



↑ Text: Mgr. Mirka Bezrouková

→ Foto: Bc. Tereza Bezrouková

Po staletí do Čech z Rakous vozili sůl a další zboží po stezkách soumaří, pak formani, ale nároky na přepravu nákladů časem rostly, a tak se hledaly nové možnosti jak dovoz i vývoz zrychlit, zlevnit, rozšířit i na zimní měsíce.

Ponejvíce – a to už od času Karla IV. – se přemýšlelo o stavbě vodního kanálu mezi Dunajem a Vltavou.

Profesor pražské polytechniky František Josef rytíř z Gerstnerů měl v roce 1807 vypracovat hodnocení stavby a provozu zamýšleného kanálu. Talentovaný, vzdělaný a jak se ukázalo i smělý muž dokázal, že by byl takový projekt neúnosně drahý.

Navrhnul ale jiné řešení: vystavět „železnou silnici“ – vlaky tažené koňmi po kolejích! Taková dráha na evropské pevnině ještě nebyla, ale v Anglii už s ní měli zkušenosti.

Gerstnerovo velmi překvapivé řešení bylo schváleno, byť k zahájení provozu bylo ještě hodně daleko.

Stavět se začalo v roce 1825 a doprava zboží se rozjela v létě 1832. Koněspřežka pak sloužila 40 let a velmi prospěla i rozvoji jihu Čech a Českých Budějovic zvláště!

↓ *S nákladem a později i cestujícími to byl díky konce trysk: zvládnout 130 kilometrů už „jen“ za 14 hodin!*



← F. A. Gerstner, muž, který stál u zrodu koněspřežky

Těžký rozjezd

Za to, že to do chvíle, kdy se u Netřebic poprvé „koplo“, trvalo skoro 20 let, nemohl zdaleka jen pověstný úřední šiml řeh-tající v tehdejší c.k. Rakousko-uherské monarchii, či protivenství formanů, jimž bylo jasné, že je dráha připraví o zakázky, ale mj. i nedostatek peněz. Ve spíše zemědělském kraji i konzervativních Budějovicích se nenašlo dost podnikatelů – příštích akcionářů, kteří by se na financování koněspřežky chtěli podílet. S výjimkou Vojtěcha Lanny, který si pak propachtoval provozování hotové dráhy. Nicméně F. A. Gerstner byl tedy nucen svou licenci postoupit vídeňským bankovním domům, které finance poskytl. Jenže potíže se táhly dál, takže když konečně mohlo ke stavbě dojít, více než šedesátiletý Gerstner se už do věci pustit nechtěl – doporučil svěřit stavbu svému také již technicky vzdělanému a renomovanému synovi, což se také stalo. Ten se vydal po světě, aby obhlédl nejnovější postupy a řešení, a ta pak ještě vylepšil. Dokonce natolik, že některé jeho návrhy platí podnes – např. snaha neopustit již dosaženou výšku trati apod. Každopádně dílo otce a syna Gerstnerů



↓ *Kerschbaum: zážitkem je samotná jízda i leccos okolo – v malém pavilonu se o adventních jízdách šenkuje skvěle svařené víno či punč.*



KONĚSPŘEŽKA JEDE!

je světově uznáváno jako velmi pokrokové a úctyhodné – patřící k základům moderní evropské železnice. A nic na tom nezmenšuje ani fakt, že konec stavby už byl v režii rakouského stavitele Mattiase Schönerera, který byl přístupnější požadavkům akcionářů stavět levněji, což sice působilo potíže později, když koněspřežku vystřídal parní vlaky, ale to už je zase příběh docela jiný...

Velikonoční výlet

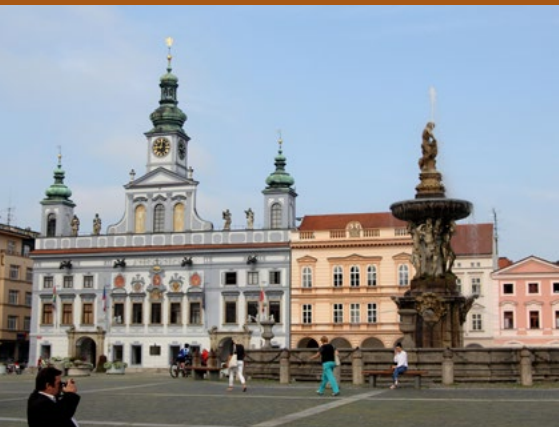
Koněspřežka mezi Českými Budějovicemi a hornorakouským Lincem měřila zhruba 130 km, pozdější protažení do Gmundenu znamenalo trasu dvousetkilometrovou. Zatímco formani jezdili z Budějce do Lince i 3 dny, koněspřežka to zvládla za pouhých 14 hodin! – To byl panečku trysk!

Pravda, dneska tuhle štreku autem z jihočeské metropole zvládneme za zhruba hodinku, tedy rychleji než do Prahy, ale na tehdejší dobu to byl prostě náramný pokrok! Nemluvě o tom, že se počítalo s tím, že po kolejích koně utáhnou zhruba desetkrát těžší náklad než formani – ve skutečnosti to bylo ale ještě mnohem více! Od začátku se vozily především bečky s rakouskou solí, stavební dříví, uhlí, potraviny, ale kupodivu se vůbec nepočítalo s dopravou osob. Pak víceméně zkusmo byl před Velikonocemi vypraven na trhy v Linci vagón pro cestující a tenhle výlet měl náramný úspěch. Takže netrvalo dlouho a osobní doprava se od roku 1836 zavedla také a nakonec koněspřežka náramně proslavila. Ráno v 5 hodin vyjžděly v protisměru vlaky z Budějovic a Lince, aby se v poledne potkaly

v půlce cesty ve stanici Kerschbaum, kde byl patrně vůbec první železniční hostinec v Evropě. Znalec koněspřežky, historik a spisovatel PhDr. Ivo Hajn zná i z téhle etapy spoustu půvabných detailů – o tom, kterak se prý nezřídká přihodilo, že vláček zastavil, aby si cestující mohli natrhat jahody při trati, jak jim koč v chladných dnech dával přes kolena teplé houně a že byl vybaven i čutorou s nějakým tím šnapskem pro zahřátí. Spoustu zajímavostí nám Dr. Hajn řekl i při natáčení Toulavé kamery a určitě mnoho dalších najdeme v jeho nové knize, na kterou se prý můžeme těšit do Vánoc.

Návrat do starých časů

České Budějovice se ke slavné koněspřežce hlásí – sice by dozajista mohly a měly více, ale tím spíše je dobrý každý krůček ke zlepšení.



↑ České Budějovice zavedením koněspřežky získaly mnoho: slávu, práci pro mnoho lidí i prosperitu řady místních firem – např. tužkárný a pivovaru.



↑ České Budějovice: strážní domek v Mánesově ulici je dnes jedinečnou, skutečně autentickou památkou na slávu koněspřežky.

Nejviditelnějším bodem je strážní domek koněspřežky v Mánesově ulici. Na celé trase jich bývalo 52 a byly nejen služebními stanovišti, ale i bydlištěm strážného a jeho rodiny. Ukázalo se totiž, že je třeba dráhu hlídat – nezřídka se ztracely kusy kovových částí – patrně se přeměňovaly v sekery, motyky a další nářadí v hospodářstvích kolem trati... Strážný měl pevný pracovní řád už od časné rána – musel svůj bezmála tříkilometrový úsek projít ještě před průjezdem prvního vlaku, odstranit případné překážky či poškození, v zimě i snůh. Pokud nemohl větší závalu opravit sám, musel o tom zpravit nadřízené, což nebylo samozřejmě tehdy úplně hned. Také měl za povinnost vlaky vyprovázet – např. pro případ, že by se v protisměru potkaly na nepříhodném místě a bylo zapotřebí jeden z nich na chvíli prostě z kolejí odklonit. Rodina sice měla bydlení a otop ze starých pražců zdarma, ale jinak se musela panímatka pěkně otáčet, aby se postarala o plnou mísu na stole. Manžel jí mohl pomoci tak maximálně s obděláváním políčka či zahrádky u strážního domku, ale jinak byl ke svému bydlišti a zároveň pracovním dost uvážen – jen o nedělich a svátcích se vzdálil – hlavně do kostela.

Život drážních strážníků a jejich rodin od letošního dubna připomíná malá expozice ve zmíněném strážním domku. I ten sám o sobě má za sebou zajímavou historii. Když koněspřežku vystřídala parní železnice, domek koupila společnost Kooh-i-noor (které mimochodem právě koněspřežka velmi pomohla k prosperitě). Nejdřív tu bylo skladiště všeho možného, pak kanceláře a vrátnice. Naštěstí se někdy v 70. letech našla skupina lidí, kteří si byli vědomi, jak cenným dědictvím autentický domek je a jak významnou kapitolu českých, mj. i industriálních dějin připomíná, a dosáhli toho, že byl domek vyhlášen Národní kulturní památkou. A to ho dozajista zachránilo. I pro chvíli, kdy se pak Mánesova ulice rozšiřovala a domek by opravdu „překážel“. Jenže na Národní kulturní památku už nebylo tak lehké vyjet s buldozerem, takže se pod domeček podsunula betonová deska a posunul se asi 10 metrů jižně. Po roce 89 se do domečku zase paměť koněspřežky začala vracet – nejdřív výstavou fotografií, později v péči Jihočeského muzea konečně i expozicí o celém slavném příběhu koněspřežné dráhy. Letos dostaly interiéry modernější, současnější design, interaktivní stánky s informace-



↑ Takhle se strážní domek – národní kulturní památka – stěhoval, aby nepadl za obětí rozšiřování Mánesovy ulice

mi i už zmíněnou expozici věnovanou práci a životu drážních strážníků. A ti, kteří by chtěli v Budějovicích najít víc, budou mít podle slov ředitele Jihočeského muzea Ing. Františka Štangla šanci v právě chystané nové expozici. Ta se nyní připravuje ve skvěle zrekonstruované historické budově v Dukelské ulici. A snad něco zajímavého vymyslí i samo město České Budějovice, v němž se schyluje k velkým oslavám 750. narozenin! Propuknou příští rok.

Tipník výletní

Pokud byste si chtěli udělat výlet po stopách koněspřežky, pak byste v Budějovicích měli začít v Husově ulici u domu U Zelené ratolesti – tady bývalo sídlo společnosti, ale i hospoda a ubytování pro personál, stáje

pro koně, dílny bednářů, kovářů a dalších potřebných řemeslníků. Kanceláře a nástupiště byly v České ulici – tam si můžete povšimnout velkého rohového Nisslova domu, domu U Černé růže a pak se projít Českou ulicí k bývalému zslonímu skladu, kde vlaky také zastavovaly. No a že v Budějčích nemůžete minout krásné náměstí, to snad ani nemusím připomínat. Kolem radnice odbočíte přes most a za chvíli jste právě u zmíněného strážního domku. Pak se jelo přes Kamenný Újezd kolem dalších strážních domků, které jsou už ale většinou přestavěny a majitelé – chalupáři pochopitelně nestojí příliš o návštěvy. Takže je lepší zastavit se rovnou v Holkově. Tam ve směru jízdy určitě nepřehlédnete malý mostek s kolejem – i tudy se řítily vlaky s klapotem kopyt a odfrkáváním koní... Všimnete si asi rozlehlého stavení s věžičkou v bohužel dosti neutěšeném stavu. Tady bývala slavná formanská hospoda a přepražní stanice a ač to pár let vypadalo, že se majitelce podaří ruinu vzkrísit do nového života, zatím to tak bohužel nevypadá.

To mnohem veseleji je kousek před hraničním přechodem Dolní Dvořiště – když odbočíte na Bujanov! Tady určitě navštívte půvabně obecní muzeíčko, kde najdete nejen spoustu dobových obrázků, c.k. úředních dokladů, ale také modely vozů a vagonů, dokonce i celého nádraží včetně stájí a lidí – od kováře až po cestující. Ale asi nejpůvabnější je zdejší slavný obraz, který přibližuje, proč se téhle stanici říkalo Koláčová. Proslavily ji totiž zdejší skvělé koláče, které tu cestujícím nabízeli. A v Bujanově je i další sympatická záležitost: každý rok v červenci tady pořádají Koláčové slavnosti s muzikou, tancem po stromy, veselím a samozřejmě koláči pro každého příchozího! No a pokud jste se vy-

pravili až do Bujanova, už jen kousek to máte do další přepražní stanice, do již hornorakouského Kerschbaumu. A o něm psát, to by vydalo na článek samostatný. Nejenže tu mají opravdu vydatné a velmi zajímavé muzeum, včetně replik vagonů a vozů, nejenže je tu stylová hospůdka, kde si můžete pořídit i stylový zákusek, že je tu skvěle stylovými suvenýry vybavené infocentrum a zdejší tým oblečený v dobových kostýmech, jaké si tady můžete také vypůjčit i pro fotografování, ale tady se dokonce skutečně koňskou dráhou můžete víc než kilometr svézt! Zažili jsme jak v létě s nadšenými turisty z řady zemí světa, tak zase v jinak krásné atmosféře o již tradičních adventních jízdách s horkým punčem... Pokaždé zážitek a velká lekce rakouského Umění turismu se zážitky! Tady klobouk dolů!

Závidět se nemá, ale...

Po stopách koněspřežky můžete samozřejmě pokračovat dál k Linci a Dunaji, nebo ještě dál do Gmundenu. Nicméně Kerschbaum je jasná jednička a opravdový turistický majstrštyk. Tak si tady pokaždé povzdechne, žen by bylo fajn, kdyby se stejná parta nadšenců našla i na české straně a jedinečnou českou historickou kapitolu evropského významu, důvod k pýše nad českým technickým umem a odvahou, také dokázala proměnit v tak atraktivní a lákové turistické cíle. V běhu času se o to různé skupiny lidí už pokoušely a leccím pohnuly, o různé granty ve spolupráci s Rakušany už usilovalo i Jihočeské muzeum, ale snad se více „pochlapi“ i některá firma a samo město, jemuž ko-



↑ Muzeum v Kerschbaumu nezapřete, že sídlí v bývalé konírně.



↑ Do hornorakouského Kerschbaumu, pár kilometrů za hranici, přijíždějí turisté z celého světa pro zážitky jinde nevidané.



↑ V Kerschbaumu, kde byla patrně nejstarší nádražní restaurace, dnes můžete ochutnat i stylové zákusky.

něspřežka přinesla rozvoj a prosperitu. Už tu byla i velmi pěkná koněspřežní hospůdka, ta se ale časem proměnila v indickou... Byly i plány zřídit projížďky replikou koňské dráhy centrem města, ale tyhle plány nakonec zhatily nejen možnosti kolizí se současným provozem stotisícového města, ale třeba i otázka, jakže si poradit s koňskými kobližky... Tak snad se jednou něco zase přece jen posune a stane – však i členové Spolku přátel koněspřežky v Kerschbaumu o svůj sen bojovali 30 let! Nakonec si ho ale splnili!