v angažovanosti hlubockého knížete. Druhou událostí, která měla slavnostní charakter, bylo ustanovení správní rady společnosti. Ta sice zasedala už od založení společnosti Dráhy císaře Františka Josefa, ale věci ohledně řádného ustanovení společnosti se začaly řešit hned poté, co byla v srpnu 1867 uzavřena jednání o vedení trati v úseku Vídeň – Plzeň nejkratší možnou cestou. Ministerstvo obchodu také uzavřelo výši kapitálu a půjček nutných pro stavbu celé dráhy. Skutečné završení procesu vzniku společnosti bylo dosaženo tedy až 31. srpna 1867.⁸⁴

Tento právní akt ve Vídni měl předem připravená pravidla, podle kterých bude ustanovení správní rady probíhat. Celá událost byla řízena a připravena právě Janem Adolfem II., otcem celého projektu dráhy. Kníže si sepsal pro své účely časový harmonogram, jak bude jednání probíhat a jak je sám bude dirigovat.⁸⁵ Proces probíhal

⁸² Více o slavnostních ceremoniálech na trati Norimberg – Fürth: Peter Friedrich KUPKA, Allgemeine Vorgeschichte, in.: Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch - ungarischen Monarchie I/I, s. 55-56.

⁸³ Budivoj, 1866, č. 93, s. 4.

⁸⁴ I. KONTA, Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867, s. 4-12.

⁸⁵ Harmonogram je uložen v osobní pozůstalosti Jana Adolfa II.: SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

velmi formálně. Hned na začátku po úvodních zdvořilostních slovech a protokolárních formalitách, prohlásil Jan Adolf správní radu společnosti za konstituovanou. Následovaly volby prezidenta a vice-prezidenta dráhy. Na volbě je zajímavé, že již ve svých poznámkách počítal kníže s tím, že bude zvolen členy správní rady do funkce prezidenta správní rady. V poznámkách se rovnou dozvíme i řeč nově zvoleného prezidenta k radě a jeho poděkování za svěřením důvěry. Jelikož poznámky mají na první pohled charakter rozvrhu, dělaného před konáním slavnostního ustanovujícího zasedání, jsem si tedy jistý, že kníže neviděl důvod, proč by neměl být zvolen, a že volba byla pouze formalitou. Jako viceprezident správní rady byl zvolen vídeňský velkopřumyslák židovského původu Karl Gundacker von Suttner.⁸⁶

Svěření důvěry knížeti ze Schwarzenbergu byla přitom logická volba. Pokud pomineme fakt, že to byl v podstatě on, kdo celý projekt Dráhy císaře Františka Josefa rozvíjel, zbývá ještě doplnit, jakým dílem se sám finančně na stavbě dráhy podílel. To bylo na ustanovující schůzi rozhodně důležité. Členové správní rady totiž měli čerstvě nabyté peníze z kapitálu i půjček nutné pro stavbu dráhy a pro vedení společnosti je logické, že největší akcionář bude také mít největší slovo. Sám vlastnil 800 akcií společnosti, což je nejvyšší množství, které vlastnila na Dráze císaře Františka Josefa jedna jediná osoba. Avšak Jan Adolf nedal do firmy všechn svůj kapitál jen pod svoje jméno. Stejný podíl, jako úřadující kníže, měl i jeho syn a nástupce Adolf Josef ze Schwarzenbergu, manželky obou knížat Eleonora a Ida, a také sestra Jana Adolfa II, kněžna Matylda ze Schwarzenbergu. Všichni vlastnili okolo 800 akcií a měli tudíž každý 20 hlasů při hlasování akcionářů.⁸⁷

Nebyli to však pouze členové knížecího rodu, kdo vlastnil podíl na KFJB. Také schwarzenberské instituce se akciově podíleli na nové železniční společnosti. Stejně množství akcií jako Jan Adolf II. vlastnil třeba Schwarzenberský penzijní fond.⁸⁸ Velkou váhu ve správní radě mělo i několik knížecích úředníků. Na tomto místě bych

⁸⁶ Karel Gundacker von Suttner byl švagrem Berthy von Suttner, rozené hraběnky Kinské, spisovatelky a publicistky a první ženy, jež se stala nositelkou Nobelovy ceny za mír.

⁸⁷ Jan Adolf II., Adolf Josef, kněžna Matylda a princezna Ida vlastnili přesně 800 akcií, kněžna Eleonora vlastnila 760 akcií: Anelliese SCHADE, Die Finanzierung der K. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884. [netištěná diplomová práce], Wien, Universität Wien, Fakultät für Philosophie 1992, Příloha.

⁸⁸ TAMTÉŽ.

chtěl hlavně vyzdvihnout roli Dr. Augusta Groise, jenž byl dvorním sekretářem Schwarzenberské centrální kanceláře. Grois byl již členem Schwarzenberského konsorcia a byl jedním z motorů při konstituování správní rady. Při ustanovujícím zasedání správní rady se kníže ve své řeči, v níž děkoval pánům koncesionářům za snahy na vzniku společnosti, zmínil zejména o Augustu Groisovi. Poděkoval mu za všestrannou pomoc na vytvoření dráhy od dob konsorcia, až po dnešní dny. Dr. Grois měl právní vzdělání a tak bylo logické, že to mohl být právě on, kdo vytvořil celé železniční společnosti její pravidla a statuta. Navíc byl, jakožto knížecí dvorní sekretář, zástupce zájmů Schwarzenbergů. Nebyl však oficiálním zástupcem žádného ze schwarzenberských koncesionářů, ale hájil knížecí zájmy jako celek. Zajímavé je, že poděkování Groisovi se původně v řeči Jana Adolfa II. nenacházelo, bylo ke konceptu připsáno později. Že by kníže původně neměl vyzdvihnout práci jednoho ze svých věrných? Každopádně v konečném konceptu byl význam tohoto člověka připomenut.⁸⁹

Vidíme tedy, že moc Jana Adolfa II. ve správní radě, byla nakonec vyšší, než by se podle jeho osobního podílu na akcích společnosti zdálo. Není tedy divu, že se slavnostní akt zahájení stavby první tratě Dráhy císaře Františka Josefa z Českých Budějovic do Plzně konal právě na Hluboké. Kníže měl jistotu, že bude zvolen do křesla prezidenta správní rady celé společnosti Dráhy císaře Františka Josefa a vedle generálního ředitele Kogerera se stane nejdůležitější osobností celé dráhy.

Počátkem září 1868 začal bez jakéhokoliv slavnostního zahájení provoz na první dokončené trati. Jednalo se právě o úsek z Českých Budějovic do Plzně, jenž měřil 136 km. Po trati jezdili na počátku provozu dva páry osobních vlaků. Z Českých Budějovic i Plzně jel vždy jeden vlak ráno a druhý večer. Ve vlaku byly 4 vozové třídy. První zastávkou za Budějovicemi se stala hned od počátku provozu dráhy Hluboká, „zastávka pro sídelní město knížete Schwarzenberga“, jak tvrdí deník „Neue Freie Presse“.⁹⁰ Také první lokomotiva, která na trať vyjela, nesla jméno po prezidentovi správní rady a

⁸⁹ R. PALECZEK, Die Modernisierung, s. 130; SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., sign: 8c/18.

⁹⁰ Neue Freie Presse, 1868, č. 1442, s. 10.

mecenášovi tratě – jmenovala se totiž „Schwarzenberg“. Jednalo se trošku o zvláštnost, neboť Schwarzenberg byla jediná lokomotiva společnosti, která byla pojmenována.⁹¹

Zkušební jízda pro členy správní rady se konala den před otevřením dráhy veřejnosti. Kromě členů správní rady byl přítomen i August Grois. Chyběl však prezident. Jan Adolf II. se v té době totiž nacházel v lázních Teplicích. To ovšem neznamená, že by neměl zájem o zprávu, jak to se slavnostní jízdou dopadlo. Nechal se informovat členy dráhy pomocí moderní techniky – telegramu. Člen správní rady, hrabě Wratislaw napsal knížeti do Teplic ohledně hodnocení nové trati, že je ve velmi dobrém stavu. Napsal, že trať měla štěstí, že poslouží knížecím cestám.⁹²

Jako druhý úsek Dráhy císaře Františka Josefa se stavěla dráha z Budějovic jihovýchodním směrem na Eggenburg a dále k Vídni. V roce 1869 se práce pomalu blížili ke konci. Na podzim se připravovala generální jízda, stejně jako rok předtím na trati do Plzně. Tentokrát ovšem se hodlal účastnit i Jan Adolf. Generální ředitel společnosti Kogerer dokonce slíbil knížeti, že by vlak v případě jeho účasti, dokonce zastavil na Hluboké. Celá událost se měla odehrát mezi 29. a 31. říjnem 1869. Členové představenstva správní rady, generálního ředitelství dráhy, ministerstva obchodu, i dalších státních institucí přijeli 29. října spěšným vlakem Státní dráhy z Vídně do Prahy. Zde pánové prvně nocovali a ráno se z Prahy vydali dalším spěšným vlakem do Plzně. Dále se pokračovalo separátními vlaky po Dráze císaře Františka Josefa. Nejprve panstvo cestovalo do Budějovic, kde byl zajištěn druhý nocleh, a ráno 31. října po nově postavené trati do Eggenburgu v Dolních Rakousech. Z Eggenburgu pak po slavnostním obědě pokračovali pánové kočárem do Stockerau, kde chtěli chytout pravidelný osobní vlak zpět do Vídně.⁹³

⁹¹ A. SCHADE, Anelliese, Die Finanzierung, s. 64.

⁹² SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

⁹³ Druhý úsek Dráhy císaře Františka Josefa byl otevřený 31. listopadu 1869, a to v úseku České Budějovice – Eggenburg. Zbývající úsek do Vídně byl finančně náročnější zejména díky stavbě dřevěného mostního provizoria přes Dunaj u města Tulln. To mělo sloužit jako dočasné řešení, neboť samotný most by byl ještě nákladnější a společnost v té době nedisponovala tolika penězi a čekalo se na vydání dalších směnek prioritních obligací. Více viz: I. KONTA, Geschichte der Eisenbahnen Österreichs

Jak Kogerer slíbil, zastavil zvláštní separátní vlak ve stanici Hluboká. Organizaci nástupu knížete měl na starosti kandidát do správní rady a správce velkostatku Krumlov Franz Kutschera. O tomto člověku bude ještě řeč později. Kníže se o organizaci celého protokolárního výletu nemusel starat. Můžeme na této události spatřit příklad toho, že Jan Adolf měl ve správní radě své zastoupení. Původně tuto roli hrál zmiňovaný knížecí rada Dr. Grois. Ten ovšem roku 1869 zemřel a v radě ho musel zastoupit někdo jiný.⁹⁴

3.3 Jan Adolf II. ve správní radě Dráhy císaře Františka Josefa

V létě 1869 řešila správní rada otázky personální. Ve správní radě se totiž náhle uvolnila dvě místa. Zemřel Dr. August Grois a z rady odešel také jeden její člen, hrabě Maxmilian Vrints. Zvláště smrt Augusta Groise se Jana Adolfa dotkla osobně i politicky. Ztratil totiž člověka, který prosazoval ve správní radě zájmy schwarzenberského velkostatku. Dvě místa, která se v radě uvolnila, musela být podle statut nově obsazena. A tak nastala situace, kdy se rozhodovalo, kdo na místa nově nastoupí. 14. července 1869 napsal viceprezident správní rady Suttner knížeti dopis, v němž jménem rady žádal, aby jakožto tvůrce celého drážního projektu vybral svého nového vhodného kandidáta náhradou za Groise. Suttner tvrdil, že ve správní radě má Jan Adolf II. plnou podporu ve volném výběru. Rada souhlasila s tím, aby nový člen správní rady byl, stejně jako Dr. Grois, člověkem sloužícím zároveň zájmům Dráhy císaře Františka Josefa a zájmům hlubockého knížete. Zájmy dráhy tedy byly sjednoceny s politickými a hlavně ekonomickými zájmy schwarzenberských velkostatků. Tak tomu bylo v případě Dr. Groise a mělo to v tomto stavu zůstat i nadále.⁹⁵

Druhé volné místo ve správní radě mělo být voleno členy správní rady. Odstupující člen rady i konsorcia, hrabě Vrints, žádal knížete, zda by nepodpořil ve volbě jeho zetě, hraběte Josefa Turna. Kníže se uvolil přijmout a napsal Suttnerovi, aby při volbě dal hlasy Jana Adolfa ve prospěch Thurna. Zajímavé je, že k volbě stačilo upozornit viceprezidenta správní rady, ani se nemusel osobně voleb účastnit. Na

vom Jahre 1867, s. 11-14; AVA Wien, Verkehr, Handelsministerium Allgemein, Franz Josefbahn, inv. č. 20, 1869, sign.: III Ea, kart. 18.

⁹⁴ SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

⁹⁵ TAMTÉŽ.

zastoupení při volbách zde přece měl svého člověka. Ovšem po smrti Groise se spolehnul jakožto na svého zástupce ve správní radě, na viceprezidenta Suttnera.⁹⁶

Ale vraťme se k volnému místu, o němž nerozhodovala správní rada, ale sám Jan Adolf II. O toto místo byl totiž veliký zájem. Hned první, kdo usiloval o místo ve správní radě, byl vídeňský advokát, Dr. Othmar Reiser. Svůj apel na volné místo knížeti zdůrazňoval tím, že je akcionářem Dráhy Františka Josefa. Vlastnil zhruba 100 akcií společnosti. Ve své výzvě knížeti dodal, že má již zkušenosti z práce ředitele u rakouské spořitelny, či jako rada u Dráhy korunního prince Rudolfa.⁹⁷ Zkušenosti ze správní rady měl Reiser údajně také u jedné těžební společnosti. Jan Adolf II. však pana Reiseru nepovažoval za vhodného kandidáta. Odpověď nechal za sebe napsat úředníky z Schwarzenberské ústřední kanceláře. V té panu Reiserovi sdělují, že kníže Schwarzenberg se výběru nového člena vůbec účastnit nehodlá, že se ani nechystá na volbu do Vídně dojet. O možnosti volného výběru kandidáta se však v dopise nepíše. Dopis přišel knížeti 24. července 1869, což byl tentýž den, kdy Jan Adolf II. přislíbil své hlasy ve volbě druhého kandidáta Thurnovi. Svou svobodnou vůli pro druhou volbu se logicky snažil před Reiserem umlčet. Reiserovy zkušenosti z vedení jiných společností knížeti nezaručovaly, že bude hájit Schwarzenbergovy osobní zájmy.

Cílevědomý advokát však o volném výběru pro knížete věděl a snažil se na sebe upozornit pomocí svých známostí. Janu Adolfovi tedy napsala knížata Adolf Wiede, Camille Radiger ze Stahrembergu a Karel Jablonowski, aby se za Riesera přimluvila. Kníže na všechny tři přímlyvy osobně odpověděl. Ani v jednom dopise však nepolevil ze svého rozhodnutí Riesera nepřijmout. Všem prakticky popřel, že by měl s volbou osobně co do činění a odpověděl prakticky stejně, jako jeho úředníci Rieserovi samotnému. Tím také končí všechno Rieserovo snažení.⁹⁸

⁹⁶ TAMTÉŽ.

⁹⁷ Dráha korunní prince Rudolfa (Kronprinz-Rudolf-Bahn) spojovala Horní a Dolní Rakousy s Korutanskem a Krajinou. Vznikala zhruba ve stejné době jako Dráha císaře Františka Josefa a sloužila jako alternativní spojení k Jižní dráze od stanic Dráhy císařovny Alžběty (Schärding, St. Valentin, Amstetten) přes Alpy do Villachu a odtud do Lublaně. Více viz: I. KONTA, Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867, s. 15-30

⁹⁸ SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

Dalším takovým zájemcem byl baron Kudriassky, který rovnou apeloval na knížete, že by se hlásil na ono volné místo, které dala knížeti k dispozici správní rada. Kníže se v odpovědi netajil tím, že místo k dispozici má. Je tedy vidět, že nešlo o utajované privilegium. Schwarzeberg přiznal, že má na trati své vlastní zájmy. Také správní rada se svým krokem o udělení privilegia svému majoritnímu akcionáři netajila. Vidíme zde tedy další důkaz o prioritním postavení knížete. Místo Dr. Groise mělo být obsazeno velmi snadno dalším schwarzenberským radou Franzem Kutscherou. Ten, stejně jako jeho otec, vedl Krumlovské panství a byl jednou z nejdůležitějších osob, které prováděly na velkostatku hospodářské reformy. Mělo se však počkat do voleb, kde měl Kutschera zajištěné hlasy od členů správní rady.⁹⁹

Volby mohly být již v srpnu 1869, kdyby však nedošlo k další náhlé události. Zemřel člen správní rady hrabě Wratislav a ve správní radě byla již tři uvolněná místa. Volby se tedy museli odsunout až na leden roku 1870, neboť toto úmrtí odsunulo termín až za otevření trati Budějovice – Eggenburg.

Kutschera měl zajištěno jedno místo a o dvě se stále ještě bojovalo. Jedním ze zájemců byl někdo, kdo měl na dráze své hospodářské zájmy. Jednalo se o jednoho z předních vídeňských bankéřů a švédského konzula, barona Heinricha Pereiru. Pereira vyženil sňatkem s Henriettou von Arnstein veškerý majetek rodu Arnstein, jenž neměl mužského dědice. Mezi tyto statky patřila i panství Schwarzenau a Allentsteig v Dolním Rakousku. Při pohledu na mapu druhého vojenského mapování zjistíme, že trasa Dráhy císaře Františka Josefa byla naplánována právě přes tyto dvě obce. Nobilitovaný bankéř Pereira zvolil za své sídelní místo právě zámek ve Schwarzenau. To mu přineslo výhodu i ve správní radě železnice, protože mohl mít dráhu pěkně pod přímým vlivem, jak z hlediska provozního, tak díky svým hospodářským zájmům na trati. Jana Adolfa Pereirova pozice interesenta na právě rozestavěné trati oslovila. Napsal tedy Karlu Suttnerovi, jak výhodným kandidátem pro společnost Pereira je. Baron ze Schwarzenau

⁹⁹ R. PALECZEK, Die Modernisierung, s. 129-132; H. STRACH, Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns von den ersten Anfängen, in: Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch-ungarischen Monarchie I/I, s. 328-336.

byl tedy zapsán na kandidátku do správní rady na samotné Schwarzenbergovo doporučení, což samo o sobě mohlo mít váhu u voleb v úsudku členů správní rady.¹⁰⁰

Volby se nakonec konaly 29. ledna 1870, tedy se zhruba půlročním zpožděním. Nejvíce hlasů, tedy sedm, v nich získal Kutschera, jehož volba byla pouhou formalitou. Stejný počet hlasů získal i baron Pereira a na třetím místě se objevil Suttnerův příbuzný Gustav Suttner, jenž také prosil o přímluvu u knížete. Thurn, kterému v létě 1869 kníže přislíbil hlasy, získal pouze dva. Je tedy otázkou, koho nakonec volil sám Jan Adolf II. Jisté je akorát to, že volil v zastoupení. Volby totiž vedl viceprezident správní rady Karl Gundacker Suttner a Janu Adolfovi je pouze poslal ke schválení 17. února 1870, tedy v době, kdy byly schváleny jak ministrem obchodu, tak ředitelem společnosti Kogererem.¹⁰¹

Závěrem k celé kauze voleb na volná místa společnosti bych chtěl zdůraznit, že kandidáti se obraceli na knížete ohledně osobní podpory. Z dokumentů také usuzují, že kandidáti spoléhali na knížecí vliv na hlasování ostatních členů rady. V případě barona Pereiry můžeme sledovat úspěch. Jenomže na druhou stranu Pereira měl velikou šanci na zvolení, díky svým osobním zájmům na nově dobudované trati. Sám trať, stejně jako Jan Adolf, potřeboval k rozvoji svého panství v Dolních Rakousech. Mohl tedy dodatečně vstoupit mezi akcionáře dráhy. Také můžeme vidět, že v případě hraběte Thurna knížecí přízeň nepomohla. A to ani přesto, že Thurn byl příbuzným odstupujícího člena rady a měl by tedy podporovat stejné zájmy. I zde však vyvstává jedna otázka. A to, zda šance Thurna na zvolení neklesla s posunem voleb na zimní termín. Také není jasné, zůstala-li při Thurnovi i knížecí přízeň. Na podzim se totiž objevili oba hlavní favoriti na zvolení a to Pereira s Gustavem Suttnerem, jenž se také snažil dostat do knížecí přízně. Navíc i Karl Suttner měl jistě v radě veliký vliv na protlačení svého příbuzného. Nejdůležitější však je, že právo na vlastního úředníka, jenž rozumí hospodářským otázkám knížecího velkostatku, mohl kníže znovu do rady dosadit. Je logické, že dráha, jakožto soukromý podnik bude sloužit i jejich vlastníkům a bude spojovat soukromé zájmy, v našem případě knížecí, se zájmy národohospodářskými.

¹⁰⁰ SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

¹⁰¹ TAMTÉŽ.

Šlechta měla v 19. století stále potřebu pomáhat svým bývalým poddaným. Již od středověku byla u aristokracie zakotvena důležitost patronátu. Šlechta dohlížela nad kostely, hmotně je zajišťovala a pomáhala tak jejich provozu. Podobně to bylo také se školami. Šlechtic taktéž rozdával almužny svým chudým poddaným, kteří i po zrušení poddanství byli pro mnohé šlechtice, včetně Schwarzenbergů, součástí velkostatku – bez jejich práce by se žádné hospodářství neobešlo a tak aristokraté byli ochotni mnohým lidem pomoci z hmotné bídy. Venkované na ně také nahlíželi jako na ty, kteří jim v jejich nouzi můžou pomoci.¹⁰²

Zaměříme se nyní na to, zda podobné myšlení můžeme zaznamenat i u působení Jana Adolfa II. ze Schwarzenbergu v čele správní rady Dráhy císaře Františka Josefa. Také zde se setkáváme s prosbami lidí o pomoc, zejména pomoc hospodářskou, tedy o pomoc v podnikání poblíž dráhy, či spolupráci s dráhou. Jde ale i o žádosti zaměstnanců železnice, kteří se snažili dostat na lepší místo.

Někteří prosebníci odpovídali knížecím zájmům. Jedním z nich byl provozovatel pohostinství „Zum Stern“ v Mariánských Lázních, jménem Willhelm Rafeler. V Mariánských Lázních zrovna v té době, tedy v lednu 1871, probíhala stavba trati z Plzně do Chebu. Rafeler chtěl v nové nádražní budově v Mariánských Lázních provozovat nádražní restauraci. Jeho žádost byla předána na generální ředitelství, kde byl vyslyšen, proto přispěchal za kněžnou Matyldou Windischgrätzovou, která byla členkou tachovské větve rodu Windischgrätz. Kněžna byla neteří Jana Adolfa II., dcerou Marie Eleonory Windischgrätz, rozené ze Schwarzenbergu¹⁰³. Byla to právě ona, kdo se za provozovatele restaurací přimluvil u Jana Adolfa II. Ten na žádost příbuzné vyslyšel Rafelera a podpořil ho u generálního ředitele Kogerera. Jak celý proces dopadl, jsem již

¹⁰² Více o tématu šlechty a jejího přístupu k venkovskému obyvatelstvu a k sociální otázce, se můžete dočíst na příklad orlických Schwarzenbergů: Z. BEZECNÝ, Příliš uzavřená společnost, s. 65-73.

¹⁰³ Marie Eleonora Windischgrätz (1796-1848) byla dcerou Josefa II. ze Schwarzenbergu a Pavlínou, rozené z Arenbergu. Byla nejstarší sestrou Jana Adolfa II. a manželkou Alfreda Candida Windischgrätz, s nímž měla 7 dětí, z toho 5 synů. Proslavila se zejména svou smrtí, při bouřích v pražských ulicích roku 1848. Více viz: Hannes STEKL - Marija WAKOUIŇG, Windisch-Graetz. Ein Fürstenhaus im 19. und 20. Jahrhundert, Böhlau 1992, s.281.

nezjišťoval. Je však jisté, že v tomto případě šlo o klasickou službu příbuzné, o žádný čin milosrdenství ze strany Jana Adolfa II.¹⁰⁴

Další osoba prosící o knížecí zastání v obchodních záležitostech pocházela rovněž z Mariánských Lázní. Šlo tentokrát o hodináře Schlesingera. Také on se snažil prosadit u Dráhy císaře Františka Josefa a to jako drážní hodinář. Hodiny a pevný čas byly pro železnice 19. století důležitým fenoménem. Svět právě díky železnicím začal stát o přesné a jednotné měření času. Hodiny na nádraží byly jediným přesným měřítkem času, podle nějž se řídil jízdní řád.¹⁰⁵ Místo hodináře u dráhy bylo tedy pro Schlesingera a další hodináře dobrým lákadlem. A aby se na takovéto důležité místo dostal, tak radši chtěl mít zastání někoho významného, jehož záruka bude mít u společnosti váhu. Šlechtic a ředitel správní rady zároveň byl tedy pro hodináře tou správnou osobou. Žádost podal v červenci roku 1871, tedy v době, když trať Plzeň – Cheb byla teprve ve výstavbě, stejně jako další větve Dráhy císaře Františka Josefa a bylo jasné, že stanice na dráze budou muset být vybaveny hodinami. Není jasné, zda na Schlesingerovo psaní kníže odpověděl kladně a za hodináře se u Kogerera skutečně přimluvil. Je možné, že i zde šlo o oblíbence kněžny Windischgrätzové. Jinak byl Schlesinger hodinářem známým pouze na lokální úrovni. Kníže tedy s jeho výrobky osobně do styku přijít nemohl, jediné jako dar od Matyldy Windischgrätzové, nebo na její doporučení.¹⁰⁶

Poslední žádost, kterou uvedu, bude jedna z těch, na které kníže Jan Adolf neodpověděl a pochází z roku 1871. Jedná se o zaměstnance Dráhy císaře Františka Josefa, jenž pracoval jako přednosta stanice Schwarzenau. Jmenoval se Karl Hartl. Knížete žádal o pomoc v hledání lépe placeného místa na dráze. Hartl se totiž chtěl ženit a bál se, že nevyjde se svou roční mzdou 720 zlatých. To nebyl na svou dobu

¹⁰⁴ SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

¹⁰⁵ Železnice byla v 19. století hlavním iniciátorem šíření jednotného synchronizovaného času. Jednota času byla důležitá hlavně díky synchronizaci časových údajů v jízdních řádech. Čas se zpravidla „vyvážel“ vlakem jednotlivých center. V našich podmínkách takovým centrem byla Vídeň. Více viz: M. HLAVAČKA, Fenomén času ve zrychlené době, In: Dagmar BLÜMLOVÁ – Jitka RAUCHOVÁ, Čas rychlých kol a křídel, aneb mezi Laurinem a Kašparem. Kapitoly z kulturních dějin na přelomu 19. a 20. století, České Budějovice 2008, s. 5-19.

¹⁰⁶ SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

žádný vysoký peníz, zvláště pro přednostu stanice na dráze to byla almužna. Běžný nižší úředník, či učitel bral v té době plat okolo 1000 zlatých za rok.¹⁰⁷ Hartl tedy knížete prosil, zdali by mu nepomohl sehnat u dráhy místo, které by bylo dvojnásobně placené. Přednosta ze Schwarzenau zřejmě původně pocházel z některého ze Schwarzenberských panství, neboť v prosbě se zmiňuje o dobrodiní, jež Schwarzenbergové pro jeho rodinu vykonali. To je nejspíš i důvod, proč se obrací právě na Jana Adolfa. Knížecí odpověď je však v tomto případě záporná. Kníže se snaží zdůraznit, že záležitosti personální se ho netýkají. S takovou odpovědí ho odkázal na generální ředitelství dráhy do Vídně, kde by mohl pochodit lépe.

Na Hartlově příkladu vidíme možná nezáměr Jana Adolfa II. Hartlovi pomoci. Na druhou stranu se ptáme, jak velký vliv měl Jan Adolf II. na záležitosti správy a výstavby dráhy? Na několika příkladech jsme si právě dokázali, že za hlubockým knížetem lidé chodili s problémy a doufali, že svým vlivem pro ně dokáže vymoci jistou výhodu či protekci. Někdy šlo o klientské vztahy, jako na příkladu s hoteliérem z Mariánských Lázní, kde se jednalo o přání příbuzné. Pro nás je ještě důležitější fakt, že onen vliv na fungování společnosti zřejmě měl, ale ne vždy ho hodlal využít.

Kníže Jan Adolf byl velmi zaneprázdněným člověkem, řekněme až renesančním. Kromě Dráhy císaře Františka Josefa byl členem i jiných spolků a sdružení, snažil se zasahovat i do politiky a hlavně se musel starat o svá panství. Zajímá mě tedy, nakolik se snažil být aktivní ve správní radě.

Je jasné, že ne všech zasedání správní rady se účastnil. Místo sebe vysílal na jednání Franze Kutscheru, který, jak jsme si již řekli, zastupoval hospodářské zájmy velkostatku. Kutschera, stejně jako před ním Dr. Grois, byl prostředníkem a klíčem knížete k záležitostem dráhy. Kutschera měl s přepravními záležitostmi velkostatku zkušenosti. Kníže si v době jeho dosazení do funkce nechal vytáhnout všechny jeho úřední smlouvy ve věcech přepravy, aby se ujistil, jestli dopravním záležitostem rozumí. Poté teprve ho navrhl do výše zmiňovaných voleb.¹⁰⁸

¹⁰⁷ Více o platech a cenách v 19. století: Pavla VOŠAHLÍKOVÁ, *Jak se žilo za časů Františka Josefa I.*, Praha 1996.

¹⁰⁸ SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

O některé záležitosti fungování dráhy se Jan Adolf II. zajímal osobně. Jednou z nich byla záležitost pojištění zaměstnanců. Dráha císaře Františka Josefa potřebovala instituci, jež by obstarávala společnosti a hlavně jejím zaměstnancům pojištění a generální ředitel Kogerer se na přání ministerstva obchodu přimluvil o založení vlastního pojišťovacího ústavu. Kogerer nechtěl spoléhat na běžné pojišťovny a banky, jichž v Rakousku bylo dost.¹⁰⁹ V roce 1870 vznikl fond, který by se o tyto věci staral. Samozřejmě, že takovéto záležitosti musí řešit správní rada a její prezident. Toho mohl ovšem v jednání zastoupit nově zvolený zastupitel správní rady Franz Kutschera. Kníže se však v této záležitosti osobně angažoval. Zajímal se o tvorbu statut této společnosti. Zajímalo ho, jakou podporu a právo na odškodnění budou mít zaměstnanci dráhy a jejich rodiny. Osobně však sám do tvorby sdružení aktivně nezasahoval. Zájem na vývoji statut je celkem logický. Schwarzenberg totiž sám osobně přispěl i finančně na tvorbu na vznik Spolku pro dotace a pojistky při Dráze císaře Františka Josefa. Pravidelný příspěvek činil 438 zlatých za rok a byl veden přímo zakladateli spolku, Franzi Steinitzovi.¹¹⁰ Toto gesto by mohlo znamenat, že knížeti záleželo na tom, aby zaměstnanci dráhy byli ve společnosti spokojeni a odváděli očekávanou kvalitu práce. Stejný princip fungoval i na knížecích velkostatkách.¹¹¹ Zkušenosti ze spravování panství použil tedy i při dohledu nad železniční společností.

Franz Steinitz se nakonec ve vedení sociálního fondu neprojevil jako nejčestnější osoba. O dva roky později, v roce 1872 vedla dráha proces proti Steinitzovi. Důvodem bylo, že Steinitz zcizil z pokladny fondu sumu ve výši více než 50 000 zlatých. Tento proces řídil Kogerer, jenž povolal k vyšetření kauzy právníka a člena správní rady Dr. Weiße, který dráhu zastupoval. Kníže Schwarzenberg byl o celém případě dobře informován. Weiß píše, že všichni členové správní rady musí být informováni. Byli to přece akcionáře dráhy, o jejichž peníze v tomto případě šlo.¹¹²

¹⁰⁹ Více k bankovnímu systému v Rakousku-Uhersku: Jan HÁJEK, Vývoj peněžní a úvěrové soustavy, in: I. JAKUBEC – Z. JINDRA (edd.), Dějiny hospodářství, s. 317-339.

¹¹⁰ TAMTÉŽ.

¹¹¹ Pro srovnání R. PALECZEK, Die Modernisierung, s 273-305.

¹¹² SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

Co se týče vlastní výstavby tratí, tyto věci mělo na starosti generální ředitelství v čele s Kogererem. Správní rada pouze na svých zasedáních rozhodla o budoucím směřování a růstu firmy. Na tom by nebylo nic divného, tak funguje každá firma. Kníže Schwarzenberg však v některých případech stál jako opora celé společnosti. Ve složce ministerstva financí, pod něž stále ještě železnice spadala, najdeme mezi dokumenty o schvalování všemožných staveb na železnici i několik podpisů knížete Jana Adolfa II. Kníže se angažoval pouze v nejdůležitějších záležitostech, jako oznamování stavebních plánů společnosti a rozvržení trasy tratí. Byl to právě Jan Adolf II., kdo informoval ministra financí o stavebních plánech společnosti. Snažil se již v dobách Schwarzenberského konsorcia prosadit své názory na trasování tratí. Nejvýznamnějším počinem, o nějž se kníže snažil na ministerstvu, bylo prosazení technického zázemí dráhy v Třeboni. Měli zde být vybudovány výtopny i opravárenské dílny. Mělo jít i o místo dělení obou hlavních větví dráhy, tedy na Plzeň a do Prahy. Bylo by jasně vidět, komu trať doopravdy patří. Lidé z ministerstva obchodu i zbytek správní rady však plánem tak nadšení nebyli. Objevily se názory, že technické zázemí dráhy má být v místě vedení společnosti, tedy ve Vídni.¹¹³ Nakonec bylo rozhodnuto o nejpřímějším vedení trati Vídeň – Plzeň a remíza tedy nakonec vznikla v Gmündu.¹¹⁴

Kníže, kromě vlastního vlivu na trasování tratí, byl také jako prezident správní rady tím, kdo měl vyjednat vyšší státní garance pro dráhu a kdo organizoval schválení projektů. Například 20. ledna 1869 se sešel s ministerským radou Pffeiferem na ministerstvu obchodu, aby společně schválili finance na výstavbu úseků Plzeň - Cheb a Gmünd - Praha. Řeší také peníze na stavbu mostu přes Dunaj v dolnorakouském Tullnu. V prvotní koncesi byl zakotven pouze dřevěný provizorní most. V roce 1869 však ministerstvo obchodu změnilo názor a vyžadovalo po dráze ocelovou mostní konstrukci. Ovšem její cena, se kterou dráha v investici nepočítala, by byla příliš vysoká a hrozila by komplikace dostavby trati z Eggenburgu do Vídně. Proto se v záležitosti jednoho mostu osobně angažoval prezident správní rady Jan Adolf II. Zúčastnil se jednání o prozatímním řešení, které ministerstvo obchodu dráze nařídilo. Tím byl provizorní

¹¹³ Více informací o trasování dráhy: H. STRACH, Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns von den ersten Anfängen, s. 404, 487-490.

¹¹⁴ Původní stanice Gmünd i s železničními dílnami a opravami připadla po roce 1918 k nově vzniklému Československu. Dnes nese název podle města spojeného z původních čtyř osad v okolí Gmündu – České Velenice.

dřevěný most, jenž umožní rychlou dostavbu a zprovoznění dráhy. Sám se ujal organizace politické pochůzky pro komisi z ministerstva a ujistil jí spolu se stavební firmou Bratři Kleinové, že most bude bezpečný a bude sloužit jen po krátký čas. Na nový ocelový most sehnal kníže část peněz, díky svému politickému postavení, v zemi Dolní Rakousy ze zemské pokladny. Příspěvek Dolnorakouské země činil 40 000 zlatých. a také díky němu mohl být místo dřevěného provizoria, postaveného roku 1869, zřízen nový most již v letech 1872-1875.¹¹⁵

Podobných případů angažování Jana Adolfa po boku Kogerera v záležitostech výstavby dráhy nalezneme ve fondech ministerstva obchodu plno. Ze spisů je však patrné, že kníže spíše plnil úkol prezidenta správní rady. Osobní zájmy jsou sice samozřejmě ve vystupování knížete ve jménu železniční společnosti patrné. Ovšem kromě zájmů o trasování trati skrz knížecí území, šlo pouze o potřebnou prezentaci firmy, kterou jako prezident správní rady zastupoval. Důležitých vyjednávání s ministerstvem se účastnil sporadicky a většinou pouze v pro dráhu zásadních záležitostech.¹¹⁶

Důkazem vztahů mezi Janem Adolfem II. a Franzem Kutscherou ve věcech správy drážní správní rady nám ještě více osvětlí spor, který dráha vedla s Úvěrovou bankou. V roce 1871 dráha měla rozestavěno několik tratí. Vládní kabinet knížete Karla Auersperga, jenž vstoupil do vlády roku 1867, udělil ochotně Schwarzenbergovi koncesi na stavbu tratí Praha - Gmünd a Plzeň – Cheb, ovšem za cenu, že všechna ramena dráhy budou do roku 1875 dostavěna. Mezi ně patřila i Pražská spojovací dráha, spojnice Budějovice – Mezimostí,¹¹⁷ nebo rameno Absdorf-Hippersdorf – Krems an der Donau.¹¹⁸

Náklady na výše zmiňované úseky schválené na čtvrtém generálním zasedání společnosti činily celkem 14 400 000 zlatých. Tyto peníze byly složeny z akcií společnosti ve výši 10,4 mil. zlatých a půjček ve výši 4 mil. zlatých. Akcií bylo vydáno

¹¹⁵ A. SCHADE, Die Finanzierung, s. 72-75; AVA Wien, Verkehr, Handelsministerium Allgemein, Franz Josefbahn, inv. č. 20, 1869, sign. III Ea, kart. 18, 19.

¹¹⁶ AVA Wien, Verkehr, Handelsministerium Allgemein, Franz Josefbahn, inv. č. 20, 1869, sign. III Ea, kart. 18, 19; TAMTÉŽ, inv. č. 20, 1870, kart. 36.

¹¹⁷ Veselí nad Lužnicí.

¹¹⁸ I. KONTA, Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867, s. 14.

celkem 200 kusů po 52 000 zlatých za kus.¹¹⁹ Na této částce se dráha s Úvěrovou bankou neshodla. Bankéři požadovali pozměněnou hodnotu části akcií a u zbytku akcií pozměnit jejich pravomoci. To se nelíbilo správní radě apolečnosti. Akcie by totiž měli pro všechny úseky dráhy rozličnou hodnotu a mohlo by se stát, že stávající akcie by měly menší váhu.¹²⁰

Dne 25. listopadu 1871 se konalo mimořádné zasedání správní rady, na němž se mělo rozhodnout, zda dráha ustoupí Úvěrové bance, či nikoliv. Toto zasedání však podle zpráv od Franze Kutschery a viceprezidenta Karla Suttnera nemělo příliš hojnou účast ze strany akcionářů. Sešlo se na něm jen několik málo členů: Kutschera, oba Suttnerové, baron Pereira, Matyáš Schönerer a knížecí komisař. S hlasy, jimiž Kutschera disponoval od Jana Adolfa i jeho syna Adolfa Josefa ze Schwarzenbergu, měla rada potřebných sedm hlasů pro schválení rozhodnutí. To mělo být hned na místě zkonzultováno se zástupci Úvěrové banky. Ti se však nedostavili a proto bylo rozhodnuto, že přání správní rady přednesou v Úvěrové bance Karl Suttner s Kutscherou. Rozhodnutí rady se přiklánělo k plánu Kogerera odmítnout rozhodnutí Úvěrové banky o zvětšení sumy na jednu akcii. Kníže i jeho syn hlasovali na dálku pro tento návrh, který nakonec všemi sedmi hlasy prošel a skrze Kutscheru a Suttnera byl doručen Úvěrové bance.¹²¹

V Kutscherově reportu knížeti je taktéž zmíněna kauza rezignace člena správní rady Weiße. Ten chtěl díky nesrovnalostem s akciemi abdikovat na funkci ve správní radě, pokud by se její členové nepostavili proti plánům Úvěrové banky. Weiße přemluvili Kutschera se Suttnerem, aby vzal zpět svou rezignaci. Jednalo se i o přání knížete Jana Adolfa, kterému Weiß osobně poděkoval za projevenou důvěru. Proto se také Kutschera v této záležitosti osobně angažoval.¹²²

Proč zde popisují tak obšírně průběh mimořádného zasedání správní rady, jak ho vylíčil knížeti Kutschera? Jde mi totiž spíše o další ukázkou zájmu knížete o dění v drážní společnosti. Ve fondech společnosti je totiž v Kutscherově dopise knížeti

¹¹⁹ Více informací o akciích a emisích v průběhu vzniku železniční sítě Dráhy Františka Josefa II. naleznete zde: A. SCHADE, Die Finanzierung, s. 46-59.

¹²⁰ TAMTÉŽ, s. 50-54.

¹²¹ SOA Třeboň, Rodinný archiv Schwarzenberků-Hluboká, sign. 8c/18.

¹²² TAMTÉŽ.

zobrazen krásně celý průběh oné události. Dobře zde vidíme, jak Kutschera řeší většinu záležitostí za knížete, kterého o průběhu celé události informuje. Navíc Jan Adolf II. nebyl jediný, kdo dostával podrobné informace. Jak je vidět z celé kauzy, i mladý princ Adolf Josef měl perfektní přehled o tom, co se děje ve vedení železnice. Sám aktivně kooperoval s Kutscherou ohledně svých názorů, jako v tomto případě, kdy šlo o hodnotu akcií ve firmě. V korespondenčním styku byl, jako jeho otec, i s důležitými osobami ze správní rady a generálního ředitelství¹²³.

3.4. Soudní pře s týdeníkem Der Floh

V roce 1871 se Dráha císaře Františka Josefa stala terčem mediální kritiky. Novináři zpochybňovali kvalitu výstavby dráhy i provoz na tratích společnosti. Články se objevily v médiích, jako jsou „Neue Freie Presse“, nebo „Budweiser Wochenblatt“.¹²⁴

Asi největší kritika se ale objevila ve vídeňském satirickém týdeníku „Der Floh“. Tento plátek si bral na mušku představitele dobové elity Rakouska-Uherska. Redakce „Der Floh“ o sobě samé prohlašovala, že jsou „politicko-humoristickým“ žurnálem. Šlo však spíše o časopis plný provokujících článků a narážek na dobové politické a hospodářské směřování.¹²⁵

Zájem „Der Floh“ o bezpečnost a kvalitu cestování na Dráze Františka Josefa začal 17. července 1871. Toho dne redakce časopisu „Der Floh“, žádala na správě KFJB o vydání 5 volných lístků 1. třídy na jízdu z Vídně do Plzně. Ty mu však nebyly poskytnuty. Tyto lístky měly být určeny pro samotného majitele a šéfredaktora „Der Floh“ Josefa Frische. Důvod byl jasný – redaktor si chtěl dráhu projet, aby mohl ve svém časopise zhodnotit, v jakém stavu se trať nachází. Ovšem generální ředitelství i správní rada Dráhy císaře Františka Josefa se shodli na tom, že volné jízdenky pro redaktora satirického plátku nevydají.

¹²³ Probíhala korespondence mezi mladým princem a Karlem Gundackerem von Suttnerem, ředitelem Kogererem, nebo baronem Pereirou: TAMTÉŽ.

¹²⁴ A. SCHADE Die Finanzierung s. 107; SOA Třeboň, Rodiný archiv Schwarzenberků-Hluboká, Jan Adolf II., sig: 8c/18; Budweiser Kreisblatt, 1871, č. 38, 43, 48, 58, 63.

¹²⁵ Der Floh, 1871, č.30.

Důvodem byly mimo jiné i špatné zkušenosti s místním tiskem Budweiser Kreisblatt. Ten po projížďce tratí zesílil kritiku proti Dráze císaře Františka Josefa. Dokonce se objevila kritika i na Jana Adolfa II. kvůli benevolenci ke špatné kvalitě výstavby tratí. Hlubocký kníže byl postupem novinářů šokován a v červenci 1871 psal Kogererovi, že trvá na mimořádném svolání schůze správní rady. Na ní se měla řešit žaloba vůči budějovickému plátku. Také Kogererovi sdělil, aby se dráha vyhýbala podáváním informací jakémukoliv tisku, než bude kauza vyřešena.¹²⁶ A tak došlo k zamítnutí žádosti deníku „Der Floh“. Šéfredaktor Josef Frisch zareagoval několika ostrými články ve svém časopise.¹²⁷

Při průzkumu osobní korespondence Jana Adolfa II. ze Schwarzenberku jsem narazil, v souvislosti s působením knížete ve správní radě Dráhy císaře Františka Josefa, mimo zpráv Kogererovi ohledně pohoršení nad články v Budweiser Kreisblatt, i na pár čísel Der Floh a k tomu dva dopisy od vlastníka týdeníku Josefa Frische.

V červenci roku 1871¹²⁸ vyšel v Der Floh článek s názvem „Hans dem´s gruselt“.¹²⁹ Článek naráží na nehodu vlaku, která se počátkem července stala u obce Horní Lažany na trati Plzeň-Cheb. Zde došlo tehdy počátkem července ke zhroucení provizorního dřevěného mostu pod osobním vlakem. Obvyklá železniční nehoda se dostala i na stránky přílohy humoristického týdeníku, kde však byla líčena jako důsledek špatného přístupu vedení společnosti Dráhy císaře Františka Josefa a její správní rady. Mostek se zřítíl údajně díky špatným bezpečnostním opatřením. Dráha údajně příliš šetřila a provoz tedy nebyl zcela bezpečný. Der Floh také obviňuje dráhu, že ji ani na bezpečném provozu nezáleží.¹³⁰

¹²⁶ SOA Třeboň, Rodiný archiv Schwarzenberků-Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18;

¹²⁷ Jednalo se o článek „Hans dem´s gruselt“. Kromě Josefa Frische byl v této záležitosti obžalován i odpovědný šéfredaktor Friedrich Fuchs: SOA Třeboň, Rodiný archiv Schwarzenberků-Hluboká, sign. 8c/18.

¹²⁸ Přesněji 23. července 1871.

¹²⁹ Der Floh, 1871, č.30.

¹³⁰ SOA Třeboň, Rodiný archiv Schwarzenberků-Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

Články očerňující společnost pro nedbalost ukazovali dráhu ve špatném světle v době, kdy se dostavovaly nové úseky, na něž dostala teprve nedávno koncesi.¹³¹ Ředitelství a správní rada Dráhy císaře Františka Josefa podaly následně na týdeník *Der Floh*, stejně jako na *Budweiser Kreisblatt*, žalobu ohledně utržení na cti jak pro generální ředitelství s ředitelem Kogererem v čele, tak pro správní radu. Šlo zde totiž o víc, než jen osobní čest, nebo jméno společnosti. Důležitá byla i důvěra státu, který dráze poskytoval koncese a finanční garanci. Vlídne časy pro Dráhu císaře Františka Josefa tak mohly velmi rychle skončit. Společnosti nemusela být udělena žádná nová koncese a o ty stávající mohla velmi brzy přijít. Navíc pro vedení společnosti i správní radu, včetně jejího prezidenta Schwarzenberga, byla nařčení vůči dráze společensky nepřijatelná. Řadila totiž služby této železnice k nedůvěryhodným a nekvalitním. Jako by tedy média vinila nepřímo generálního ředitele i správní radu z neschopnosti. Žaloba byla přirozený obranný mechanismus i očista dobrého jména.

Reakce časopisu *Der Floh* byla přinejmenším svérázná. Ve vydání časopisu z 1. října 1871 se objevují tři články. Na druhé straně časopisu objevíme článek „Ein neues deutsches Wort“, v němž autoři článku, podepsaní jako „Die Gelehrten des Floh“, představují slovo „Kogerer“ a z něj přetvořené sloveso „kogern“. Právě jméno ředitele společnosti je líčeno v těch nejtemnějších barvách jako synonymum pro výrazy „sesout se“, „zřítit se“, „utrpět“, „zabít“, nebo i „vést společnost k hlouposti“. Samozřejmě, že narážka byla na nehodu u Horních Lažan, ale parodována byla i žaloba, která už byla v září dávno podána.¹³²

Pro nás jsou však důležitější dva domnělé „rozkazy přednostům stanic na KFJB“. Tyto parodie na skutečný rozkaz byly podepsány dvěma členy správní rady KFJB: viceprezidentem Karlem Suttnerem a prezidentem Janem Adolfem II., knížetem ze Schwarzenbergu. V „Suttnerově příkazu“ se tehdejší čtenář mohl dočíst o tom, že by dráha měla zaměstnávat především židy namísto křesťanů. Důvod? Nepotřebují přece

¹³¹ V roce 1869 vyjednal generální ředitel Kogerer s Janem Adolfem II. koncesi pro již rozestavěné dráhy z Gmündu do Prahy a z Plzně do Chebu. Následně dráha získala i povolení ke stavbě spojovací dráhy Budějovice – Veselí a pražské spojovací dráhy mezi nově vznikajícím nádražím Františka Josefa (dnes stanice Praha Hlavní nádraží) a nádražím Praha Smíchov, jež patřilo České západní dráze. Více viz: I. KONTA, *Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867*, s. 9-15.

¹³² SOA Třeboň, Rodiný archiv Schwarzenberků-Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

poslední pomazání. A při tak vysokém riziku, jaké podle Der Floh na tratích KFJB bylo, by bylo problém zajistit tento obřad všem.

Příkaz, podepsaný Janem Adolfem II. zase oznamuje přednostům, že správní rada KFJB, jakožto vysoce konzervativní orgán, nechce, aby železniční stavby jako mostky a náspy byly vnímány jako moderní prvky. Proto příkazuje přednostům, aby dbali o špatný stav v době, kdy bude správní rada zaneprázdněna soudním sporem s Der Floh.¹³³

Soudní spor, kde Dráhu císaře Františka Josefa zastupoval právník Dr. Fialla, se zabýval tím, zda redakce „Der Floh“, ředitel onoho týdeníku Josef Frisch a další média měli právo podezírat Dráhu císaře Františka Josefa z nespolehlivosti a nebezpečnosti. Na tomto tvrzení také obhájce „Der Floh“ Dr. Markbreiter vedl svou obhajobu. Snažil se prokázat oprávněnost kritiky, která směřovala na nebezpečí cesty po dráze, nedůvěryhodnost dopravních staveb jako jsou mosty a náspy, či nedůstojné cestování ve vlacích Dráhy císaře Františka Josefa.¹³⁴

Pro nás nejzajímavější obhajobu ze strany „Der Floh“ předneslo čtvrtý jednací soudní den sám šéfredaktor Frisch. Ten vedl svou obhajobu slovy, že „tato česká dráha pohrdá německou veřejností“. Když se ho soudce zeptal, jak to myslí s tou „českou dráhou“, tak odpověděl, že jde o dráhu vedoucí Českou zemí.¹³⁵ Mluvil o tom, že kníže Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu odmítl vést diskuzi s články v tisku o stavu dráhy. V podstatě by se dalo říct, že Frisch vidí Schwarzenberga, jakožto prezidenta spolkové rady Dráhy císaře Františka Josefa, spoluodpovědného za stav dráhy, jíž díky svému žalostnému stavu označil „dráhou na věčnost“ a přejmenoval ji před soudem z Franz-Josef-Bahn na Jesus-Maria-Josef-Bahn. Slovo „česká dráha“ bylo tedy zřejmě myšleno v souvislosti s jihočeským velmožem, jehož pozemky dráha procházela. Pod slovy

¹³³ TAMTÉŽ.

¹³⁴ Nepohodlnost cestování spočívala prý hlavně v přeplněnosti vozů ve vlacích a vydýchaný vzduch bez větší možnosti vyvětrat. Více viz: Der Floh, 1871; A. SCHADE, Finanzierung, s. 107-112.

¹³⁵ V popisu soudního jednání ve zvláštním vydání „Der Floh“ bylo doslovně německy napsáno „diese Böhmische Bahn hat nämlich bis auf neueste Zeit eine Fundamentalen Verachtung gegen das deutsche Publicum und die deutsche Presse an den Tag gelem“. Slovo „český“ zde tudíž není myšleno v národnostním smyslu, spíše ve smyslu zemském: viz: SOA Třeboň, Rodiný archiv Schwarzenberků-Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18; Anelliese SCHADE, Die Finanzierung, s. 107-112.

„česká dráha pohrdá německou veřejností“ si tedy snadno můžeme představit myšlenku, že dráha byla budována hlavně pro potřeby Schwarzenberga.¹³⁶

Soud skončil pro drážní společnost velmi dobře. Vydavatel a šéfredaktor Der Floh Josef Frisch byl uznán vinným z trestného činu poškození na cti a odsouzen ke čtyřem měsícům žaláře. Redaktor Friedrich Fuchs, Frischův spolupracovník a redaktor, byl odsouzen k dvěma měsícům odnětí svobody. Zároveň musel Frisch uhradit výlohy soudu a náhradu škody. Delikátním trestem bylo také povinné vydání omluvy Dráze císaře Františka Josefa na titulní straně časopisu Der Floh. Takto tedy skončila největší mediální aféra, kterou naše dráha zažila. Proč zrovna kauza právě s Der Floh byla pro dráhu nejdůležitější? Hlavně z hlediska významu novin na celostátní rakousko-uherské úrovni. Budweiser Wochenblatt a jiné regionální plátky nebyly pro prestiž společnosti tak důležité.¹³⁷

Zajímavou příhodu v aféře Dráhy císaře Františka Josefa s redakcí Der Floh jsem našel ve dvou dopisech od Josefa Frische knížeti Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu. Dopisy pocházejí až z dubna roku 1872, tedy z doby, kdy proces byl v plném proudu a šel již k závěru. Frisch v dopisech v podstatě žádá knížete o milost. Píše, že jej netěší nesrovnalosti, které článek vyvolal a samozřejmě že v článku „Hans dem´s gruselt“ pouze informoval veřejnost o dopravní nehodě, stejně jako jiná média. Líčí celou záležitost jako nedorozumění a omlouvá se. Dává najevo, že články v časopise měli mít pouze bulvární charakter, jako „zobák kanárka“. Knížete prosí, aby se neřídil podle hesla kardinála Richelieu: „Přiveďte mi odněkud libovolný počet lidí a tři řádky, s kterými bych je přivedl na popraviště“. Snaží se zamezit blížící se katastrofě. Prosí knížete o odvolání kauzy. Je zřejmé, že Jan Adolf II. nebude jediný, kdo podobné dopisy dostal. Zřejmě se donesly i ke Kogererovi, nebo Karlu Gundackeru Suttnerovi. Jan Adolf II. odepsal Frischovi stroze, že průběh procesu nemůže nijak ovlivnit.¹³⁸

Knížete Jana Adolfa II. nepochybně celá aféra s Der Floh i jinými médii zajímala. Sám byl totiž jedním z těch, kdo museli čelit obvinění ze špatného vedení drážní

¹³⁶ TAMTÉŽ.

¹³⁷ TAMTÉŽ; Neue Freie Presse, 1872, č. 2628, s. 16.

¹³⁸ SOA Třeboň, Rodiný archiv Schwarzenberků-Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

společnosti. V soudním řízení se nikterak neangažoval, celou záležitost řešil s obhájci ředitel Kogerer. Při procesu však vyšlo najevo, že působení konzervativního aristokrata u drážní společnosti může být veřejností vnímáno negativně. O tom svědčí jak článek v Der Floh, narážející na „konzervativnost správní rady“, i Frischova osobní obhajoba, v níž útočil na společnost jako na „českou dráhu“, neboť je vedena knížetem z Čech. Myšlen zde mohl být velký vliv knížete uvnitř správní rady, spíše než vysloveně nacionální myšlenky. Jan Adolf II. tedy nebyl zcela stranou této kauzy.

3.5. Cesta císaře Františka Josefa do Čech roku 1874

Rok 1874 byl pro Dráhu císaře Františka Josefa velmi významný. Dělníci dokončovali stavbu spojovací dráhy Budějovice - Veselí, jako poslední úsek celé dráhy. Jan Adolf sám se staralo zařízení zkušební jízdy. Měl zájem na tom, aby celá železniční síť společnosti byla v nejlepším stavu. Měl proto velmi dobrý důvod.

Počátkem září tohoto roku navštívil císař František Josef I. české země. Tato návštěva nebyla očekávána, jen českými vlastenci, kteří doufali v Česko-rakouské vyrovnání. Velký význam měla i pro naši železnici. Cesta Jeho Veličenstva ku Praze se totiž měla ubírat nově dostavěnou železnicí, která nesla Mocnářovo jméno. U této události samozřejmě nemohl chybět ani prezident správní rady a Pán na Vévodství Krumlovském, Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu.

Na ředitelství a ve správní radě Dráhy císaře Františka Josefa byli o té veliké počtě, které se dráze o Františka Josefa dostalo, informováni již v dubnu. Kníže se Suttnerem nelenili a okamžitě se pustili do příprav plánu cesty císařského vlaku. Oba pánové vše sjednávali osobně, bez dohledu, takže kromě telegramů a dopisů o domluvě, kde se sejdou, nenajdeme jediný dopis s přesným plánem příprav, jež by byly přímo dirigovány knížetem.¹³⁹

Až 12. srpna 1874, tedy několik dní před onou slavnostní jízdou, píše Jan Adolf Kogererovi, že by mu bylo potěšením, kdyby mohl onen den, 7. září sám osobně doprovázet císaře na cestě z Vídně do Prahy. Ostatní členové správní rady se směli zúčastnit uvítání císaře na nádraží Františka Josefa ve Vídni. Ovšem na přání knížete,

¹³⁹ SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

jakožto prezidenta správní rady, museli všichni před císařem vystupovat v uniformách společnosti. Taktéž samotný kníže měl 7. září na sobě výstavní uniformu dráhy, která se samozřejmě lišila od té zaměstnanecké – připomínala důstojnickou uniformu.¹⁴⁰

Trat' samotná se 6. září „oblékla“ do slavnostního oděvu. Všude, hlavně na české části trati od Gmündu do Budějovic, visely zemské i císařské prapory a jiné běžné výzdoby. Jízda vlaku samotného byla řízena samotným ředitelem Kogererem. Vlak se skládal z dvanácti vozů. První dva vagony byly určeny přímo Jeho Veličenstvu, v dalších vozech cestovali císařští dvořané a mezi nimi i Jan Adolf II., jenž měl rezervován vlastní vůz. V dobovém tisku byl hlubocký kníže brán ve vlaku jako zástupce správní rady Dráhy císaře Františka Josefa, nikoliv jako dvorská aristokratická osobnost.¹⁴¹

Vlak vyjel z Vídně v časných ranních hodinách. Kolem 6 hodiny ranní překročil u Gmündu zemskou hranici a vjel do země české, kde byl císař náležitě očekáván. Všechny stanice na trati Gmünd – Budějovice byly slavnostně vyzdobeny a plné lidí. Novými Hrady a Borovany císařský vlak projel. Přesto sem panovníka přišlo přivítat místní obyvatelstvo. V 7:44 přijel zvláštní vlak do Českých Budějovic. Po přivítání císaře budějovickým starostou se dal zhruba po deseti minutách do pohybu směrem Hluboká. Zde se konalo přivítání uspořádané knížetem Schwarzenbergem. Nádraží Hluboká na plzeňské trati bylo krásně vyzdobeno jedlovými větvemi, prapory, květinami zemským a císařským znakem a nápisem „Vítej“. Mocnáře přišli přivítat představitelé přilehlých obcí, státní i knížecí úředníci a pěvecký sbor. Na zámku Hluboká na počest císaře vystřelili slavnostní salvu.¹⁴² Zkrátka a dobře se císaři dostalo běžného uvítání, jediné, co se nám může zdát zvláštní je to, že Hluboká byla kromě Českých Budějovic jediným místem, kde se císařský vlak v jižních Čechách zastavil. Po

¹⁴⁰ Uniformování úředníků mělo svůj původ v armádních zvyklostech a disciplíně. Zvláště železnice se armádními zvyky v 19. století řídila. Více o uniformování drážních zaměstnanců: Mojmir KREJČÍŘÍK, *Železniční móda*.

¹⁴¹ *Budivoj*, 1874, č. 73, s. 1; *Bohemia*, 47, 1874, č. 247, s. 5-6; SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

¹⁴² *Bohemia*, 47, 1874, č. 247, s. 5-6; SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., sign. 8c/18.

krátké pauze se vlak vydal, přes Plzeň do Prahy, kde svou jízdu dokončil na nádraží Františka Josefa.¹⁴³

Generální ředitel Dráhy císaře Františka Josefa Heinrich Kogerer byl průběhem slavnostní císařské jízdy nadšen. V schwarzenberském osobním fondu nalezneme nadšené dopisy od Kogerera knížeti, kde mu mnohokrát děkuje za úspěšnou jízdu. Kníže totiž ve vlaku nejel za svou osobu jako dvořan, či politik. V dobovém tisku se dočteme, že Jan Adolf II. zde byl výhradně jako zástupce dráhy, jenž císaře na tratích společnosti provází. Proto také byl oblečen v drážní uniformě. Nesmíme však zapomínat na osobní prestiž, ke které patří také zastávka na Hluboké. Vidíme zde tedy, že na pověsti dráhy knížeti záleželo, že funkce prezidenta nebyla pro něj tedy jen čestná, ale zavazovala ho k reprezentaci celé společnosti. Obraz zastavení na Hluboké berme spíše jako čest, již prokazoval císař knížeti.

Co však berme jako zajímavý úkaz, je vybrání Jana Adolfa pro účast císařské jízdy. Správní rada automaticky bez jakéhokoliv schvalování přistoupila na přání svého prezidenta. Bez jakékoliv schůze správní rady, bez jakékoliv volby se ujal reprezentační funkce. Jediné, co předcházelo, byla domluva se Suttnerem a Kogererem. Kníže tedy vystupoval nejen jako zástupce dráhy, ale i jako její dominantní akcionář, jako otec představující Mocnáři své dítě. Zájem o spolkovou činnost lze tedy v případě Dráhy císaře Františka Josefa považovat za aktivní.

4. Hospodářská krize a zmařené plány na Českou jihozápadní dráhu

Rychlá výstavba železniční sítě Dráhy císaře Františka Josefa byla dokončena právě v čas. Roku 1873 skončila pro Rakousko - Uhersko doba ekonomického boomu. Smolný byl pro mocnářství především květen toho roku. Pro investory bylo Mocnářství do té doby dobrým cílem. Země si hodně slibovala od 5. světové výstavy ve Vídni, která otevřela své brány 1. května. Očekávalo se od ní, že ji navštíví na 20 milionů návštěvníků. Již od prvních dnů bylo však vidět, že zájem nebude ani poloviční, jak se očekávalo. Debakl výstavy se přenesl i na vídeňskou burzu. Hned v den zahájení ohlásily bankrot některé zadlužené společnosti spjaté s výstavou. Strhly s sebou ostatní investory, kteří procitnuli ze snu 60. let, kdy Rakousko - Uhersko úspěšně dohánělo

¹⁴³ Více informací o návštěvě císaře Františka Josefa v Čechách a hlavně v Praze: Bohemia, 47, 1874, č. 247.

v hospodářském rozvoji ostatní evropské mocnosti. Lavina krachu se rozjela naplno a 9. května došlo ke zhroucení celé burzy. Země tak stála na prahu velmi hluboké hospodářské krize.¹⁴⁴

Železnice se krizi zdárně vyhýbala ještě v letech 1874 – 1875. Díky tomu stihla Dráha císaře Františka Josefa dokončit většinu své plánované sítě v termínu. Jediná trať, na kterou nedošlo, byla spojnice od trati Budějovice – Plzeň do Klatov.

Krize se však dotkla nakonec i železniční dopravy. Nejvíce postižené byly projekty bez státní garance, jako například Břeclavsko – Hrušovanská dráha. Přibývaly však všeobecné stížnosti a nespokojenost se soukromými provozovateli dopravy. Stížnosti podávaly hlavně obchodní a živnostenské komory. Mediální aféra, do které se dostala Dráha císaře Františka Josefa roku 1871 s časopisem „Der Floh“ i jinými médii, nebyla ojedinělou záležitostí. Navíc každá železniční společnost měla vyjednané jiné dohody se státem o garancích a výhodách. V roce 1875 nakonec existovalo 31 železničních společností, které praktikovali sedm rozlišných druhů státních zvýhodnění. Suma, kterou stát vydával na státní garance, byla navíc neúměrná číslu, které stát vyplácel v 60. letech, v době ekonomického rozkvětu. V roce 1876 narostlo číslo až na neuvěřitelných 6% státního rozpočtu. Dopravní systém tedy potřeboval reformu. Hlavní iniciativu měl u železniční dopravy opět přebrat stát. A to nejen v budování železnic, ale i v jejich provozu. Díky hospodářské krizi totiž železniční společnosti trpěli nedostatkem peněz. Kolem roku 1884 se do této situace dostala i Dráha císaře Františka Josefa.¹⁴⁵

Krize 70. let v podstatě zabránila jednomu velkému projektu, na němž měl iniciativu i Jan Adolf II. jednalo se o plán tratě, která by spojovala region okolo Liberce, Mosteckou uhelnou pánev, jižní Čechy a Dolní Bavorsko. Projekt tzv. České jihozápadní dráhy měl vzniknout propojením dosavadních železničních tratí. Trasa byla vyměřena z Hodkovic nad Mohelkou přes Českou Lípou, Litoměřice, Postoloprty,

¹⁴⁴ Více o bankovníctví a finanční krizi v Rakousko-Uhersku po roce 1873: J. HÁJEK, Vývoj, s. 339-347.

¹⁴⁵ Vývoj železnic v době krize zachycují následující publikace: I. KONTA, Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867, in: Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch-ungarischen Monarchie I/II; M. HLAVAČKA, Dějiny, s. 102-122; Martin KVIZDA, Ekonomické dějiny železniční sítě. Mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah, Brno 2006, s.30-34.

Rakovník, Beroun, Příbram a Písek. V Protivíně, nebo Ražicích měla trať navázat na Dráhu císaře Františka Josefa. Dráha měla mít i pobočné tratě, jako z Postoloprta do Chomutova, České Lípy do saské Žitavy. Pro nás nejdůležitější měla být z Březnice přes Strakonice a Vimperk k Lenoře. Právě v této sklářské osadě měla navazovat trať na Volary. Hlavní křídlo však z Lenory mělo pokračovat ke Strážnému a k státní hranici. Zde pak měla navazovat bavorská trať do Pasova.¹⁴⁶

Celý projekt předložila vláda v březnu 1872 poslancům Říšské rady. Ti ho v červnu schválili a 8. října 1872 byla udělena koncese konsorciu Jana Adolfa II. ze Schwarzenbergu a hraběte Edmunda Hartiga, tedy pánům, kteří o stavbu tratě usilovali a sami se podíleli na trasování. V koncesi bylo zakotveno, že stavba trati začne do šesti měsíců a ukončena bude do října 1877. Od státu však neměl projekt dostat ani zlatý. Jedinou úlevou pro koncesionáře měly být pouze daňové prázdny po dobu deseti let. To se v roce 1872 jevílo jako dostatečné. Avšak v době finanční krize pochopili koncesionáři nemožnost postavit železnici bez příspěvku. Snažili se získat peníze od krizí zmáhaného státu i od ostatních železničních správ. Česká západní dráha, která roku 1872 usilovala o podíl na vzniku Jihozápadní dráhy, však šla díky vlastním problémům ze hry. Vláda bojovala alespoň o úsek Rakovník – Protivín. Spolu s koncesionáři celého projektu České jihozápadní dráhy se snažili najít nejlogičtějšího partnera. Tím byla Dráha císaře Františka Josefa. Jan Adolf II. jako prezident správní rady KFJB a zároveň koncesionář na novém projektu mohl mít vliv na získání podpory. Ovšem ani Dráha císaře Františka Josefa nebyla v té době již v nejlepší finanční situaci a neměla tudíž zájem o nové úseky. Nakonec tedy projekt padl na bedra státu, který na trať musel přispět sumou 8 milionů zlatých. Nakonec vláda rozhodla, aby stát vzal projekt zcela do svých rukou. Koncese tedy zůstala výhradně státu, jenž stavbu trati roku 1876 dokončil. Pouze o provoz se z počátku starali soukromníci, jako Česká západní dráha, která nakonec ale stejně byla roku 1884 zestátněna.¹⁴⁷

Kníže Jan Adolf II. měl na celém projektu dráhy samozřejmě osobní zájmy. Dráha měla spojit schwarzenberské državy v severních Čechách s jihočeskými velkostatkami. Měla vést například přímo přes Postoloprty. Nesmíme zapomínat ani na hospodářský

¹⁴⁶ I. KONTA, *Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867*, s. 194; SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., Nezpr.

¹⁴⁷ I. KONTA, *Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867*, s. 194-196.

význam z hlediska přepravy surovin, například hnědého uhlí z Mostecké pánve. Tento význam byl v podstatě totožný se smyslem Dráhy císaře Františka Josefa. Význam však mělo napojení tratě na bavorskou a saskou železniční síť a tedy rozšířit vývoz výrobků knížecích velkostatků. V neposlední řadě nesmíme zapomínat na místní hospodářský význam. Trať měla být první tratí, která by procházela přímo Šumavou. Vidina usnadnění přepravy dřeva a jeho odvoz po Rakousku – Uhersku i vývoz do zahraničí, vypadala lákavě. Díky krizi se však Jan Adolf II. nedožil železničního napojení šumavských hvozďů, neboť zemřel v roce 1888. Tento nesnadný úkol musel vyřešit až jeho nástupce Adolf Josef.

5. Výstavba lokálních drah

5.1. Adolf Josef ze Schwarzenbergu a směřování železnic v době jeho nástupu

Adolf Josef ze Schwarzenbergu následoval, co se příkladu v hospodářství týče, svého otce. Byl taktéž jako Jan Adolf II. členem spousty hospodářských organizací. Celkový počet spolků byl 107 a mezi nimi byly i spolky dopravní. Jak jsem již naznačil, podílel se se svým otcem na vedení správní rady Dráhy císaře Františka Josefa. Byl i jedním z nejdůležitějších akcionářů na této dráze. Kdyby hospodářská situace byla v 80. letech lepší, zřejmě by se i jemu dostalo té pocty, stát se prezidentem správní rady. Doba si však žádala změnu, a tak Adolf Josef nebyl přímým iniciátorem konsorcií pro nové železniční společnosti, ani duchovní vůdce těch stávajících. Smysl pro hospodářský život ho však vedl k aktivní podpoře železničních projektů.¹⁴⁸

Také musíme připomenout, že hospodářská krize, která zasáhla i velkostatky. Zemědělství začalo po roce 1873 stagnovat, hlavně díky úpadku zemědělského průmyslu, jenž byl na svou dobu neúměrně vyspělý. Již koncem 70. let se situace zlepšovala díky pěstování brambor. Ty se využily při výrobě lihovin, které byly v dobách krizí vždy jedním z cest, jak se oprostít myšlenek na vlastní bídu. V roce 1882 však přišla do našich zemí neúroda obilí, zejména pšenice. Znamenalo to přechod k pastevectví, ale i celkovému poklesu produkce zemědělské výroby.¹⁴⁹ Ačkoliv toto neštěstí nepostihlo tolik velkostatkáře, jako drobné rolníky, museli se spolehnout i na

¹⁴⁸ A. KUBÍKOVÁ, Členství, s. 513-528; RAMEŠ, Proměny, s. 31.

¹⁴⁹ Antonín KUBAČÁK, Vývoj zemědělství, In: I. JAKUBEC – Z. JINDRA (edd.), Dějiny hospodářství, Praha 2006, s. 112-115.

jiný způsob výdělku. Schwarzenberská primogenitura už od dob Jana Adolfa II. začala podnikat. Za Adolfa Josefa se mělo podnikání ještě zintenzivnit. Rozvoj velkostatků měl jít ruku v ruce s hospodářským vývojem celých regionů. A železnice v té době, se nabízela jako výborný prostředek nejen jako tranzitní doprava, ale i jako cesta k regionálnímu rozvoji.

Vývoj železnic v té době doznal značných změn. Hlavní železniční tahy byly podle tehdejšího mínění již dobudované. Stát, který již opět držel pevně otěže vlastního rozvoje a provozu železnic, se sám hodlal vydat cestou budování tratí lokálnějšího charakteru. Tyto tratě měly mít mnohem horší parametry, než doposud stavěné hlavní dráhy. Zato měly být výrazně nižší náklady na jejich stavbu. Legislativa, která výstavbu takovýchto tratí umožnila zahájit, byla zakotvena v zákoně č. 56 říšského zákoníku z 26. z 26. května 1880 pod jménem „O poskytování výhod místním drahám“. Zákon povoloval například menší poloměry oblouků, lehčí kolejnice, slabší pražce, větší sklony tratě. Také určoval nejvyšší dovolenou rychlost na lokálkách maximálně do 25 km/h.¹⁵⁰ Místní dráhy byly dle tohoto zákona osvobozeny od daní na dobu 30 let. Jednalo se o první zákon, v němž byly zakotveny lokálky jako samostatná kategorie tratí. V průběhu let se legislativa předělávala. Například v roce 1887 vyšel zákon o „Provozování a zakládání místních drah“. Další pak pochází z roku 1894. Ten platil až do roku 1910.¹⁵¹

Vznik místních drah byl různorodý. Některé vznikaly z iniciativy velkých železničních společností, tedy hlavně Severní dráhy císaře Ferdinanda, nebo Rakouské státní dráhy. Další byly stavěné bez podpory státu, mezi ně se mylně uvádí i trať ležící částečně na schwarzenberských pozemcích vedoucí z Rybníka do Lipna nad Vltavou.¹⁵²

¹⁵⁰ Rychlost se postupně na lokálních tratích zvětšovala s nasazením vhodnějších motorových vozů až na dnešních 50 – 60 km/h.

¹⁵¹ S. PAVLÍČEK, Naše lokálky, s. 23, 25; M. KREJČIŘÍK, Po stopách, s. 139; M. HLAVAČKA, Vývoj dopravy a komunikací, in: I. JAKUBEC – Z. JINDRA (edd.), Dějiny hospodářství, s. 257-260; A. BUSCHMANN, Geschichte der Verwaltung, s.117-118

¹⁵² Na stavbě trati Rybník – Lipno měli zájem hlavně podnikatel a majitel Papírny v Loučovicích Arnošt Porák a opat vyšebrodského kláštera Bruno Pammer. Ti založili, ve spolupráci s místní šlechtou, tedy i se Schwarzenbergy, a za státní podpory Vyšebrodskou elektrickou místní dráhu. Jednalo se o poslední lokální trať postavenou v Čechách a také o druhou elektrizovanou železnici u nás. Srov.: S. PAVLÍČEK, Naše lokálky, s. 62; Jiří ELSNER – Jindřich PROKEŠ – Petr VYCHODIL, Vyšebrodská elektrická dráha,

Nejvíce místních tratí však postavily nově etablované společnosti přímo určené pro stavbu tohoto typu drah. Jednou z nich byla Rakouská společnost místních drah.

5.2. Lokální dráha Budějovice – Želnavá

Rakouská společnost místních drah vznikla 8. května 1880 v Praze. Založili ji inženýři Hermann Schwind a Heinrich Böhm ve spolupráci se stavitelskou podnikatelskou dvojicí Schön a Wesely. Společnost v 80. a na počátku 90. let vybudovala devět lokálních tratí. V jižních Čechách vznikla až na počátku let 90. pro nás významná lokálka z Budějovic přes Český Krumlov na Šumavu. Prozatímní ukončení bylo plánováno ve stanici Želnavá.¹⁵³ Spolu s touto tratí vlastnila společnost jen v České zemi 193 km drah. U Rakouské společnosti místních drah však musím vyzdvihnout i snahu podnikat i v jiném oboru, než byla samotná železnice. Společnost provozovala i odvětví spjaté se stavbou a provozem dráhy, Jednalo se o skladiště, kamenolomy a cihelny. Jak se však sami přesvědčíme, hodlala se pustit i do podnikání v zcela jiném odvětví - v Želnavě na Šumavě hodlala drážní společnost zřídit celulózku.¹⁵⁴

Snahy o výstavbu tratě z Budějovic na Šumavu měly stát a Rakouská společnost místní dráhy od roku 1882. Tehdy představila plán na financování výstavby. Peníze se měly sehnat ze tří zdrojů. Prvním byl stát, jenž měl poskytnout půjčku ve výši 1,2 mil. zlatých Soukromí interesenti měli poskytnout druhotné obligace ve výši 200 000 zlatých¹⁵⁵ a provozní náklady, jež měl zvláštním spojením s Rakouskou společností místní dráhy. O tom, kdo vloží do trati 200 000 zlatých soukromého kapitálu se rozhodlo 31. května 1883 v Krumlově. Celé zasedání interesentů bylo řízeno

Praha 1992; Jan IVANOV, Lipenka – jedna z podob železnice na přelomu století, in: D. BLŮMLOVÁ – J. RAUCHOVÁ, Čas, s. 34-39.

¹⁵³ Stanice Želnavá byla po 2. světové válce přejmenována na Novou Pec, v jejímž katastru leží.

¹⁵⁴ S. PAVLÍČEK, Naše lokálky, s. 51-57; I.KONTA, Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867, in: Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch-ungarischen Monarchie I/II, s. 286.

¹⁵⁵ Přejít z měnového systému Zlatých na systém korunový proběhl v roce 1892, tedy v době, kdy dráha Budějovice - Želnavá vznikla. Některé náklady budu tedy uvádět ještě ve Zlatých, jiné už v Korunách. Kurz zlatého vůči koruně byl 1:2.

zastupitelem knížete Schwarzenberga¹⁵⁶ Dr. Nitschem a císařským radou Schierem. Ten ve jménu knížete přispěl částkou 100 000 zlatých, což byla polovina potřebné částky. Dalšími podílíky byly sdružení obcí a menších interesentů. Jejich podíl byl však velmi malý. Nejvíce přispělo město Krumlov, které vložilo, společně se svou městskou spořitelnou, do podniku 30 000 zlatých. Zbylé obce, jako Chvalšiny, Horní Planá, Hořice na Šumavě, nebo i vzdálenější Volary také přispěly. Posledních 20 000 zlatých měla dodat země Česká.¹⁵⁷

Vidíme zde jistou podobnost s Dráhou císaře Františka Josefa. Kníže Jan Adolf II. a jeho nástupce Adolf Josef vložili do stavby tratě největší částku ze všech zájemců. Schůzka interesentů se také ne náhodou odehrávala v Českém Krumlově a dohlížel na ní knížecí úředník.

Koncesi ke stavbě dráhy do Želnavy získala Rakouská společnost místních drah od vlády o rok později 30. srpna 1884. Díky finančním problémům, které si ještě částečně popíšeme, se snažila společnost sehnat i zahraniční kapitál. Stavba započala až na přelomu 80. a 90. let. Lokálka byla již založena s tím, že se neobejde bez státní dotace a podpory. V tomto případě však bylo ojedinělé, že nakonec díky potřebnosti železnice pro region jižní Šumavy dostala kromě státní, také zemskou finanční podporu. Stát podporoval výstavbu významných tratí ať dálkového, či lokálního typu zcela běžně. Na počátku 90. let se však podpoře nebránila ani země Čechy. Na českém zemském sněmu se mezi léty 1890 - 1892 projednávala legislativa, v níž by byla podpora železnic pevně zakotvena. V případě lokálky na Želnavu poskytl dotaci ještě v průběhu přípravy onoho zákona. Země poskytla, přímou subvenci, a to ve výši 50 000 zlatých. Státní podpora byla mnohem vyšší. Šlo o půjčku ve výši 1,2 mil.zlatých.¹⁵⁸

Trat' také nikdy neprovozoval její stavitel, tedy Rakouská společnost místních drah. Již předem bylo domluveno, že hned po dostavbě přejde lokálka do vlastnictví i pod provozní správu ke Státní dráze oplátkou za to, že stát přispěje na stavbu trati. Rakouská společnost místní dráhy, a hlavně její projektanti Schön a Wesely, se

¹⁵⁶ V té době ještě vládl Jan Adolf II. Jeho syn Adolf Josef však následoval v podílu na stavbě šumavských lokálek zájmy svého otce.

¹⁵⁷ SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11.

¹⁵⁸ S. PAVLÍČEK, Naše lokálky, s.70-71.

postarala o veškeré projekční a stavitelské práce, včetně ekonomických studií únosnosti a tarifů. Dalo by se tedy říct, že Rakouská společnost místních drah staví dráhu na zakázku. Stavba trati probíhala ve dvou etapách. Jako první se stavěl úsek z Budějovic do Kájova. Tato část byla otevřena slavnostním ceremoniálem na nádraží v Českém Krumlově dne 19. listopadu 1891. Následujícího roku, respektive v červnu 1892, byl dokončen a zprovozněn i zbylý úsek Kájov - Želnavo.¹⁵⁹

Dráha Budějovice – Želnavo měla sloužit jako napojení oblasti kolem Krumlova na železniční síť. Z hlediska hospodářství schwarzenberského rodu, je důležité, že měla napojovat na stávající železniční síť oblast velkostatku Krumlov. Navíc byla trasována do oblasti velkého ložiska grafitu, které se rozkládalo od Českého Krumlova k horské obci Černá v Pošumaví. Kníže Josef II. zde roku 1812 nechal zřídit doly na těžbu grafitu, suroviny tak důležité pro výrobu tužek. Ty se vyráběly nějaký čas přímo na schwarzenberském panství, v bývalém cisterciáckém klášteře Zlatá Koruna. Největší tužkárny však vznikly v Českých Budějovicích. Ve 40. letech 19. století sem totiž převedl svou továrnu na tužky Carl Hardtmuth. Vsadil na dostatek surovin k výrobě – tedy dřeva, grafitu a jílu. Důležité pro něj bylo i železniční spojení. V té době Budějovice byly, jako málo míst v Českém království, napojeny koněspřežnou železnicí na Dunaj. Po koňce a následně po Dunaji mohl Hardtmuth transportovat své výrobky – tedy tužky a kameninu – do celé Evropy. Do Prahy a dále do Německa byly tužky v době vzniku dopravovány na vorech po Vltavě.¹⁶⁰ Ale i v Budějovicích měl Hardtmuth konkurenci. V době, kdy již stála lokálka na Želnavo, postavil bývalý zaměstnanec Hardtmuthovy továrny Koh-i-noor F. Latzmann. Odbytiště pro grafit tedy v jižních Čechách bylo.¹⁶¹

Kromě grafitu se v oblasti těžila po léta také rašelina, ta se těžila v oněch dobách zejména pro účely topení. Borcky, jak se sušeným kusům rašeliny říkalo, byly výhodné levné palivo pro domácnosti a průmysl. A to jak pro místní potřeby, tedy pro výrobu elektřiny a páry při zpracování grafitu, tak i pro vývoz. Pomohla tedy zatápět

¹⁵⁹ TAMTÉŽ, s. 50-51; SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11.

¹⁶⁰ Více o dějinách Hardtmuthů a jejich továrny (později známé jako Ko-i-noor): Ignaz WODICZKA, Zur Geschichte der Firma L. & C. Hardtmuth, České Budějovice 1935; TÝŽ, Zur Geschichte der Famielie Edle von Hardtmuth, České Budějovice 1936.

¹⁶¹ J. DVORÁK, K historii, s. 115-120.

v šumavských chalupách, pomáhala grafitovým dolům i místním sklářům. S železnici by bylo možno rašelinu vyvážet, například do Prahy, kde byl o ní zájem¹⁶²

A v neposlední řadě bylo důležitou surovinou pro vývoz dřeva ze Šumavských lesů. Plány na těžbu, zpracování a vývoz dřeva byly na Šumavě již v 18. století. Později praktiky lesnictví rozpracovali inženýři Hejrovský a Hojdar. Za Jana Adolfa II.¹⁶³ Adolf Josef sám byl, stejně jako jeho otec a děd v několika lesohospodářských společnostech. Zalesňování Šumavy a těžba dřeva tudíž přibíraly na obrátkách.¹⁶⁴

Dřevo se však dalo i zpracovat, nejen vytěžit. Jeden z plánů, které měl Adolf Josef a jeho centrální kancelář při výstavbě železnice podporovali vystavění celulózky na Šumavě. V 80. letech 19. století zaznamenalo podhůří Šumavy boom i v tomto odvětví. Ve Větrní u Českého Krumlova si otevřela papírnu firma německého průmyslníka Ignaze Spira. Český podnikatel Arnošt Porák se usadil se svou továrnou na výrobu buničiny a později s celulózkou a papírnou na jiném místě vltavského koryta – v Loučovicích.¹⁶⁵

Celulózku v Želnavě, tedy v Nové Peci, hodlala postavit sama Rakouská společnost místní dráhy. Šlo o již třetí projekt papírny v Pošumaví. Měla mít velmi výhodné podmínky, aby v konkurenci obstála. V oblasti bylo dostatek dřeva z knížecích lesů. Stavba měla být spojena s výstavbou dráhy. Nacházet se měla těsně vedle nádraží. Do areálu byly naplánovány dvě vlečkové koleje. Podle spisů úředníků Schwarzenberské centrální kanceláře na Hluboké to vypadalo, že stavbu celulózky dostanou za úkol postavit společně s dráhou inženýři Schön a Wesely společně jako jeden projekt se stavbou lokálky. Provoz továrny měl být pak předán soukromému zájemci.¹⁶⁶

Vznik celulózky by mohl být pro Adolfa Josefa z hospodářských důvodů stejně výhodný, jako vznik samotné dráhy. Trasování tratě i umístění továrny by odpovídalo knížecím zájmům. Nová Pec ležela v údolí řeky Vltavy pod šumavskými hvozdy. Šlo

¹⁶² TAMTÉŽ, s. 123-125.

¹⁶³ V. RAMEŠ, Proměny, s. 31.

¹⁶⁴ A. KUBÍKOVÁ, Členství, s. 513-528.

¹⁶⁵ J. DVOŘÁK, K historii, s. 121; J. IVANOV, Lipenka, s. 34-39.

¹⁶⁶ SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11.

tedy o ideální místo pro založení celulózky. Ovšem jaký jiný smysl by mělo ukončení železnice právě zde? Kromě plánů pro výstavbu papírny zde byla i parní pila a cihelna. Obě v rukou Schwarzenbergů. Šlo ale hlavně o dobré místo pro svoz dřeva. Stavební společnost Schön a Wesely plánovala trať i papírnu částečně podle přání knížete Schwarzenberga. Ten se zavázal objednat ročně pouze ze Želnavy 5260 nákladních vozů z 6000. Zbytek byl z Černé v Pošumaví a z Českého Krumlova. Co všechno měl kníže v plánu převážet, se dovídáme ve spise, který v květnu 1887 poslali projektanti Schön a Wesely do ústřední kanceláře na Hlubokou. Projektanti v něm pokládali ústřední kanceláři otázky, v nichž žádali výpočty, jaký typ a jaké množství nákladů knížecí dominium plánovalo po nově vystavené trati převážet. Firma se ptala na nejdůležitější artikly, které měly být vyváženy. V první řadě šlo o dřevěné uhlí. Je logické, že ve velkých polesích, jakým bylo v 19. století to šumavské, fungovala i výroba dřevěného uhlí. Šlo samozřejmě o tradiční způsob výroby pomocí milířů. Tato surovina, jež se vyvážela pro topení ve vysokých pecích, byla podle odpovědi ze Schwarzenberské centrální kanceláře určena pro transport do vysoké pece v Hieflau ve Štýrsku. Nemělo jí být mnoho, uvádí se okolo 1 900 tun uhlí za rok. Většina, tedy zhruba 1500 tun se mělo nakládat v Želnavě, pro zbylé zboží mělo být zřízeno nákladiště ve stanici Polečnice, nebo Polná na Šumavě.¹⁶⁷

Železnice měla mít v Pošumaví hlavně významnou úlohu v přepravě dřeva. Na něm v podstatě ležel smysl celého železničního projektu. Dřevo z knížecích lesů, jež bylo plaveno po Vltavě, se ve stanici Poříčí¹⁶⁸ mělo nakládat na železniční vozy. V plánech na stavbu byl plánován rozsah nakládky dřeva v Poříčí na 3 500 tun ročně. Cizí plavené dřevo překládané na vlak bylo odhadnuto pouze na 1 500-2 000 tun. Ovšem v průběhu vývoje ekonomických studií na výstavbu želnavské lokálky, vyvýjeli projektanti Schön a Wesely, spolu se státními orgány tlak na to, aby počet plaveného dřeva byl co nejnižší a většina se vozila ze Želnavy a Českého Krumlova po železnici.¹⁶⁹

¹⁶⁷ TAMTÉŽ.

¹⁶⁸ Poříčí je dnes součástí obce Boršov nad Vltavou. Železniční stanice proto byla později přejmenována na Boršov - Poříčí a dnes nese název Boršov nad Vltavou.

¹⁶⁹ SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11.

Již v původních výpočtech se počítalo s přepravou tzv. topného dřeva, jež mělo být vozeno přímo ze Šumavy. Jednalo se logicky o největší množství, tedy o 20 219 tun dřeva. Kníže Adolf Josef a jeho úředníci dojednávali s Schönem a Weselym možnost přepravovat dřevo za tarif stejný, jako u Státní dráhy.¹⁷⁰ Důvod sjednocení tarifu byl prostý: topné dřevo se již dříve dopravovalo z jižních Čech po hlavních tratích do Vídně a do Prahy. Po dostavbě lokálky, v našem případě důležité trati pro soz dřeva ze Šumavy, mělo dojít k nárůstu současné přepravy do obou hlavních měst. S částí dřeva bylo v plánech počítáno i pro eventuelní dopravu do Hardtmuthovy továrny na tužky v Českých Budějovicích. Sem mělo směřovat zhruba okolo 1 500 tun ročně, ovšem pouze za předpokladu, že by do továrny byla vybudována vlečka, v opačném případě mohla být čísla nižší.¹⁷¹

Schwarzenberský lesnický úřad vystavil firmě Schön a Wesely studii ohledně tarifů za dřevěné uhlí a výpisů nákladu dřeva. Kromě ekonomických výpočtů se v něm však dozvíme pro nás hodnotnější informaci - a to z kterých polesí má být dřevo sváženo k železnické lokálce. Jednalo se o lesní revíry Želnavy, Plechý, Jelení Vrchy,¹⁷² Nové Údolí, Stožec, Bližší Lhota,¹⁷³ Černý les¹⁷⁴ a Ondřejov.¹⁷⁵ Jde tedy o revíry v bližším i vzdálenějším okolí Želnavy, hlavně v oblasti Trojmezí a kolem Knížecího stolce. Největší objem dřeva měl dodat revír Stožec.¹⁷⁶

Mezi otázkami firmy Schön a Wesely na Schwarzenberskou centrální kancelář z roku 1887 ohledně přepravovaného zboží, byla zahrnuta samozřejmě i přeprava tuhy. Knížecí úředníci ani u ní nešetřili s plánem přepravy. Vývoz tuhy měl být okolo 10 000

¹⁷⁰ Státní dráha byla od zestátnění Dráhy císaře Františka Josefa provozovatelem a vlastníkem tratí Vídeň - Plzeň - Cheb, Vídeň - Gmünd - Praha a Budějovice - Praha. Spravovala také zestátněné tratě Dráhy císařovny Alžběty, pod níž patřila trať České Budějovice - St. Valentin s odbočkou Gaisbach - Linec. Více o zestátnění jednotlivých drah: I. KONTA, *Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867*, s. 1-426.

¹⁷¹ SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11.

¹⁷² Osada nedaleko Nové Pece, dnes turistická destinace. Známa je zejména díky tunelu na Schwarzenberském plavebním kanále.

¹⁷³ Obec u Horní Plané, dnes leží na pravém břehu Lipenské nádrže.

¹⁷⁴ Vrch a polesí u obce Želnavy.

¹⁷⁵ Zaniklá osada v dnešním Boletickém vojenském prostoru.

¹⁷⁶ SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11.

tun ročně. Dalších 5 500 tun měl tvořit dovoz pomocného materiálu k opracování tuhy. Poslední surovinou po tuze tvořil len, jehož roční vývoz byl předvídan na 900 tun.¹⁷⁷

Z uvedeného výčtu můžeme zpozorovat, že v ročním průměru schwarzenberský velkostatek počítal s přepravou 42 619 tun nákladu, ve velké většině exportu surovin a materiálů. Toto číslo však bylo pouhým minimem, které se kníže zavázal převážet po dobu nejméně 20 let. Celkem mělo jít o 6000 vagonů ročně.

Kníže Schwarzenbeg také nebyl jediný, který hodlal po dráze přepravovat zboží. Důležití byli i ostatní menší podnikatelé, či obce. Jak ještě uvidíme, šlo spíše o snahu zvýšit ekonomiku místního regionu. Podle konečných souhrnů však i tak tvořil transport surovin ze schwarzenberského panství největší objem celé přepravy. Proto také tarify, vyjednané pro schwarzenberské dominium byly výhodnější, než pro jiné soukromé podnikatele.¹⁷⁸

Výše přepravy, ani u dřeva, nevypadala jako vysoká, že by se z ní mohla dráha uživit. Proto se do podpory musel zapojit stát. V tomto ohledu byli kníže i schwarzenberské úřady ve spojení s vládou. Dokládá to děkovný dopis za informace ohledně potenciálního množství přepravovaného dřeva z 19. května 1887. Ministr financí Taafeho vládního kabinetu Olivier Marquis von Bacquehem podle něj osobně projednával s Adolfem Josefem záležitosti přepravního potenciálu. V dopise ministr dává najevo, že trať byla přáním knížete, jako největšího z interesentů.¹⁷⁹ Pro Adolfa Josefa totiž znamenala nová lokálka pokrok v hospodářském podnikání a v rozvoji dominia, což dokládají ona plánovaná čísla počtů přepraveného zboží.

Přípravy na výstavbu lokálky však, kromě ekonomických studií a vyjednávání mezi drahou, stavebními inženýry, centrální kanceláří a knížetem, obsahovaly i smlouvy na poskytnutí materiálu. Jednalo se hlavně o dodání vápna a cihel na drážní stavby a traťový svršek, dřeva na pražce a další dřevěné konstrukce.¹⁸⁰ Dodán měl být i kámen na traťový svršek. Centrální kancelář na příkaz samotného knížete Adolfa Josefa

¹⁷⁷ TAMTÉŽ.

¹⁷⁸ TAMTÉŽ.

¹⁷⁹ TAMTÉŽ.

¹⁸⁰ Více o technologiích a materiálech používaných při stavbě železnic v 19. století: M. KREJČÍŘÍK, Po stopách, s. 122-139.

dokonce dala slevu na jednotlivé položky. Slevy byly různé, na vápno a cihly jen 10% z původní ceny, na pražce až 30%. Dodávání materiálu bylo logické. Nešlo o žádný zvláštní jev. Dráha čerpala materiál od místních dodavatelů z regionu, kde byla stavěna. Materiál tak přišel levněji. Zajímavé jsou však ony slevy. Znamenaly totiž, kromě zájmu snížit o samotnou výstavbu trati, také snahu získat při přepravě nákladů ty nejvýhodnější tarify. Ty pak, jak jsem již popsal výše, byly konzultovány oběma stranami. Nic neměnil ani fakt, že Rakouská společnost místních drah věděla, že sama dráhu provozovat nechce a s největší pravděpodobností trať přenechá státu. Ekonomická strategie dráhy ležela v rukou pánů Schöna a Weselyho stejně jako samotná výstavba.¹⁸¹

O převodu tratě Budějovice - Želnavo pod křídla státu věděl i kníže Adolf Josef. Sám osobně se zajímal, za jakých podmínek bude převod probíhat a zda tyto machinace nezpozdí, nebo dokonce nezastaví, realizaci projektu. Proto v červnu 1887 osobně komunikoval s ministrem obchodu. Ministr Taafeho vlády, Olivier Marquis von Bacquehem, ho ujistil že převod proběhne po dokončení dráhy. Jako vzor převodu byl v tomto případě prodej dráhy Hranice na Moravě - Vsetín.¹⁸² Tento prodej vzbuzoval v knížeti obavy. Šlo hlavně o to, že výdělek pro Rakouskou společnost místní dráhy činil pouze 163 000 K, což mohlo vést k nezájmu firmy o investici do další stavby pro cizí dráhu.¹⁸³

¹⁸¹ Dráha okamžitě po dokončení přešla pod Státní dráhu. Kníže byl o možnosti tohoto převodu informován již v roce 1888. Přechod však neměl znamenat změnu přepravních podmínek vyjednaných inženýrskou firmou Schön a Wesely během projektování: SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11, SOA Třeboň, Velkostatek Hluboká, inv. č.: 576, sig.: IC 4k beta 4, kart. 2498.

¹⁸² Rakouská společnost místních drah vystavěla 45 km dlouhou dráhu Hranice na Moravě - Vsetín v letech 1884-1885. Ale již nedlouho na to, v roce 1887, byla převedena pod Dráhu císaře Ferdinanda. Důvodem byla stavba projektu se jménem Dráha moravsko-slezských měst. Ta spojovala Kojetín s Bílskem (dnešní Bialsko Biala v Polsku). Tento projekt měl spojit města, která neležela na hlavní trati Dráhy císaře Ferdinanda. Dráha využívala i již existujících tratí a úseků. Ty nejdůležitější společnost skoupila a integrovala do celistvého celku. Kromě tratě Hranice na Moravě - Vsetín odkoupila Dráha císaře ještě trať patřící Kroměřížské dráze. Více viz: S. PAVLÍČEK, Naše lokálky, s. 36-43, 53, 54.

¹⁸² TAMTÉŽ, 36-43.

¹⁸³ SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11.

Kníže dopisem žádal ministra obchodu o státní garanci celého projektu, aby zaostalý region získal napojení na České Budějovice. Jednalo se o zvláštnost, neboť Rakouská společnost místní dráhy byla natolik stabilní společností, aby si poradila i bez půjčky. Ovšem zde šlo právě o případ, kdy trať stejně připadne státnímu dopravci. Ministr Marquis von Bacquehem Adolfu Josefovi tedy přislíbil podporu. Želnavská železnice měla od státu dostat garanci podobnou, jako trať v Jeseníkách z Hanušovic přes Jeseník do Glucholaz, ležících v dnešním Polsku¹⁸⁴, která byla zrovna ve výstavbě.¹⁸⁵ De facto tedy ministr knížeti napsal, že ministerstvo i vláda se zaručí za to, aby dráha nakonec vznikla. Inženýři Schön a Wesely však v té době, tedy v roce 1887 čekali s výstavbou do doby, než se sežene dostatečný kapitál, který i se státním a zemským příspěvkem zaručí financování výstavby. Co ovšem Schön s Weselym nezadržovali, byla informace o shánění investorů. Rakouská společnost místních drah zvala na stavbu podnikatele ze zahraničí, hlavně z Německa. Jednalo se hlavně o bankovní záležitosti. Původní peněžní ústav, s kterým Rakouská společnost místních drah jednala - Česká banka - se dostal do úpadku. Místo něj nastoupila berlínská firma Born und Busse. Ta později převzala i inženýrské plánování a nahradila dokonce Schöna a Weselyho. K tomu však došlo až později, než za stavby lokálky z Budějovic na Šumavu.¹⁸⁶

Ministr obchodu však nezahálel. Pro stavbu trati, jejíž financování bylo značně nejisté, sehnal dalšího významného investora. Kromě státu měla drážní projekt podporovat i spolková země, jak jsem již napsal na počátku této kapitoly. Ovšem každý krok ministra obchodu Marquise von Bacquehem byl konzultován rovnou s knížetem Adolfem Josefem.

Knížete Jana Adolfa a prince Adolfa Josefa a jeho úřady znepokojoval nejistý začátek stavby dráhy. Podle původních plánů měla stavba tratě započít již od dostání

¹⁸⁴ Tehdy byly Glucholazy součástí Pruska.

¹⁸⁵ Trať Hanušovice Glucholazy byla dokončena roku 1888 a měřila 56 km. Stavěla ji rovněž Rakouská společnost místní dráhy. Trať ležela 20 km na území Moravy a od Ramzovského sedla vedla 30 km po území Slezska. Trať byla ve své době výjimečná tím, že na stavbu dostala státní garanci, ačkoliv ji stavěla silná železniční společnost. Státní podpora měla charakter hypoteční půjčky ve výši 1 200 000 K. Jednalo se o případ výstavby ne příliš provozně rentabilní tratě, který byl podobný situaci u trati Budějovice - Želnavka. Více viz: ¹⁸⁵ S. PAVLÍČEK, Naše lokálky, s. 51-54.

¹⁸⁶ TAMTÉŽ, s.51; SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11.

koncese v roce 1884. Nedostatek financí stavbu odsunul a ještě ani na jaře roku 1888 nebylo jasné, zda stavba začne již tentýž rok. To ovšem zneklidňovalo Schwarzenberský lesní úřad v Krumlově. Ten měl zajistit pro dráhu dřevo na pražce i na stavbu budov, včetně plánované želnavské celulózky. Lesníci byli dobře pojištěni: dřevo na dráhu sice vytěžili, ovšem nechali si zadní vrátka na jeho odbyt. V případě, že by se stavební činnost o rok posunula, hodlali dřevo využít na stavební činnost na krumlovském velkostatku a z části vyrobit vory pro voroplavbu po řece Vltavě. Centrální kancelář však nemohla v březnu 1888 zaručit, zda se práce opravdu přesunou. Informace od inženýrské dvojice Schön a Wesely byly zmatené. Na druhou stranu ani inženýři nezháleli a snažili se finance sehnat. V srpnu 1888 psal inženýr Wesely knížeti Janu Adolfovi, že vyjednává s anglickými bankami a čeká stále na odpověď. Toto čekání však bylo marné a vyčkávání se posunulo opět o rok.¹⁸⁷

Lesní úřad byl zneklidněn i dalšími otázkami. Jak se nedostavovaly finance, a stavba se odkládala, rostly i výpočty nákladů na přepravu dřeva. Lesní úřad vypočítal v září 1889, že přeprava dřeva po železnici by se nemusela vůbec vyplatit. Naopak je možné vyzorovat obavy, že plavení dřeva po Vltavě z Želnavy do Krumlova a dále k Budějovicům přijde mnohem levněji. Jediné, co mluvilo podle lesníků pro dráhu, byla nespavnost řeky pod Čertovou stěnou.¹⁸⁸ Lesníci byli zmateni v tarifních přípravách a báli se navýšení původně sjednaných cen. Na lesní správu byl totiž vyvíjen tlak, aby veškerá přeprava dřeva přešla z plavení po Vltavě na železnici. Taktéž si nebyl krumlovský lesní úřad jistý, zda skutečně dojde na stavbu želnavské celulózky, se kterou také počítali jako se zákazníkem. Lesníci se odvolávali na tarify, které s Schönem a Weselym vyjednal ještě Jan Adolf II. Jeho syn smlouvu bral též jako závaznou a okamžitě informoval oba projektanty. Jako odpověď se Adolfu Josefovi dostalo ujištění od Schöna a Weselyho, že ujednaný tarif by se měnit neměl. Otázka to byla velmi důležitá, protože ve chvíli, kdy by po dráze nebylo přepravováno knížecí dřevo, tak by železnice ztratila jakýkoliv smysl. Také ministr obchodu Becquehen v jednom ze svých dopisů Adolfu Josefovi varoval knížete, že pokud nebude na železnici

¹⁸⁷ TAMTÉŽ.

¹⁸⁸ Dřevo se muselo vozit od Lipenské zdviže do Vyššího Brodu vozit po silnici. Tuto přepravu měl na starosti cisterciácký klášter ve Vyšším Brodě. Přeprava dřeva od Lipenského zdvihu byla také jedním z důvodů založení dráhy Rybník - Lipno: J. IVANOV, Lipenka, s. 34-39.

převedena větší část plaveného dřeva, pak ji nemá cenu vůbec stavět. To by však bylo nepříjemné nejen pro soukromé interesenty, ale i pro knížecí tuhové doly v Černé v Pošumaví.¹⁸⁹

Lesníci nebyli spokojeni s přepravními podmínkami, tuhové doly zase na druhé straně s věčným odkladem stavby dráhy. Ředitel dolů v Černé v Pošumaví Balling, který podnik dostal z problémů hospodářské krize 70. let, odkoupil roku 1886 konkurenční firmu. Byla to Eggertova těžební společnost, podnik, jenž do té doby v Černé v Pošumaví a Hůrce konkuroval schwarzenberskému podniku. Po tomto odkupu vzrostlo knížecímu podniku množství vytěžené tuhy. Jan Adolf a jeho syn navíc zkupovali všechny podíly usedlíků na dolech. Není proto divu, že se stavbou železnice počítali i oni. Balling několikrát prosil ústřední kancelář i samotného knížete o urychlení výstavby dráhy.¹⁹⁰

Knížata Jan Adolf II. a Adolf Josef jakožto největší zájemci o přepravu na trati vedl, kromě zpráv o obavách vlastních úředníků, také korespondenci s místními obcemi. Také městská a obecní zastupitelstva byla roku 1889 znepokojena, že se stavba trati posunuje a chybí dostatek peněz. Nervozita měst pramenila z obav místních řemeslníků z toho, že výstavba trati se nakonec neuskuteční. Knížata ze Schwarzenbergu brali proto jako svou naději, jako člověka, jenž by mohl společně s nimi dosáhnout podpory urychlení stavby dráhy. Mezi zástupci obcí Český Krumlov, Chvalšiny a Horní Planá a okresu Český Krumlov panovali obavy a žádali knížete, jestli by jim nepomohl, jakožto hlavní interesent, s tlakem na rychlou dostavbu. První zmínka této nervozity se objevuje 1. dubna 1888. Následník Adolf Josef se pasoval na zastupitele zájmů obcí. Sám působil v říšské radě jako zástupce šumavských okresů, včetně toho Krumlovského. Jako jejich zástupce a jako interesent na stavbě dráhy oslovil 9. června 1888 ministra obchodu Bacquehema. Ministr samozřejmě odkázal knížete směrem k Rakouské společnosti místní dráhy. Ta prohlásila, že je připravena začít se stavbou. Snažila se však získat vyšší státní dotaci. Šlo tedy spíše o spor mezi železniční společností a ministerstvem obchodu. Ovšem podnikatelé z krumlovského regionu a ze Šumavy byli společně s

¹⁸⁹ SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11.

¹⁹⁰ J. DVORÁK, K historii, s. 66-70.

knížetem netrpěliví. Navíc na knížete naléhali lidé z vlastních řad. Lesní správa a knížecí doly čekaly na dokončení dráhy s obavami.¹⁹¹

Ani inženýr Wesely však nelenil a sháněl v Anglii banku, která by poskytla Rakouské společnosti místní dráhy peníze za odkup prioritních akcií. Vidíme tedy, že stavitelé zůstávali se Schwarzenbergy v kontaktu. Ačkoliv ještě žil Jan Adolf II., v té době se již o komunikaci staral hlavně Adolf Josef. Tři dny před smrtí jeho otce Jana Adolfa II., tedy 12. listopadu 1888, přišla od Weselyho povzbudivá zpráva. Wesely informuje Adolfa Josefa, že se zdá, že sehnal v Anglii někoho, kdo byl ochoten na stavbu tratě přispět. Stále ještě zmiňuje i výstavbu železnice celulóžky. Podobný závěr potvrzuje i 26. listopadu ředitelství Rakouské společnosti místních drah ministru obchodu. Konečně se začalo zdát, že výstavba dráhy je o něco blíže k výstavbě.¹⁹²

Ovšem záleželo i na penězích státu a půjčce od Úvěrové banky. S tou komunikoval sám kníže Adolf Josef, který se osobně finančně zaručil za půjčku Rakouské společnosti místní dráhy za půjčku na stavbu. Co se týče vyjednávání se zemí a státem, tak jak jsem již naznačil, kníže spolupracoval s obcemi. Kromě osobního vyjednávání s ministrem, které v červnu 1888 k žádnému razantnějšímu posunu nevedlo, se podílel i na dalších krocích zúčastněných obcí. Proto zastupitelé města Krumlova chystali v říjnu 1889 delegaci do Vídně. Chtěli předat samotnému císaři Františku Josefu I. petici podepsanou od všech místních interesentů. Chybět neměl ani podpis knížete. Ta samá petice měla ale kromě císaře směřovat na Zemský sněm v Praze. Zástupcům šlo o to, vyjednat hlavně získání potřebných peněz. Po slibu státu a sehnání soukromých investorů zbývala zemská podpora o garance půjček ve výši 100 000 zlatých, což byl dvojnásobek, než bylo původně plánováno. Jak bylo v původních plánech dráhy stanoveno. Též žádali krumlovští o zemskou garanci 20 000 zlatých na částku, kterou musejí místní okres a jeho interesenti do dráhy vložit. Radní nakonec uspořádali schůzku s knížetem, kde se měl vyřešit program petice. Přišli ho navštívit 4. listopadu v 11 hodin dopoledne na Hlubokou. Petice měla dojednat dotaci, o kterou do té doby nikdo zatím nežádal. V zemské ústavě ještě podpora železnic nebyla plně zakotvena, jako jsem již výše napsal. Radní se svým okresním zástupcem Adolfem Josefem postupovali ve věci shánění zemských peněz podle zemských vládních nařízení

¹⁹¹ SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11.

¹⁹² TAMTÉŽ.

z roku 1884, na jejichž základě získala garanci Transverzální dráha.¹⁹³ Podobné slyšení chtěli po knížeti i zástupci Horní Plané. Samozřejmě, že tato angažovanost ve věci garance příspěvku okresu a obcí na Krumlovsku pramenila z postavení knížete jakožto zastupitele.¹⁹⁴

Ovšem ne všichni viděli nově úřadujícího knížete Adolfa Josefa jako podporovatele lokálky na Šumavu. Jak líčí protokol z řádné schůze Hospodářské komory v Českých Budějovicích, ze dne 8. února 1890, objevili se i zvěsti, že kníže si dráhu nepřeje. Jelikož problém s výstavbou dráhy vězel v neschopnosti sjednaných akcionářů sehnat peníze, začalo se mluvit i o tom, že kníže neměl zájem do stavby investovat. Řeči narazili na fakt, že za příspěvek ve výši 100 000 zlatých se zaručil nebožtík Jan Adolf II. Hospodářská komora, v čele s prezidentem Effimertem, bránila Adolfa Josefa, jakožto nástupce Jana Adolfa a člověka, jenž má na stavbě dráhy veliký zájem z vlastních důvodů, vydal na dráhu vysoký příspěvek a poskytl též levněji stavební materiál, jako dřevo a kámen.¹⁹⁵ Na tomto příkladu je krásně vidět, že veřejnost vnímala částečně knížete Schwarzenberga, jako konzervativce, jenž "pokroku" v podobě železnice ani příliš nepřál. Lidé již zřejmě zapomněli, jakou měrou se na rozvoji železniční sítě podílel zesnulý Jan Adolf II., jenž nechal vystavět Dráhu císaře Františka Josefa. Tato společnost již neexistovala a také lokomotiva, jež nesla jméno knížete, nejezdila po jihočeských tratích.

¹⁹³ Transverzální dráha byl projekt, jenž prochází napříč Čechami a Moravou a to od bavorské hranice až po Horní Uhry (dnešní Slovensko). Trať využila některé úseky již existujících hlavních tratí. Vede z Domažlic přes Klatovy, Horažďovice, Písek, Tábor a Horní Cerekev do Jihlavy. Mezi Veselím nad Lužnicí a Horní Cerekví byla vybudována odbočná trať. Od Jihlavy "Transverzálka" pokračuje přes Třebíč do Rosic, kde se napojuje na Rosickou dráhu do Brna. Z Brna pak pokračuje přes Veselí nad Moravou a Vlárský průsmyk až do Trenčianských Teplíc. Původně měl být celý projekt postaven podle parametrů pro hlavní tratě. Nakonec však byla "Transverzálka" vybudována jako síť místních drah v 80. letech 19. století. Jejím vlastníkem byla v Čechách Státní dráha, úsek za Brnem stavěla Rakouská společnost místní dráhy. Trať je nejvýznamnějším počinem z hlediska stavby lokálek. Na její výstavbě se podílela Česká země 1 250 000 Zl. Více viz: P. F. KUPKA, Das Lokalbahnwesen in Österreich, In: Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch-ungarischen Monarchie. Band I/II, s. 338-345; S. PAVLÍČEK, Naše lokálky, s. 68-69; M. KREJČÍŘÍK, Po stopách našich železnic, Praha 1991, s.149-153.

¹⁹⁴ SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, Fasc.11.

¹⁹⁵ TAMTÉŽ.

Stavba trati začala v létě 1890. Stavěl se nejprve úsek z Českých Budějovic do Kájova. Práce probíhaly velmi rychle a kníže Adolf Josef měl nad nimi dohled. O průběhu prací ho informovali jeho vlastní úředníci z Krumlovského panství. Stavbou na trati byl pověřen především Anton Megwarth. Do roka byla lokálka do Kájova postavena. 19 listopadu 1891 byl první úsek v tichosti uveden do provozu. Větší sláva se však chystala následující rok. Na konci června totiž byla dostavena trať až do její konečné stanice - Želnavy. Postavena byla pouze železniční trať projekt celulóžky byl odložen na neurčito. Ovšem i otevření samotné trati bylo důstojné, jak se patří.¹⁹⁶

Slavnost se konala již 3. července. Jednalo se o první slavnostní jízdu po trati, kterou pořádala Rakouská společnost místní dráhy, jež lokálku postavila. Kromě Adolfa Josefa se zúčastnil i jeho syn Jan Nepomuk ze Schwarzenbergu. Slavnostního aktu se účastnila spousta vzácných hostů. Nechyběl například ministr Bacquehem, či ministerský odborník přes železnice rytíř Wittek.¹⁹⁷ Jízda začínala na Českobudějovickém nádraží v 10 hodin dopoledne. Lokomotiva byla vyzdobená vpředu nápisem "Viribus unitis" a znaky českým a císařským. Po boku se vedle znaků měst ležících na nově otevřené dráze, objevil i erb Schwarzenbergů, respektive jejich primogenitury. Za lokomotivou bylo řazeno deset vozů 1. třídy a vozů salonních. Vlak stavěl na každé stanici. V Českém Krumlově ho čekalo přivítání zbylými členy schwarzenberské rodiny. Také zde na povolení Adolfa Josefa byla připravena slavnostní salva z děl. Vystřeleno smělo být celkem devětkrát. Vlak se pak ubíral na nově zprovozněný úsek za Kájovem. V Černé v Pošumaví vlak přivítal ředitel schwarzenberských grafitových dolů Balling. Nebyl jediný, kdo z grafitových dolů přivítal vlak se zvláštními hosty. Schwarzenberská hornická kapela vyhrávala po celou cestu ve vlaku. Zhruba v půl třetí odpoledne dorazil vlak do Želnavy, kde se konal slavnostní banket v prozatímním salonu v místních dílnách. Vyzdoben však byl náležitě. I zde mohl člověk spatřit zemské a knížecí insignie. Zajímavé však je, že kromě znaku Schwarzenbergů, Rakouska-Uherska a Čech, zde byl ještě znak bavorský. Svědčil o tom, že dráha v budoucnu bude prodloužena až na zemskou hranici u obce Haidmühle.

¹⁹⁶ TAMTÉŽ.

¹⁹⁷ Rytíř Heinrich von Wittek byl od roku 1895 ministrem obchodu. Již ale roku 1897 se stal prvním Rakouským ministrem železnic. Ve funkci zůstal až do roku 1905. Více viz: Ernst RUTKOWSKI, Briefe und Dokumente zur Geschichte der österreichisch-ungarischen Monarchie. Band 1: Der verfassungstreue Großgrundbesitz 1880-1899, Oldenburg - München 1983, s. 530.

Slavnostní přípitek pronesl právě Adolf Josef. Pozvedl číši a prohlásil: "Vyjádřím se stručně. Pánové! Jsme Rakušané, a proto: Ať žije Jeho Veličenstvo." Po tomto přípitku a státní hymně následoval proslov ministra obchodu Bacquehema. Ten vyslovil díky za podporu dráhy českému zemskému zastupitelstvu a také Adolfu Josefovi. Také v proslovu ředitele Rakouské společnosti místních drah, barona Borna, se objevila chvála na knížete: "Jsou četní činitelé jiní, kteří se o dráhu zasloužili. Jmenovitě J. J. panující kníže Schwarzenberg, vévoda Krumlovský poskytoval nám značné podpory, jež namnoze širší veřejnosti ani známy nejsou. Jeho Jasnost kníže pán činil ve prospěch země a zvláště tohoto kraje velice mnoho. Ať slouží proto tato dráha vždy ku blahu a dobru jasného knížecího domu Schwarzenberského."¹⁹⁸

Jak tedy vidíme, politické i hospodářské zájmy Schwarzenbergů v přípravě projektu byly veliké, a nemůžeme tedy opomenout knížecí vliv na výstavbu lokálky Budějovice - Želnavu. Podpora stavby dráhy na Šumavu byla ještě dílem staříckého Jana Adolfa II. Jeho syn však kontinuálně navázal na práci svého otce a chtěl železnici dokončit. Stavba byla v zájmu velkostatku. Díky zvýšení vývozu dřeva a jeho výrobků se stal z knížete největší zájemce o stavbu. Plány výstavby i finanční situaci projektu probírali s knížetem všichni, od projektantů Schöna a Weselyho, přes ředitelství Rakouské společnosti místní dráhy, až po ministra obchodu, či Úvěrovou banku. Ačkoliv dali Schwarzenbergové částku podstatně nižší, než stát, či země, přesto šlo o suverénně největší soukromé podílníky. Z této "protekce" měli sami výhody. Celé trasování dráhy bylo v rukou obou knížat a jejich úředníků.

Nesmíme ale zapomínat na to, že trať prakticky procházela hlavně schwarzenberskými velkostatky a to hlavně velkostatku Krumlov. Jinak se totiž jednalo o dosti zaostalý agrární kraj, kde nebyl příliš rozvinutý průmysl. Až na nově vznikající papírny tu v podstatě nebyl nikdo, kromě Schwarzenbergů, kdo by mohl slibovat větší přepravu po železnici. Obce i region si tedy od dráhy slibovali spíše zatraktivnění regionu pro ekonomický rozvoj, než že by sami měli co nabídnout. Rozvoj moderního velkostatku vybudovaného hlavně za Jana Adolfa II., potřeboval železnici. A region z tohoto rozvoje těžil. To byl mimo jiné jeden z důvodů, proč si v okrese Český Krumlov zvolili Adolfa Josefa za svého zástupce. Po roce 1848 bylo celkem časté, že bývalí

¹⁹⁸ SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11; Budivoj, 1892, č. 54, s. 1-2.

poddaní svého bývalého pána volili do obecních zastupitelstev. Šlechta to na oplátku brala jako projev loajality.¹⁹⁹ I když, jako například u Adolfa Josefa, byli šlechtici zaneprázdnění často starostmi o svůj vlastní velkostatek, snažili se reprezentovat, jako ochránci občanů, kteří je zvolili Adolf Josef jako zastupitel v říšské radě proto hájil "své poddané". Zvláště pak, když šlo o věc, ve které byl sám zainteresovaný.

Kníže však kromě role "otce" nezapomínal ani na pozici velkostatkáře a hospodáře. Co se týče přepravy materiálu, tak lesní úřad v Českém Krumlově měl obavy, že přeprava po dráze vyjde draž. Ovšem projektanti dráhy museli stejně nakonec hlavnímu zájemci ustoupit a sazby tedy nezvyšovali - v sázce byl smysl celé dráhy. Schwarzenberská ústřední kancelář si dokázala vyjednat výhodnější tarify oproti ostatním zájemcům o přepravu. To se ostatně potvrdilo po úspěšné dostavbě a otevření dráhy do Kájova na podzim roku 1891. Ceny přepravních nákladních tarifů zkazily radost z otevření lokálky mnoha interesentů na Krumlovsku. Již v prosinci 1891 se ohradili ke knížeti zástupci města a okresu Český Krumlov. Cena nákladních tarifů se jim zdála příliš vysoká. Vyjadřovali zklamání nad finanční obětí, kterou museli poskytnout pro stavbu dráhy.²⁰⁰ Snažili se knížete přemluvit do stavby alternativního železničního projektu. Žádali ho jako svého politického zástupce i jakožto potencionálního zájemce a investora, jenž by mohl jejich plánům pomoci k realizaci. Šlo o propojení Českého Krumlova s tratí České Budějovice - St. Valentin.²⁰¹ Nová spojnice měla končit ve stanici Velešín. Adolf Josef se akorát přimluvil na ministerstvu obchodu za všeobecně nižší tarify. Účastnit podpory nové dráhy se však odmítl. Sám měl vyjednání lepší tarifní pozici. Soustředil se spíše na vybudování jiných tratí, důležitějších pro propojení větší část Schwarzenberských držav v jižních Čechách.²⁰²

¹⁹⁹ Z. BEZECNÝ, Příliš uzavřená společnost, s. 65-73.

²⁰⁰ Město Český Krumlov vložilo do dráhy kapitál ve výši 30 000 zlatých, oproti Schwarzenbergům, kteří vložili celých 100 000 zlatých (viz výše).

²⁰¹ Trať České Budějovice - St. Valentin byla bývalá trať Dráhy císařovny Alžběty, částečně vybudovaná na tělese bývalé koněspřežné dráhy České Budějovice - Lince. Ze stanice Gaisbach-Wartberg z ní vycházela odbočná trať do Lince. Po Druhé světové válce byla trať v úseku Mauthausen - Gaisbach - Wartberg snesena a dnes je trať brána jako mezinárodní železnice z Lince do Českých Budějovic. Více o jejím vzniku: I. KONTA, Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867, s.70-74.

²⁰² SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc. 11.

Knížeti šlo tedy hlavně o zájmy vlastního hospodářství. Zastupitelská role v případě prosazování drah byla druhořadá. Železnice měla opravdu sloužit hlavně efektivnější a rychlejší přepravě dřeva a jeho prodeji v Praze, ve Vídni i místním továrnám, jako byla Hardtmuthova tužkárna. S ní byla spojena i přeprava tuhy, jejíž těžba už v době výstavby trati prudce stoupala. Roční vývoz stoupl z necelých 500 tun v roce 1885 na více než 1600 tun ročně roku 1866. Na tomto růstu se podílelo převzetí Eggertovy těžařské společnosti roku 1886, nicméně i růst po dostavbě dráhy byl značný.²⁰³ Lokálka na Šumavu byla tedy hlavní tepnou pro pošumavské části knížecích držav.

5.3. Další lokální dráhy

Železnice z Budějovic do Želnavy nebyla jediná, která byla budována hlavně za účelem přepravy zboží ze schwarzenberských velkostatků. Jen v jižních Čechách zůstávalo nedotčeno například panství Vimperk. Také napojení na dolnobavorskou železniční síť nebylo dokončeno. Již Jan Adolf II. plánoval postavit dráhu, která by vedla směrem k Pasovu. Dokázal by tím získat svoz dřeva z Trojmezí a zároveň by mohl snadněji vyvážet zboží do Bavorska. Plány na trať z Hodkovic nad Mohelkou do Strážného zhatila krize 70. let. Ovšem v době budování místních drah bylo možné projekt dokončit. Železničnímu rozvoji pomáhalo i upravené zákonodárství. Země i stát přizpůsobily svou legislativu. Konsorcia zájemců mohli snadněji sehnat finanční dotace na výstavbu svých drah.²⁰⁴ Toho využil i Adolf Josef k rozvoji lokálek na Šumavě a jejich jistějšímu financování, než v případě dráhy Budějovice - Želnavy.

Již v době, kdy se Adolf Josef angažoval ve výstavbě dráhy do Želnavy, vyvstala otázka, zda trať neprodloužit až do Bavor. Šlo o součást souvislé sítě šumavských lokálek, na jejichž podpoře se podílel i kníže. Dráha z Želnavy měla pokračovat do Černého Kříže. V tomto místě podle II. vojenského mapování z let 1836-1852 kromě hájovny nic nebylo. Podle projektu lokálky zde měla být uzlová stanice. Od severovýchodu přicházely do stanice dvě trati: od Želnavy a z Volar. Na druhé straně trať pokračovala přes obce Stožec a Nové Údolí do Haidmühle, kde se napojovala na

²⁰³ J. DVOŘÁK, K historii, s. 86-87.

²⁰⁴ P. F. KUPKA, Das Lokalbahnwesen, In: Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch-ungarischen Monarchie. Band I/II, s. 496-504.

bavorskou soukromou dráhu směrem na Waldkirchen a Pasov. Na obou stranách hranice probíhala práce ve stejném období na přelomu 19. a 20. století. Lokálky Želnavy - Černý Kříž a Volary - Černý Kříž - Nové Údolí byly dokončeny až v roce 1910. Jednalo se o dráhy, postavené místními interesenty. Výstavba byla garantována státem a Česká země na ně přispěla převzetím některých kmenových akcí. Zájemci by totiž ani zde nesehnali dostatečný kapitál. I tak ale příspěvek místních zájemců dělal 400 000 K. Pro knížete bylo spojení s Bavorskem důležité především kvůli vývozu grafitu do Německa, zvláště pak do Norimberku, kde sídlila jedna z firem, která prodej grafitu z Černé v Pošumaví organizovala - Friedrich Rösch. Ta distribuovala tuhu po celém jižním Německu a Švýcarsku.²⁰⁵

Další dráhy, které se začaly stavět již paralelně s železnicí do Želnavy. Šlo o propojení Prachatic a Vimperka s Dráhou císaře Františka Josefa. Jednalo se o tratě z Vodňan-Čičenice²⁰⁶ do Prachatic a ze Strakonice přes Volyni do Vimperka. Šlo v podstatě o projekty, které z pohledu schwarzenberského hospodářství byly shodně důležité pro přepravu surovin, tedy hlavně dřeva, ze Šumavy, jako trať Budějovice - Želnavy. Z místního hlediska zase spojovala regionální okresní centra Prachatic a Vimperk, jejichž zástupcem v říšské radě byl opět Adolf Josef. Obě byly akciově podpořené zemí a dostavené roku 1893. Jejich osud byl podobný, jako v případě tratě přes Český Krumlov. I tyto dvě lokálky se dočkaly pokračování a setkali se roku 1900 ve Volarech. Zde v budoucnosti začínala i dráha do Černého Kříže. U všech zmiňovaných tratí převzala po dokončení provoz Společnost státní dráhy.²⁰⁷ Stejně tak i u dráhy Certlov – Lipenský zdvih postavené v letech 1909 – 1911 a na jejíž výstavbě se kníže taktéž z části podílel. Vedla totiž kolem malých knížecích enkláv v okolí Rožmberka nad Vltavou.²⁰⁸

Ovšem ne všechny projekty byly nakonec úspěšně dokončeny. Plánů na trati bylo v celé monarchii mnohem více. Také oblast Šumavy mohla být protkána mnohem hustěji sítí lokálek i hlavních tratí. Projekt asi největšího rozsahu počítal s paralelní tratí

²⁰⁵ S. PAVLÍČEK, Naše lokálky, s. 98-104; Jiří DVOŘÁK, K historii, s. 113-115.

²⁰⁶ Stanice Vodňany-Čičenice byla po První světové válce přejmenována na Čičenice. Tento název nese dodnes.

²⁰⁷ S. PAVLÍČEK, Naše lokálky, s. 70-73.

²⁰⁸ NA Praha, Zemský výbor Praha – Železniční oddělení, kart.143.

k spojnici Linec – Budějovice. Byl prosazován městem Lincem a spojit měl Linec s Českým Krumlovem přes Bad Leonfelden a Vyšší Brod. V podstatě šlo o spojení Lince s oblastí Horního Mühlviertelu²⁰⁹, oblíbenou výletní oblastí lineckých občanů. Po Mühlkreisbahn²¹⁰ a budějovické dráze šlo o již třetí projekt mířící od Lince na sever. Aby se radním v Linci vyplatilo, trať pro nedělní výlety se povedlo prosadit, museli sehnat zájemce, kteří jim tuto trať podpoří. Snažili se trať pojmout jako alternativní možné spojení k trati z Českých Budějovic do St. Valentin a do Lince. Ta byla na konci 19. století značně vytížena a Státní dráha přemýšlela, že ji přestaví na dvojkolejnou. Místo toho mohla vzniknout nová hlavní trať do Českého Krumlova. Lokálka z Českého Krumlova do Českých Budějovic by pak musela být přestavena na hlavní trať. Když studie nakonec ukázala, že by se jednalo o velmi drahý projekt, začalo město Linec počítat spíše s tratí místního charakteru. Na ní se snažili nalákat místní zájemce, včetně Adolfa Josefa. V přípravné studii navrhli přepravu dřeva a tuhy ze Šumavy přímo směrem na Linec. U tratě se počítalo i s odbočnou spojkou k Lipenské zdviži, kde mohli naložit i plavené dříví. Kromě dopravy do Lince by zajímavé bylo i spojení s papírnami Ignaze Spira ve Větrní a Arnošta Poráka v Loučovicích. Avšak stejně jako v případě spojnice do Velešína, tak i u trati do Lince nebyl kníže Schwarzenberg z nejaktivnějších zájemců. Ani ostatní, včetně Arnošta Poráka, neměli zájem na tomto projektu a dali přednost kratším spojnícím k již existujícím drahám. A tak nakonec zůstalo jen u plánů a jedné schůzky s interesenty v dubnu 1902 v hornorakouském Bad Leonfeldenu²¹¹.

Nešlo však o jediný projekt spojení jihočeské části Šumavy a Horního Rakouska. O přízeň knížete se přely dokonce dva projekty na propojení Mühlkreisbahn s tratí Budějovice – Želnavy. Ten první organizoval linecký inženýr Emil Pogorelec. Šlo o trasu z konečné stanice Mühlkreisbahn – Aigen-Schlägl – do Želnavy. Kníže však o tento trasově - a tudíž i finančně - náročný plán trati pod Smrčinou nejevil zájem a 8.

²⁰⁹ Tak se označovala severní část hornorakouského kraje Mühlviertelu, rozložená okolo městečka Bad Leonfelden a zahrnující i jižní cíp Čech, včetně Vyššího Brodu.

²¹⁰ Mühlkreisbahn je železnice, vedoucí z Lince údolím řeky Mühl přes Haaslach a kolem okresního města Rohrbach mezi obce Aigen a Schägl na rakouské straně Šumavy. Postavena byla mezi lety 1885 a 1888 a šlo o taktéž o dráhu lokální. Dodnes je v provozu. Více viz: Christian HAGER, Die Mühlkreisbahn. Strecke Linz Urfahr - Aigen-Schlägl und Linzer Verbindungsbahn, Steyr 1988.

²¹¹ NA Praha, Zemský výbor Praha – Železniční oddělení, kart. 114; Jan IVANOV, Lipenka, s. 35-36.

září 1893 vydal na svém štýrském panství Murau rezoluci, že se na Pogorelcově projektu nebude dále podílet. Rok se však s rokem sešel a v lednu 1896 projevil zájem o stavbu železničního propojení mezi hornorakouskou a českou stranou Šumavy městečko Haaslach, ležící na Mühlkreisbahn. Tento projekt počítal s vedením trati z Haaslachu přístupnější horskou rozsedlinou u Dolní Vlatvice a u obce Stögenwald²¹² nebo až u Černé v Pošumaví se měla napojovat na dráhu do Budějovic. Jediný dokument dochovaný v Schwarzenberské centrální kanceláři o tomto projektu, je dopis od knížete z 23. července 1897. Je psaný na panství Český Krumlov a vypovídá o výhodách spojení s Horním Rakouskem pomocí spojení s Mühlkreisbahn v Haaslachu. Šlo jim o podporu stavby, ale zároveň i o rozhodnutí, v které obci se dráha napojí, zda v Černé, nebo v Stögenwaldu. Odpověď knížete mi zůstává utajena. Rozhodně je však vidět, že se Adolf Josef přepravou do Rakouska přímo ze svých držav, přinejmenším zabýval. Jak ale několikrát ve svých úředních dopisech uvádí on sám, nebo někdo z jeho úředníků – nejdůležitější pro hospodářství velkostatků Krumlov a Vimperk, bylo napojení na Dráhu císaře Františka Josefa a spojení do Bavorska.²¹³

To však zdaleka nejsou všechny projekty, jejichž realizace nakonec nevyšla. Mezi projekt, jenž vzbudil zájem Schwarzenbergů, bylo železniční propojení z Krumlova do Netolic. První zmínky o této trati pocházejí z roku 1908 a projekt nebyl uskutečněn zřejmě hlavně díky vypuknutí oné „Velké války“ v roce 1914.²¹⁴

Všechny tratě, které měly to štěstí, že se je povedlo zdárně vybudovat, vytvořili jednotný celek lokálek na jihočeské straně Šumavy. Vidíme zde, jak přirozeně byla na přelomu 19. a 20. století napojena Šumava na železniční síť. Rozvoj oblasti a kultivace původně divoké šumavské přírody tedy dostaly dalšího pomocníka. Pro knížete v podstatě znamenali souvislosti s trasováním a vznikem všech těchto tratí podobné úsilí, jako jsme si uvedli u Želnavské lokálky. Okres Vimperk byl knížeti vděčný za podporu při stavbě dráhy, stejně jako okres Český Krumlov. Podobně tomu bylo také u Prachatických zástupců. Vyjednávání s obcemi o železnici bylo tedy i zde velmi čilé a vřelé.

²¹² Stögenwald, neboli Pastřice, byla obec ležící jižně od pozdějšího Lipenského jezera. Jelikož většinu obyvatelstva tvořili Němci, byla obec po roce 1945 vysídlena a v době výstavby Lipna zbořena.

²¹³ SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11.

²¹⁴ TAMTÉŽ.

Ale nejen svoz dřeva ze Šumavy byl pro Schwarzenbergy důležitý. V 90. letech vznikaly železnice i v nížinných oblastech jižních Čech. Zajímavá je například lokálka Nákří-Netolice – Netolice Město.²¹⁵ Na její trase ležely tři někdejší menší schwarzenberské pivovary: v Rábíně, Petrově dvoře a v Netolicích. Navíc se v okolí tratě pěstovala na knížecích polnostech cukrová řepa. Ta se dovážela do cukrovarů v Českých Budějovicích a do Protivína, které náležely taktéž knížeti z Hluboké. Otcem projektu však není Adolf Josef, ani jeho syn Jan Nepomuk, nýbrž advokát a starosta Netolic, JUDr. Otakar Kudrna. Ten se pouští do shánění potřebného kapitálu roku 1893. I tato dráha musela získat podporu a to ze strany země České. Mimo to však byl jedním z akcionářů i Adolf Josef. V říjnu roku 1895 byla trať dostavena a slavnostně zahájen provoz, samozřejmě za účasti knížete. Rozdíl oproti Želnavské trati byl v tom, že se jednalo o soukromou dráhu a tak musela být vytvořena seriózní společnost se správní radou. První valná hromada Místní dráhy Netolické, kde byla zahájena činnost správní rady, se sešla až 3. dubna 1900. Adolf Josef měl zájem i na provozu této dráhy, a jelikož byl jedním z akcionářů, stal se řádným členem správní rady.²¹⁶

Dalšími případy by mohly být například trať z Vodňan-Čičenic do Týna nad Vltavou a její neuskutečněné propojení s první elektrifikovanou lokálkou v Čechách, tratí Tábor - Bechyně. Knížecí zájmy se například díky panství Chýnov objevují i na Českomoravské transverzálce. Zajímavou kategorií byla plánovaná trať z Českých Budějovic do Třeboně, jež měla propojit hlubocký a třeboňský velkostatek. První snahy spojit Budějovice s Třeboní pocházely z dob výstavby Dráhy císaře Františka Josefa. Kníže Jan Adolf II. tehdy prosazoval v Třeboni dílny celé společnosti a dělit se tu měla ramena na Plzeň přes Budějovice a Hlubokou, a druhá větev měla jít přes Veselí a Tábor do Prahy. V 80. letech se objevují ambiciózní projekty od samostatné lokálky po dráhy spojující dvoje Budějovice - České a Moravské z roku 1891. Pro schwarzenberské hospodářství bylo nejdůležitější surovinou, která mohla být po trati přepravována, pivo z třeboňského pivovaru. Zajímavé je, že záležitosti kolem Třeboňské dráhy vyřizovali za knížata pouze úředníci z velkostatků Hluboká a Třeboň.

²¹⁵ Dnešní trať Dívčice – Netolice.

²¹⁶ SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.12; ²¹⁶ Stanislav PAVLÍČEK, Naše lokálky, s. 98-102; Miroslav KUNT, Vlakem do Netolic, In: TÝŽ, Železnice & historie [on-line], 2004. <<http://www.archiv.kvalitne.cz>>

Jeden z nich však nebyl bez významu. Byl to výše zmíněný rybniční hospodář z Třeboně Josef Šusta starší.²¹⁷

Vznik lokálek, který jsem právě popsal, není žádným ojedinělým jevem. Jednalo se o dobový zájem, podporovaný zemskou i říšskou vládou. Pozorovat jej můžeme po celém Předlitavsku. Železnice, která měla přinést pokrok, byla žádána i v odlehlejších oblastech. Každé město chtělo mít svojí dráhu. Pomocí zákonů o místních drahách jim bylo umožněno postavit dráhu za poměrně nízké náklady. Díky dotacím, zvláště po roce 1892, rozjela Taafeho vláda i místní zemské sněmy opravdový železniční Boom. Očekávalo se, že železnice zvedne národní hospodářství. Rozvoj infrastruktury následoval trendy západní Evropy a lokálky zaplnili prázdná místa. A samozřejmě, že velkostatkáři na nich měli stejný zájem, jako průmyslníci. V tom se v podstatě nezměnilo od dob výstavby základní železniční sítě vůbec nic.²¹⁸

6. Průmyslové vlečky a drážky v knížecích službách.

Co by Schwarzenbergům byla platná železnice, kdyby neměli zavedené vlečky a průmyslové drážky, které by spojovaly chod velkostatku s železniční sítí. Velkostatek logicky potřeboval i vlastní železniční zázemí, aby dostal snadno své výrobky a suroviny do železničních vagonů. Mimo to mohla železnice posloužit jako pomocník uvnitř velkostatku, například pro přepravu surovin, nebo v mimořádných situacích, jako byly větrné smrště, či jako pomocník třeba pro výlovy rybníků.

Začněme hezky od dob, kdy byla postavena Dráha císaře Františka Josefa. Angažovanost knížete Jana Adolfa II. v tomto projektu plynula, jak již bylo řečeno, i z potřeby velkostatku. Proto nikoho nepřekvapí, že ze tří vleček, které vznikly na hlavní větvi dráhy, tedy na trati Vídeň - Plzeň, vedla jedna z nádraží Protivín do knížecího pivovaru. Její stavba se uskutečnila již roku 1871. Jednalo se o vlečku nejen do místního knížecího pivovaru, ale i cukrovaru. Jak jsme viděli již v kapitole o lokálkách, jednou z hospodářských aktivit schwarzenbergů bylo pěstování a zpracování cukrové řepy. Kromě výše jmenovaného cukrovaru v Českých Budějovicích se nacházel ještě

²¹⁷ SOA Třeboň, Velkostatek Hluboká, inv. č.: 576, sign. IC 4k beta 4, kart. 2498.

²¹⁸ P. F. KUPKA, Das Lokalbahnwesen, In: Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch-ungarischen Monarchie. Band I/II, s. 467 - 521.

jeden v Protivíně. Vozila se sem řepa z Netolic²¹⁹ a Vodňan, rašelina z Nových Hradů, uhlí, či vápenec. V podstatě všechny stavební materiál i suroviny nechal kníže vozit do cukrovaru po železnici. O vývozu cukru se v tarifních výpočtech pro protivínský velkostatek už nepíše, můžeme však tvrdit, že i vývoz se konal v železničních vagoněch. Zato vývoz piva byl doložen nejen po panství, ale jsou dochovány spisy i o vývozu exportního ležáku do Prahy, Vídně, nebo přes Cheb do Bavorska. Zajímavé na vlečce je, že přinášela na dráhu moderní prvky. Na přání protivínského velkostatku na ní bylo dosazeno elektromagnetické zabezpečovací zařízení. Moderní návěstidla nechal zaplatit sám kníže z vlastních peněz. Jednalo se o návěst pro vjezd na traťový mezistaniční úsek Dráhy císaře Františka Josefa. O deset let později po zřízení nákladního se pivovar v Protivíně dočkal rozšíření vlečky. Postavena a schválena byla 3. května 1880 a její modernizace spočívala v tom, že neústila již do širé trati, ale byla podél stávající koleje prodloužena až do protivínské stanice. Vylepšila se tedy možnost manipulace vagonů mezi nádražím a knížecími továrnami – pivovarem a cukrovarem. Nemuselo se již posunovat jen v době, kdy byl volný celý mezistaniční úsek mezi Protivínem a stanicí Vodňany-Čičenice. V té době byla vybudována nákladní rampa na protivínském nádraží. Ta měla být podle dokumentu z ministerstva obchodu sloužit hlavně zájmům obcí Protivín a Týn nad Vltavou a místním podnikatelům. Ovšem z materiálů protivínského velkostatku víme, že ji využívalo i knížecí hospodářství.²²⁰

Celkově musíme dodat, že přivedení železnice Protivínu pomohlo. Rozšíření malého místního pivovaru na průmyslovou velkovýrobu parního pivovaru bylo možné pouze s pomocí železničního spojení. Rozšíření sladovny a výroby pivovaru nastalo v době Adolfa Josefa, respektive v roce 1892. Výstav piva rapidně stoupal. V roce 1896 se uvařilo v Protivíně 125 000 hektolitrů piva, roku 1899 už 140 000 a o tři roky později, tedy v roce 1902 dělal roční výstav 147 745 hektolitrů piva.²²¹ Také cukrovar žil hlavně z napojení na železnici, po níž dovážel levněji všechny suroviny. Vidíme zde

²¹⁹ Do dostavby lokálky Dívčice - Netolice se nakládala řepa v Dívčicích (tehdy Nákří-Netolice).

²²⁰ SOA Třeboň, Velkostatek Protivín, , sign.: IA 4K beta 3a2, kart. 639-640; AVA Wien, Verkehr, Handelsministerium Allgemein, Franz Josefbahn, inv. č. 20, 1870, sign. III Ea, kart. 36.

²²¹ O protivínském pivovaru seženete stručné informace zde: Pavel JÁKL, Encyklopedie pivovarů Čech, Moravy a Slezska. II. díl - Jižní Čechy, Praha 2010.

Děiny piva stručně naleznete zde: Ladislav CHLÁDEK, Pivovarnictví, Praha 2007.

typický příklad hospodářského rozvoje velkostatku spojeného s vývojem železnice. Na celém předchozím vyprávění máme pěkně znázorněno, že Schwarzenbergové se podle dobových možností angažovali ve stavbě drah. Na příkladu Protivína vidíme názorně, jaké přinášela tato angažovanost ovoce pro některá průmyslová odvětví velkostatku, v tomto případě pivovarnictví.

Druhý případ, který budu jmenovat, tvoří stanice Zliv. Ve vesničce Zlivi původně žádné nádraží ani zastávka nebyli. Po stanici Hluboká následovala až Nákří-Netolice. Počátkem 80. let tam nejprve vznikla osobní zastávka, což nás z hlediska potřeb velkostatku, v tomto případě velkostatku Hluboká, příliš nezajímá. V roce 1884 však již vznikla potřeba i zde zřídit větší stanici. Vedle trati totiž vznikla knížecí cihelna. Tato továrna, která kromě cihel vyráběla například i okrové barvy, spoléhala na situaci, že k ní bude zřízena vlastní železniční stanice. Jan Adolf II. osobně při stavbě továrny v roce 1883 vyjednával vznik stanice Zliv s generálním ředitelem Dráhy císaře Františka Josefa Kogererem. Vyjednali trojkolejnou dopravnu s nákladištěm pro nakládku expresní přepravy. Dvě koleje měly sloužit i pro křižování vlaků, ta třetí byla slepá a vedla k překládací rampě. Na ní se nakládaly a vyvážely šamotové cihly a to všemi směry. Ze Zlivi vyrážely vlaky vždy ráno v 6 hodin do Budějovic. Vozy na nakládku přijížděly večer.²²²

Křivku růstu přepravených nákladů ze zlivské továrny se mi sehnat nepodařilo. Rostoucí tendenci však snadno odhadneme díky rozšíření stávajícího nákladiště. To, které vzniklo roku 1883, již zanedlouho nedostačovalo a tak kníže žádal roku 1891 podruhé o rozšíření, tentokrát u nového vlastníka tratě, Společnost státní dráhy. Vlečková kolej i rampa doznaly značného rozšíření. A do třetice se rozšiřovalo ještě roku 1908, tehdy šlo však již jen o administrativní budovu. Vidíme tedy dobře i bez čísel, že továrna prosperovala a byla závislá na exportu železnicí.²²³

Zliv se nakonec díky tamní továrně stala tak důležitým bodem pro přepravu nákladů, že zde vznikl i úřad, jenž evidoval knížecí zakázky. Jednalo se o Informační a reklamační kancelář. Nechal ho zřídit kníže Adolf Josef v prosinci roku 1892 v jedné z budov patřících továrně. Již dříve se zde vyřizovala úřednická agenda přepravy výrobků

²²² SOA Třeboň, Velkostatek Hluboká, inv. č.: 576, sign. IC 4k beta 4, kart. 2497-2498.

²²³ TAMTÉŽ, kart. 2498.

továrny. Teď se zde měla řešit mnohem širší agenda. Ředitelem této nové instituce se stal Vojtěch Kocourek. Byl to ředitel zlivské cihelny, který mimo fabriku dostal za úkol obhospodařovat i tuto přepravní instituci. Je to další důkaz o důležitosti šamotky ve Zlivi, co se týče přepravy. Ovšem Informační a reklamační kancelář povýšila Zliv přímo na hlavní město schwarzenberských přepravních záležitostí. Úřad byl založen pro zefektivnění a sjednocení agendy pro styk se železničními společnostmi, zvláště pak s Rakouskou společností státní dráhy. Vedl agendu pro knížecí velkostatky a podniky co se týče nákladní přepravy. Zabýval se zejména nákladními tarify a snažil se vyjednat co nejnižší ceny za přepravu. Ve svých pravomocích měl i kontrolu nad všemi účty, aby platby probíhaly podle předepsaných regulí a jak již název napovídá, prováděl reklamace.²²⁴

Důvod založení Informačního a reklamačního úřadu se můžeme snadno dovtípit. Kníže chtěl mít pod kontrolou veškerou přepravu z jihočeských panství. Úřad byl jakýmsi kontrolním policejním orgánem, sloužícím k boji proti zvyšování dříve ujednaných tarifů. Jeden z motivů pocházel jistě z prudkého rozvoje železniční sítě na území schwarzenberských velkostatků. Vést k tomuto kroku mohla však knížete i situace, kterou jsem popsal výše u trati Budějovice - Želnavá. Tehdy hrozilo díky nedostatku kapitálu a zvyšování množství půjček, že dojde k rapidnímu zdražení plánovaného tarifu. Pro přepravu zboží, hlavně tedy dřeva, to mohl být citelný zásah do plánovaných výnosů. Úřad měl velkostatky a průmysl knížete hájit před nepředvídaným jednáním železničních společností a zaručit přehledné statistiky, nad kterými mohl držet kontrolu sám kníže. Instituce tedy svědčí nejen o snaze o zlevnění a zpřehlednění účetnictví, ale také o osobním zájmu knížete dopravovat co nejvíce zboží za co nejnižší ceny. Adolf Josef ze Schwarzenbergu nám zde dává krásný příklad moderního hospodáře.²²⁵

Knížecí hospodářství se však nesetkalo pouze s nákladními a vlečkami železničních společností. Sami Schwarzenbergové se pustili podle dobové podnikatelské módy do stavby průmyslových železnic. Jedna z nich pomáhala i zlivské cihelně v dovozu surovin. Cihelna totiž potřebovala kvalitní jíl, z kterého se cihly a dlaždice pálily, a který sloužil i pro výrobu okrových barev. Hliněné doly se poblíž Zlivi nacházely na

²²⁴ TAMTÉŽ, kart. 2497-2501; TAMTÉŽ, Velkostatek Protivín, sign. IA 4K beta 3a2, kart. 640.

²²⁵ Srovn.: SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc. 11.

Řídkých Blanách.²²⁶ Z dolů do továrny vozila od roku 1885 do roku 2004 suroviny úzkorozchodná železnice. Drážka byla vybudována pro rozchod 600mm a vedla z lesa na Blanách kolem Zahájského²²⁷ a Mydlovarského rybníku do areálu cihelny ve Zlivi.²²⁸ Délka trati se různila, to podle místa, odkud se právě jíl těžil. Drážka byla vystavěna stavební firmou Arthura Koppela a vedena inženýrem Mauerem. Cena nevyšla nijak draho. Za těleso trati zaplatil Adolf Josef pouhých 5105 zlatých. Jak si dokážeme představit, žádný zaměstnanec velkostatku neuměl ovládat železniční provoz. Proto lidé Arthura Koppela nový personál trati zaučili, jak se má správně na trati jezdit. Byl vydán dokonce přesný jízdní řád, v kolik mají vlaky jezdit. Šlo totiž o to, že mezi továrnou ve Zlivi a Mydlovarským rybníkem, kolem jehož břehů trať vedla, se nacházela výhybna. Zde se křížily dva vlaky - jeden prázdný a druhý plný. Drážka končila až u překladiště na nádraží Zliv. Ne všechna hlína se totiž zpracovávala v místní cihelně. Zbytek se prodával, či vozil do ostatních schwarzenberských podniků. Hlína tedy byla z důlních vozíků, používaných na dráze, překládána do železničních vagonů. Taktéž hotové výrobky byly z cihelny dopravovány na železniční stanici drážkou. Z počátku provozu tahali důlní vozíky koně, nebo i lidé. Už však v roce 1887 se mluví o dodávkách parních lokomotiv. Veškerou zodpovědnost za drážku měl ředitel zlivské cihelny Vojtěch Kocourek, jenž byl garantem provozního a bezpečnostního řádu, který na trati fungoval.²²⁹

Nejednalo se o jedinou průmyslovou drážku, která pomáhala knížecímu podnikání. Pokud se přesuneme zpět do Černé v Pošumaví, nalezneme zde drážku, která sloužila grafitovým dolům u Černé v Pošumaví. Místní drážka nepřevážela pouze vytěžený grafit, ale také rašelinu pro jeho zpracování a samozřejmě, jak je na Šumavě zvykem, i dřevo. Suroviny, které byly nejprve tahány volskými potahy, byly z efektivních důvodů převedeny na průmyslovou drážku. Vidíme zde analogickou situaci, jako u drážky ve Zlivi. Původně šlo o průmyslovou železnici s koňským pohonem, která měla vzniknout analogicky s tratí Budějovice - Želnavá. Díky zdržení ze strany

²²⁶ Řídká Blana jsou lesy nacházející se mezi obcemi Munice a Zahájí.

²²⁷ Zahájský rybník byl v 19. století napojen na Mydlovarský rybník ze severovýchodu. Ještě v 80. letech 20. století sloužil jako odkaliště pro teplárnu v Mydlovarech. Později bylo odkaliště rekultivováno a dnes na místě původního rybníka nalezneme pole.

²²⁸ Standardní železniční rozchod používaný v západní a střední Evropě a v USA je 1435 mm.

²²⁹ SOA Třeboň, Velkostatek Hluboká, inv. č.: 576, sign. IC 4k beta 4, kart. 2497.

Rakouské společnosti místní dráhy byla schwarzenberská drážka v provozu o něco dříve.²³⁰ Již ale v letech 1894-1895 byla drážka přestavěna na parní pohon. Stejně jako ve Zlivu i v Černé šlo o trať o rozchodu 600 mm. Nejednalo se však o jednu trať, ale o tři provozně odlišné tratě. První byla dlouhá jen 684 m a spojovala závod na úpravu vytěženého grafitu v Hůrce s železniční stanicí Černá-Hůrka.²³¹ Druhá větev byla dlouhá přes 2 km a napojovala na úpravnu těžební závody, doly v Mokré a Hůrce. Nejdelší rameno měřilo kolem 6 km. Vedlo údolím říčky Olšiny do údolí Vltavy k Dolní Vltavici, Stögerwaldu a k Fleissheimu.²³² Právě toto rameno bylo vyrobeno již přímo pro parní provoz. Na všech větvích jezdily 2 lokomotivy od firmy Kraus z Mnichova, které tahaly rozmanitý vozový park. Na rozdíl od Zlivy bylo v Černé v provozu 5 typů vozů. Tři typy sloužily pro převoz rašeliny, dva pro odvoz grafitu a jeden pro soz dřeva. Dřevo se vozilo hlavně do úpravny grafitu. Nakládka dřeva na vozy Státní dráhy v Černé byla oproti Želnavě, nebo Polečnici zanedbatelná. Nádraží Černá-Hůrka sloužilo hlavně k nakládce zpracovaného grafitu. Průmyslová drážka v Černé v Pošumaví měla nakonec velmi pohnutý osud. Po "Velké válce" v roce 1919 byla zřízena vlečka o běžném rozchodu 1435 mm pro posun vagonů z hlavního závodu, ale již o dva roky později, v roce 1921, byla rozebrána. Postupně začala upadávat těžba. Největšího úpadku nabrala za Druhé světové války. Po ní pomalu těžba grafitu utichla a vlečka byla v letech 1957 - 1959 rozebrána, aby ustoupila Lipenskému jezeru.²³³

Stejně jako v celé Evropě, tak i na schwarzenberských panstvích fungovaly místní drážky pro soz dřeva. Tzv. "lesní železnice" převážely vytěžené dřevo z polesí na pilu, nebo k překladišti na železnici. Pomáhaly i v okolí Spálence u trati Volary - Prachatice, do které svážely dřevo z tamních revírů. Druhým případem, který trochu rozvedu, byly

²³⁰ V korespondenci mezi Schwarzenberskou ústřední kanceláří a inženýrem Ballingem z grafitových dolů v Černé se dozvídáme, že v době výstavby železnice byla drážka již v provozu a zbývalo jen vyřešit překladiště v Černé v Pošumaví. Viz: SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11.

²³¹ Černá-Hůrka byl tehdejší oficiální název stanice Černá v Pošumaví.

²³² Fleissheim, neboli česky Pilníkov byla návesní osada, která ležela v místech dnešní Lipenské přehrady.

²³³ J. DVOŘÁK, K historii, s. 122-131; SOA Třeboň, Ústřední kancelář, nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11.

hned dvě lesní drážky, z nichž jedna se nacházela kousek za Českými Budějovicemi. Vedla z Nemanic do lesů za Borkem. Ta druhá pak směřovala od nádraží Ševětín do Velechvínského polesí. Jednalo se již o projekt, který probíhal za vlády Jana Nepomuka II. ze Schwarzenbergu, tedy syna Adolfa Josefa. Tyto tratě nechal postavit lesní úřad v Hluboké jako reakci na větrnou smršť. Ta zasáhla 10. června 1916 jižní Čechy a způsobila mnoho škody na střechách domů i na schwarzenberských lesích. Polomy, které vítr v lese zanechal, bylo potřeba svézt z kopce dolů k železnici, po níž by se dostalo dřevo do knížecí pily. Díky Světové válce, která zrovna probíhala, však nebylo snadné sehnat ani dostatek pracovních, ani koňských sil. Proto po roce marného snažení rozhodl kníže o vybudování dvou výše zmiňovaných drážek. Z ministerstva války dostal povolení na získání kolejnic, zboží, které tehdy bylo vzácné. Ovšem dřevo z polomu se vyčerpanému válečnému hospodářství Rakouska-Uherska velmi hodilo. Stavbu provedla firma Orenstein a Koppel, která pro knížete Jana Nepomuka II. zhotovila taktéž jednu lesní železnici na štýrském panství Murau. Kníže s nimi tedy měl dobré zkušenosti. Rozchod obou budovaných drážek byl rozdílný. Zatímco drážka z Nemanic do Borku měla rozchod mezi kolejemi 760 mm, železnice u Ševětína měla 600 mm.

Na drážce z Nemanic do Borku jezdila parní lokomotiva o výkonu 50 koní. Nabízeny ale byly i lokomotivy motorové. Ty však vzhledem ke stavu války, byly příliš drahé. Chotýčanské rameno bylo částečně poháněno koňskou silou. Překladiště z drážky do Borku na státní železnici bylo v Nemanicích umístěno nedaleko Akciového pivovaru.²³⁴ Z hlavní trati na Prahu odbočovaly dvě slepé koleje k překládací rampě. Z druhé strany překladiště vedla drážka. Uvažovalo se, zda u rampy vytvoří drážka smyčku, jakou mají na konci své tratě tramvaje, to znamená, že obkrouží celé nákladiště, nebo vybudují inženýři klasickou výhybnu. Nakonec byla zbudována výhybna. Drážka pak vedla směrem k říšské silnici Budějovice - Praha, podél níž vedla až za Borek. Pak drážka mizela v lesích, kde se nacházelo i nákladiště dřeva. Celková délka tratě činila 6,5 km a její stavba vyšla knížete na 362 000 Korun. Cestovní rychlost lokomotiv na trati byla 10 – 12 km/h. Stavba trvala firmě Orenstein a Koppel od října 1917 až do jara 1918. Pak se konečně mohla spustit očekávaná přeprava polomového

²³⁴ Dnešní pivovar Budvar. Překladiště se nacházelo na opačné straně železniční trati na Prahu v tehdejší vsi Kněžské Dvory.

dříví. K jinému účelu drážka určena ani nebyla. Proto také již roku 1920, kdy všechno dřevo bylo svezeno, uvažoval kníže Jan Nepomuk II. ze Schwarzenbergu, že lesní trať nechá zrušit. Zájemců na odkoupení lokomotivy měl několik. Jedním z nich byl J. Svoboda, budějovický obchodník s železem a kovovým zbožím. Kromě něj prodal kníže část kolejnic, z drážky snesené roku 1921, na stavbu vlečky ze Zlivi do teplárny v Mydlovarech. Ta byla stavěna o normálním rozchodu 1435 mm. Můžeme se tudíž podle toho domyslet, že koleje, které rakousko-uherské ministerstvo války sehnalo roku 1917, byly určeny pro normální rozchod, nikoliv pro 760 mm.²³⁵

Drážka ze Ševětína do Velechvínského polesí se zdála být o poznání kratší, než ta nemanická. Měřila nakonec pouhých 800 metrů. Nemusela být však tak dlouhá a finančně náročná, neboť navazovala na stávající koňskou drážku. Tu se povedlo vystavět již dříve, a pomáhala svozu dříví ze vzdálenějších konců polesí na jedno místo. Nová parní drážka měla pouze doplnit rozvětvený systém tratí, jenž zde již byl vystavěn od roku 1916. O rok později šlo pouze o to, navázat celý systém parní větvi k nádraží Ševětín. Jeden z plánů počítal se stavbou nákladiště mimo nádraží, západně od kolejí dráhy Budějovice – Veselí. Drážka následně měla podjet státní dráhu a zamířit do lesů. Z nedostatku peněz byla nakonec zvolena kratší varianta s překladištěm v nádraží Ševětín. Drážka do Velechvínského polesí vydržela déle, než její kolegyně v Nemanicích a Borku. Díky tomu, že nesloužila pouze pro svoz kalamitního dřeva, ale taktéž pro dopravu ke kolomazní peci, která se ve Velechvínském polesí nacházela, fungovala drážka až do roku 1931, pak byla snesena a spolu s místní lokomotivou prodána.²³⁶

Drážky tedy pro velkostatek byly dobrým pomocníkem při větrných smrštích. Ovšem mohli pomoci velkostatkům i v běžných situacích. Třeba při výlovu rybníků. Správcové velkostatků si pronajímaly od firem k tomu určených tzv. polní dráhy. Do vypuštěného rybníka natáhli rybáři na dno koleje a kapři se rovnou nakládali na důlní vozíky. Naložený vozík pak rybáři ručně dotáhli ke břehu. Zejména u hlubockého a třeboňského panství zefektivnil tento způsob celý výlov, zvláště pak času drážka rybářům hodně ušetřila. Dodavatelem vozíků a použitých kolejnic pro výlovy rybníků

²³⁵ SOA Třeboň, Velkostatek Hluboká, inv. č. 576, sign. IC 4k beta 4, kart. 2499-2500; Jan CIGLBAUER, Terénní pozůstatky po lesní drážce u Borku, In: Severní Českobudějovicko [on-line], 2010. <www.severniceskobudejovicko.estranky.cz>

²³⁶ SOA Třeboň, Velkostatek Hluboká, inv. č.: 576, sign. IC 4k beta 4, kart. 2499-2500.

byla na přelomu 19. a 20. století firma Lukáš Werner v Praze. Jednalo se přímo o společnost specializovanou na výrobu, prodej a výpůjčku průmyslových drážek. Koleje a vozíky, používané při výloveh, tedy nebyly v majetku žádného z velkostatků, ani ve správě baštyře, či porybného. Pan Werner se výlovů účastnil osobně.²³⁷

Co se výlovů týče, zajímavý je i další osud kaprů z knížecích rybníků. Kapři byli na břehu nakládáni do sudů a dovezeni na nádraží. Za svým spotřebitelem na štedrovečerní stůl putovali v železničních vagoněch. Z materiálů velkostatku Hluboká můžeme přímo vyčíst, že například při výlovu Bezdreva bylo na nádraží Hluboká na trati na Plzeň naloženo 40 vagonů vánočních kaprů.²³⁸

Několik příkladů, které jsem uvedl, ukazují v praxi, jak se železnice stala ve druhé polovině 19. století součástí velkostatku. V téměř každé železniční stanici používaly schwarzenberské velkostatky nakládací rampy. Továrny, pivovary a cukrovary měly své vlečky, po nichž se přivážely suroviny a odváželo hotové zboží. Součástí samotného podnikání byly drážky, které fungovaly ve vlastní režii. Jejich pořizovací hodnota nebyla příliš vysoká oproti trati. Ovšem jejich užitečnost předčila cenu. Průmyslové drážky se staly nástrojem, jak rychle přepravit dřevo, tuhu, hlinu a jiné suroviny za co nejmenší náklady a čas. Údržba drážek byla cenově zanedbatelná, oproti vydržování většího množství koní a povozů. Drážky patřily k dobovému koloritu moderní těžby nerostných surovin i dřeva. Co však znamenala železnice ve výlovu rybníků? Přinášela symbol moderní doby i do tak tradičního šlechtického podnikání, jako bylo rybníkářství.

Hotové výrobky se z továren po vlečkách vyvážely na nádraží a v ucelených vlcích směřovaly do světa, nebo jako součást manipulačního vlaku směřovaly k cíli v rámci panství, jako cukrová řepa, či obilí pro pivovary. Železniční síť v podstatě spojila všechny knížecí panství v Čechách, Bavorsku, či Štýrsku. Nebyl problém použít v Murau cihly ze Zlivi a ve Schwarzenbergu točit treboňské a protivínské pivo. Také teď zboží ze schwarzenberských držav mohlo putovat kamkoliv po světě. Velkostatky již nebyly takřka odříznuté od světa, jako v době feudalismu. Stal se z nich jeden článek v tržním hospodářství.

²³⁷ TAMTÉŽ, kart. 2498.

²³⁸ TAMTÉŽ.

Prameny a literatura

Nevydané prameny

Státní oblastní archiv v Třeboni

Fond Velkostatek Hluboká

kart. 2497-2501

Fond Velkostatek Protivín

kart. 639, 640

Státní oblastní archiv v Třeboni, pobočka Český Krumlov

Fond Rodinný archiv Schwarzenbergů (hlubocká větev)

osobní pozůstalost Jana Adolfa II. ze Schwarzenbergu

Nezpr.

Fond Ústřední kancelář

nové oddělení

kart. 11, 12

Národní archiv Praha

Fond Zemský výbor Praha

Železniční oddělení

kart. 114, 143

Allgemeines Verwaltungsarchiv Wien

Verkehr

Handelsministerium Allgemein

kart. 18, 19, 36

Vydané prameny

Dobový tisk

Bohemia 1874

Budivoj 1866, 1874

Budweiser Kreisblatt, 1871

Der Floh 1871

Neue Freie Presse 1868, 1872

Ostatní

SCHWARZENBERG, J. A.: Tagebuch während meiner Reise in England 1838 (26. Mai bis 19. November).

Literatura

BERGER,A.: Das Fürstenhaus Schwarzenberg I. Geschichte, Österreichische Revue, 11, 1866.

BEZECNÝ, Z.: Příliš uzavřená společnost, České Budějovice 2005.

BUSHMANN,A.: Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen, In: Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch-ungarischen Monarchie IV, Wien – Leipzig - Teschen 1897, s. 115-117.

DVOŘÁK, J.: K historii schwarzenberských tuhových dolů v Černé v Pošumaví (Schwarzbach), České Budějovice 2007.

ELSNER, J. – PROKEŠ, J. – VYCHODIL, P.: Vyšebrodská elektrická dráha, Praha 1992.

HAGER, Ch.: Die Mühlkreisbahn. Strecke Linz Urfahr - Aigen-Schlägl und Linzer Verbindungsbahn, Steyr 1988.

HAJN, I.: Koněspřežní železnice České Budějovice - Linec – Gmunden, České Budějovice 2004; TÝŽ, Koňská dráha v Českých Budějovicích, České Budějovice 1996;

HLAVAČKA, M.: Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce, Praha 1990.

HLAVAČKA, M.: Fenomén času ve zrychlené době, in: Dagmar BLÜMLOVÁ – Jitka RAUCHOVÁ, Čas rychlých kol a křídel, aneb mezi Laurinem a Kašparem. Kapitoly z kulturních dějin na přelomu 19. a 20. století, České Budějovice 2008, s. 5-19.

HONS, J. : F. A. Gerstner, Praha 1948.

CHLÁDEK, L.: Pivovarnictví, Praha 2007.

IVANOV, J.: Lipenka – jedna z podob železnice na přelomu století in: Dagmar BLÜMLOVÁ – Jitka RAUCHOVÁ, Čas rychlých kol a křídel, aneb mezi Laurinem a Kašparem. Kapitoly z kulturních dějin na přelomu 19. a 20. století, České Budějovice 2008, s. 34-39.

KONTA, I.: Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867 bis zum Gegenwart, in: Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch-ungarischen Monarchie. Band I/II, Wien – Leipzig - Teschen 1897.

KREJČIŘÍK, M.: Po stopách našich železnic, Praha 1991.

KREJČIŘÍK, M.: Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj I-III, Litoměřice 2003-2009.

- KREJČÍŘÍK, M.: Železniční móda. Dějiny železničního stejnokroje v Českých zemích a na Slovensku, Praha 2003.
- KUBÍKOVÁ, A.: Členství Schwarzenbergů v hospodářských a kulturních spolecích v 19. a na počátku 20. století, in: GAŽI, M. (ed.): Schwarzenbergové v české a středoevropské kulturní historii, České Budějovice 2008, s. 513-528.
- KUPKA, P. F.: Allgemeine Vorgeschichte, in.: Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch-ungarischen Monarchie I/I, Wien – Leipzig - Teschen 1897, s. 1-72.
- KVIZDA, M.: Ekonomické dějiny železniční sítě. Mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah, Brno 2006, s.30-34.
- LOUŽENSKÝ, J.: Neuskutečněné tratě na jihu Čech, Rozpravy NTM v Praze. Z Dějin železniční dopravy, 1991, s. 77-87.
- MICHAELIS, J.: Deutschlands Eisenbahnen. Ein Handbuch für Geschäftsleute, Capitalisten und Speculanten, Leipzig 1859.
- MYŠKA, M.: Šlechta v Čechách, na Moravě a ve Slezsku na prahu buržoazní éry. Hospodářská aktivita české aristokracie a tzv. „kapitalistická modernizace“, Časopis Slezského muzea Série B, 36, 1987, s. 46-65.
- PALECZEK, R.: Die Modernisierung des Großgrundbesitzes des Fürsten Johann Adolf II. zu Schwarzenberg. Beispiel einer deutsch-tschechischen Symbiose in Südböhmen im Neoabsolutismus 1848-1860, München-Freiburg 2009
- PAVLÍČEK, S.: Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Praha 2002.
- RAMEŠ, V.: Proměny Schwarzenberského panství v Čechách, in: GAŽI, M. (ed.): Schwarzenbergové v české a středoevropské kulturní historii, České Budějovice 2008, s. 30-33.
- RINGES, V.: Století železnic, Praha 1938
- ROUBÍK, F.: Od nosítek k trolejbusu. Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze, Praha 1956
- RUTKOWSKI, E.: Briefe und Dokumente zur Geschichte der österreichisch-ungarischen Monarchie. Band 1: Der verfassungstreue Großgrundbesitz 1880-1899, Oldenburg - München 1983.
- SCHADE, S.: Die Finanzierung der K. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884. [netištěná diplomová práce], Wien, Universität Wien, Fakultät für Philosophie 1992.
- STEKL, H.: Österreichs Aristokratie im Vormärz. Herrschaftsstil und Lebensformen der Fürstenhäuser Liechtenstein und Schwarzenberg, Wien 1973.

STRACH, H.: Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867, In: Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch-ungarischen Monarchie I/I, Wien – Leipzig - Teschen 1897, s. 73-503.

VOŠAHLÍKOVÁ, P.: Jak se žilo za časů Františka Josefa I., Praha 1996.

WITTEK, H.: Österreichs Eisenbahnen und die Staatswirthschaft, In: Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch - ungarischen Monarchie, Wien – Leipzig - Teschen 1897, s. 1-57.

WEBER, M. M. : Der staatliche Einfluss auf die Entwicklung der Eisenbahnen minderer Ordnung, Wien - Leipzig - Pest 1878.

ŽÁKAVEC, T.: Lanna – příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu, Praha 1936.

Online literatura:

KUNT, M.: Vlakem do Netolic, In: TÝŽ, Železnice & historie [on-line], 2004.
<<http://www.archiv.kvalitne.cz>>

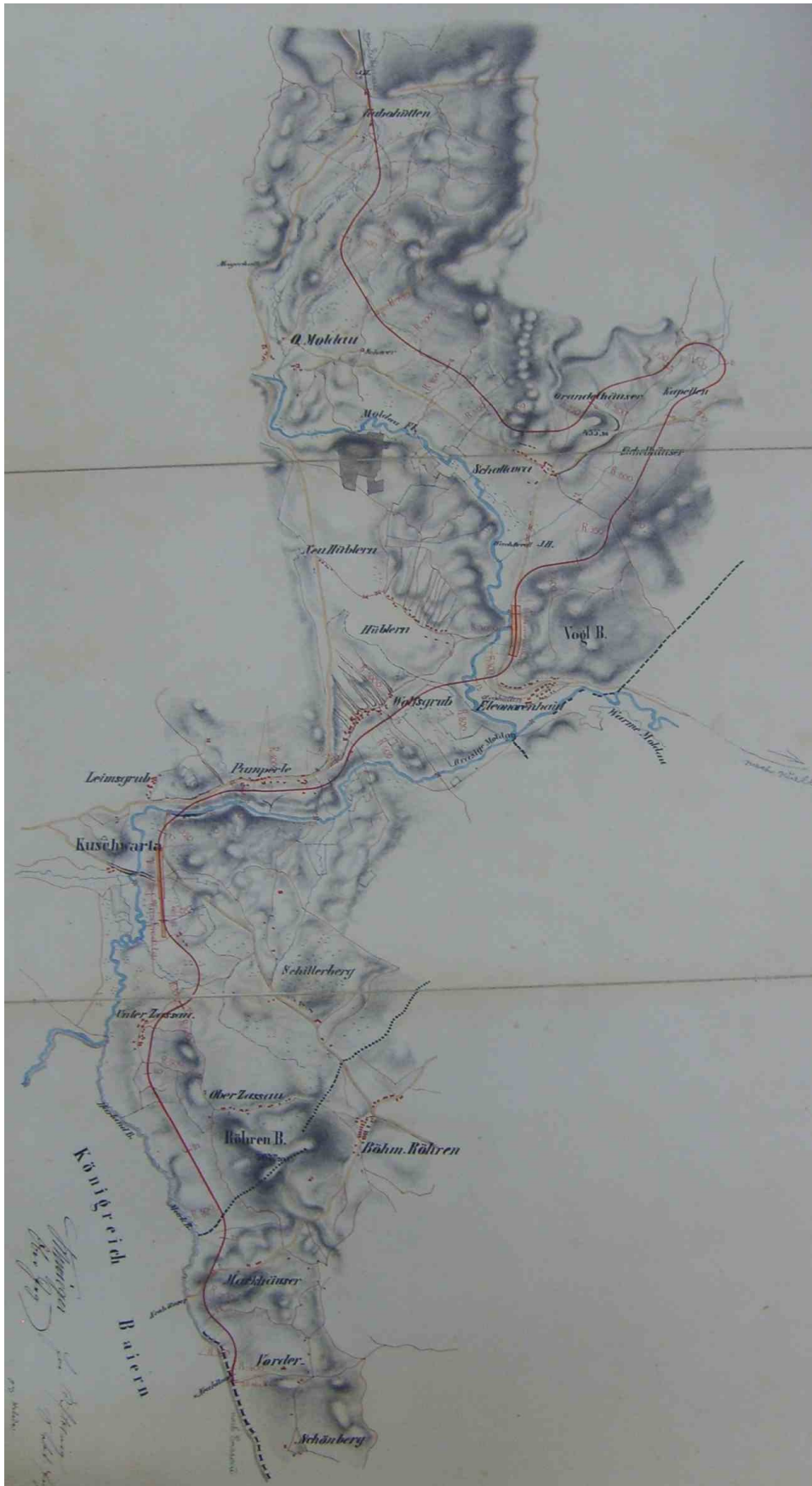
CIGLBAUER, J.: Terénní pozůstatky po lesní drážce u Borku, In: Severní Českobudějovicko [on-line], 2010. <www.severniceskobudejovicko.estranky.cz>

Přílohy:

Obr 1: Plán neuskutečněné tratě Hodkovice-Strážný v úseku z Lenory do Strážného (1874), SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, Rodinný archiv Schwarzenbergové - Hluboká, Jan Adolf II., Nezpr.

Obr. 2: Seznam materiálu z panství Krumlov pro stavbu dráhy Budějovice - Želna - část 1. (1890), SOA Třeboň, Ústřední kancelář, Nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11.

Obr. 3: Seznam materiálu z panství Krumlov pro stavbu dráhy Budějovice - Želna - část 1. (1890), SOA Třeboň, Ústřední kancelář, Nové oddělení, G.b., sign. 5F, fasc.11.



Obr.1: Plán neuskutečnené tratě Hodkovice-Strážný v úseku z Lenory do Strážného (1874)

Kurzbeschreibung des Auftrages nach dem Feld	Material bezeichnung	Lagerungsort Name	Lagerung Ort Lagerort	Lagerort		Lagerungsort Name	Lagerort Lagerort	Lagerort Lagerort	Lagerort Lagerort						
				je	Stk										
Lagerungsort Name	Lagerort	Lagerort	Lagerort	je	Stk	Lagerort	Lagerort	Lagerort	Lagerort						
										1	20	Lagerort	28	1	48
												Lagerort	20	1	40
												Lagerort	15	1	35
												Lagerort	20	1	40
												Lagerort	28	1	48
												Lagerort	35	1	55
												Lagerort	35	1	55
												Lagerort	40	1	60
												Lagerort	40	1	60
" "	Lagerort	Lagerort	Lagerort	je	Stk	Lagerort	Lagerort	Lagerort	Lagerort						
										40	140	1	30		
										60	120	1	30		
" "	Lagerort	Lagerort	Lagerort	je	Stk	Lagerort	Lagerort	Lagerort	Lagerort						
										40	60	1	1		
										50	450	24			
										50	450	22			
" "	Lagerort	Lagerort	Lagerort	je	Stk	Lagerort	Lagerort	Lagerort	Lagerort						
										14	250	22			
" "	Lagerort	Lagerort	Lagerort	je	Stk	Lagerort	Lagerort	Lagerort	Lagerort						
										14	250	22			
" "	Lagerort	Lagerort	Lagerort	je	Stk	Lagerort	Lagerort	Lagerort	Lagerort						
										14	800	24	50		
										14	800	25	50		
										14	100	15			
" "	Lagerort	Lagerort	Lagerort	je	Stk	Lagerort	Lagerort	Lagerort	Lagerort						
										13	100	14			
										15	100	16			
										15	30	13	30		
" "	Lagerort	Lagerort	Lagerort	je	Stk	Lagerort	Lagerort	Lagerort	Lagerort						
										14	1	15			
" "	Lagerort	Lagerort	Lagerort	je	Stk	Lagerort	Lagerort	Lagerort	Lagerort						
										14	1/2	14	1/2		

F. v. Gumpf'sche Maschinenbauanstalt, den 28. März 1890.

[Signature]

Obr. 3: Seznam materiálu z panství Krumlov pro stavbu dráhy Budějovice - Želnavá - část 1. (1890)