

Univerzita Pardubice  
Fakulta filozofická  
Ústav historických věd

**Mgr. Jan Ivanov**

**Podnikání Jana Adolfa II. ze Schwarzenbergu v Dráze císaře Františka  
Josefa (1864-1884)**

Školitel: doc. PhDr. Tomáš Jiránek, Ph.D.

Disertační práce

2019

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 30.08. 2019

Jan Ivanov

## Poděkování

Děkuji doc. PhDr. Tomáši Jiránkovi, Ph.D. za laskavé vedení práce, odborné připomínky, podporu a trpělivost. Za pomoc a ochotu poradit při studiu děkuji Mgr. Haně Shánělové, Ph.D. Poděkování patří také zaměstnancům archivů, z jejichž fondů tato práce vznikla. Za pomoc, podporu, připomínky a rady děkuji svým přátelům Mgr. Daně Grabcové a RNDr. Jiřímu Kaňovi Ph.D. Velké poděkování patří mým rodičům a zejména pak mé manželce Mgr. Věře Ivanové, bez jejíž podpory a trpělivosti by práce nikdy nemohla vzniknout.

## **ANOTACE**

Dizertační práce zkoumá podnikání aristokrata Jana Adolfa ze Schwarzenbergu v železniční společnosti Dráha císaře Františka Josefa mezi léty 1864–1888. Bylo studováno jeho úsilí o vybudování železniční společnosti, následně jeho pozice prezidenta správní rady společnosti a role při likvidaci podniku po roce 1884. Na základě heuristiky pramenů úřední povahy z fondů schwarzenberské i státní správy je objasněno chování a jednání Jana Adolfa ze Schwarzenbergu jakožto podnikatele. Taktéž je nastíněn vývoj železniční společnosti Dráha císaře Františka Josefa jako příkladu soukromé železniční firmy 2. poloviny 19. století.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

šlechta, podnikatel, železnice, akciová společnost, Rakousko-Uhersko, 19. století

## **TITLE**

Johann Adolf II of Schwarzenberg and the company Emperor-Franz-Joseph-Railroad

## **ANNOTATION**

The dissertation researches the enterprise of the aristocrat Johann Adolf of Schwarzenberg in the railway company Emperor-Franz-Joseph-Railroad between 1864 and 1888. It was studied his endeavor to build the railway company, then his position as the president of the board of directors in the company and at least his part during the liquidation of the corporation. Based on heuristics of the archival sources of the official character origin from the state- and aristocratic administration is explained the behavior of Johann Adolf of Schwarzenberg as a businessman. Also is described the evolution of the railway company Emperor-Franz-Joseph-Railroad as an example of the private railroad concern of the 2<sup>nd</sup> half of the 19<sup>th</sup> century.

## **KEYWORDS**

Nobility, Enterpriser, Railroad, Joint-Stock company, Austria-Hungary, 19th century

# Obsah

1. Úvod .....	9
1.1 Prolog .....	9
1.2. Stav dosavadního bádání .....	11
1.3. Metodologická východiska.....	23
1.4. Struktura práce .....	25
1.5. Prameny.....	28
2. Šlechta po roce 1848 .....	34
2.1. Šlechta ve víru sociálních a hospodářských změn .....	34
2.2 Hlubočí Schwarzenbergové jako příklad úspěšných hospodářů .....	38
2.2.1. Stručné dějiny rodu Schwarzenbergů ve středověku a raném novověku .....	38
2.2.2. Rozvětvení rodu a modernizace schwarzenberského dominia.....	40
2.2.3. Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu (1799-1888).....	43
3. Strategie rozvoje železniční sítě v Rakousku po roce 1848.....	46
3.1 Dělení vývoje výstavby železnic.....	46
3.2 Období rozvoje soukromých drah se státní garancí (1854–1875).....	52
3.3. Spor mezi Severní dráhou císaře Ferdinanda a Společností státní dráhy .....	54
4. Železniční konsorcium knížete Schwarzenberga.....	62
4.1. Důvody vstupu Jana Adolfa do hry o páteřní dráhu .....	62
4.2. Rozvoj Schwarzenberského železničního konsorcia a jeho podpora ze strany interesentů.....	65
4.3. Plány a cíle Schwarzenberského železničního konsorcia (podle brožury vydané roku 1865) .....	69
5. Cesta k výstavbě KFJB: trasování a financování.....	72
5.1. Trasování dráhy.....	72

5.2. Lobby města Klatovy za stavbu železnice .....	76
5.3. Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu a jeho role při shánění kapitálu pro výstavbu dráhy (1865–1866).....	81
5.4. Cesta k výstavbě: politické pochůzky na trať Plzeň – České Budějovice .....	87
5.5. Nevole obcí ležících mimo plánovanou trasu dráhy České Budějovice – Plzeň ....	92
6. Založení společnosti KFJB a výstavba drah .....	100
6.1. Koncese na výstavbu Dráhy císaře Františka Josefa .....	100
6.2. Slavnostní zahájení stavby tratí KFJB.....	105
6.3. Počátky výstavby dráhy: organizace stavby a jednání se stavební firmou Bratři Kleinové – Adalbert Lanna .....	107
6.4. Statuta akciové společnosti C. k. privilegovaná Dráha císaře Františka Josefa .	112
6.5. Vytvoření správní rady C. k. priv. Dráhy císaře Františka Josefa.....	118
6.6. Schůze organizačních složek společnosti C. K. priv. Dráha císaře Františka Josefa .....	122
7. Výstavba železniční sítě společnosti KFJB.....	129
7.1. Postup výstavby tratí KFJB .....	129
7.2. Trať Budějovice – Veselí a oslava dokončení výstavby tratí.....	138
7.3. Spolupráce schwarzenberských velkostatků s KFJB a stavebním podnikáním při výstavbě tratí .....	142
7.4. Výkupy pozemků na území schwarzenberských velkostatků .....	147
8. Provoz dráhy mezi léty 1868-1884 a její vliv na podnikání knížecích velkostatků ....	150
8.1. Provoz KFJB a komplikace s ním spojené .....	150
8.2. Přeprava zboží po KFJB s ohledem na schwarzenberské velkostatky.....	151
8.3. Vlečky a nákladiště na schwarzenberských velkostatech.....	156
9. Mimořádné události a spory společnosti KFJB.....	160
9.1. Železniční neštěstí u Schwarzenau roku 1874 a Jan Adolf ze Schwarzenbergu..	160

<b>9.2. Soudní procesy a mediální kauzy KFJB.....</b>	<b>162</b>
<b>10. Proces a Role Jana Adolfa ze Schwarzenbergu při zestátnění KFJB.....</b>	<b>169</b>
<b>11. Závěr.....</b>	<b>176</b>
<b>Seznam použitých zdrojů.....</b>	<b>179</b>
<b>SEZNAM PRAMENŮ.....</b>	<b>179</b>
<b>SEZNAM LITERATURY .....</b>	<b>183</b>
<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>193</b>
<b>Příloha A: Nákres z vyšetřování nehody u Schwarzenau (1874).....</b>	<b>194</b>
<b>Příloha B: Jízdní řád trati Plzeň - Budějovice (1868).....</b>	<b>195</b>
<b>Příloha C: Titulní strana koncesní listiny KFJB (1866) .....</b>	<b>196</b>
<b>Příloha D: Mapa sítě KFJB (1869).....</b>	<b>197</b>
<b>Příloha E: Seznam účastníků valné hromady akcionářů KFJB (1871) .....</b>	<b>198</b>

## SEZNAM ILUSTRACÍ A TABULEK

BWB	Böhmische Westbahn (Česká západní dráha)
KEB	Kaiserin Elisabeth Bahn (Dráha císařovny Alžběty)
KFJB	Kaiser Franz Josef Bahn (Dráha císaře Františka Josefa)
KFNB	Kaiser Ferdinand Nordbahn (Severní Dráha císaře Ferdinanda)
KPRB	Kronprinz Rudolf Bahn (Dráha korunního prince Rudolfa)
SNDVB	Süd- Norddeutsche Verbindungsbahn (Jiho- severoněmecká spojovací dráha)
StEG	Staatseisenbahn Gesellschaft (Společnost státní dráhy)

## SEZNAM POUŽITÝCH MĚR A VAH

1 rakouská poštovní míle	=	7 585,936 m
1 vídeňský sáh (klastr)	=	189,6484 cm
1 čtverečný sáh	=	3,596652 m <sup>2</sup>
1 cent	=	56,006 kg



# 1. Úvod

## 1.1 Prolog

Období druhé poloviny 19. století v habsburské monarchii lze charakterizovat jako období velkých změn. Proměna postihla v první řadě sféru politickou, která se musela nejprve vypořádat s následky revolučního roku 1848, a následně s nedostatečně pružným stylem vlády v podobě tzv. neoabsolutismu v 50. letech 19. století. V průběhu 60. let se mocnářství vydalo na dlouhou cestu demokratizace započaté vydáním Říjnového diplomu dne 20. října 1860 a rozdělení příliš odlišného celku na dvě propojené části: Rakousko-Uhersku v roce 1867. Monarchie se tak snažila vypořádat se ztrátami sféry vlivu v Evropě (především tedy v německém prostoru a v Itálii) po prohraných vojenských konfliktech vrcholících Prusko-rakouskou válkou roku 1866. Od konce 60. let naopak země politicky pozvolna šla po cestě nastavené v průběhu 60. let a její směřování nabralo liberárně-konzervativní směr.

Na druhé straně změny postihly v druhé polovině 19. století především sféru hospodářskou. S politickými změnami došlo i k proměně podmínek pro podnikání. Do země přicházel kapitál, a hlavně nové technické znalosti v různých oborech. Cesta inovací v zemědělství, lesnictví a dalších oborech, a především rozvoj manufaktur, kterou přinesla především první polovina 19. století, pokračovala zejména nástupem industrializace a proměny z krajiny zemědělské v krajinu průmyslovou.

Tomu také odpovídala proměna společenská. Změna způsobu života, přesun obyvatel z agrárního venkova do průmyslových měst, nástup dělnictva jako společenské vrstvy, ale i rozvoj nových podnikatelských elit a stagnace elit stávajících, to všechno postihlo společnost v průběhu „dlouhého“ 19. století a odrazilo se ve všech společenských sférách v monarchii.

Proměna společnosti zaskočila původní společenskou elitu, rodovou aristokracii, a postavila ji před otázku, jak si udržet své společenské postavení. Šlechta ztratila rokem 1848 postavení vrchnosti. Ztratila tedy mnoho privilegií, ale také povinnosti starat se o obyvatelstvo a infrastrukturu v regionech, kde hospodařila. Velkostatky patřící převážně šlechtě si však ponechaly svůj ekonomický potenciál a dávaly svým majitelům možnost ekonomicky zůstat mezi elitou, pokud se vydají cestou modernizací započatých již v první polovině století, a zapojí se do liberálního tržního hospodářství. Na druhou stranu stará rodová šlechta se musela společensky vyrovnat s faktem, že do aristokratických řad se začaly vměšovat nové

společenské elity. Ty měly zpravidla větší kapitál, ale životním stylem se snažily starou elitu napodobit a zařadit se do jejích řad.

Někteří aristokraté dynamické společenské proměny nedokázali zvládnout a izolovali se od okolního světa. Jiní pak nedokázali v nové době hospodařit a často upadali až na hranici chudoby. Na druhé straně významné šlechtické rody, jako například Liechtensteinové, Lobkoviczové a obě větve rodu Schwarzenbergů, se snažily přizpůsobit hospodaření na velkostatkách moderním trendům: vzdělávat své zaměstnance a úředníky, zavádět nové druhy metod zpracování surovin atd. Velkostatky začaly podnikat v různých odvětvích jako třeba pivovarnictví, cukrovarnictví či ve dřevozpracujícím průmyslu.

Pro udržení svého společenského postavení potřebovali aristokraté víc. Museli hledat cestu, jak zůstat v popředí společenského žebříčku. Cesta vedla tradičně přes prestižní funkce v armádě, ve vládě či v říšských a zemských zastupitelských orgánech. Kromě funkcí vojenských a politických pak zaujímaly honorární funkce v různých spolcích a svazech.

Šlechta však využila i nových možností vzešlých z industrializace a hospodářské liberalizace. Šlechtici se snažili prosadit v bankovníctví, průmyslových společnostech, ale i v dopravě. A právě podnikání v dopravě se zejména v druhé polovině 60. let 19. století začalo jevit lukrativním. Stát podporoval rozvoj nových trendů v dopravě v čele s železnicí. Ze strany státu bylo možné získat garanci i příspěvek pro železniční společnost, která by pomohla s vybudováním páteřní železniční infrastruktury.

A zde byla příležitost pro šlechtice stanout v čele moderní a prestižní železniční společnosti a působit dojemem mecenáše pokroku. Navíc mohli dopomoci přivést ke svým velkostatkům moderní dopravní spojení, prostřednictvím kterého by suroviny a výrobky velkostatků mohly snadněji proudit ke svým odbytištím. Navíc přeprava zboží po železnici, v níž by aktivně daný aristokrat – podnikatel působil, mohla pro velkostatky vyjít levněji než po cizích drahách.

Toto vše si uvědomoval i čelní představitel hlubocké větve (tzv. primogenitury) rodu Schwarzenbergů, kníže Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu. Poté, co zkoušel neúspěšně podnikat v bankovní instituci: Úvěrové bance (Credit-Anstalt), se rozhodl stát v čele nového železničního projektu. Vlastník rozsáhlých držav v jižních Čechách se rozhodl postavit novou železnici právě skrz tento region. Není tedy divu, že využil poptávku státu, obchodních a živnostenských komor i veřejnosti po spojení z Vídně do Plzně a Prahy přes jižní Čechy a stanul v čele společnosti nazvané Dráha císaře Františka Josefa a spojil s ní nesmazatelně své jméno.

## 1.2. Stav dosavadního bádání

Na začátku je potřeba připomenout, že tato práce spojuje dvě výzkumná témata. Prvním jsou dějiny šlechty. Badatelé se v této oblasti soustředili v průběhu času v první řadě na „velké“, tedy hlavně monografické dějiny jednotlivých rodů a příslušníků urozených rodin. Z hlediska současného diskurzu je ovšem podstatnější výzkum zabývající se prostředím, ze kterého daný aristokrat pochází, jeho vnější a vnitřní myšlenkový svět, rituály, které provázejí šlechtické prostředí, sebeidentifikace. Soustředí se tedy spíše na antropologický a sociálně-ekonomický výzkum.

Druhým tématem důležitým pro tuto práci jsou dějiny dopravy, jakožto součást hospodářských dějin. I tento pohled se v průběhu především posledních dvou staletí proměňoval. Od popisného zaměření na chronologický vývoj dopravní infrastruktury a dopravních prostředků v souvislosti s vědecko-technickým vývojem se dějiny dopravy posunuly přes hledání kvantitativních veličin majících důvod a zároveň i vliv na společenský vývoj. V současné historiografii hledají autoři v dopravních dějinách osobnosti stojící za danými projekty. Ve středu zájmu jsou především podnikatelé, na které je nahlíženo dvojím způsobem: jako na specifickou sociální skupinu (tedy kolektivní přístup), nebo mikroanalytickou sondou vybrané osoby podnikatele. Pokud se nejprve podíváme na výzkum dějin šlechty 19. století, zjistíme, že stav bádání v českém prostředí na toto téma byl velmi žalostný. Již v době první světové války se objevují pouhé drobné pokusy o syntézu problematiky šlechty v předchozím století. Jmenujme především práci pozitivistického historika Josefa Hanuše, který později působil na univerzitě v Bratislavě. Ten na popud Jaroslava Golla sepsal spis na počest stého výročí založení Národního muzea v Praze. Publikace měla více částí: první díl s podtitulem *Kulturní a národní obrození šlechty české v 18. a první půli 19. století* vyšel roku 1921. Hanuš v něm hledal aktivity české šlechty na poli umění a věd a jejich význam pro české národní obrození.<sup>1</sup> Toto dílo se stalo na mnoho let osamělým v české historiografii, kromě poválečné práce brněnského historika Antonína Okáče, který se o syntézu české šlechty rovněž pokusil.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Více viz LENDEROVÁ, Milena – BEZECNÝ, Zdeněk – KUBEŠ, Jiří: *Proměny elit v moderní době. Sborník k narozeninám docenta Roberta Saka*. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, České Budějovice 2003, s. 19–20.

<sup>2</sup> HANUŠ, Josef: *Národní muzeum a naše obrození. Kniha 1. Kulturní a národní obrození šlechty české v 18. a v první půli 19. století. Jeho význam pro založení a počátky muzea*. Národní muzeum, Praha 1921; OKÁČ, Antonín: *Český sněm a vláda před březnem 1848*. Zemský národní výbor, Praha 1948.

Hanušovo dílo *Národní muzeum a naše obrození* našlo odezvu u významného českého historika Josefa Pekaře, jenž se na něj odkazoval v polemikách v nedělní příloze *Národních listů*, které nakonec vyšly v roce 1923 v známé knize *Omyly a nebezpečí pozemkové reformy*.<sup>3</sup> Pekař v knize polemizoval se zastánci první pozemkové reformy, kteří mluvili o „odčinění Bílé hory a zbavení vlivu poněmčených aristokratů“, a snažil se, podobně jako Hanuš, vyzdvihnout politický a kulturní význam české pobělohorské šlechty pro udržení historické kontinuity v Čechách. Při té příležitosti Pekař poukazoval na roli šlechty v národním obrození i v politickém dialogu druhé poloviny 19. století.<sup>4</sup>

Kromě Pekaře, který Hanušovo dílo použil při argumentaci proti ideologizaci tématu české šlechty, nenašel Josef Hanuš na dlouhou dobu následníky. Provolání Hanuše v úvodu jeho knihy tak zůstalo na dlouhou dobu nevyslyšeno.<sup>5</sup> Téma šlechty v 19. století zůstalo na dlouhou dobu tabuizované, a to z ideologických důvodů, proti kterým bojoval Josef Pekař. Téma se nehodilo se do nacionálního konceptu historiografie první republiky. Výjimkou se staly pouze rodopisné a heraldické statě často sepsané samotnými šlechtici. Jako příklad uveďme článek vydaný archivářem Antonínem Markusem v roce 1935 ve *Schwarzenberské ročenke* nazvaný *Rod knížat ze Schwarzenbergu*.<sup>6</sup> Některé rody taktéž vydávali periodika popularizující život a činnost rodu a jeho velkostatků. Pro tuto práci má největší význam časopis *Tradice* vydávaný hlubockými Schwarzenbergy. Do tohoto časopisu, kromě různých odborných zaměstnanců a úředníků velkostatku, přispívali i knížecí archiváři. Časopis vycházel mezi lety 1934 a 1938. Svého obnovení se dočkal až v 90. letech 20. století pod názvem *Obnovená tradice* a vydává ho dodnes Historický spolek Schwarzenberg.

Bádání o aristokracii 19. století nenašlo živnou půdu ani po druhé světové válce. Politické klima po válce vinilo šlechtu paušálně z kolaborace s nacistickým režimem během války. Doba se nesla v duchu záborů šlechtického majetku. Přesto však v době před komunistickým převratem roku 1948 stihla vyjít další zásadní syntéza. Byla jí kniha Antonína Okáče *Český sněm a vláda před březnem 1848*.<sup>7</sup> Kromě této práce Okáč vydal ještě v 50. letech 20. století několik studií

---

<sup>3</sup> PEKAŘ, Josef: *Omyly a nebezpečí pozemkové reformy*. Vesmír, Praha 1923.

<sup>4</sup> LENDEROVÁ, Milena – BEZECNÝ, Zdeněk – KUBEŠ, Jiří: *Proměny elit v moderní době. Sborník k narozeninám docenta Roberta Saka*. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, České Budějovice 2003, s. 20–21.

<sup>5</sup> Josef Hanuš v úvodu knihy *Národní muzeum a naše obrození* napsal: „*Nenapadá mne ovšem, abych tyto fragmentární zprávy o obrození šlechty české vydával za historii obrození jejího. Ta bude možná teprve tehdy, až odborní historikové naši prostudují a osvětlí život na českých zámcích a v šlechtických palácích.*“ In: HANUŠ, Josef: *Národní muzeum a naše obrození. Kniha 1. Kulturní a národní obrození šlechty české v 18. a v první půli 19. století. Jeho význam pro založení a počátky musea*. Národní muzeum, Praha 1921, s. 15.

<sup>6</sup> MARKUS, Antonín: *Rod knížat ze Schwarzenbergu*. In: *Schwarzenberská ročenka 1935*, s. 25–85.

<sup>7</sup> OKÁČ, Antonín: *Český sněm a vláda před březnem 1848*. Zemský národní výbor, Praha 1948.

týkajících se Egberta Belcrediho, šlechtice a politika.<sup>8</sup> Tím však práce Antonína Okáče jakožto historika na delší dobu skončila. Atmosféra 50. let a represe režimu Okáčovi znemožnily vědecky působit. Téma šlechty 19. století bylo pro komunistický režim zcela pasé. Krátké uvolnění přišlo okolo roku 1968. V té době mohlo v malém nákladu vyjít i Okáčovo dílo *Rakouský problém a list Vaterland 1860-1871*, v němž autor využil materiály z většiny českých šlechtických archivů.<sup>9</sup>

Kromě Okáče můžeme v souvislosti s obdobím Pražského jara zmínit také stat' Jana Havránka ve Sborníku historickém nazvanou *Česká politika, konzervativní aristokraté a uspořádání poměrů v habsburské říši v letech 1860-1867*.<sup>10</sup> Dalšímu rozvoji bádání a zájmu o šlechtu následně zamezila normalizace.<sup>11</sup>

Zájem o šlechtické téma v českém prostředí přichází pozvolna až od 80. let 20. století. V souvislosti se zájmem o umění 19. století stoupl zájem i o šlechtu jakožto mecenáše kulturních aktivit. V té době se tohoto tématu částečně dotkli i přední čeští historikové jako Otto Urban či Josef Polišenský.<sup>12</sup> Pro tuto práci zásadním historikem byl ostravský historik Milan Myška, jenž šlechtu 19. století jako první u nás vnímal jako podnikatele a modernizátory. Všiml si hospodářské úlohy šlechty v rámci tzv. „kapitalistické modernizace“.<sup>13</sup> Myška se zaměřil především na modernizační úlohu aristokracie především v oblasti zemědělství. Myška představil okruh otázek pro výzkum hospodářských dějin šlechty.<sup>14</sup> Vedle Myšky pak vyšlo před rokem 1989 několik dalších studií věnujících se hospodářské problematice šlechtických velkostatků v 19. století.<sup>15</sup> Vyzdvihneme zde především archiváře českokrumlovské pobočky Státního archivu v Třeboni Jiřího Zálöhy. Ten v roce 1945 nastoupil do Schwarzenberského ústředního archivu v Českém Krumlově a v tomto pracovišti vydržel i přes jeho četné reorganizace. V provenienci archiválií týkajících se osobních pozůstalostí členů rodu

---

<sup>8</sup> OKÁČ, Antonín: *Egbert Belcredi o moravském úřednictvu v roce 1854*. In: *Vlastivědný věstník moravský* 7, 1952, s. 234–238.

<sup>9</sup> OKÁČ, Antonín: *Rakouský problém a list Vaterland 1860-1871 I-II*. Brno 1970. Muzejní spolek v Brně, Brno 1970.

<sup>10</sup> HAVRÁNEK Jan: *Česká politika, konzervativní aristokraté a uspořádání poměrů v habsburské říši v letech 1860-1867*. In: *Sborník historický* 17, 1970, s. 67–96.

<sup>11</sup> LENDEROVÁ, Milena – BEZECNÝ, Zdeněk – KUBEŠ, Jiří: *Proměny elit v moderní době. Sborník k narozeninám docenta Roberta Saka*. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, České Budějovice 2003, s. 23–25.

<sup>12</sup> URBAN, Otto: *Česká společnost 1848-1918*. Praha 1982; POLIŠENSKÝ, Josef:

<sup>13</sup> MYŠKA, Milan: *Šlechta v Čechách, na Moravě a ve Slezsku na prahu buržoazní éry (Hospodářská aktivita české aristokracie a tzv. "kapitalistická modernizace")*. In: *Časopis Slezského muzea, série B*, 36, 1987, s. 46–65.

<sup>14</sup> LENDEROVÁ, Milena – BEZECNÝ, Zdeněk – KUBEŠ, Jiří: *Proměny elit v moderní době. Sborník k narozeninám docenta Roberta Saka*. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, České Budějovice 2003, s. 26.

<sup>15</sup> HOFMANN, Gustav: *Blatenský velkostatek v polovině 19. století. Příspěvek k dějinám vývoje kapitalismu v zemědělství*. In: *Sborník archivních prací* 8, 1985, s. 98–130; LOM, František: *Dějinný vývoj změn organizační struktury zemědělských podniků 1750-1914 v Čechách. Příspěvek k vývoji intenzity a ekonomiky zemědělské výroby*. In: *Vědecké práce Zemědělského muzea* 16, 1977, s. 181–218.

Schwarzenberg i knížecí správy a velkostatků získal za své působení značný přehled, kterého využíval v publikační činnosti.<sup>16</sup> Jiří Záloha ve velké míře publikoval i po roce 1989, např. ve výše uvedené Obnovené tradici. Zemřel roku 2009.

Velký rozvoj bádání o šlechtě přechozího století začal po pádu komunistického režimu v roce 1989. Velké oblibě se začaly těšit práce heraldického a genealogického charakteru. Vznikla celá řada encyklopedických děl, v čele s knihou Petra Maška s názvem *Modrá krev*.<sup>17</sup> Významným časopisem pro základní poznání šlechtických rodin byla *Střední Evropa* vydávaná Milanem Bubnem v první polovině 90. let. V ní vyšly i články o primogenituře a sekundogenituře rodu Schwarzenbergů.<sup>18</sup> Dalšími periodiky se zaměřením na téma aristokracie byla kulturní revue *Prostor* a již zmíněná *Obnovená tradice*.

Problémem řady děl zabývajících se problematikou šlechty z 90. let a mladších je nekritický obdiv a často chybějící kritika, archivně a metodologicky podložený výzkum. V posledních dvaceti letech však stoupl zájem o šlechtu moderní doby i v rámci moderního historického diskurzu. Výzkum šlechty 19. století se po roce 2000 soustředil nejprve hlavně do Historického ústavu (od roku 2006 Filozofické fakulty) Jihočeské univerzity, kde funguje především pracoviště zaměřené na dějiny šlechty v raném novověku kolem osobnosti Václava Bůžka. Zájem o šlechtu se přenesl i na historiky zpracovávající na tomto pracovišti moderní dějiny, ať už šlo o Roberta Saka, Milenu Lenderovou nebo hlavně především Zdeňka Bezecného, který se od monografických studií posunul k hledání myšlení a jednání šlechty 19. století, její každodennosti a mentality.<sup>19</sup>

---

<sup>16</sup> Např. ZÁLOHA, Jiří: *Mzdy čeledí a zemědělských dělníků ve schwarzenberských dvorech ve druhé polovině 19. století*. In: *Vědecké práce zemědělského muzea* 25, 1985, s. 181–201.

<sup>17</sup> MAŠEK, Petr: *Modrá krev. Minulost a přítomnost 445 šlechtických rodů v českých zemích*. Praha 1999; HALADA, Jan: *Lexikon české šlechty. Erby, fakt, osobnosti*. Praha 1999.

<sup>18</sup> BUBEN, Milan: *Schwarzenbergové – primogenitura*. In: *Střední Evropa. Revue pro středoevropskou kulturu a politiku* 11, 1995, č. 54–55, s. 95–119.

<sup>19</sup> SAK, Robert – BEZECNÝ, Zdeněk: *Dáma z rajskeho ostrova*. Mladá fronta, Praha 2000; BEZECNÝ, Zdeněk: *Příliš uzavřená společnost*. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, České Budějovice 2005; TÝŽ: *Die Schwarzenberger im 19. Jahrhundert – Erben der Herren von der Rose?* in: PÁNEK, Jaroslav. Pánek – GAŽI, Martin – PAVELEC Petr (Edd.): *Die Rosenberger. Eine mitteleuropäische Magnatenfamilie*. NPÚ, České Budějovice 2015, s. 552–555; TÝŽ: *Ženy v životě Posledního lancknechta*, in: JIRÁNEK, Tomáš – RÝDL, Karel – VOREL, Petr: *Gender history – to přece není nic pro feministky: kniha, kterou napsali přátelé a studenti Mileny Lenderové u příležitosti jejího těžko uvěřitelného životního jubilea*. Univerzita Pardubice, Pardubice 2017, s. 219–226; LENDEROVÁ, Milena: *Tragický bál. Život a smrt Pavlína ze Schwarzenbergu*. Paseka. Praha – Litomyšl 2004; GRUBHOFFER, Václav: *Pod závojem smrti: Poslední věci Schwarzenbergů v letech 1732–1914. Společnost pro kulturní dějiny*, Pelhřimov 2013.

Kolem Zdeňka Bezeckého vznikla také na půdě Filozofické fakulty Jihočeské univerzity kolem roku 2010 řada kvalifikačních prací zaměřených právě na dějiny šlechty v 19. a částečně i ve 20. století.<sup>20</sup>

Zájem o výzkum šlechty v moderní době následně přešel i na jiná pracoviště. Významný je například výzkum šlechty na Ústavu světových dějin Filozofické fakulty Univerzity Karlovy v Praze kolem osobností Václava Horčíčky a Jana Županiče. Jejich zájmem je především šlechta první poloviny 20. století a její politické zakotvení za první československé republiky i za druhé světové války. Jan Županič si také ve svém výzkumu všímá tzv. nové šlechty a aristokratů s židovským původem.<sup>21</sup>

Další institucí, která se chopila výzkumu šlechty, se stal Ústav pro studium totalitních režimů. Vědci z této instituce zaměřené především na dějiny 20. století porovnávají především chování a jednání jedinců z řad rodové aristokracie v konfrontaci s totalitními režimy 20. století, tedy nacismem a komunismem. Toto téma zpracovává v první řadě současný ředitel ústavu Zdeněk Hazdra a dále pak historička napojená na Univerzitu Pardubice Dita Jelínková Homolová. Za zmínění stojí především poslední práce Dity Jelínkové Homolové *Šlechta v proměnách: osudy aristokracie v Československu v letech 1918–1948 zaměřená na mentalitu a strategie šlechty v první polovině 20. století*.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> OUBRECHTOVÁ, Marcela: *"Kéž bych byl malířem."* František Thun v době předbřeznové. Diplomová práce. Filozofická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice 2009; RUDOVÁ, Hana: *Život ve vzpomínkách (Prezentace starobylosti a urozenosti Buquoyů, Czerninů z Chudenic a Schwarzenbergů)*. Diplomová práce. Filozofická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice 2009; POLÁČEK, Vít: *Kouzelný svět. Prostor, čas a postavy příběhu dětství v rodině prince Johanna Schönburg-Hartensteina*. Diplomová práce. Filozofická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice 2010; IVANOV, Jan: *Schwarzenbergové a železnice. Vztah primogenitury Schwarzenbergů k železniční dopravě v 19. století*. Diplomová práce. Filozofická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice 2011; TAUCHMANOVÁ, Monika: *Ženy literárních salonů: Marie Anna ze Schwarzenbergu a madame de Staël*. Diplomová práce. Filozofická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice 2012; KRAMPEROVÁ, Petra: *„... a musí umět jezdit především na koni a pak teprv na gramatice.“ Šlechtic a kůň v 19. a na počátku 20. století*. Diplomová práce. Filozofická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice 2011;

<sup>21</sup> HORČIČKA, Václav: *Lichtenštejnové v Československu*. Agentura Pankrác Praha, 2014; HORČIČKA, Václav – MARXER, Roland: *Liechtenstein und die tschechoslowakischen Konfiskationen von 1945. Vom Zweiten Weltkrieg bis zur Gegenwart*. Historischer Verein für das Fürstentum Liechtenstein, Vaduz 2013; HORČIČKA, Václav – ŽUPANIČ, Jan: *Šlechta na křižovatce. Lichtenštejnové, Schwarzenbergové a Colloredo-Mannsfeldové v 1. polovině 20. století*. Agentura Pankrác, Praha 2017; ŽUPANIČ, Jan – FIALA, Michal: *Nobilitas Iudaeorum. Židovská šlechta střední Evropy v komparativní perspektivě*. Agentura Pankrác, Praha 2017; GEIGER, Peter – KNOZ, Tomáš – FUČÍKOVÁ, Eliška – HORÁK, Ondřej – HOREL, Catherine – KRÄFTNER, Johann – WINKELBAUER, Thomas – ŽUPANIČ, Jan: *Liechtenstein-tschechische Beziehungen in Geschichte und Gegenwart. Synthesebericht der Liechtenstein-Tschechischen Historikerkommission*, Vaduz 2014; ŽUPANIČ, Jan: *Židovská šlechta podunajské monarchie. Mezi Davidovou hvězdou křížem*. Nakladatelství Lidové noviny, Praha 2012; TÝŽ: *Nová šlechta Rakouského císařství*. Agentura Pankrác, Praha 2006.

<sup>22</sup> JELÍNKOVÁ HOMOLOVÁ, Dita: *Šlechta v proměnách: osudy aristokracie v Československu v letech 1918–1948*. Nakladatelství Lidové noviny, Praha 2017; JELÍNKOVÁ HOMOLOVÁ, Dita: *Sudetoněmecká šlechta v Československu v letech 1918 – 1945: postoje, motivy a strategie*. In: UHLÍKOVÁ, Kristina (Ed.): *Konfiskované*

Bádání o šlechtě v Čechách však musíme vnímat pohledem širšího rámce výzkumu v Evropě a ve světě. I mimo české prostředí vychází dlouhodobě celá řada monografií o šlechtických komunitách jednotlivých evropských států a regionů.<sup>23</sup> Evropský diskurz se soustředí na proměnu sociálního a ekonomického postavení šlechty v době vzestupu měšťanské společnosti.<sup>24</sup>

Dlouhodobě je pro naše prostředí přínosná německá historiografie vycházející ze studia sociálních dějin. Prvním impulzem pro zvýšený zájem o dějiny šlechty se stala práce kolektivu autorů vedeného Hansem Ulrichem Wehlerem z roku 1990.<sup>25</sup> Na něj pak dále navazovaly další sborníky udávající okruh otázek spojených se studiem šlechty v 19. století.<sup>26</sup>

Významná se pak stala především díla Heinze Reifa, jenž se kromě sociálních dějin nechal inspirovat také francouzským strukturalismem. Ve svém díle věnovaném šlechtě ve Vestfálsku v letech 1770 až 1860 ukázal na základě rozboru hospodářského zázemí, struktury rodiny, nových forem výchovy a vzdělání, možností kariéry a spolkové aktivity cestu šlechty od stavu k uzavřené regionální elitě. Heinz Reif také vytvořil svazek ediční řady *Enzyklopädie deutscher Geschichte* pojednávající o šlechtě v 19. a 20. století, který je shrnutím stavu bádání o této otázce v Německu. Vedl též výzkumný projekt *Elitenwandel in der gesellschaftlichen*

---

*osudy – hledání provenience movitých památek vyvlastněných v roce 1945*. Artefactum, Praha 2018; HAZDRA, Zdeněk – HORČIČKA, Václav – ŽUPANIČ, Jan (Edd.): *Šlechta střední Evropy v konfrontaci s totalitními režimy 20. století*, ÚSTR – FF UK, Praha 2011; HAZDRA, Zdeněk: *Mostem mezi dvěma světy. Osud Antonína hraběte Bořka-Dohalského z Dohalic – šlechtice, kněze a vlastence (1889–1942)*. Petit, Praha 2012; TÝŽ: *Adelige Demokraten im Kampf gegen den Totalitarismus. Das Schicksal der Grafen František, Antonín und Zdeněk Bořek-Dohalský während der nationalsozialistischen Okkupation*. In: SCHMITZ, Walter – STÜBEN, Jens – WEBER, Matthias: *Adel in Schlesien, Band 3 – Adel in Schlesien und Mitteleuropa. Literatur und Kultur von der Frühen Neuzeit bis zur Gegenwart*. Oldenburg Verlag, München 2013, s. 635–658; TÝŽ: *Exilová činnost Františka prince Schwarzenberga (1913–1992) jako výraz snahy o udržení hodnotové kontinuity s Masarykovým Československem*. In: JAŠEK Peter (Ed.): *Protikomunistický odboj v střednej a východnej Európe*, Ústav pamäti národa, Bratislava 2012, s. 743–759;

<sup>23</sup> CANNADINE, David: *The Decline and Fall of the British Aristocracy*. London 1996; CARDOZA, Antony L.: *Aristocrats in Bourgeois Italy. The Piedmontese Nobility 1861-1930*. Cambridge 1997; ASCH, Ronald G. – BIRKE Adolf M.: *Princes, Patronage, and the Nobility: The Court at the Beginning of the Modern Age*. Oxford University Press, Oxford 1991; DEMEL, Walter: *Der Europäische Adel. Vom Mittelalter bis zum Gegenwart*. Verlag C. H. Beck, München 2005; MARBURG, Silke – MATZERATH, Josef (Hgg.): *Der Schritt in die Moderne. Saechsischer Adel zwischen 1763 und 1918*. Köln 2001; FEHRENBACH, Elizabeth (Hg.): *Adel und Bürgertum in Deutschland 1770-1848*, München 1994.

<sup>24</sup> LENDEROVÁ, Milena – BEZECNÝ, Zdeněk – KUBEŠ, Jiří: *Proměny elit v moderní době. Sborník k narozeninám docenta Roberta Saka*. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, České Budějovice 2003, s. 31.

<sup>25</sup> WEHLER, Hans Ulrich (Hg.): *Europäischer Adel 1750–1950*, Göttingen 1990.

<sup>26</sup> BIRKE, Adolf M. (Hg.): *Bürgertum, Adel und Monarchie. Wandel der Lebensformen im Zeitalter des bürgerlichen Nationalismus*. München 1989; MELVILLE, Ralph – REDEN-DOHNA, Armgard von (Hgg.)



Modernisierung: Adel und bürgerliche Führungsschichten in Deutschland 1750-1933, jehož výsledkem byl mimo jiné sborník *Adel und Bürgertum in Deutschland*.<sup>27</sup>

Jedním z oblíbených témat německých historiků se stala aristokracie v habsburské monarchii, včetně českých zemích. Nejvýznamnějším autorem tohoto tématu byl mohučský historik Ralph Melville. Svůj zájem dlouhodobě od konce šedesátých let soustředil na poznání úlohy šlechty v přelomovém období okolo roku 1848. Práce s názvem *Adel und Revolution in Böhmen* shrnuje výsledky jeho výzkumu důležité i pro českou historiografii. Šlechtu v habsburské monarchii, zejména pak na Moravě, studuje Robert Luft.<sup>28</sup>

Obzvlášť důležitým německým historikem pro tuto práci je Raimund Paleczek. Jde o syna schwarzenberského hajného (na panství Krumlov), který musel pro svou národnost roku 1946 odejít s rodinou do západního Německa. Raimund Paleczek se věnuje především česko-německým vztahům, ovšem jeho zásadní publikace *Die Modernisierung des Großgrundbesitzes des Fürsten Johann Adolph II. zu Schwarzenberg* se zaměřuje na modernizační vývoj schwarzenberského velkostatku Krumlov a na hospodářské aktivity Jana Adolfa ze Schwarzenbergu. Paleczek se zabývá otázkami vlastního fungování velkostatku, zaměstnancům a úředníkům a k postavení Jana Adolfa ze Schwarzenbergu jakožto vlastníka a hospodáře. Zaměřuje se především na období tzv. neoabsolutismu, tedy 50. let 19. století, kdy šlechta přešla z feudálního systému na tržní hospodaření velkostatků.<sup>29</sup>

Zmíňme také německou historičku Tatjanu Tönsmeier, která se zabývá sociálními a kulturními dějinami evropské šlechty od 18. po 20. století. Pro nás nejcennější je její studie

---

<sup>27</sup> REIF, Heinz: *Westfälischer Adel 1770-1860. Vom Herrschaftsstand zu regionalen Elite*. Göttingen 1979; TÝŽ: *Adel im 19. und 20. Jahrhundert*. In: *Enzyklopädie deutscher Geschichte. Band 55*. München 1999; TÝŽ (Hg.): *Adel und Bürgertum in Deutschland I-II*. München 2000–2001.

<sup>28</sup> MELVILLE, Ralph: *Der böhmische Adel und der Konstitutionalismus. Franz Stadions Konzept einer Postfeudalen Neuordnung Österreichs*. In: SEIBT, Ferdinand (Hg.): *Die Chance der Verständigung. Absichten und Ansätze zu übernationaler Zusammenarbeit in den böhmischen Ländern 1848-1918*. München 1987, s. 135–145; TÝŽ: *Adel und Grundherrschaft in Böhmen an der Schwelle des bürgerlichen Zeitalters 1760-1850*. In: FEIGL, Helmuth – ROSNAR, Wilibald (Hgg.): *Adel in Wandel*. Wien 1991, s. 75–90; TÝŽ: *Adel und Revolution in Böhmen. Strukturwandel von Herrschaft und Gesellschaft in Österreich um die Mitte des 19. Jahrhunderts*. Mainz 1999; LUFT, Robert: *Der Adel in der mährischen Landespolitik um 1900*. In: *Opera historica* 2, 1992, s. 111–115; TÝŽ: *Die Mittelpartei des mährischen Großgrundbesitzes 1879-1918. Zur Problematik des Ausgleichs*. In: SEIBT, Ferdinand (Hg.), *Die Chance der Verständigung. Absichten und Ansätze zu übernationaler Zusammenarbeit in den böhmischen Ländern 1848-1918*. München 1987, s. 187–243.

<sup>29</sup> PALECZEK, Raimund: *Die Modernisierung des Großgrundbesitzes des Fürsten Johann Adolph II. zu Schwarzenberg : Beispiel einer deutsch-tschechischen Symbiose in Südböhmen im Neoabsolutismus 1848-1860*. N.G. Elwert, Marburg 2009; TÝŽ: *Jaroslav Hašek, die Herrschaft Protivin und die Fürsten Schwarzenberg. Raimund Paleczek*. In: *Stifter Jahrbuch: Neue Folge* 2015, č. 29, s. 37–57.

porovnávající hospodaření a společnost na šlechtických velkostatech v Čechách a v Anglii v druhé polovině 19. století.<sup>30</sup>

Zájem o šlechtu habsburské monarchie s důrazem na české země projeví pochopitelně také rakouští historici. Předně jmenujme Lothara Höbelta, který na aristokracii pohlíží jako na nositelku konzervativních myšlenek.<sup>31</sup>

Další důležitou inspirací pro tuto práci je jedna ze starších prací historika Hannese Stekla o životním stylu šlechtických rodin Schwarzenbergů a Lichtensteinů v předbřeznové době. Na tuto monografii navázal se spoluautorkou Marijou Wakounigovou později dějinami rodu Windischgrätzů v 19. a 20. století a také monografií porovnávající životní styl šlechty a měšťanstva v 18. až 20. století.<sup>32</sup>

V druhé části této kapitoly se zaměříme na dosavadní výzkum v oblasti dějin dopravy se zaměřením na dopravu železniční. Její téma bylo zpracováno různými způsoby již od konce 19. století.

Právě v druhé polovině 19. století, kdy vrcholil vědecko-technický rozkvět a různá průmyslová a dopravní odvětví zažívala nebývalý rozvoj, rostl i zájem zaznamenat postup tohoto vývoje. Různé spisky o rozvoji různého průmyslu i dopravy vydávali především doboví národohospodáři, často na objednávku státu či podnikatelů daného odvětví, aby se o daném odvětví zvýšilo všeobecné povědomí. Především vládnoucí politická garnitura se snažila těmito díly ukázat, že rozvoj jejich země se ubývá předem stanovených a dobře zamýšleným směrem. Významnou osobností teorie dopravy byl v německém jazykovém prostředí národohospodář a propagátor výstavby železnic Friedrich List. Ten nejen, že se o rozvoj železnic sám zasadil, ale

---

<sup>30</sup> TÖNSMEYER, Tatjana: *Adelige Moderne. Großgrundbesitz und ländliche Gesellschaft in England und Böhmen 1848-1918*. Wien-Köln-Weimar 2012; TÖNSMEYER, Tatjana – VELEK, Luboš (Hgg.): *Adel und Politik in der Habsburgermonarchie und den Nachbarländern zwischen Absolutismus und Demokratie*. München 2011.

<sup>31</sup> HÖBELT, Lothar: *Konservatismus in Österreich. Literaturbericht*. In: SCHRENCK-NOTZING, Caspar von: *Satnd und Probleme der ERforschung des Konservatismus*. Berlin 200, s. 233–241. *The Great Landowners Curia and the Reichsrat Elections during the Formative Years of Austrian Constitutionalism 1867-1873*. In: *Parliaments, Estates and Representation* 5, 1985, s. 175-183; TÝŽ: „Verfassungstreue“ und „Feudale“. In: *Etude Danubienne* 7, 1991, s. 108–114; TÝŽ: *Adel und Politik seit 1848*. In: ELTZ, Erwein H. von – STROMAYER, Arno (Hgg.): *Die Fürstenberger. 800 Jahre Herrschaft und Kultur in Mitteleuropa*, Weitra 1994, s. 109–152; TÝŽ, *Die Konservativen Alt-Österreichs 1848 bis 1918. Parteien und Politik*. In: RILL, Robert – ZELLENBERG, Ulrich E.: *Konservatismus in Österreich: Strömungen, Ideen, Personen und Vereinigungen von den Anfängen bis heute*. Graz-Stuttgart 1999, s. 109–152.

<sup>32</sup> STEKL, Hannes: *Österreichs Aristokratie im Vormärz. Herrschaftsstil und Lebensformen der Fürstenhäuser Liechtenstein und Schwarzenberg*. Wien 1973; TÝŽ: *Adel und Bürgertum in der Habsburgermonarchie 18. Bis 20. Jahrhundert*. Wien-München 2004; STEKL, Hannes – WAKOUNIG, Marija: *Windisch-Graetz. Ein Fürstenhaus im 19. und 20. Jahrhundert*. Wien-Köln 1992.

vydal o výstavbě a provozu železnic řadu odborných studií.<sup>33</sup> Dalšími zajímavými osobnostmi starší školy národohospodářů byli Karl Knies, který se zabýval vlivem železnice na společnost, nebo Gustav Cohn zaměřující se na rozvoj železnic v Anglii.<sup>34</sup> Cohn viděl v železnicích nástroj státu, jak případně ovládat industrializace.

Mladší národohospodářskou školu v Německu pak zastupoval Gustav Schmoller a jeho nástupce Werner Sombart, kteří se zaměřili na historii rozvoje hospodářství včetně dopravního systému. Součástí jejich děl byl rovněž přehled dosud vydané literatury zabývající se vývojem průmyslu a dopravy.<sup>35</sup>

Popsáno bylo také území habsburské monarchie. Zajímavá práce Maxe Maria von Webera vyšla v Sasku roku 1878. Šlo o stručné pojednání o situaci stavby, financování, provozu a typologie lokálních drah, které se od 70. let ve střední Evropě stavěly. Šlo o ekonomickou analýzu možnosti stavět v Rakousku-Uhersku tratě lokálního charakteru v době, kdy páteří sít' byla dobudována a stát se hodlal v dalším rozvoji orientovat na jednotlivé regiony.<sup>36</sup>

Dále zmiňme v souvislosti s rakouským prostředím národohospodáře a politika Emila Saxe. Ten v letech 1874–1879 působil ve funkci sekretáře u Severní dráhy císaře Ferdinanda a následně jako člen správní rady Rakouské společnosti místních drah. Napsal řadu prací věnujících se národohospodářské úloze železnic.<sup>37</sup>

Nejvýznamnější práce zabývající se dějinami o železnic v habsburské monarchii vyšla na sklonku 19. století. Kolektivní dílo *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie* vyšlo v letech 1898–1899 ve čtyřech svazcích (z toho jeden dvousvazek) a následovaly jej dodatečné dva díly z roku 1908. Na díle se podílelo skoro 60 předních odborníků z řad národohospodářů i politiků: mezi zvučnými jmény autorů najdeme přední národohospodáře jako Ignaz Konta, Heinrich Strach, Alfred Buschman, Victor Röhl atd., ale například také prvního ministra železnic Heinricha von Wittek. První dvousvazek líčí v nedostupné šíři podrobný historický vývoj železnic v celé habsburské monarchii od prvopočátků do konce 19. století. Následují svazky pojednávající o technickém rozvoji drah,

---

<sup>33</sup> Např. LIST, Friedrich: *Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden*. A. G. Liebeskind, Leipzig 1833.

<sup>34</sup> KNIES, Karl: *Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen*. Braunschweig 1853; COHN, Gustav: *Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens*. Stuttgart 1900.

<sup>35</sup> SOMBART, Werner: *Der moderne Kapitalismus. Band I.III*. München–Leipzig, 1916–1927.

<sup>36</sup> WEBER, Max Maria von, *Der staatliche Einfluss auf die Entwicklung der Eisenbahnen minderer Ordnung*. Wien–Leipzig–Pest 1878.

<sup>37</sup> SAX, Emil: *Die Oekonomie der Eisenbahnen Begründung einer systematischen Lehre von Eisenbahnwesen in Wirtschaftlicher Hinsicht*. Wien 1871; TÝŽ: *Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft*. Wien 1878–1879.

vývoji železničních dopravních prostředků, železniční infrastruktury, signalizační soustavy a zabezpečovací technice, ale i o dopravní legislativě, železničních tarifech či státní železniční politice. Dílo *Geschichte der Eisenbahnen* tvoří dodnes naprostý základ pro studium železnic 19. století a také tato práce z něj v mnohých bodech vychází.<sup>38</sup>

*Geschichte der Eisenbahnen* ale nebyla jediným významným počinem dějin dopravy před první světovou válkou. Další významné dílo zabývající se vývojem železniční politiky v habsburské monarchii a vývojem státních drah v Rakousku sepsal jako třísvazkovou práci Alois Czedik von Bründelsberg. On sám působil v letech 1884–1892 jako první prezident Generálního ředitelství státních drah ve Vídni. Jeho třísvazková práce se zaměřuje na státní dráhy, jejich privatizaci a následně opětovné zestátnění v 80. a 90. letech 19. století.<sup>39</sup>

Kromě vědeckých syntéz vycházela před rokem 1918 také díla popularizační. Z těchto jmenujme práce Alfreda Birka, jenž působil na německé technické škole v Praze jako profesor. Zajímavá je například jeho práce o vývoji dopravy v Rakousku v letech 1848–1808.<sup>40</sup>

Menší zájem o dějiny dopravy můžeme zaznamenat po první světové válce. Autoři nepřinesli žádnou novou syntézu a vycházeli spíše z již publikovaných děl, především z *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*. Mezi významnější díla pak patří především kniha Františka Roubíka o historii silnic v Čechách. Zájem je také o popularizační díla v čele s dílem Vladimíra Ringese *Století železnic*. Činný byl nadále Alfred Birk, jenž sepsal mimo jiné knihu pojednávající o koněspřežné dráze Budějovice–Linec.<sup>41</sup>

Větší rozkvět zažil zájem o dopravu, na rozdíl od výzkumu šlechty, po roce 1945. Zájem však převažoval spíše mezi techniky a zaměstnanci železnic než mezi historiky. Výzkum se z počátku jevil jako nekoordinovaný. Navíc se autoři po roce 1948 raději kvůli hrozbě politických represí nepouštěli příliš do hloubky hospodářského vývoje. Přesto však vyšly velmi cenné práce. Vyzdvihneme především dílo spisovatele a pedagoga Josefa Honse, jednoho

---

<sup>38</sup> *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Band I.–IV.* Karl Prochaska, Wien–Teschen–Leipzig 1898–1899; *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Band V.–VI.* Karl Prochaska, Wien–Teschen–Leipzig 1908.

<sup>39</sup> CZEDIK, Alois: *Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen 1824-1854/1858; 1882-1910.* Karl Prochaska, Wien–Teschen–Leipzig 1913.

<sup>40</sup> BIRK, Alfred: *Die Eisenbahnen, Landstrassen und Wasserwege Österreichs 1848 bis 1908.* Prag 1908; TÝŽ: *Die Entwicklung des Strassen und Locomotiv-Eisenbahnwesens in Österreich.* Wien 1899.

<sup>41</sup> ROUBÍK, František: *Silnice v Čechách a jejich vývoj.* Praha 1938; RINGES, Vladimír: *Století železnic. Dějiny dopravy na koleji.* Praha 1938; TÝŽ: *Naše dráhy v revoluci 1848 a ve válce 1866.* Praha 1934; MAREŠ, Vlastimil – HOLAN, Emil: *Knihy o železnici.* Praha 1936; BIRK, Alfred: *Velká myšlenka. Osudy tvůrce první železnice na evropské pevnině.* Praha 1944; ADAMUS, Alois: *Pohled na dějiny Severní dráhy Ferdinandovy po stoleté činnosti 1836–1936.* Ostrava–Praha 1936; HONDL, Jan: *Historický přehled vývoje železnic v Československé republice. In: Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1927 1927;* TÝŽ, *Císařsko-královská privilegovaná Pražská koněspřežná železnice z Prahy do Lán.* In: *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1929 1929.*

z nejdůležitějších autorů dopravní tematiky. Hons ve svých dílech skloubil technické znalosti s kritickým přístupem historika.<sup>42</sup>

Právě Josef Hons stál v čele systematizace výzkumu dějin dopravy na počátku 50. let 20. století. Roku 1952 pomáhal ustanovit Komisi pro dějiny československé techniky při Československé akademii věd a následně roku 1956 se stal předsedou samostatné Komise pro dějiny dopravy v rámci Československé vědecké technické společnosti pro dopravu. Druhá jmenovaná komise měla vytvořit základnu vědeckého výzkumu dějin dopravy a podporovat jako vědecká instituce výzkum na tomto poli i spolupráci se zahraničními instituty (v té době hlavně ve východním bloku). Spolupráci navázala také s Národním technickým muzeem.<sup>43</sup>

V rámci této instituce došlo k vydání řady syntéz dějin československé dopravy, pochopitelně ovlivněné ideologií své doby. Jejich autory byli Miloslav Štěpán a Vladimír Ringes.<sup>44</sup>

Od počátku 50. let stoupá počet vydaných děl s dopravní tematikou. Ve vydávání pokračuje řada dopravních historiků, jako například Antonín Ederer, Hanuš Entner nebo František Roubík. Narůstá zájem o monografie jednotlivých drah. Vydává se také více populárně-naučných knih o dopravě, například opět zásluhou Josefa Honse.<sup>45</sup>

V průběhu 70. a 80. let se pak historici dopravy zaměřili na téma tzv. průmyslové revoluce (nebo industrializace) a roli, kterou při ní sehrála železnice. Toto téma od 80. let zpracovával Milan Myška, již výše jmenovaný, v souvislosti s výzkumem podnikající šlechty. Myška se zabýval v oblasti dopravní tematiky především vztahem výstavby železniční sítě a hutnictví železa na území habsburské monarchie.<sup>46</sup>

Dalším významným historikem dopravy, jenž patří dnes za největší odborníky na dějiny dopravy u nás a jenž působí již od 80. let 20. století, je pražský historik Milan Hlavačka. Od

---

<sup>42</sup> HONS, Josef: *Velká cesta. Čtení o dráze olomoucko-pražské*. Praha–Ostrava 1947; TÝŽ: *František Antonín Gerstner*. Praha 1948; TÝŽ: *U kolébky železných drah. Život a dílo Jana Pernera*. Praha 1954.

<sup>43</sup> Více viz: POPELKA, Petr: *Zrod moderní dopravy*. Ostravská univerzita, Ostrava 2014, s. 19–20.

<sup>44</sup> ŠTĚPÁN, Miloslav: *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. Praha 1958; RINGES, Vladimír: *Stezkou dějiny naší dopravy*. Praha 1958.

<sup>45</sup> ENTNER, Hanuš: *Začiatky železnic na Slovensku*. Praha 1959; TÝŽ: *Česká západní dráha jako dráha uhelná*. Plzeň 1967; EDERER, Antonín: *První vlak z Pardubic do Liberce. K stému výročí dráhy*. Liberec 1959; POVOLNÝ, Bohumil: *Ústecko-teplická dráha 1858-1958*. Praha 1958; ROUBÍK, František: *Od nosítek k trolejbusu. Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*, Praha 1956; TÝŽ: *Silnice v Čechách a jejich vývoj*, Praha 1938; HONS, Josef: *Když měřičkové, rybníkáři a trhání krajem táhli*. Praha 1961; TÝŽ: *Vyprávění o pražských nádražích*. Praha 1961.

<sup>46</sup> MYŠKA, Milan: *Bliv výstavby železniční sítě na rozvoj hutnictví železa v habsburské monarchii a v českých zemích (1830-1914)*. In: *Rozpravy Národního technického muzea* 118, 1989; TÝŽ: *Der Kampf der hüttenmännischen Lobby für die Eisenbahntarife in der Habsburgermonarchie (1830-1914)*. In: *Universitas Ostravensis Acta Facultatis Philosophicae* 215, 2004, s. 49–67; TÝŽ: *Eisenbahnen – Eisenhüttenindustrie – Wirtschaftswachstum. Der Einfluss des Ausbaus des Eisenbahnnetzes auf die Entwicklung des Eisenhüttenwesens in der Habsburgermonarchie 1830-1914*. In: *Prague Economic and Social Papers/Prager Wirtschafts- und Sozial-historische Mitteilungen. Band 7, 2004–2005, s. 9–47.*

80. let se zabýval dějinami české dopravy v období průmyslové revoluce, což zúročil ve svém stěžejním díle z roku 1990 s názvem *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Později se pak věnoval silničnímu cestování v novověku.<sup>47</sup>

Významným badatelem a popularizátorem dějin dopravy je i brněnský dopravní historik Mojmir Krejčířík. Kromě dějin vývoje železniční dopravy se zabýval například podnikání rodiny Kleinů.<sup>48</sup>

V současné době nalezneme dvě hlavní akademická pracoviště zabývající se dějinami dopravy. Prvním z nich je Ústav hospodářských a sociálních dějin na Filozofické fakultě Univerzity Karlovy. Práce zde vycházejí hlavně kolem osobnosti Ivana Jakubce.<sup>49</sup>

Dějiny dopravy jakožto součást hospodářských dějin také zpracovává Filozofická fakulta Ostravské univerzity. Výzkumnou tradici po Milanu Myškovi zde převzali především Petr Popelka nebo Aleš Zářický. Výzkum dopravy tato univerzita navíc kombinuje i s výzkumem podnikatelských elit, z čehož může čerpat i tato práce. Sám Milan Myška dal podnět k výzkumu a podnikání jak moderních podnikatelských elit 19. století, tak k postavení aristokracie jakožto podnikatele. Tento výzkum pak završil Petr Popelka v knize *Zrod moderního podnikatelstva pojednávající o rodině Kleinů*.<sup>50</sup>

Význam pro studium dějin dopravy má i výzkum dalších hospodářských institucí, které přispěly k rozvoji dopravní infrastruktury. Jedná se především o výzkum obchodních a

---

<sup>47</sup> HLAVAČKA, Milan: *Dopravní revoluce v českých zemích*. In *Hospodářské dějiny* 12, Praha 1984; TÝŽ: *Doprava a komunikace v českých zemích 1848-1918*. In: *Československý časopis historický* 37, 1989, s. 536–560 a 666–680; TÝŽ: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990; TÝŽ: *Die Pionierjahre der ersten österreichischen Dampfeisenbahn*. In: *Hospodářské dějiny/Economic history* 19, Praha 1991, s. 7–23; TÝŽ: *Cestování v éře dostavníku*. Praha 1996.

<sup>48</sup> KREJČÍŘÍK, Mojmir: *Po stopách našich železnic*. Praha 1991; TÝŽ: Kleinové. *Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009; TÝŽ: *Železnice a životní prostředí*. In: *Hospodářské dějiny – Economic History*, č. 19, 1991, s. 23-28; TÝŽ: *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj I-V*. Litoměřice 2003–2019.

<sup>49</sup> JAKUBEC, Ivan: *Československo-německé dopravněpolitické vztahy v období studené války se zvláštním zřetelem na železnici a labskou plavbu (1945/1949–1989)*. In: *AUC – Philosophica et Historica, Monographia*, Praha 2007; TÝŽ: *Schlupflöcher im „Eisernen Vorhang“: Tschechoslowakisch-deutsche Verkehrspolitik im Kalten Krieg: Die Eisenbahn und Elbeschiffahrt 1945-1989*. Stuttgart 2006; TÝŽ: *Vývoj československých a německých drah 1929-1937*. Praha 1991; TÝŽ: *Železnice a Labská plavba ve střední Evropě 1918-1938. Dopravněpolitické vztahy Československa, Německa a Rakouska v meziválečném období*. Praha 1997.

<sup>50</sup> MYŠKA, Milan (Ed.): *Podnikatelstvo jako předmět historického výzkumu*. Ostrava 1994; MATĚJČEK, Jiří: *K metodice výzkumu sociální skupiny podnikatelů. Podnikatelé v systému sociální stratifikace*. In: MYŠKA, Milan (Ed.): *Podnikatelstvo jako předmět historického výzkumu*. Ostrava 1994, s. 24–31; POPELKA, Petr: *Zrod moderního podnikatelstva. Bratři Kleinové a podnikatelé v českých zemích a Rakouském císařství v éře kapitalistické industrializace*. Ostrava 2011; TÝŽ: *Zrod moderní dopravy. Modernizace dopravní infrastruktury v Rakouském Slezsku do vypuknutí první světové války*. Ostrava 2013; ZÁŘICKÝ, Aleš: *Rothschildové a ti druzí. Dějiny velkopodnikání v Rakouském Slezsku před první světovou válkou*. Ostrava 2005.

živnostenských komor. O těchto institucích publikovali především východočeští badatelé Tomáš Jiránek a Petr Grulich.<sup>51</sup>

Dále nezapomínejme také na další instituce, jež jsou nápomocné ve výzkumu dějin dopravy. Zde je potřeba vyzdvihnout roli Miroslava Kunta z Národního archivu v Praze, který se zabývá problematikou Dráhy císaře Františka Josefa, ale i dalšími druhy dopravy.<sup>52</sup>

Pro český přínos má význam také výzkum dopravy v Rakousku, především na Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte na Universität Wien, kde například kolem Petera Eignera vznikají práce zaměřené na hospodářství habsburské monarchie v 19. století.<sup>53</sup>

### 1.3. Metodologická východiska

Pokud chceme studovat šlechtice 19. století jakožto podnikatele v železniční společnosti, musíme hledat zásadní otázku, jak toto studium uchopit.

Je třeba si nejprve uvědomit, kdo je osobností, která je cílem našeho výzkumu. V našem hledáčku nalézáme člověka, který sebe samotného považoval za společenskou elitu a hodlal tak být nahlížen i svým okolím. Jakožto člen aristokratického rodu spoléhal na nezpochybnitelnost příslušnosti skrz svůj rod k přední společenské vrstvě. Z této vrstvy po staletí pocházeli ti, co sami vládli či se podíleli na vládě. Jim se dostávalo odpovídající přípravy k vedoucím pozicím, a to proto, že byli urození. Obraz urozených byl navíc umocňován různými spisy, obrazy i krásnou literaturou. Postavení šlechtice bylo udáváno společenskými symboly, způsobem života i výchovou. Elitní postavení šlechty potvrzoval jejich ekonomický status: vlastnili značný pozemkový majetek. Naproti tomu po dlouhou dobu aristokraté odmítali hodnoty, jež charakterizují elity podnikatelské: talent, práci a peníze.<sup>54</sup>

Podle Heinze Reifa se šlechtické myšlení dalo shrnout do pěti bodů: princip výlučnosti; princip cti, kde platí pro jednotlivce soubor práv a povinností; princip rodiny, tedy rodu, svázanosti jedince v řetězci předků a potomků; způsob života založený na velkém pozemkovém

---

<sup>51</sup> JIRÁNEK Tomáš: *Projevy hospodářského nacionalismu v obchodních a živnostenských komorách v českých zemích 1850-1918*. Pardubice 2004; GRULICH, Petr: *Obchodní a živnostenská komora Hradec Králové 1910-1949: protektor hospodářských a nacionálně politických zájmů českých podnikatelů na severovýchodě Čech*. Praha 2005.

<sup>52</sup> KUNT, Miroslav – KALINA, Tomáš: *Neveřejné úzkorozchodné dráhy v Čechách. Soupisy z let 1909 a 1925-1930*. Praha 2006.

<sup>53</sup> EIGNER, Peter: *Österreichische Wirtschafts- und Sozialgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert*. Wien 1999.

<sup>54</sup> CHAUSSINARD-NOGARET (Ed.): *Histoire des élites en France du XCI. auXX. siècle. L'honneur – Le mérite – L'argent*. Paris 1991, s. 20; LENDEROVÁ, Milena – BEZECNÝ, Zdeněk – KUBEŠ, Jiří: *Proměny elit v moderní době. Sborník k narozeninám docenta Roberta Saka*. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, České Budějovice 2003, s. 19.

vlastnictví; způsobilost k výkonu moci a povinnosti sloužit (šlechta vnímala službu císaři jako povinnost a zároveň osobní čest). Dle Rudolfa Brauna příslušela k chování šlechtice především čest, povinnost a schopnost se obětovat. Eckart Conze zase upozorňuje důraz kladený na zachování majetku pro další generace.<sup>55</sup>

Pokud chceme zkoumat podnikání šlechtice, musíme předně pochopit, proč při svém původním způsobu života přijmul prvek původně pro aristokrata nepřijatelný: snahu prosadit se v podnikatelské sféře (příznačně spíše pro měšťanskou vrstvu společnosti). Zkoumáme zde otázku adaptability šlechty v době celospolečenské proměny 19. století. K tomu můžeme použít jeden z přístupů k tzv. „šlechtictví“ (Adeligkeit), jak ho chápe německá historiografie. Jde o přístup opírající se o po staletí praktikovanou schopnost aristokracie přizpůsobit se společenským změnám. Podle Heinze Reifa se „šlechtictví“ opírá o logiku zachování svého „místa nahoře“ (tzv. Obenbleiben). Koncept „šlechtictví“ se pak vyvíjel společně s koncepcí proměny elit (Elitenwandel).<sup>56</sup>

Německá škola sociálních dějin koncept „Obenbleiben“ jakožto teoretické východisko aplikuje na používání šlechtických strategií za získání a zachování svého výjimečného sociálního, ekonomického a politického postavení v průběhu 19. století. Takto koncept definoval Werner Sombart a dále jej použil Rudolf Braun. V našem prostředí jej použila Dita Jelínková Homolová pro prostředí aristokracie po roce 1918, tedy pro období, kdy již šlechta ztratila své politické i ekonomické postavení. Ta pro výraz „Obenbleiben“ použila český ekvivalent „strategie za zachování svého místa nahoře“.<sup>57</sup>

Teorie „Obenbleiben“ je tedy dobře použitelná právě pro šlechtice 19. století pokoušejícího se nalézt společenské postavení skrze podnikatelskou aktivitu v železniční společnosti. Skrze vedení této společnosti mohl snadno ovlivnit politickou otázku trasování železnic a mohl tak navíc pomocí propojení velkostatků železnicí dále rozvinout tradiční podnikání šlechty, tedy hospodaření v rámci územních držav (velkostatků).

Drobným svízelem však může být fakt, že tím, že šlechtic začal otevřeně podnikat, se dostával do role nové sociální skupiny, tedy podnikatelstva. Je otázkou, zda šlechtice-

---

<sup>55</sup> REIF, Heinz. „Adeligkeit“ - historische und elitentheoretische Überlegung zum Adelshabitus in Deutschland um 1800. Unveröffentlichtes Manuskript. Berlin 1997; BRAUN, Rudolf: *Konzeptionelle Bemerkungen zum Obenbleiben Adel im 19. Jahrhundert*. In: WEHLER, Hans Ulrich (Hg.): *Europäischer Adel 1750–1950*. Göttingen 1990, s. 94; CONZE, Eckart: *Von deutschem Adel. Die Grafen von Bernstorff im zwanzigsten Jahrhundert*. Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart–München 2000, s. 20.

<sup>56</sup> REIF, Heinz. *Adel im 19. und 20. Jahrhundert*, Oldenbourg: München 1999, s. 128–130.

<sup>57</sup> BRAUN, Rudolf. *Konzeptionelle Bemerkungen zum Obenbleiben Adel im 19. Jahrhundert*. In: WEHLER, Hans Ulrich. *Europäischer Adel 1750–1950*, s. 87–96; JELÍNKOVÁ HOMOLOVÁ, Dita: *Šlechta v proměnách. Osudy aristokracie v Československu v letech 1918–1948*. Nakladatelství Lidové noviny, Praha 2017.



podnikatele zkoumat metodou kolektivní biografie<sup>58</sup> v rámci podnikatelstva jakožto specifické sociální skupiny, jak ji definuje německá historiografie a jak ji ve své práci používá Petr Popelka.<sup>59</sup>

Vhodnějším přístupem ke zkoumání šlechtice-podnikatele je pomocí mikroanalytické sondy osobnosti Jana Adolfa ze Schwarzenbergu jakožto vybraného vzorku k podrobnější analýze. Bylo použito tzv. kvalitativního výzkumu.<sup>60</sup>

Kvalitativní výzkum se snaží interpretovat pohledy subjektů na zkoumaný předmět tím, že historik přejímá jejich perspektivu. Využívá tedy často podrobný popis opakujících se situací a jde o porozumění akcím a významům v jejich sociálním kontextu. Při kvalitativním výzkumu se neredukuje počet proměnných ani vztahy mezi nimi, o jejich redukci rozhodují samy zkoumané subjekty. Úkolem kvalitativního výzkumu je vytvoření realistického obrazu zkoumaného předmětu, zachycení toho, jak účastníci procesů tyto situace sami interpretují. Kvalitativní výzkum použitý v této práci upřednostňuje tu realitu, která je vytvářena samotnými zkoumanými jedinci (v tomto případě Janem Adolfem ze Schwarzenbergu). Tento kvalitativní výzkum se nejprve zabývá popisem procesů, vztahů mezi aktéry například železničního podnikání kolem Dráhy císaře Františka Josefa. Posléze se soustředí na interpretaci těchto procesů a nakonec na verifikaci získaných údajů. Hospodářská rovina se následně zaměřuje na hospodářský přínos podnikání pro rozvoj vlastních velkostatků hlubockých Schwarzenbergů. Cílem tedy bylo postihnout podnikatelskou mentalitu šlechtice, který usiluje o hospodářský rozkvět velkostatku a expanzi mimo něj do sféry železniční akciové společnosti.

## 1.4. Struktura práce

Hlavním smyslem této práce je představit na příkladu Jana Adolfa II. ze Schwarzenbergu šlechtice z Rakouského císařství a následně Rakouska-Uherska druhé poloviny 19. století jako podnikatele v dopravní akciové společnosti. Hlavní otázkou práce je

---

<sup>58</sup> O metodě kolektivní biografie viz: MYŠKA, Milan: *K otázce metodiky „kolektivní biografie“ při studiu dějin podnikatelstva*. In: *Podnikatelstvo jako předmět historického výzkumu*. Ostrava 1994, s. 161–167; KLEIN, Christian (Hg.): *Handbuch Biographie. Methoden, Traditionen, Theorien*. J.B. Metzler, Stuttgart–Weimar 2009, s. 194–198; POPELKA, Petr: *Zrod moderního podnikatelstva. Bratři Kleinové a podnikatelé v českých zemích a Rakouském císařství v éře kapitalistické industrializace*. Ostrava 2011, s. 10–17.

<sup>59</sup> TENFELDE, Klaus: *Unternehmung in Deutschland und Österreich während des 19. Jahrhunderts. Forschungsprobleme*. In: RUMPLER, Helmut (Hg.): *Innere Staatsbildung und gesellschaftliche Modernisierung in Österreich und Deutschland*. Wien–München 1991, s. 125–138.

<sup>60</sup> HENDL, Jan: *Kvalitativní výzkum: Základní metody a aplikace*. Portál, Praha 2005.

vysvětlit potřebu člověka z tradiční aristokratické rodiny s dobrým sociálním a politickým i ekonomickým postavením ujmout se vedení podniku působícího mimo vlastní dominium.

K dobrému porozumění vlastnímu myšlení aristokratického podnikatele druhé poloviny 19. století musíme pochopit svět, ve kterém se pohybuje, prostředí, z něhož pochází. Je potřeba Jana Adolfa ze Schwarzenbergu vnímat v kontextu aristokracie jako společenské vrstvy a jejich vzorců chování příhodných pro dobu a prostor, v nichž žijí. Je proto primárně potřeba představit „vnější“ a „vnitřní“ svět vysoce postaveného aristokrata. Musíme pochopit důvod, proč podnikal jako železniční magnát, z hlediska jeho osobních přístupů, názorů a potřeby ukázat se veřejnosti v určitém obraze. Musíme železniční angažmá vidět jako součást strategie šlechty, jak na jedné straně vystupovat na veřejnosti stále jako ekonomicky i politicky schopná elita, na straně druhé jako možnost zefektivnit vlastní podnikání.

Práce také na straně druhé představuje politickou atmosféru doby, zejména se zaměřením na rozvoj a provoz železnic. Je potřeba nejprve ukázat jejich vývoj, abychom si do tohoto prostředí následně mohli dosadit našeho urozeného podnikatele a mohli pochopit, proč o tento druh podnikání měl zájem.

Dále se práce soustřeďuje na strategii, které Jan Adolf ze Schwarzenbergu používal, při projektování vzniku železniční společnosti a následné výstavbě. Z pohledu této práce je důležité ukázat vznik, fungování a vývoj orgánů společnosti Dráhy císaře Františka Josefa. Můžeme na nich pozorovat, jak moc do nich Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu mohl zasahovat a jak této možnosti reálně využil. Důležité jsou pro nás strategické role, které aristokrat v různých obdobích zastával. Práce zobrazuje Jana Adolfa jako vizionáře, organizátora železničního konsorcia, koncesionáře, akcionáře, předsedu správní rady akciové společnosti i jako předsedu likvidační komise.

Při pohledu na všechny tyto role nám logicky vyplynou další otázky: jak hluboký kníže v těchto rolích vystupoval? Jak se jeho osobní přístup k železničnímu podniku měnil? Jaké strategie používal při jednání s obchodními partnery, se státními orgány, s tiskem atd.? Využíval Jan Adolf své konexe z prostředí rodové aristokracie, aby pomohl společnosti? Pomáhal naopak svým bývalým poddaným získat zaměstnání v Dráze císaře Františka Josefa? Měl ve správní radě své loajální členy? Jak veřejnost vnímala Schwarzenberského knížete jakožto podnikatele? Byl Jan Adolf vůči společnosti loajální v krizových momentech a měl zájem ji z těchto problémů dostat? Během práce si položíme další otázky, které průběžně z daného kontextu vyplynou.

Práce je chronologicky řazena do jednotlivých kapitol, částečně se dle potřeby vrací i k starším reáliím a srovnává je dle potřeby tématu v různých časových etapách. Sleduje časový

úsek zhruba od roku 1860 do roku 1888. V tomto časovém horizontu se soustředí na dva vzájemně se ovlivňující dobové reálie: první reálií je především samotná osobnost knížete Jana Adolfa ze Schwarzenbergu od doby, kdy projevil zájem o podnikání v dopravní společnosti, až do roku 1888, kdy kníže Jan Adolf umírá. Zároveň s osobností knížete z primogenitury Schwarzenbergů práce sleduje i přípravu, vznik, vývoj a zánik železniční společnosti c. k. priv. Dráha císaře Františka Josefa. Na tu se soustředí od prvotních plánů různých železničních společností a apelů obchodních a živnostenských komor na spojení Vídně s jižními a západními Čechami na počátku 60. let 19. století. Dále práce sleduje vlastní přípravu projektu tzv. Schwarzenberského železničního konsorcia po roce 1864, následný proces vzniku společnosti v letech 1866 až 1868, výstavbu a provoz jednotlivých drah a následné zestátnění a předání do provozu státu roku 1884. Dále si pak všímá likvidace společnosti mezi léty 1884 a 1888.

Prostorově je práce zařazena do geopolitického a ekonomického prostoru střední Evropy se zvláštním zřetelem na proměnlivé struktury Rakouského císařství a od roku 1867 předlitavské části Rakouska-Uherska. Práce zcela ignoruje dnešní politické hranice ve střední Evropě, neboť jsou pro její téma i časový horizont zcela irelevantní. Společnost Dráha císaře Františka Josefa působila na území habsburské monarchie a přesahy mimo území tohoto státu se týkaly především vydávání prioritních obligací v zahraničí či dohod s bavorskými a saskými železnicemi, na něž síť této dráhy navazovala. Také působení Jana Adolfa důležité pro tuto práci se vztahuje především k jeho domovské zemi. Podstatné pro nás příliš není ani hospodaření Jana Adolfa ze Schwarzenbergu na panství Schwarzenberg na území Bavorska.

Rozdělení kapitol práce jsem volil s ohledem na dané události kolem angažmá Jana Adolfa ze Schwarzenbergu v železničním podnikání. Po nastínění rodinné situace hlubockých Schwarzenbergů a kontextu vývoje železnic v habsburské monarchii v prvních dvou kapitolách (tedy druhé a třetí po úvodu) následuje část zabývající se snahami Jana Adolfa ze Schwarzenbergu podnikat mimo velkostatek. Je zde zobrazeno jeho neúspěšné angažmá v Úvěrové bance i následné jeho pokusy o vstup do železničního podnikání jištěného státní garancí. Analyzováno je vlastní založení Schwarzenberského železničního konsorcia a vzájemné vazby lidí v něm působících. Následně se vysvětlují kroky Jana Adolfa k získání koncese u prestižního projektu spojení Vídně s Plzní a Prahou a k započetí výstavby této dráhy.

Chronologicky pokračuje kapitola o okolnostech založení společnosti c. k. priv. Dráhy císaře Františka Josefa, v níž je objasněn vznik a vývoj jednotlivých součástí struktury této společnosti. Zároveň jsou zde vysvětleny vazby mezi koncesionáři a dalšími lidmi působícími v nově vzniklé společnosti.

Dále chronologicky pokračuje kapitola o výstavbě jednotlivých drah, která ukazuje různorodost vývoje železniční sítě a vztah Jana Adolfa k výstavbě jednotlivých tratí společnosti. V této části hledám konkrétní postoj Jana Adolfa ze Schwarzenbergu při problémech, které vyvstaly se stavbou tratí.

Logicky také navazuje kapitola osmá o provozu a využití železnice ze strany velkostatků Jana Adolfa, která ukazuje hospodářský dopad podnikání Jana Adolfa ze Schwarzenbergu na fungování a posílení vlastního dominia.

Předposlední kapitola se zabývá krizovými situacemi, se kterými se Dráha císaře Františka Josefa musela potýkat. Ať už šlo o železniční nehody, aféry spojené s tiskem či o rozpory ve vyplácení směnek prioritních obligací, společnost z těchto krizových momentů musela hledat východiska. Důležitý je právě postoj Jana Adolfa ze Schwarzenbergu k různým incidentům, jaké stanovisko zaujal, jak moc byl v těchto situacích loajální vůči společnosti v jejímž čele stál.

Totéž platí i o zestátnění a likvidaci Dráhy císaře Františka Josefa v 80. letech 19. století, které řeší poslední kapitola. Jan Adolf ze Schwarzenbergu působí jako spojnice mezi odkupovanou společností a odkupujícím, tedy státem. Kapitola tedy ukazuje Jana Adolfa i v poslední epizodě společnosti.

Celkově jsou kapitoly řazeny tak, aby v logické posloupnosti ukázaly kroky hlubockého knížete v rámci železničního podnikání a zároveň ukázaly struktury společnosti Dráhy císaře Františka Josefa a místo, které v ní Jan Adolf ze Schwarzenbergu zaujímal. Důraz je kladen i na fungování železniční společnosti a její zasazení do kontextu doby a politické situace v habsburské monarchii.

## 1.5. Prameny

Základem této práce byl zevrubný archivní výzkum. Nejvýznamnější složku tvoří prameny úřední povahy uložené jak ve fondech původních součástí schwarzenberské správy (např. velkostatků a Schwarzenberské ústřední kanceláře), tak z fondů centrálních úřadů státní správy a samosprávy. Neméně důležité jsou také archivy institucí, jako byla Dráha císaře Františka Josefa nebo Úvěrová banka (Credit-Anstalt). Prameny osobní povahy pak pocházejí především z pozůstalosti hlubockých Schwarzenbergů, ale také z primárně úředních fondů, jako Schwarzenberská ústřední kancelář nebo Ministerstvo obchodu Vídeň.

Základem výzkumu se stal fond Schwarzenberská ústřední kancelář Hluboká nad Vltavou uložený ve Státním oblastním archivu v Třeboni, pobočka Český Krumlov. Tento fond vznikl z činnosti Schwarzenberské ústřední kanceláře, jakožto centrálního správního úřadu dominia hlubockých Schwarzenbergů. Dokumenty vzešlé a došlé z této kanceláře se primárně týkaly chodu knížecí správy. Mnohdy se zde ocitly dokumenty adresované někomu z rodiny Schwarzenberg (v našem případě hlavně Janu Adolfovi a Adolfovi Josefovi ze Schwarzenbergu). K tématu železnice se v tomto fondu nachází celkem čtrnáct fascikulů materiálu, z nichž pět se týká právě Dráhy císaře Františka Josefa. Mezi těmito materiály nalezneme dokumenty vzniklé rovněž z činnosti Schwarzenberského železničního konsorcia či osobní korespondenci Jana Adolfa s úřady a osobami kolem Dráhy císaře Františka Josefa. Domnívám se, že řada dokumentů byla do tohoto fondu přesunuta druhotně schwarzenberskými archiváři z osobní pozůstalosti Jana Adolfa ze Schwarzenbergu (možná již za jeho života). Jedná se z větší části o korespondenci dosvědčující aktivní roli Jana Adolfa a Adolfa Josefa ze Schwarzenbergu v dění kolem Dráhy císaře Františka Josefa. Mezi materiály však nalezneme i plánky, reklamní plakáty společnosti či tištěné výroční zprávy. Mezi důležité dokumenty tohoto fondu řadím koncepty řeči Jana Adolfa pro zasedání správní rady či valné hromady akcionářů KFJB. Zvláštní pozornost je potřeba při kritice pramenů z tohoto fondu dávat na dokumenty došlé Janu Adolfovi od jiných osob a institucí. Často v nich nalezneme podbízivý tón a nekritický obdiv k osobě knížete. Materiály z tohoto fondu týkající se Dráhy císaře Františka Josefa pak pocházejí především z let 1864 až 1884 s přesahem na obě strany.

Obdobný charakter jako archiválie Schwarzenberské ústřední kanceláře mají materiály z Rodinného archivu Schwarzenbergů – Hluboká. Také tento fond je uložen v českokrumlovské pobočce Státního oblastního archivu v Třeboni. Z pozůstalosti po Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu se dochovaly dva fascikly a jedna složka k tématu železnice. Celý jeden fascikl se týká našeho tématu studia. Na materiálech tohoto fondu je zřejmé, že jde o podobný druh dokumentů jako v případě provenience v pozůstalosti ústřední kanceláře. Většina dokumentů zde pak pochází ze 70. a 80. let 19. století.

V českokrumlovské pobočce Státního oblastního archivu v Třeboni nalezneme dále sekundární pramen pro tuto práci: deník Jana Adolfa ze Schwarzenbergu z cesty po Anglii a Francii z roku 1838. Tento pramen osobní povahy jsem použil především k pochopení myšlení a jednání Jana Adolfa, jeho názorů na železnice, průmysl, podnikání, zavádění nových inovací atd. Najedeme v něm ale i jeho osobní poznatky a názory na zdánlivě nesouvisející tematiku, která nám pomůže rozklíčovat jeho postoje v pozdějších letech.

Vedle pobočky v Českém Krumlově je pro tuto práci důležitý také sám Státní oblastní archiv v Třeboni. Velice důležité jsou fondy velkostatků patřících hlubocké větvi Schwarzenbergu. Prošel jsem materiály následujících velkostatků: Hluboká, Třeboň, Chýnov, Protivín a Netolice. Větší množství materiálů vztahující se k železnicím (především pak k Dráze císaře Františka Josefa) se nachází zejména v pozůstalosti z činnosti velkostatků Hluboká, Protivín a Chýnov. V ostatních fondech nalezneme spíše jednotlivé fragmenty použitelné v této práci. Ve fondech velkostatků lze najít úřední dokumenty vztahující se k prodeji pozemků, trasování a výstavbě dráhy, zavedení vleček, výstavbě nákladišť, přepravě surovin z velkostatků po železnici atd. Důležitá je především korespondence ředitelů a dalších zaměstnanců velkostatku se samotným Janem Adolfem ze Schwarzenbergu a s lidmi z ústřední kanceláře. Mezi dokumenty velkostatku Chýnov nalezneme též zajímavou korespondenci ředitele velkostatku se starostou města Tábor z roku 1871 ohledně petice na státní a zemské orgány za uspíšení otevření části dráhy Gmünd–Praha. Pozor je potřeba v dokumentech velkostatků dávat především na vůli pisatelů dokumentů vyhovět vůli knížete a z ní vyplývající nekritickou podjatost.

Ve státních oblastních archivech nalezneme také fondy místně příslušných obchodních a živnostenských komor. Ve svém výzkumu jsem pracoval s materiály z fondu Obchodní a živnostenské komory v Českých Budějovicích umístěného ve Státním oblastním archivu v Třeboni a z fondu Obchodní a živnostenské komory v Plzni, který nalezneme v Státním oblastním archivu v Plzni. Zabýval jsem se především protokoly z valných hromad obou komor probíhajících v průběhu 50. až 80. let 19. století a podacími záznamy z období od roku 1860 do roku 1884. Spisová agenda se ani u jedné z obou komor pro daný časový úsek nedochovala. V materiálech lze získat názor průmyslníků a obchodníků na jednání a konání Jana Adolfa ze Schwarzenbergu coby železničního podnikatele. Svízel těchto materiálů spočívá v omezenosti výpovědní hodnoty na zápisy z oficiálních jednání živnostníků a obchodníků v rámci komor.

Za důležité fondy pro naše téma můžeme považovat úřední materiály z činnosti centrálních zemských a státních úřadů. Na zemské rovině bych vyzdvihl především fond Českého místodržitelství Praha uložený v Národním archivu v Praze na Chodovci. Fond obsahuje velké množství materiálů vztahující se k železničním stavbám a projektům na území království Českého. Pro nás je důležitých osm kartonů vztahující se k Dráze císaře Františka Josefa do roku 1884. Jedná se o velké množství úředních dokumentů vztahujících se především k plánům a návrhům staveb tratí, jednotlivým rekonstrukcím, schvalovacím procesům, ale také k námitkám ze strany samosprávních orgánů (obecních a okresních úřadů). Pro studium

vnějšího pohledu na Jana Adolfa jakožto na funkcionáře Dráhy císaře Františka Josefa jsou důležité stížnosti místních samospráv na zemské místodržitelství.

Dobrym doplňkem pro výzkum železnic jsou archiválie z Národního archivu, fondu Zemský výbor v Čechách, v němž je dochována dokumentace příprav a plánů různých železničních projektů. Pro naši práci mají hodnotu zejména zprávy o projektech v trase Vídeň–Plzeň–Cheb z 50. a 60. let 19. století a následně různé projekty staveb a trasování u Dráhy císaře Františka Josefa ze 70. let 19. století. Jde spíše o doplňující informace.

V Národním archivu nalezneme též fond Ministerstva obchodu Vídeň. Jedná se o část materiálů z činnosti ministerstva obchodu převezených v rámci archivní a spisové rozluky mezi Československem a Rakouskem po roce 1918 z Vídně do Prahy. V pražské části, na rozdíl od vídeňského fondu, nalezneme pro náš výzkum pouze střípky. Materiály týkající se dopravy začínají rokem 1870, nejsou však ucelené podle jednotlivých témat.

Větší množství dostupných materiálů ke vzniku a vývoji Dráhy císaře Františka Josefa nalezneme v materiálech ministerstva obchodu uložených v Rakouském státním archivu (Österreichisches Staatsarchiv) ve Vídni. Materiály ministerstva obchodu se nachází v rámci Všeobecného správního archivu (Allgemeines Verwaltungsarchiv) a jsou rozděleny do několika fondových skupin podle zaměření provenience archiválií (Vnitro, Vyučování a kultus, Zemědělství, Doprava atd.). Pro nás nejdůležitější fondovou skupinou byla Doprava. Pod ní nalezneme hned tři fondy s materiály z činnosti bývalého ministerstva obchodu. V prvním nalezneme archiválie do roku 1867, v druhém od roku 1867 do roku 1918 a třetí pochází z činnosti prezidia ministerstva obchodu. Celkem bylo prostudováno kolem třiceti kartonů archiválií z těchto fondů. Ve všech třech fondech lze nalézt značné množství archiválií k přípravě projektu předloženého Schwarzenberským železničním konsorciem, dále dokumentů z komunikace mezi ministerstvem obchodu a společností KFJB a v neposlední řadě materiály o likvidaci KFJB. Mezi materiály nalezneme stavební dokumentace různých železničních staveb, ale hlavně spisy o provozních záležitostech KFJB. Velmi významná je dochovaná korespondence mezi ministerstvem obchodu a správní radou KFJB. Z ní lze studovat postoje a názory Jana Adolfa ze Schwarzenbergu a dalších členů konsorcia na různé provozní záležitosti i problémy Dráhy císaře Františka Josefa. Orientace v dokumentech je velice snadná: jsou dodnes v kartonech uloženy podle spisových čísel. Tím badatel získává přehled o kontinuitě projednávaných záležitostech.

Pokud zůstaneme v Rakouském státním archivu, můžeme mezi materiály Všeobecného správního archivu ve fondové skupině Doprava nalézt také fondy jednotlivých bývalých soukromých železničních společností zestátněných před první světovou válkou. Pro tuto práci

stěžejní materiály nalezneme ve fondu Dráha císaře Františka Josefa. Jedná se o fond vztahující se k činnosti železniční společnosti KFJB před jejím zestátněním v roce 1884. Ve fondu nalezneme spisovou agendu generálního ředitelství společnosti, dále protokoly ze zasedání různých orgánů společnosti jako správní rada, Komise pro vyřizování probíhajících záležitostí atd. Nejstarší materiály z činnosti generálního ředitelství pocházejí z roku 1867, protokoly pak začínají od ustanovení jednotlivých součástí společnosti. Poslední materiály z roku 1888 se týkají likvidace společnosti. Materiály jsou v kartonech řazeny věcně podle původních součástí instituce. Prostudováno bylo osm kartonů spisů a protokolů. Fond je důležitý pro pochopení fungování společnosti a záležitostí, jimiž se zabývala správní rada a její prezident. Lze z něj rovněž studovat vztahy mezi jednotlivými osobnostmi působícími v rámci společnosti i jejich vztahy k orgánům státní správy a samosprávy i jiných železničních společností. Jeho slabinou je jistá torzovitost a neúplnost. Při studiu je třeba brát zřetel na to, že fond pochází z materiálů přeshlých po zestátnění společnosti roku 1884 ke Společnosti státní dráhy, kde mohla být řada důležitých dokumentů před archivací skartována.

Ve Vídni nalezneme také řadu soukromých archivů. Pro náš výzkum je důležitý Archiv Bank Austria, v němž se nachází fond c. k. priv. Úvěrové banky (Credit-Anstalt). Zřetel při studiu v tomto fondu byl brán především na protokoly ze zasedání správní rady, v níž na počátku 60. let 19. století působil i Jan Adolf ze Schwarzenbergu. Dále byly prostudovány obchodní hlášení banky z let 1861 až 1880. Účelem výzkumu bylo zjistit, jaký vliv mělo působení Jana Adolfa v této bankovní instituci na jeho následné železniční podnikání.

Mimo tyto fondy byl v rámci heuristické fáze mého výzkumu proveden také výzkum fondů ve státních okresních archivech. Předně šlo o Státní okresní archiv v Českých Budějovicích, kde byly prohledány fondy Archiv města České Budějovice, Okresní úřad České Budějovice a Okresní zastupitelství České Budějovice. V těchto fondech se nacházejí spisové materiály obsahující dílčí informace ke stavbě a provozu tratí Plzeň–Vídeň a Budějovice–Veselí–Praha patřících Dráze císaře Františka Josefa. Účelem výzkumu bylo zjistit, jak se Jan Adolf ze Schwarzenbergu podílel na komunikaci mezi drážní společností a orgány samosprávy. Pro výzkum jsem zvolil České Budějovice jakožto nejbližší město od rodového sídla primogenitury Schwarzenbergu Hluboké. Ve fondech byly nalezeny pouze dílčí poznatky.

Dílčí význam měl i výzkum ve Státním okresním archivu v Klatovech. Zde byly prostudovány materiály z fondů Archiv města Klatovy a Archiv města Sušice. Prozkoumány byly protokoly ze schůzí městských zastupitelstev v Klatovech a Sušici a městské rady v Klatovech z let 1862–1870. Důvodem výzkumu bylo zmapovat snahu Jana Adolfa ze Schwarzenbergu vybudovat transverzální dráhu ze Strakonice přes Klatovy do Domažlic.



V protokolech se nachází řada cenných poznatků. Při výzkumu těchto materiálů bylo potřeba si dávat pozor na tendenčnost zápisu v rámci zájmů města a jeho radních a zastupitelů.

Při heuristickém výzkumu byly tedy zkoumány především materiály úřední povahy, a to ve vztahu k činnosti Dráhy císaře Františka Josefa. Mezi materiály z činnosti drážní společnosti, bankovní instituce, schwarzenberské knížecí správy, centrálních i samosprávných úřadů, ale i mezi dochovanými písemnostmi z osobní pozůstalosti hlubockého knížete pak došlo k selekci písemností týkajících se činnosti samotného Jana Adolfa ze Schwarzenbergu. Důležité bylo mezi materiály nahlížet na jeho činy v rámci vyššího celku, ať už šlo o správu železniční společnosti, hospodářské zájmy knížecích velkostatků či o dopravní politiku státu.

## 2. Šlechta po roce 1848

### 2.1. Šlechta ve víru sociálních a hospodářských změn

Společenské změny, které v polovině 19. století zasáhly celou evropskou společnost, se odrazily také na myšlení a jednání nejvíce konzervativních složek společnosti: rodové aristokracie. Zatímco měšťanstvo zažívalo od konce 18. století období společenského vzestupu, šlechta se musela čím dál tím více vyrovnávat s tím, že ztrácí výlučné postavení na společenském vrcholu. Za hranici, kdy se mění postavení šlechty z hegemonu ve společenskou vrstvu, která s konečnou platností opouští společenskou špičku, se dlouho považoval rok 1800. Z hlediska hospodářského vývoje došlo přelomu 18. a 19. století k přechodu z personálního k teritoriálnímu panství. Podle švýcarského historika Rudolfa Brauna měl proces společenského zrovnoprávnění a privatizace vlastnictví významné následky na legitimaci a identifikaci šlechty jako společenské vrstvy. Aristokracie přestala být vnímána jako dědičně-legitimní elita „z Boží milosti“ a ponechala si (prozatím) pouze podřadnou roli výkonných elit.<sup>61</sup> Její společenská role se začala měnit v rámci procesu industrializace, demokratizace a s rostoucím významem středostavovské a dělnické vrstvy. Relativně velká rychlost sociálních změn způsobila, že na tradicích lpící šlechta jen obtížně nacházela cestu k moderní společnosti. Vedlo to k jejímu „uzavírání“ a odmítání moderních trendů jako byly socialismus, demokracie či nacionalismus.<sup>62</sup> Složitější to měli zastupitelé „starých elit“ s odmítáním liberalismu. Aristokraté v českých zemích drželi většinu zemědělské a lesní půdy. Změny v hospodaření, které vyvolaly industrializace i vývoj v ekonomické a sociální oblasti, se zákonitě musely dotknout také šlechtických velkostatků. Do 19. století vstoupili šlechtici podle německého sociologa a ekonoma Arthura Salze na jedné straně jako absolutističtí vládci na svých panstvích, na straně druhé straně jako učitelé průmyslového rozvoje. Vždyť právě velkostatky, jako velké hospodářské instituce, nabízely možnosti uplatnit v praxi nové znalosti na poli vědy a techniky. Navíc čím více ustupovala role šlechtice jako absolutního vládce – feudála, vzrůstal význam efektivního hospodaření na velkostatku.<sup>63</sup>

---

<sup>61</sup> Srov. BRAUN, Rudolf: *Konzeptionelle Bemerkungen zum Obenbleiben. Adel im 19. Jahrhundert*. In: WEHLER, Hans-Ulrich (Ed.): *Europäischer Adel 1750–1950*. Göttingen 1990, s. 87–95; FRIE, Ewald: *Adelsgeschichte des 19. Jahrhunderts? Eine Skizze*. In: *Geschichte und Gesellschaft*. 33/2007, s. 398–415; TÖNSMEYER, Tatjana: *Adelige Moderne. Großgrundbesitz und ländliche Gesellschaft in England und Böhmen 1848–1918*. Wien – Köln – Weimar 2012, s. 11–44.

<sup>62</sup> Více o termínu „uzavírání šlechty“ či „uzavřená společnost“ více viz: BEZECNÝ, Zdeněk: *Příliš uzavřená společnost*, České Budějovice 2005, s. 5–23.

<sup>63</sup> Sociolog a ekonom Arthur Salz (1881-1963) tvrdil, že zatímco role feudála spíše zabraňovala různými vyhláškami a nařízeními pokroku, role hospodáře rozvoj moderních technologií a způsobů podnikání naopak

Vládnoucí členové rodů čím dál tím více podporovali vzdělávání svých úředníků v technických oborech. Vznikaly nové školící instituce, jako lesní a zemědělské školy, či stavovský polytechnický institut, odkud vycházeli odborně vzdělaní úředníci i řadoví zaměstnanci velkostatků.<sup>64</sup> Na místa ředitelů velkostatků, polních či lesních hospodářů se pak dostávali lidé, kteří začali prosazovat užívání nových metod hospodaření. Mnohé šlechtické rody, jako Sternbergové, Salmové či Buquoyové, v osvícenském duchu přímo podporovaly rozvoj přírodních věd (technické vynálezy, zájem o astronomii, matematiku). Podpory urozených se těšily mnohé spolky a společnosti zabývající se technickou osvětou, například Průmyslová jednota.<sup>65</sup>

Modernizace pod taktovkou vzdělaných úředníků se týkala v první řadě lesnictví – předního hospodářství většiny šlechtických dominií. U největších knížecích rodů, jako byli Schwarzenbergové, Liechtensteinové, Fürstenbergové či Metternichové, došlo od konce 18. století do 19. století k masivní reorganizaci lesního hospodářství. Pod taktovkou hospodářů, jako byli lichtenštejnský lesní rada Leopold Grabner nebo schwarzenberský vrchní lovčí Josef Matz, došlo k zalesnění dosud nezalesněných oblastí či k přeměně divokých pralesů v moderní hospodářský les. Začala se používat systematizace lesního hospodaření.<sup>66</sup> Podobné změny přicházejí v dalších tradičních oblastech šlechty v obhospodařování krajiny: v zemědělství a rybníkářství. V polním hospodářství docházelo k vybudování melioračních systémů, nasazovaly se nové plodiny jako cukrová řepa či řepka olejná a doházelo k šlechtění nových odrůd plodin. Velkostatky opouštěly trojpolní systém hospodaření, místo ozimu začali ve velkém pěstovat krmivo pro hospodářská zvířata, jako například jetel. V živočišné výrobě se zase začalo dbát také na jejich produkty, a velkostatky tak začaly být významnými dodavateli mléka, sýrů či vajec. Rybníkářství začalo v první polovině 19. století – po silné stagnaci ve století předcházejícím – zažívat svou renesanci. I zde došlo k větší systematizaci, ale také k zakládání nových vodních ploch.<sup>67</sup>

---

pokrok rozvíjela: SALZ, Arthur: *Geschichte der Böhmisches Industrie in der Neuzeit*. München – Leipzig 1913, s. 275.

<sup>64</sup> Příkladem můžou být lesnické školy, které zřídila Schwarzenberská ústřední kancelář na krumlovském panství v prostorách bývalého cisterciáckého kláštera ve Zlaté Koruně a na panství Libějovice na statku v Rabině. Více viz: NEUMANN, Jiří: *Z historie jihočeského lesního hospodářství: Matzova lesní školka ve Zlaté Koruně - první jihočeská*. In: *Obnovená tradice*, roč. 15, 2004, č. 30, s. 1–4.

<sup>65</sup> Zájem o spolkovou činnost lze dobře sledovat na vládnoucích knížatech z rodu Schwarzenbergů v 19. století. Více viz: KUBÍKOVÁ, Anna: *Členství Schwarzenbergů v hospodářských a kulturních spolcích v 19. a na počátku 20. století*. In: GAŽI, Martin a kol.: *Schwarzenbergové v české a střeoevropské kulturní historii*. České Budějovice 2008, s. 513–528.

<sup>66</sup> STEKL, Hannes: *Österreichs Aristokratie im Vormärz. Herrschaftsstil und Lebensformen der Fürstenhäuser Liechtenstein und Schwarzenberg*, Wien 1973, s. 16 – 17.

<sup>67</sup> TAMTÉŽ, s. 17–18.

Stejně tak tomu bylo i s rozvojem manufakturní a průmyslové výroby na velkostatkách. Aristokracie investovala především do výrobních odvětví surovinově přímo svázaných s produkcí velkostatků. Z podnikatelských záměrů šlechty je na místě zmínit především rozvoj pil, hamrů, cukrovarů, cihelen, pivovarů či lihovarů. Infrastruktura velkostatků se stala přímo provázanou: polnosti produkovaly cukrovou třtinu pro cukrovar či chmel a slad pro „panské“ pivovary. Vznikaly různé manufaktury (jako příklad uveďme textilní manufakturu rodu Harbuval-Chamaré v Potštejně z poloviny 18. století) a s příchodem nových technologií i továrny.<sup>68</sup>

Pro nás důležitou roli hrál rozvoj dopravní infrastruktury na velkostatkách. Do roku 1848 patřila mezi starosti vrchností i péče o síť cest a místních silnic v rámci jednotlivých panství. Tuto starost sice po roce 1848 přebírá obecní a okresní samospráva, velkostatky to však zcela nepřipravilo o péči o silnice a cesty. Stále zde byly cesty propojující veřejnou silniční síť s jednotlivými hospodářskými jednotkami na velkostatkách. Navíc většina velkostatků finančně i materiálně podporovala různé rekonstrukce a opravy veřejných silnic, které byly významné pro přepravu surovin a výrobků na velkostatkách.<sup>69</sup>

Velkostatky také koncem 18. a hlavně od počátku 19. století ve větší míře využívaly i jiné dopravní cesty, než byly pomalé a neefektivní silnice, které před automobilizací nedokázaly poskytnout dostatečně rychlou, či objemnou přepravu zboží. Tak již v poslední čtvrtině 18. století dochází k regulaci a využívání vodních toků. Využívalo se jak splavování dřeva z horských oblastí velkostatků, tak voroplavby a plavby na středních a dolních tocích řek. S příchodem železnice (a především na přelomu 19. a 20. století) zase narůstá využití nově budované celostátní železniční sítě a výstavbě drážek. Jednotlivá panství si stavěla krátkodobé lesní železnice po odvoz dřeva například po lesních kalamitách (vichřice, orkány) či drážky sloužící pro výlov rybníků. Dlouhodobější průmyslové úzkokolejky zase přepravovaly nerostné suroviny z dolů nebo lomů do cihelen či továren. Také některé lesní drážky, především ve větších polesích, měly dlouhodobější charakter.<sup>70</sup> Důvodem efektivnější dopravy bylo

---

<sup>68</sup> MÝŠKA, Milan: *Šlechta a podnikání v českých zemích v 18. a 19. století*. In: BRŇOVJÁK Jiří – ZÁŘICKÝ Aleš (Eds.), *Šlechtic podnikatelem – podnikatel šlechticem. Šlechta a podnikání v českých zemích v 18. a 19. století*. Ostrava 2008, s. 41–48.

<sup>69</sup> Za příklad můžeme uvést schwarzenberský velkostatek Netolice a silnici z Netolic do Dívčic. Tato silnice sloužila velkostatku v 70. letech 19. století především pro přepravu cukrové řepy z dvorů v Netolicích a Rabíně k železniční stanici Nákří-Netolice (dnes Dívčice). Pravidelnou roční údržby (včetně odklizení sněhu v zimním období) prováděly právě knížecí velkostatky Netolice a Libějovice, jichž se přeprava řepy týkala. Více viz korespondence mezi velkostatky Netolice a Libějovice z 27. května a 5. a 6. června 1871: SOA Třeboň, Velkostatek Netolice, inv. č. 690, sig. IA 4Kβ 1, fasc. 1706.

<sup>70</sup> KUNT Miroslav – KALINA, Tomáš: *Neveřejné úzkorozchodné dráhy v Čechách. Soupisy z let 1909 a 1925–1930*. Praha 2006.

samozřejmě maximalizovat množství přepraveného zboží nebo surovin a minimalizovat cenu přepravy.

Dá se tedy říct, že šlechta začala po roce 1848 na svých velkostatech ve větší míře rozvíjet podnikání v liberálním kapitalistickém duchu. Starý systém patrimoniální správy začal být pro řadu aristokratů přítěží ještě před jeho konečným zánikem v roce 1848. Místo poddaných se čím dál tím častěji využívali efektivnější zaměstnanci. Velkostatky mnohých rodů se již po celou první polovinu 19. století modernizovaly, aby dokázaly obstát v tržní konkurenci. Šlechta se tímto „modernizačním“ krokem snažila aktivně podílet na hospodářských změnách. Cílem bylo udržet se i v nové době na společenském vrcholu, tzv. „*Obenbleiben*“, jak tuto snahu pojmenoval již zmíněný Rudolf Braun.<sup>71</sup>

V historickém diskurzu však nepanuje jednotný názor na to, jak významný podíl šlechta držela v procesu hospodářské modernizace. Podle Milana Myšky<sup>72</sup> lze rozdělit názory historiků na hospodářský význam šlechty v období průmyslové revoluce do tří skupin: Americký historik Arno Mayer či skupina lidí kolem Hanse Ulricha Wehlera považovali aristokracii za významnou vrstvu mezi podnikatelskými elitami a jednoho z aktérů modernizačního procesu.<sup>73</sup> Naproti nim stáli ti, co šlechtě přisuzovali zanedbatelný význam v procesu hospodářského rozvoje společnosti.<sup>74</sup> Konečně třetí skupina, do níž patřil i Rudolf Braun, sice význam šlechty doceňovala, ale z hospodářského hlediska pouze jako součást podnikatelských elit, nikoliv jako samostatnou skupinu.<sup>75</sup>

Zásadní význam na hospodářském vývoji habsburské monarchie přisuzoval šlechtě německý historik Herman Freudenberg. Ten se ve své práci z roku 2005 zabýval hospodářským zaostáváním Rakouska koncem 18. a v první polovině 19. století.<sup>76</sup> S odvoláním na jiné autory, jako byli James van Horn Melton, Richard Rudolph či Mikuláš Teich, zdůrazňoval podíl především „české“ šlechty na hospodářském vývoji monarchie především v předindustriálním období přelomu 18. a 19. století. Šlechta nejen že držela krok s nově etablovanými

---

<sup>71</sup> BRAUN, Rudolf: *Konzeptionelle Bemerkungen zum Obenbleiben*. In: WEHLER, Hans Ulrich (Ed.): *Europäischer Adel 1750 1950*. Göttingen 1990, s. 95.

<sup>72</sup> MYŠKA, Milan: *Šlechta a podnikání*. In: BRŇOVJÁK Jiří – ZÁŘICKÝ Aleš (Eds.), *Šlechtic*, s. 42–43.

<sup>73</sup> Do této názorové skupiny patří i čeští historici Milan Myška či Zdeněk Jindra. Srov.: MYŠKA, Milan: *Šlechta a podnikání*. In: BRŇOVJÁK Jiří – ZÁŘICKÝ Aleš (Eds.), *Šlechtic podnikatelem*, s. 42–43; TYŽ.: *Der Adel der böhmischen Länder. Seine wirtschaftliche Basis und Ihre Entwicklung*. In: REDEN-DOHNA, Armgard – MELVILLE, Ralph: *Der Adel an der Schwelle des bürgerlichen Zeitalters 1780 – 1860*. Stuttgart 1988, s. 169 – 189.

<sup>74</sup> Do této skupiny patřil i brněnský historik Jiří Matějček: MATĚJČEK, Jiří: *Šlechta v českých zemích v 19. století. První pokus o přehled*. In: Slezský sborník, roč. 98, 2000, s. 279–299.

<sup>75</sup> BRAUN, Rudolf: *Konzeptionelle Bemerkungen*, s. 87–95.

<sup>76</sup> FREUDENBERGER, Herman: *Lost Momentum: Austrian Economic Development 1750's–1830's*. Wien-Köln-Weimar 2005.

měšťanskými podnikateli, ale stála dle Freudenberga v čele hospodářských aktivit v mocnářství.

## 2.2 Hlubočtí Schwarzenbergové jako příklad úspěšných hospodářů

### 2.2.1. Stručné dějiny rodu Schwarzenbergů ve středověku a raném novověku

Pro tuto studii je pro nás nejdůležitější, jak hospodařila do druhé poloviny 19. století hlubocká větev rodu Schwarzenbergů.

První zmínky o předcích rodu Schwarzenbergů pocházejí z Dolních Frank (Unterfranken) z 12. století. Jejich původním sídlem byla tvrz Seinsheim, podle níž neslo původně rod své jméno – von Seinsheim. Člen tohoto rodu jménem Erkinger koupil v období mezi léty 1405-1411 hrad s panstvím Schwarzenberg, nacházející se ve Středních Francích (Mittelfranken). Podle zvyklostí své doby se pak začal psát jako „pán ze Sensheimu a Schwarzenbergu“, později zůstalo pouze u používání pouze druhého jména – „ze Schwarzenbergu“. Erkinger také jako první z rodu získal vazby i k Českému království. V roce 1415 se totiž stal císařským radou a po boku Zikmunda Lucemburského se zúčastnil také výprav proti husitům v bitvách na Vítkově, u Domažlic či u Tachova. Jelikož císaři propůjčil značnou hotovost na vedení válek, dostal zástavou do dočasného užívání města Žatec, Kadaň a Beroun, hrady Točnick, Žebrák a Bečov a také dvůr Libanice v Čechách. Za věrné služby povýšil císař Zikmund Erkingera v roce 1429 do stavu svobodných pánů. Když v roce 1437 Erkinger zemřel, rozdělil se rod Schwarzenbergů na dvě větve: větev stefansberskou a větev hohenlandsberskou, neboli franckou. Členové rodu, kteří se později usadili v Čechách, pocházejí ze stefansberské rodové větve.<sup>77</sup>

Z členů stefansberské větve je třeba zmínit Adolfa ze Schwarzenbergu (1551–1600), který v císařských službách vytáhl koncem 16. století s armádou valonských žoldnéřů proti Turkům. Vybojoval řadu vítězství nad tureckou armádou korunovaných dobytím pevnosti Raab (Győr) v Uhrách. Za to byl roku 1599 povýšen císařem Rudolfem II. do stavu říšských hrabat a do rodového znaku mu byl dán symbol utřené hlavy Turka. Jeho vnuk Jan Adolf I. (1615–1683) pak přenesl působnost schwarzenberského rodu do království Českého. Roku 1654 získal

---

<sup>77</sup> Srov. RAMEŠ, Václav: *Proměny schwarzenberského panství v Čechách*. In: GAŽI, Martin (Ed.): *Schwarzenbergové v české a středoevropské kulturní historii*, České Budějovice 2008, s. 25-26. BUBEN, Milan M.: *Schwarzenbergové – primogenitura*. In: *Střední Evropa. Revue pro středoevropskou kulturu a politiku* 11, 1995, č. 54-55, s. 95-97.

inkolát na trvalé usazení se v českých zemích. O čtyři roky později dostal do zástavy od císaře panství Křivoklát a Krušovice a města Žatec, Unhošť a Nové Strašecí, hrady Týřov, Jenčov a Jivno, spolu s čtyřiapadesáti vesnicemi a deseti dvory. Natrvalo do Čech se však Jan Adolf I. dostává až roku 1660, kdy mu arcivévoda Leopold Vilém postoupil za věrné služby a nesplacené půjčky panství Třeboň. K němu přikoupil roku 1661 od Bartoloměje de Marradas panství Hluboká a následně několik menších panství, mezi nimiž byly i jihočeské Bzí či Radomilice u Protivína. K tomu navíc roku 1670 získal od císaře Leopolda I. dědičné povýšení do stavu říšských knížat podle práva prvorozenectví. Jan Adolf tak nejen získává trvalou hospodářskou základnu v Čechách (a to hlavně na jihu země), ale také pro rod obdržel trvalé postavení po boku nejvýznamnějších rodů střední Evropy.<sup>78</sup>

Dalším Schwarzenbergem, který navýšil majetky na jihu Čech, byl pak vnuk Jana Adolfa I., kníže Adam František (1680-1732). Tento svědomitý hospodář a mecenáš barokního umění získal dědictvím po své tetě Marii Ernestině z Eggenbergu, dceři Jana Adolfa I. Schwarzenberga, državy po vymřelém rodu Eggenbergů. K dosavadnímu schwarzenberskému dominiu tak přibyla především panství Český Krumlov, Netolice, Volary, Vimperk, Chýnov a Orlík. Právě českokrumlovské panství spolu s Prachaticemi, Volary, Netolicemi, Lhenicemi a okolím bylo při příležitosti korunovace císaře Karla VI. českým králem v Praze roku 1723 povýšeno na knížectví s titulem vévodství. Všichni následující držitelé panství Český Krumlov ze schwarzenberského rodu se tak nazývali vévody krumlovskými. Tím vzniklo v jižních Čechách skutečné dominium – důležitá mocenská i hospodářská základna pro dlouhodobé udržení Schwarzenbergů na společenském vrcholu.

Adam František ze Schwarzenbergu zemřel roku 1732 tragickou smrtí – zastřelil jej sám císař Karel VI na honu nedaleko Brandýsa nad Labem. Vládnoucím nástupcem se tak stal jeho sotva desetiletý syn Josef Adam (1722–1782). I ten nakonec vyrostl v řádného hospodáře a nadále zvětšoval stávající panství o nové statky (například přikoupil statek Dolní Hořice, který připojil k panství Chýnov). Taktéž dále zvýšil reprezentativní vážnost rodu. V roce 1746 dosáhl u císařovny Marie Terezie rozšíření knížecí hodnosti na všechny členy rodu Schwarzenbergů, takže získali titul princů a princezen.<sup>79</sup>

---

<sup>78</sup> Srov. RAMEŠ, Václav: *Proměny schwarzenberského panství v Čechách*. In: GAŽI, Martin (Ed.): *Schwarzenbergové v české a středoevropské kulturní historii*, České Budějovice 2008, s. 26-27; BUBEN, Milan M.: *Schwarzenbergové – primogenitura*. In: *Střední Evropa. Revue pro středoevropskou kulturu a politiku* 11, 1995, č. 54-55, s. 102-104.

<sup>79</sup> Srov. RAMEŠ, Václav: *Proměny schwarzenberského panství v Čechách*. In: GAŽI, Martin (Ed.): *Schwarzenbergové v české a středoevropské kulturní historii*, České Budějovice 2008, s. 27-30; BUBEN, Milan M.: *Schwarzenbergové – primogenitura*. In: *Střední Evropa. Revue pro středoevropskou kulturu a politiku* 11, 1995, č. 54-55, s. 106-108. ISSN 0862-091 X.

## 2.2.2. Rozvětvení rodu a modernizace schwarzenberského dominia

Významnou osobností svého schwarzenberského rodu byl kníže Jan I. Nepomuk (1742–1789). Tento kníže vládl rodovému panství v době tereziánských a josefínských reforem. Velmi pragmaticky reagoval kníže Jan na zrušení velkého množství klášterů císařem Josefem II. v 80. letech 18. století. Schwarzenberské panství Vlčice u Trutnova vyměnil za statky zrušených klášterů v Třeboni, Borovanech a Zlaté Koruně. Tím na úkor odlehlého panství v Podkrkonoší upevnil své jihočeské državy. Prostřednictvím dědictví pro sestřenicí Alžbětě Anežce Bádenské získává panství Lovosice a Vršovice na severu Čech a s nimi rozsáhlé statky v této oblasti.

S Janem ze Schwarzenbergu je ale spojen hlavně počátek hospodářské modernizace schwarzenberského dominia. Kníže si uvědomoval, že výdělek z panství tvořil hlavní část pravidelných knížecích příjmů. Za jeho vlády dochází k významnému posunu především v oblasti zemědělství a lesnictví. Jako první velkostatkář v Čechách zavedl pěstování jetele. Rozpoznal také význam lesnictví pro přínos do knížecí kasy. Nechal zalesnit Šumavu smrkovými monokulturami a zavedl systematizaci lesního hospodaření.<sup>80</sup> Význam kladl ale také na přepravu dřeva z šumavských hvozdů do Prahy či Vídně. Kromě rozvoje voroplavby na řekách Vltavě, Otavě či hornorakouském Mühlu, bylo potřeba postavit přímo na Šumavě vhodnou infrastrukturu, kterou by se dřevo dostávalo do povodí jednotlivých řek. Proto povolal inženýra Josefa Rosenauera, aby vystavěl plavební kanál, který by spojil povodí Vltavy a Dunaje na Šumavě. Tento kanál známe dnes pod jménem Vídeňský nebo také Schwarzenberský.<sup>81</sup>

Po smrti Jana Nepomuka ze Schwarzenbergu dochází roku 1802 k rozdělení rodového majetku mezi dva syny Josefa a Karla I. Filipa, čímž se schwarzenberský rod dělí na dvě rodové linie: na starší hlubocko-krumlovskou (primogenituru) a mladší orlickou (sekundogenituru), jež získává z rodového majetku především panství Orlík. Nás bude vzhledem k tématu této práce zajímat především ta starší rodová větev. Ta se odvíjí od knížete Josefa II. ze Schwarzenbergu (1769 – 1833), který z rodinného dědictví získává nejtěžejnější část. Předně

---

<sup>80</sup> KUBÍKOVÁ, Anna: *Členství Schwarzenbergů v hospodářských a kulturních spolcích v 19. a na počátku 20. století*. In: GAŽI, Martin (Ed.): *Schwarzenbergové v české a středoevropské kulturní historii*, České Budějovice 2008, s. 513-528; STEKL, Hannes: *Österreichs Aristokratie im Vormärz. Herrschaftsstil und Lebensformen der Fürstenhäuser Liechtenstein und Schwarzenberg*. Verlag für Geschichte und Politik, Wien 1973. s. 17; ZÁLOHA, Jiří: *Josef Rosenauer – Šumavský plavební kanál*. Český Krumlov 1973, s. 1-20.

<sup>81</sup> O Schwarzenberském plavebním kanálu více viz: TRAPP, Rotraud: *Der Schwarzenbergische Schwemmkanal im Böhmerwald. Eine forstliche Transportanlage des 18. und 19. Jahrhunderts*. In: *Schriften des Vereines zur Verbreitung naturwissenschaftlicher Kenntnisse in Wien*. č.133/134, 1995, s. 149–196; KOGLER, Walter (Ed.): *Der Schwarzenbergsche Schwemmkanal*. W. Kogler, Wien 1993; ZÁLOHA, Jiří: *Josef Rosenauer - Šumavský plavební kanál*. Český Krumlov 1973; LANGE, Fritz: *Von Böhmen nach Wien. Der Schwarzenbergische Schwemmkanal*. Sutton Verlag, Erfurt 2004.



šlo o rozsáhlé pozemky na jihu Čech o rozloze 157 000 hektarů, které tvořila panství Krumlov, Třeboň, Hluboká , Vimperk , Prášíly – Dlouhá Ves, Protivín, Netolice, Libějovice, Chýnov, Bzí, Borovany a Volary. Na severu Čech se jednalo o 20 100 hektarů na panstvích Lovosice, Postoloprty, Cítoliby, Mšec, Vršovice, Toužetín, Domoušice, Nový Hrad a k tomuto celku počítáme i pražské Jinonice. K tomu ještě musíme připočíst panství Schwarzenberg ve středních Frankách v Bavorsku a 11 000 hektarů na štýrských panství Murau, Authal, Baierdorf, Frauenburg, Goppelsbach, Niederwölz, Plettentalalpe a Reifenstein. Dohromady spadalo pod primogenituru 193 000 hektarů půdy.<sup>82</sup>

Tento úctyhodný majetek zanechával schwarzenberskému knížeti Josefovi vážnost i po napoleonských válkách. Když se zánikem Svaté říše Římské roku 1806 ztratil suverenitu říšského knížete na německém území, soustředil Josef všechnu svou pozornost především na dominium v Čechách a ve Štýrsku. V hospodářské oblasti de facto navázal na svého otce a pokračoval v modernizaci dominia. Dokonal za pomoci lesních inženýrů Josefa Friedla, Josefa Matze a Johanna Schimauschka proměnu lesního bohatství především jihočeských velkostatků v moderní hospodářský les. V období mezi lety 1790 a 1837 byla pod vedením vrchního lovcího Josefa Matze provedena systematizace lesů podle aritmetického rozdělení jejich kácení. Tím dosáhl rovnoměrného kácení a zalesňování, důležité jak pro samotné lesnictví, tak pro rovnoměrné využití nově budované dopravní infrastruktury, tedy hlavně vodních kanálů a splavněných řek.<sup>83</sup> Vždyť za knížete Josefa byly dostaveny oba významné plavební kanály na Šumavě. V roce 1799 dokončil inženýr Jan Rosenauer Schwarzenberský plavební kanál a na nově koupených panství Prášíly a Nová Ves začal v letech 1799 a 1800 s přípravami kanálu druhého. Tento druhý kanál – známý jako Vchynicko-Tetovský – se po plíživé výstavbě dočkal svého dokončení až roku 1824. Mezitím se Schwarzenberský kanál dočkal mezi lety 1821 až 1824 výstavby tunelu u obce Jelení Vrchy, který výrazně zkrátil plavební vzdálenost.<sup>84</sup>

Inženýr Josef Matz stál u zrodu první lesnické školy na schwarzenberských panství, která po vzoru první lesnické školy Ignaze Ehrenwertha v Blatně u Chomutova, vznikla v prostorách zrušeného cisterciáckého kláštera ve Zlaté Koruně. Další lesnická škola pak byla

---

<sup>82</sup> STEKL, Hannes: *Österreichs Aristokratie im Vormärz. Herrschaftsstil und Lebensformen der Fürstenhäuser Liechtenstein und Schwarzenberg*. Verlag für Geschichte und Politik, Wien 1973. s. 10-15.

<sup>83</sup> PALECZEK, Raimund: *Die Modernisierung des Großgrundbesitzes des Fürsten Johann Adolf II. zu Schwarzenberg. Beispiel einer deutsch-tschechischen Symbiose in Südböhmen im Neoabsolutismus 1848-1860*. N. G. Elwert Verlag, Marburg 2009. s. 145-148; STEKL, Hannes: *Österreichs Aristokratie im Vormärz. Herrschaftsstil und Lebensformen der Fürstenhäuser Liechtenstein und Schwarzenberg*. Verlag für Geschichte und Politik, Wien 1973. s. 17.

<sup>84</sup> STEKL, Hannes: *Österreichs Aristokratie im Vormärz. Herrschaftsstil und Lebensformen der Fürstenhäuser Liechtenstein und Schwarzenberg*. Verlag für Geschichte und Politik, Wien 1973., s. 17-18.

za knížete Josefa založena již zmiňovaným inženýrem Josefem Riedlem i na franckém panství Schwarzenberg. Tím vzniká kvalitní základna moderního schwarzenberského lesnictví provozovaného kvalifikovaným personálem. Nutno však podotknout, že obdobně postupovaly v modernizaci i další šlechtické rody, jde o dobový trend, jak se vypořádat s málo efektivním lesním hospodařením. Význam Schwarzenbergů není tedy v tom, že by sami zaváděli nový trend, ale tom, v jakém rozsahu na jejich dominiu (především na jeho zalesněnější jihočeské části) modernizace proběhla.<sup>85</sup>

Jako další důkaz snahy knížete Josefa o vzdělávání zaměstnanců dominia můžeme uvést založení ekonomického institutu pro výchovu panských úředníků v Českém Krumlově roku 1801. Josef II. ze Schwarzenbergu si vzal příklad z císaře Josefa II. a nastoupil cestu kameralistického vzdělávání knížecích úředníků. Tím mohl do správy různorodých odvětví svého hospodářství nasadit jednotně vzdělané úřednictvo, které bylo schopno řídit velkostatky, komunikovat mezi sebou, s jinými knížecími statky a úřady i s institucemi státními. Českokrumlovský ústav byl určen především pro syny stávajících úředníků. Tím zachoval linii dědičnou linii stávajících úřednických rodů, a tedy stabilitu loajálních lidí v úřadech. Pojí se zde prvek modernity a konzervativního smýšlení schwarzenberských knížat, který budeme moci pozorovat u železničního podnikání Jana Adolfa II. Ostatně ekonomický institut vydržel i do dob tohoto knížete: fungoval téměř půlstoletí a v 48 ročnících vychoval 391 studentů v úřednickém řemesle. Celkem 207 z nich našlo uplatnění v knížecích službách, zbytek odešel do státní správy. Právě stát vzdělávací úlohu v druhé polovině 19. století přebírá plně do svých rukou.<sup>86</sup>

Kníže Jan Adolf II. tedy zdědil po svých předcích rozsáhlé pozemky soustředěné především na jihu a severozápadě Čech, ve Štýrsku a ve Frankách, tedy velikou základnu režijního zisku i příjmů z rent. Jeho děd a otec se soustředili na to, aby schwarzenberské dominium nerostlo pouze po stránce kvantitativní, ale i po té kvalitativní. Koncem 18. a počátkem 19. století začala probíhat modernizace dominia, která nejprve zasáhla lesnictví a úřednický aparát, aby se mohla za Jana Adolfa II. přesunout i do zemědělství a zemědělské výroby a různých výrobních odvětví, jako bylo pivovarnictví, cukrovarnictví, cihlářství či

---

<sup>85</sup> PALECZEK, Raimund: *Die Modernisierung des Großgrundbesitzes des Fürsten Johann Adolf II. zu Schwarzenberg. Beispiel einer deutsch-tschechischen Symbiose in Südböhmen im Neoabsolutismus 1848-1860*. N. G. Elwert Verlag, Marburg 2009. s. 145-148; STEKL, Hannes: *Österreichs Aristokratie im Vormärz. Herrschaftsstil und Lebensformen der Fürstenhäuser Liechtenstein und Schwarzenberg*. Verlag für Geschichte und Politik, Wien 1973. s. 17.

<sup>86</sup> PALECZEK, Raimund: *Die Modernisierung des Großgrundbesitzes des Fürsten Johann Adolf II. zu Schwarzenberg. Beispiel einer deutsch-tschechischen Symbiose in Südböhmen im Neoabsolutismus 1848-1860*. N. G. Elwert Verlag, Marburg 2009. s. 136-144.

rozvoj těžby nerostných surovin. A již od počátku modernizace za knížat Jana Nepomuka I. a Josefa II. ze Schwarzenbergu rostla poptávka po lepší dopravní infrastruktuře a efektivnější dopravě v rámci dominia i pro spojení s okolním světem. A právě potřeba po lepší dopravní infrastruktuře vyvrcholí s rozvojem železnic za knížete Jana Adolfa II.

### 2.2.3. Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu (1799-1888)

Josef II. ze Schwarzenbergu se v roce 1794 oženil s Pavlínou Arenberg-Archot.<sup>87</sup> S ní měl šest dcer a tři syny. Nejmladší syn Bedřich (1809-1885) se vydal duchovní cestou a roku 1842 byl papežem Řehořem XVI. jmenován kardinálem. Nejprve působil v Salzburgu, od roku 1850 pak v Praze. Druhorozený Felix Ludvík (1800-1852) se oddal dráze vojenské, diplomatické a zejména politické. Jako velvyslanec působil v Petrohradě, Paříži, Berlíně či Neapoli. V roce 1848 se aktivně zúčastnil vojenského tažení proti revolučnímu kvasu v Itálii. Dne 19. října 1848 byl pak pověřen sestavením nové vlády a stal se ministerským předsedou s titulem kancléře. Jeho programovou zásadou bylo, že jednotné Rakousko je evropskou nezbytností. Úspěch měl především v zahraniční politice, kde se mu povedlo zastrašit Prusko s jeho ambicemi po sjednocení Německa bez Rakouska.<sup>88</sup>

Nejstarší bratr rozhodně nezůstával ve stínu svých mladších bratrů, kteří se prosadili v politické a církevní kariéře. Prvorozený Jan Adolf naproti tomu zdědil rodový majetek rodiny Schwarzenbergů a jako vládnoucí kníže se musel vyrovnat jak s politickými změnami (především co se týkalo zrušení poddanství v roce 1848), tak s rozvojem nových technologií či novým způsobem podnikání, což je také stěžejním tématem této práce.

Jan Adolf Josef August Friedrich Karel ze Schwarzenbergu, jak zní jeho celé jméno, se narodil 22. května 1799 jako v pořadí třetí dítě knížete Josefa II. a kněžny Pavlíny. Jeho výchova a vzdělávání byly od počátku – jak to u šlechtických rodin bylo zvykem – směřovány k tomu, že povede rodinný majetek. Od počátku kladli jeho vychovatelé důraz na řečnické a umělecké schopnosti. V deseti letech již trávil šest dní v týdnu osm hodin denně výukou. Čtvrtinu výuky tvořil německý a latinský jazyk, další čtvrtinu času trávil zdokonalováním se ve čtení a psaní. K vyučovacím předmětům patřily náboženství, historie, zeměpis, kreslení, hodiny hry na klavír či tancování. Zvláštní důraz byl kladen na počty, geometrii a také

---

<sup>87</sup> Kněžna Pavlína tragicky zemřela v roce 1810 při požáru během plesu v Paříži pořádaném jejím švagrem Karlem I. ze Schwarzenbergu na počest císaře Napoleona. Více viz: LENDEROVÁ, Milena: *Tragický bál. Život a smrt Pavlíny ze Schwarzenbergu*. Paseka, Praha 2004. ISBN: 80-7185-657-6.

<sup>88</sup> BUBEN, Milan M.: *Schwarzenbergové – primogenitura*. In: *Střední Evropa. Revue pro střeoevropskou kulturu a politiku* 11, 1995, č. 54-55, s. 110-112. ISSN 0862-091 X.

mineralogii. Jeho matka jej i sourozence vyučovala francouzskému jazyku. Ovšem hlavní řečí malého Jana Adolfa zůstávala němčina.<sup>89</sup> O vzdělání Jana Adolfa II. a jeho mladších bratrů se staral knížecí vychovatel a knihovník Emmerich Hohler,<sup>90</sup> který Jana Adolfa II. provedl gymnazijní látkou a roku 1813 načrtl plán výuky na třináct semestrů akademických studií s těžištěm na právní a ekonomickou vědu.<sup>91</sup>

Po dokončení studií procestoval mladý Jan Adolf celé schwarzenberské dominium za účelem, aby jej poznal ve své celistvosti a dokázal se připravit na budoucí úkoly spojené se správou knížecího bohatství. V tomto směru se Jan Adolf II. odlišoval od svých urozených vrstevníků, neboť cesty po dominiu podnikl na úkor kavalírských cest, v první polovině 19. století stále ještě populárních v aristokratických kruzích střední Evropy. Jako další zvláštnost u Jana Adolfa II. oproti šlechtickému dobovému úzu můžeme jmenovat absolutní absenci vojenských zkušeností (touto cestou se vydal jeho mladší bratr Felix). A stejně jako knížata Jan I. Nepomuk a Josef II., neusiloval ani Jan Adolf o získání státních a dvorských úřadů, jak tomu bylo zvykem u celých generací Schwarzenbergů žijících v 17. a 18. století. Jan Adolf byl zkrátka veden k tomu, aby hlavní zájem koncentroval na hospodaření rodových držav.

Na druhou stranu byly to hlavně protokolární cesty jménem císařovým, co ovlivnilo hospodářské myšlení mladého schwarzenberského prince. Šlo především o jeho diplomatické cesty do zahraničí, z nichž nejdůležitější roli pro rozvoj myšlení budoucího velkostatkáře hrály cesty do Anglie. První z nich se uskutečnila roku 1825. Vídeňský dvůr jej vyslal jako oficiálního velvyslance Rakouska na korunovaci Bourbona Karla X. francouzským králem, která se uskutečnila 29. května 1825 v Remeši. Jan Adolf této příležitosti využil ke své první několikaměsíční cestě po sousední Anglii. Účelem této „zajížďky“ bylo především poznat metody hospodaření. Druhou diplomatickou cestu podnikl Jan Adolf roku 1835 do Berlína na pruský královský dvůr, aby oznámil úmrtí císaře Františka I. a nástup císaře Ferdinanda I. na trůn. Další cestu jménem rakouské diplomacie podnikl v roce 1838 do Londýna ke korunovaci královny Viktorie. Během této cesty si Jan Adolf vedl cestovní deník, kam přesně zaznamenával postřehy z cesty, z pobytu v Anglii a Francii, kde se zdržel na zpáteční cestě.

---

<sup>89</sup> Nutno zdůraznit, že němčina zůstává hlavním komunikačním jazykem rodiny Schwarzenbergů a jednacím jazykem jejího hospodářství po celé 19. století. U knížecích úředníků byly požadovány také znalosti češtiny.

<sup>90</sup> Emmerich Thomas Hohler (1781-1846) byl knihovník a cenzor pocházející z Křepkovic u Teplé na Karlovarsku. Mezi léty 1809a 1825 působil jako vychovatel schwarzenberských princů, od roku 1823 působil též jako knížecí rada a dvorní knihovník. Od roku 1829 se pak věnoval práci cenzora pro vědecká díla. Více viz: STURM, Heribert (Ed.): *Biographisches Lexikon zur Geschichte der böhmischen Länder. Band I.* Collegium Carolinum, München 1979, s. 667. ISBN 3-486-49491-0

<sup>91</sup> PALECZEK, Raimund: *Die Modernisierung des Großgrundbesitzes des Fürsten Johann Adolf II. zu Schwarzenberg. Beispiel einer deutsch-tschechischen Symbiose in Südböhmen im Neoabsolutismus 1848-1860.* N. G. Elwert Verlag, Marburg 2009. ISBN 978-3-7708-1326-1, s. 105-107.

Tento deník si vedl po celou dobu cesty od 19. srpna do 19. listopadu 1838. Do deníku si mladý kníže zapisoval postřehy hospodářského charakteru z celé své cesty. Všiml si odlišností v zemědělství a lesnictví, navštěvoval různé průmyslové závody, stáje či hospodářské dvory. Důraz kladl také na dopravní infrastrukturu, po které se pohyboval. Zaznamenával si stav cest a kvalitu dostavníkové a železniční dopravy.

## 3. Strategie rozvoje železniční sítě v Rakousku po roce 1848

### 3.1 Dělení vývoje výstavby železnic

Výstavba železniční sítě v Habsburské monarchii neprobíhala rovnoměrně. Některé železnice byly vystavěny čistě ze soukromého kapitálu a měly od začátku potenciál výtěžného podniku. Jiné takovou perspektivu rentability neměly, byly však důležité z hospodářského nebo vojensko-strategického hlediska. Takové dráhy musely spoléhat na zásah státu, ať už formou dotací či garancí soukromé společnosti, nebo formou státní výstavby drah. Nakonec zde byly dráhy, jejichž význam byl víceméně lokální a které byly důležité především pro rozvoj daného regionu a jeho napojení na celostátní a evropskou železniční síť.

Tomuto dělení pak odpovídá také rozvoj železniční sítě v Rakouském císařství (od roku 1867 v Rakousku-Uhersku). Výstavbu železnic a jejich správu můžeme rozdělit zhruba do čtyř časových etap. Vyjděme přitom z ucelených dějin železnic v Habsburské monarchie, která vyšla na přelomu 19 a 20. stol.<sup>92</sup>

První etapu datoval Dr. Victor Röhl od roku 1824 do roku 1841. Jednalo se o dobu vzniku prvních tratí, ať už jde o první pokusy koněspřežných železnic<sup>93</sup>, tak o počátky parostrojních drah v čele se známou Severní dráhou císaře Ferdinanda (Kaiser-Ferdinand-Nordbahn, zkráceně KFNB), která si vytyčila za úkol spojit Vídeň přes Moravu s ostravskou uhelnou pánví a Bochní v Haliči. Jedná se o období, kdy dráhy vznikaly čistě v soukromé režii a stát pouze na různé projekty uděloval koncese. Stavitelé drah byli různí: od inženýra Františka Antonína Gerstnera, stavitele koněspřežní dráhy České Budějovice – Linec, přes rod Fürstenbergů angažovaný především v lánské koňské železnici až po židovské bankéře v čele se Salomonem Rothschildem v KFNB. Zatímco koňské dráhy byly jakýmsi pokusem o nový druh dopravy, u KFNB šlo již víceméně o zavedení osvědčeného druhu dopravy, který v té době nalézal pevné místo v kolébce železnic – Anglii i v různých německých státech. Před polovinou 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 (dnešní

---

<sup>92</sup> Srovnej RÖLL, Victor: *Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. IV. Band*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1899, s. 1–112; HLAVAČKA, Milan: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Academia, Praha 1990, s. 24–27.

<sup>93</sup> První koněspřežní železnici byla trať České Budějovice – Linec, která byla částečně zprovozněna roku 1828, dokončena pak byla roku 1832. Později byla prodloužena až do hornorakouského Gmundenu. Její primární funkcí byla přeprava soli ze Solné komory (Salzkammergut) do Čech. Další významnou koňskou dráhou byla trať z Prahy (resp. z Brusky, dnešních Dejvic) do Lán.

stanice Praha Dejvice) do Lán, vznikla ještě jedna koněspřežná trať z Bratislavy do Pezínoku. Větší význam začínaly zaujímat parostrojní dráhy: KFNB vystavěla ve svých počátcích železniční síť o vzdálenosti 303 km. Další rozvoj výstavby železnic zaznamenáváme z Vídně jižním směrem. Wien-Gloggnitzer-Bahn postavila trať z Vídně do Wiener Neustadt s plánovaným prodloužením do Glognitz v podhůří Alp. Další dráhy vznikaly v habsburských državách v Itálii v čele s tratí z Milána do Monzy. Celkově v Habsburské monarchii vzniklo do roku 1843 celkem 377 km parostrojních a 273 km koněspřežných drah.<sup>94</sup>

Ke změně strategie výstavby železnic dochází po vydání kabinetního listu ze dne 19. prosince 1841. Tehdy stát převzal rozvoj železniční sítě v Rakouském císařství do svých rukou. O období mezi léty 1841 a 1854 tedy můžeme hovořit jako o době rozvoje státních drah. Kancléř Klemens Metternich byl původně proti angažování státu ve výstavbě železnic, ovšem donutili jej okolnosti. Předně to byla bankovní a burzovní krize na počátku 40. let 19. století, která znamenala pád pro bankovní dům Geymüllerů – významných investorů železničních podniků v Rakousku. Dále šlo o tlak ze strany vojenských špiček a potřebu konkurovat politickému a ekonomickému rozvoji hlavního mocenského rivala – Pruska. Stát nerušil ani nezestátnoval stávající soukromé železnice, nezakazoval ani další výstavbu méně významných soukromých drah, převzal ale hla přístavy vní iniciativu v další výstavbě páteřních železniční sítě. Železnice dostala za úkol propojit všechny provincie Habsburské monarchie s hlavním městem, propojit u jaderského a baltského moře s Vídní. Důležité bylo vybudovat spojení Vídně s Prahou a Saskem, dále s Lincem a Bavorskem, S Grazem a přístavním městem Terst a s uherskou částí monarchie. Důležité bylo také severoitalské spojení Benátek a Milána. Éra výstavby státních drah trvala do poloviny 50. let. Za dobu patnácti let (zhruba od roku 1841 do roku 1858) postavil stát na vlastní náklady 1 800 km tratí nejvyšší důležitosti. Pro české země měla význam zejména Severní státní dráha z Olomouce přes Pardubice do Prahy a dále na Děčín (resp. Podmokly) a k saské hranici ve směru na Drážďany.<sup>95</sup> Pod státní kontrolou bylo v

---

<sup>94</sup> Srovnej RÖLL, Victor: *Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. IV. Band*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1899, s. 3–38; BUSCHMAN, Alfred von: *Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. IV. Band*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1899, s. 118–150; STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Theil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s.91–216; HLAVAČKA, Milan: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Academia, Praha 1990, s. 42–46.

<sup>95</sup> Dalšími významnými státními drahami vystavěnými mezi léty 1841 a 1858 byly následující projekty: Jižní státní dráha (Vídeň – Graz – Terst s odbočkou na Soprony), Vídeňská spojovací dráha, Jihovýchodní státní dráha (Marchegg – Pešť – Szeged – Temešvár, Vídeň – Győr – Szöny, Oravicabanya – Bázias), Východní státní dráha (Debica – Krakov – Szczakowa – Prusko, Trzebinia – Osvětim, Bierzanów – Wieliczka), Lombardsko-benátská státní dráha (Benátky – Padova – Verona – Milano).

polovině 50. let 19. století 2 272 km železničních tratí a připravovaly se další státní dráhy. Jedním z připravovaných projektů byla dráha z Prahy přes Plzeň a Cheb do bavorského Hofu s odbočkami z Plzně do Norimberku a do Českých Budějovic. Tuto železniční síť plánoval stát na základě urgencí ze strany plzeňské obchodní a živnostenské komory.<sup>96</sup> Stejně jako na jiné projekty, ani na tento se nenašel ve státní kase dostatek kapitálu, aby se mohlo v nejbližších letech stavět. Bylo potřeba reformovat přístup k výstavbě nových drah.<sup>97</sup>

Návrat soukromého kapitálu do výstavby i provozu železnic přináší fáze třetí. Ta přišla jako důsledek hospodářských a politických změn po roce 1848 a v době tzv. Neoabsolutismu před polovinou 50. let 19. století. Absolutistický stát stál stále před otázkou rychlé dostavby železniční sítě. Podoba státních drah, kterých bylo před polovinou 50. let 19. století kolem 70 procent, byla značně zatěžující pro státní kasu a nezvládala dostatečně rychle dostavbu nejstrategičtějších drah v čele spojení Vídně s Terstem. Ministerstvo obchodu, živností a veřejných staveb v čele s Andreasem von Baumgartner proto přišli se změnou strategie výstavby železnic 14. září 1854 s koncesním zákonem, který umožňoval soukromým společnostem stavět a provozovat železniční tratě v Rakouském císařství. O měsíc později, 19. října 1854, vydala vláda nařízení, na jehož základě došlo k odprodeji státních drah do rukou soukromého kapitálu. Stát si udržel právo udělení koncese, a navíc nabízel na strategicky významné tratě garanci minimálního zúročení vloženého kapitálu. Pro rozvoj drah sloužila i nová Úvěrová banka (K. k. priv. Österreichische Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, dále uváděn jako Credit-Anstalt) založená roku 1855 Anselmem Salomonem von Rothschildem, jejíž účelem byla především finanční podpora nových železničních projektů. Záhy začalo docházet k vzniku soukromých železničních společností a k výstavbě nových tratí. Toto období, které bylo nejvýznamnějším ve výstavbě nových hlavních železničních tratí, lze rozdělit do dvou období. Prvním období můžeme datovat od roku 1854 zhruba do roku 1866. V tomto období došlo v 50. letech k poměrně čilému rozvoji soukromých společností v čele s Dráhou císařovny Alžběty, která začala se stavbou spojnice Vídně, Lince, Salzburgu a Pasova. Také v Čechách došlo ke vzniku ambiciózních drah, jako např. uhelné Buštěhradské dráhy na

---

<sup>96</sup> Dopisy mezi Zemským výborem a Českým zemským místodržitelstvím z roku 1851 týkající se trati Praha – Plzeň – Hof: NA Praha, fond Zemský výbor v Čechách (1791-1873), inv. č. 4631, sig. 85/315, kart. 1393.

<sup>97</sup> Srovnej RÖLL, Victor: *Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. IV. Band*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1899, s. 38–52; BUSCHMAN, Alfred von: *Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. IV. Band*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1899, s. 150–205; STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Theil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 216–321; HLAVAČKA, Milan: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Academia, Praha 1990, s. 47–52.



Kladensku, či Pardubicko-Liberecké dráhy. Výstavba se však po úspěšném začátku dostala začátkem 60. let 19. století do krize a výstavba se zpomalila na minimum. Stát trochu změnil strategii a roku 1864 přišel s programem na železniční plán, podle něhož měly být koncesované a lépe garantované dráhy, které byly pro stát strategicky významné. Celkem šlo o 56 tratí a významná část z nich vedla po území českých zemí. Tento plán se začal naplňovat zejména mezi lety 1867 až 1873, tedy v období největšího rozmachu výstavby železnic u nás. Za toto krátké období bylo v monarchii postaveno 10 920 kilometrů železnic a celková délka železniční sítě v Rakousku-Uhersku v roce 1875 dosahovala 17 336 kilometrů.<sup>98</sup>

Poslední období rozvoje železnic na území Rakouska-Uherska přichází se světovou hospodářskou a bankovní krizí let 1872 a 1873. Krize, která pomalu z bankovního světa a průmyslu přešla v letech 1874 a 1875 i na do světa železničního podnikání, de facto úplně zastavila prudký rozvoj nových tratí. Několik málo soukromých projektů, které se po krizi povedlo uskutečnit, jako například trať z Plzně do Klatov a Železné Rudy, nebo Sokolov – Kraslice, bylo financováno za masivní státní podpory.<sup>99</sup> Stavbu dalších projektů, jako například Rakovnicko-protivínskou dráhu (Rakovník – Beroun a Zdice – Protivín) pak musel provést sám stát, ačkoliv původně šlo o velkolepá soukromá konsorcia. A tak, ačkoliv ještě roku 1874 bylo v celé monarchii pouze 13 kilometrů státních drah, o čtyři roky později již jejich počet stoupl na 876 kilometrů. A jejich počet měl dále růst, neboť problémy se ukázaly nejen v nedostatečném kapitálu a potenciální rentabilitě u plánovaných projektů, ale také u provozování stávajících železničních společností. Soukromí provozovatelé začali zjišťovat, že výdaje za provoz, údržbu a obnovu tratí vysoce překračují výdělků, a to i se stále se zvyšující státní podporou. Proto také stát přebíral iniciativu a začal vydávat řadu nařízení vedoucí k posílení role státu v železniční dopravě. V čele těchto nařízení stál tzv. sekvestrační zákon z roku 1877, který zplnomocnil vládu, aby přebrala pod nucenou správu tratě, které navyšovaly svůj provozní deficit dotovaný státem, nebo které po více než pět let nárokovaly od státu

---

<sup>98</sup> HLAVAČKA, Milan: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Academia, Praha 1990, s. 65–75, 102–109; BACHINGER, Karl: *Das Verkehrswesen*. In: WANDRUSCHKA, Adam – URBANITSCH, Peter: *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band I: Die Wirtschaftliche Entwicklung*. Wien 1973, s. 282–292; KONTA, Ignaz: *Geschichte der Eisenbahnen Österreichs 1867 – 1897*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band II. Theil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 1–167; Srovnej RÖLL, Victor: *Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. IV. Band*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1899, s. 53–61; BUSCHMAN, Alfred von: *Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. IV. Band*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1899, s. 205–254.

<sup>99</sup> Jednalo se o podporu státních nouzových půjček v celkové výši 80 milionů zlatých. Více viz: KONTA, Ignaz: *Geschichte der Eisenbahnen Österreichs 1867 – 1897*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band II. Theil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 187.

garantovaný čistý zisk. Do takovéto situace se dostala například alpská Dráha korunního prince Rudolfa (Kronprinz-Rudolf-Bahn – zkr. KRB). Vlastní ucelený systém státních drah se začal formovat roku 1881, kdy byla pro vnitřní obtíže zestátněna Dráha císařovny Alžběty (Kaiserin Elisabeth Bahn – zkr. KEB) a následně došlo v letech 1884 a 1885 k zestátnění dalších železničních společností v čele s KFJB, Plzeňsko-březenskou dráhou, Duchcovsko-podmokelskou dráhou a dalšími. Došlo tak roku 1884 ke vzniku C. k. Společnosti státních drah (k. k. Staatsbahnen, zkr. kkStB), která převzala provoz na zestátněných tratích. Postupem času před první světovou válkou pod tuto státní firmu přešly i další velké železniční společnosti včetně StEGu a KFNB. Konce monarchie se ze soukromých společností dožila Jižní dráha (Südbahn), Buštěhradská dráha, Ústecko-Teplická dráha a některé další, převážně uhelné, železnice.<sup>100</sup>

Do posledního období rozvoje železnic neodmyslitelně patří také masivní rozvoj lokálních drah. Na přelomu 70. a 80. let 19. století již byla dostavěna většina páteřních tratí monarchie (resp. Předlitavska). Napojení na železniční síť si však přály i regiony, které neměly to štěstí, že jejich území protínala některá z hlavních tratí. Bylo tedy na místě vydat se cestou výstavby železnic s volnějšími parametry (např. oblouků či zabezpečovacího zařízení). Podle návrhu ministra obchodu na ústupky a zvýhodnění pro lokální dráhy ze dne 29. listopadu 1879 se nově začalo mluvit o rozdělení železničních tratí na tratě hlavní (páteřní) a lokální (místní, vicinální). Na základě tohoto návrhu vyšel dne 25. května 1880 říšský zákon číslo 56/1880 ř. z. „O poskytování výhod místním drahám“.<sup>101</sup> Zákon povoloval například menší poloměry oblouků, lehčí kolejnice, slabší pražce, větší sklony tratě apod. Také určoval nejvyšší dovolenou rychlost na lokálkách maximálně do 25 km/h. Místní dráhy byly dle tohoto zákona osvobozeny od placení daní na dobu 30 let. Jednalo se o první zákon, v němž byly zakotveny lokálky jako samostatná kategorie tratí. V průběhu let se legislativa upravovala. Přelomovým se stal rok 1887, kdy vyšel zákon o „Provozování a zakládání místních drah“. Zákony o

---

<sup>100</sup> HLAVAČKA, Milan: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Academia, Praha 1990, s. 109–112; BACHINGER, Karl: *Das Verkehrswesen*. In: WANDRUSCHKA, Adam – URBANITSCH, Peter: *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band I: Die Wirtschaftliche Entwicklung*. Wien 1973, s. 292–298; KONTA, Ignaz: *Geschichte der Eisenbahnen Österreichs 1867 – 1897*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band II. Theil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 1–167; Srovnej RÖLL, Victor: *Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. IV. Band*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1899, s. 61–80; BUSCHMAN, Alfred von: *Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. IV. Band*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1899, s. 254–299.

<sup>101</sup> *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1880*. Wien 1880, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 212-214. <<http://alex.onb.ac.at/>>

místních drahách byly klíčové pro výstavbu regionálních tratí na území celého Předlitavska, zejména pak v českých zemích. Venkovské oblasti, které neležely ve strategicky důležité trase hlavních tratí, tak získaly naději, že rovněž dosáhnou železničního spojení. Obecní a okresní výbory, okresní hejtmanství, živnostníci, továrníci, velkostatkáři i obchodní a živnostenské komory tak dostaly příležitost zakládat konsorcia nových – relativně – levných drah, které by spojovaly regionální centra s hlavními drahami. Tyto lokální tratě byly stavěny buď dosud nezestátněnými velkými železničními společnostmi, například KFNB, nebo Rakouskou severozápadní dráhou (Österreichische Nordwestbahn, zkr. ÖNWB). V některých případech dokonce vznikaly i nové místní železniční společnosti. Hlavní roli výstavby železničních tratí v období od 80. let 19. století do první světové války však sehrál stát a jednotlivé korunní země tehdejšího předlitavského Rakouska. Nejvíce místních tratí postavila nově etablovaná, státem vlastněná společnost, která byla přímo určená pro stavbu tohoto typu tratí – Rakouská společnost místních drah (Österreichische Lokalbahn-Gesellschaft). Významnou roli držela i hlavní státní drážní společnost v Předlitavsku – k. k. StB. Role státu a zemí ale nebyla pouze ve vlastnictví důležitých železničních společností, které lokálky stavěly, ale zejména v poskytování finanční podpory a výhodných půjček. Železničním společnostem byla poskytována státní nebo zemská garance, což znamenalo, že stát nebo země se na určitou dobu zavázaly ručit společnostem výdělek z provozu dráhy a pokrýt tak vstupní investice. To se týkalo jak státních, tak i soukromých drah. Určitý podíl kapitálu, zpravidla 30 procent kmenových akcií lokálky, pak musely do výstavby dráhy vložit „interesenti“, tedy konsorcia složená z místních správ, podnikatelů a velkostatkářů. Interesenti se pak dohadovali o trasování drah, či výběru společnosti, která trať postaví.<sup>102</sup>

---

<sup>102</sup> PAVLÍČEK, Stanislav: *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002, s. 23, 25; KREJČÍŘÍK, Mojmír: *Po stopách našich železnic*, Praha 1991, s. 139; M. HLAVAČKA, *Vývoj dopravy a komunikací*. In: JAKUBEC, Ivan – JINDRA, Zdeněk (Eds.): *Dějiny hospodářství českých zemí. Od počátku industrializace do konce habsburské monarchie*, Praha 2006, s. 257–260; KUPKA, Peter F: *Das Localbahnwesen in Österreich*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band II. Theil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 467–520; BUSCHMANN, Alfred: *Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen*, In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-ungarischen Monarchie. Band IV*, Wien – Teschen – Leipzig 1899, s.117–118; BACHINGER, Karl: *Das Verkehrswesen*. In: WANDRUSCHKA, Adam – URBANITSCH, Peter: *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band I: Die Wirtschaftliche Entwicklung*. Wien 1973, s. 298–299; Srovnej RÖLL, Victor: *Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. IV. Band*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1899, s. 80–96.

## 3.2 Období rozvoje soukromých drah se státní garancí (1854–1875)

Pro tuto práci je nejdůležitější fází rozvoje železnic třetí fáze, tedy doba rozmachu soukromého železničního podnikání mezi rokem 1854 a hospodářskou krizí první poloviny 70. let 19. století. Nová éra započala vydáním zákona číslo 238/1854 ř. z. ohledně udělování koncesí pro soukromé železniční stavby ze dne 14. září 1854.<sup>103</sup> Tento zákon upravoval udělování koncesí pro nové železniční stavby soukromým společnostem a konsorciím. Přesně stanovil platnost udělené koncese na dobu devadesáti let a zakazoval výstavbu vzájemně si konkurujících tratí. Pro strategicky důležité linky, na kterých měl stát přednostní zájem, upravoval možnosti státní garance minimálního zúročení vloženého kapitálu. Byl vydán plán na výstavbu zhruba 10 000 kilometrů tratí, na kterých měl stát strategický zájem. Tyto dráhy dal k dispozici soukromému kapitálu, pouze u ekonomicky neatraktivních tratí (především v pohraničí) měl převzít sám stát úlohu budovatele. V praxi to tedy znamenalo, že výstavby železnic se ujal soukromý kapitál, který stavěl tratě důležité pro národní hospodářství Rakouského císařství.<sup>104</sup>

Převod do soukromých rukou se pak netýkal pouze nově budovaných drah: vztahoval se také na stávající železnice vybudované státem či dříve zestátněné a do roku 1854 provozované ve státní režii. Nařízením ze dne 19. října 1854 došlo k převodu těchto železnic za odpovídající odkupní cenu soukromým železničním společnostem. Důvodem se stal především neutěšený stav státních financí, kdy se monarchie díky nákladným vojenským akcím ocitla na pokraji ekonomického kolapsu. Stát velkou část svých železnic nabídl v roce 1854 v jednom celku za cenu 94 milionů zlatých k. m., z čehož 65,5 milionu zlatých v hotovosti. Takovou sumu mohla mít pouze velká zahraniční banka, v tomto případě francouzská bankovní společnost Société General du Crédit Mobilier (dále jen jako Crédit Mobilier) založená v roce 1852 rodinou Pereirů, která přebírá státní dráhy a sdružuje je v nově vytvořené Rakouské společnosti státní dráhy (Österreichische Staatseisenbahngesellschaft, zkr. StEG), jejíž kapitál vlastnila. Rakouská společnost státní dráhy převzala od státu hlavně dráhy v Čechách, na Moravě a v Uhrách, včetně státních uhelných dolů a hutnických a železářských podniků v

---

<sup>103</sup> *Reichs-Gesetz-Blatt für das Kaiserthum Oesterreich. Jahrgang 1854.* Wien 1854, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s.949–955. <<http://alex.onb.ac.at/>>

<sup>104</sup> HLAVAČKA, Milan: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce.* Academia, Praha 1990, s. 65–73; BACHINGER, Karl: *Das Verkehrswesen.* In: WANDRUSCHKA, Adam – URBANITSCH, Peter: *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band I: Die Wirtschaftliche Entwicklung.* Wien 1973, s. 282–292.

Čechách a v Banátu. Za nejvýznamnější dráhu, která se 1. ledna 1955 stala součástí StEGu, můžeme bezesporu považovat pražsko-olomouckou dráhu. S příchodem Crédit Mobilier přichází do Rakouska také evropský kapitálový zápas mezi bankéřskými rody Rothschildů a Pereirů. Oba rody spolu začaly v 50. letech 19. století bojovat o vliv v podunajské monarchii prostřednictvím železničních koncesí. Rakouská společnost státní dráhy i Severní dráha císaře Ferdinanda spolu začaly soupeřit o získání koncesí na strategicky i ekonomicky významné dráhy, v čele s přímým propojením Vídně s Prahou či Vídně s Budapeští. Ostatně StEG dostal zaručeno i právo na vlastní nezávislé propojení svých drah v Čechách a Maďarsku přes Vídeň, což byl krok, který, jak ještě uvidíme, aktivizoval i KFNB ke snaze o získání vlastní propojené sítě mezi Vídní a Čechami.<sup>105</sup>

Na prodeji státních drah soukromému kapitálu profitovala i u jiná konsorcia než bankovní dům Pereirů. V roce 1856 došlo k privatizaci Lombardsko-benátské státní dráhy konsorciu v čele s knížaty Janem Adolfem ze Schwarzenbergu a Maxem Egonem z Fürstenbergu a dále s Anselmem Salomonem Rothschildem a bankovním domem Rothschildů. Takto vznikla C. K. priv. Lombardsko-benátská a centrální italská železniční společnost (K. k. priv. Lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft, zkr. LVCI), která spravovala dráhy v rakouských državách v Itálii v čele se spojením Benátek a Milána. Odprodej státních drah pak završila v roce 1858 privatizace Jižní státní dráhy a stát se tak na řadu let distancoval od přímé aktivity v rozvoji a provozování železných drah.<sup>106</sup>

Přechod na podporu soukromých drah mělo pozitivní dopad na výstavbu nových železnic. První z tratí, důležitých pro monarchii hospodářsky i vojensko-strategicky, bylo spojení z Vídně západním směrem proti proudu Dunaje směrem na Linec a dále na Salzburg (a Mnichov či Innsbruck) nebo na Pasov (a dále na Norimberk). Koncesi k této důležité spojnici Vídně s Bavorskem získalo konsorcium vedené hamburským velkoobchodníkem Ernstem Merckem a obchodníkem a velkopřemyslníkem ze slezské Vratislavi Hermannem Dietrichem Lindheimem. Vznikla tak C. K. Priv. Dráha císařovny Alžběty, na jejímž financování se podílel již zmiňovaný bankéřský rod Rothschildů a Credit-Anstalt. Trať do Lince byla dokončena roku

---

<sup>105</sup> HLAVAČKA, Milan: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Academia, Praha 1990, s. 65–73; BACHINGER, Karl: *Das Verkehrswesen*. In: WANDRUSCHKA, Adam – URBANITSCH, Peter: *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band I: Die Wirtschaftliche Entwicklung*. Wien 1973, s. 282–292; STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Theil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 321–350.

<sup>106</sup> STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Theil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 326–327.

1858, pokračování do Salzburgu a Pasova pak roku 1861. V té době se stavěla již také další významná spojnice do Bavorska, tentokrát z Prahy přes Plzeň a Domažlice do Furth im Wald.

Kde ovšem zůstávalo na počátku 60. let 19. století hluché místo, bylo severozápadním směrem od Vídně. A právě propojení hlavního města monarchie s jihozápadem Čech a dále směr severní Bavorsko a Sasko se stalo předmětem sporu nejvýznamnějších železničních společností: KFNB a StEGu.

### 3.3. Spor mezi Severní dráhou císaře Ferdinanda a Společností státní dráhy

Z Vídně na severozápad zůstávala na počátku 60. let 19. století prázdná oblast bez železničního spojení. Jediná dráha z hlavního města tímto směrem, byla třicet kilometrů dlouhá trať Severní dráhy císaře Ferdinanda do městečka Stockerau z roku 1841. Úmysl vystavět ze Stockerau navazující dráhu dále ve směru na Prahu existovaly v plánech státní správy již v dobách prvních staveb státních drah ve 40. letech 19. století. Tehdy se uvažovalo o prvním propojení hlavního města monarchie Vídně s hlavním městem Čech – Prahou. Celkem existovalo na sedm projektů propojení Vídně s Prahou, včetně tehdy realizovaného napojení na pražsko-olomouckou dráhu v České Třebové. Mezi dalšími plány však byl také záměr na prodloužení trati Vídeň–Stockerau dále buď přes jižní Čechy nebo přes Znojmo a Jihlavu do Prahy.<sup>107</sup> Tyto plány ovšem zkrachovaly na porovnání terénních podmínek a shromážděného kapitálu a spojení přes jižní Čechy se nadále oddálilo.

Kolem poloviny 50. let se KFNB začala zabývat projektem trati od Stockerau západním směrem k Linci a dále do Bavorska. Nakonec byl z důvodů přívetivějšího terénu upřednostněn projekt na pravém břehu Dunaje, tedy známá Západní dráha (Westbahn) Dráhy císařovny Alžběty.<sup>108</sup>

Do vyjednávání o železnici přes jihozápad Čech a Dolní Rakousko se vložily také obchodní a živnostenské komory, jako instituce zastupující regionální podnikatele a průmyslníky. Ty lobovaly již od svého vzniku v roce 1850 za napojení svých regionů na evropskou železniční síť a tím místní region strategicky ztraktivnily. Jako příklad můžeme

---

<sup>107</sup> STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867.* In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Theil.* Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 218.

<sup>108</sup> STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867.* In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Theil.* Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 400.

jmenovat Obchodní a živnostenskou komoru v Plzni, která již při svém zasedání dne 5. ledna 1851 měla na svém pořadu jednání také záležitosti výstavby železnic na Plzeňsku. Železnice byla mezi členy komory vnímána ve dvou rovinách: za prvé s ohledem na celostátní obchodně-strategický význam propojení hlavních drah skrz celou monarchii, za druhé pak pro potřeby místní těžby a průmyslu, aby se místní produkty rychle a efektivně dostaly na páteří dopravní síť Evropy. V obou těchto měřítcích byla samozřejmě plzeňskou komorou vyzdvihována spojnice západ – východ monarchie, tedy hlavně z Prahy přes Plzeň dále k Chebu a do bavorského Hofu. Už při tomto zasedání komory z kraje roku 1851 zazněly požadavky po spojnici Plzně s Českými Budějovicemi a dále k Vídni.<sup>109</sup> Také Dolnorakouská obchodní a živnostenská komora urgovala za železnici severozápadně od Vídně. Této komoře pak šlo především o spojení Vídně (popřípadě Stockerau) s městem Krems. Komora dokonce podnítila vznik komitétu této menší dráhy, který vydal dne 18. února 1859 návrh tratě, který poslal na Severní dráhu císaře Ferdinanda (KFNB). Byl to první podnět, aby se KFNB o spojení severozápadně od Vídně přes Dolní Rakousy, popřípadě směrem do jihozápadních Čech, začala zajímat.<sup>110</sup>

Skutečným pionýrem plánu železničního spojení z Vídně na jihozápad nakonec byla známá stavební firma v oblasti výstavby železnic Bratři Kleinové. Tato rodinná firma, založená oficiálně v roce 1853 bratry Franzem, Albertem a Hubertem Kleinovými, měla za sebou na počátku 60. let 19. století velké stavební úspěchy: ve spolupráci s Adalbertem Lannou postavili nejprve Jihoseveroněmeckou spojovací dráhu (Südnorddeutsche Verbindungsbahn – zkr. SNDVB) z Pardubic do Liberce a následně také Českou západní dráhu. Na konci výstavby druhé jmenované se firma poohlížela po dalších zakázkách. Nechala si vypracovat studii o železniční síti v Království českém. K nejdůležitějším tratím dle studie měla patřit dráha ze Stockerau přes Znojmo a České Budějovice do Plzně. Tato dráha čítala i krátkou pobočnou dráhu ze Znojma do Tetčic (Rosice u Brna) k napojení na Brněnsko-Rosickou dráhu, jako potenciální druhou možnost spojení Vídně s Brnem, a tedy alternativou k trati přes Břeclav.<sup>111</sup>

---

<sup>109</sup> Protokol o řádném zasedání OŽK Plzeň ze dne 5. ledna 1851: Státní oblastní archiv (dále SOA) Plzeň, fond Obchodní a živnostenská komora (dále OŽK) Plzeň, inv. č. 369, kart. 1.

<sup>110</sup> STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Teil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 400–401.

<sup>111</sup> POPELKA, Petr: Zrod moderního podnikatelství. Bratři Kleinové a podnikatelé v českých zemích a Rakouském císařství v éře kapitalistické industrializace. Ostrava 2011, s. 180–186; KREJČÍŘÍK, Mojmír: Kleinové. Historie moravské podnikatelské rodiny, Brno 2009, s. 356–362; STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Teil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 401–402.

Bratři Kleinové požádali dne 7. října 1861 o povolení k přípravným pracím železnice z Vídně či Stockera k saské hranici na severozápadě Čech. Od Ministerstva obchodu dostali ve shodě se Státním ministerstvem a Ministerstvem války povolení k vyměření trati začátkem roku 1862. V březnu téhož roku vyměřovali inženýři firmy Bratři Kleinové trasu trati v jižních Čechách. Tehdy se vyměřovací práce dotkly také držav Jana Adolfa ze Schwarzenbergu. Toho, stejně jako jiné majitele pozemků na trase potencionální dráhy, prosily zemské i říšské úřady o shovívavost při vyměřování. Byl to ale právě hlubocký kníže, kdo přikázal zaměstnancům svých velkostatků, aby vyšli vyměřovacím inženýrům ve všech přáních vstříc. Tento krok obhajoval tím, že pro jeho dominium bude železná dráha stejně přínosná, jako pro celý region jižních Čech. Z jeho pohledu je vidět snaha vyjednat při vyměřování trati takovou trasu, která by byla nejvýhodnější pro jednotlivé velkostatky, popřípadě pro jejich propojení a napojení na evropskou moderní dopravní síť. Plán bratří Kleinů pro Jana Adolfa z počátku rozhodně nebyl nepřijatelný a jeho první reakce na reálné trasování bylo vyjít projektu co nejvíc vstříc.<sup>112</sup>

Trasování Bratrů Kleinových ve směru ze Stockerau na České Budějovice s odbočkami na Znojmo a Tetčice upoutalo pozornost KFNB. Tato společnost již vlastnila křídlo z Vídně do Stockerau a vážně stála o spojení na jihozápad Čech, popř. dosáhnout vlastního uceleného spojení Vídně s Prahou a monopolu na trase Vídeň – Brno. To vše plány firmy Bratři Kleinové nabízely. KFNB se s touto firmou dohodla, že bude všechny trasovací a přípravné práce podnikat pouze s vědomím KFNB, které přenechá právo na vlastnictví trati. Jako zpětnou vazbu garantovala KFNB Bratřím Kleinům, že jim zaplatí polovinu trasovacích nákladů a přenechá jim vlastní výstavbu tratě.<sup>113</sup>

Bratři Kleinové tak nadále pracovali pro KFNB. Dne 14. ledna 1862 zažádali u Ministerstva obchodu o definitivní koncesi na trať z Vídně či Stockerau přes České Budějovice do Plzně a brzy nato začala zdlouhavá jednání o podobě koncesní listiny. Trasování se přeneslo na jiné křídlo plánované železniční sítě: dne 6. ledna 1863 předložila KFNB žádost o povolení přípravných prací na trase z Gmündu do Prahy. Toto obdržela 27. února 1863.<sup>114</sup>

---

<sup>112</sup> Korespondence mezi knížetem Janem Adolfem a velkostatký Třeboň a Hluboká z ledna března roku 1862: SOA Třeboň, pracoviště Český Krumlov, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, sig. G.B. 5F., fasc. 10/IV.; STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Theil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 401.

<sup>113</sup> STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Theil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 402.

<sup>114</sup> STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Theil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 402–403.



Proti snahám KFNB o udělení koncese na trať z Vídně severozápadním směrem ostře vystoupil její hlavní konkurent, společnost StEG. Tato společnost totiž sama usilovala o trať z Vídně do Znojma a odtud směřt Tetčice, aby tak získala vlastní propojení Vídně s Brnem a získala tak dominanci na trase Praha – Brno Vídeň a zároveň propojila skrz tuto trať a další plánovanou spojnici Vídně s Marcheggem své dráhy v Čechách a v Uhrách. Navíc za tímto účelem skoupil StEG všechny volné akcie Brněnsko-Rosické dráhy na trhu (tudíž z 10 546 akcií vlastnil StEG 6 029), čímž si pojistil dohled nad touto společností.<sup>115</sup>

Proto se rozhodl zakročit proti přípravám na udělení koncese KFNB. Dne 21. března 1863 podal StEG žádost na Ministerstvo obchodu a poukazoval na článek šest své koncesní listiny z roku 1858, podle níž měl mít přednostní právo na ve výstavbu dráhy ze Znojma k Brněnsko-Rosické dráze před ostatními konkurenty. Následně dne 28. března 1863 podal vládě nabídku, aby namísto přiznané trasy Znojmo – Kolín jim byla přiznána trasa Znojmo – České Budějovice, přičemž se pochopitelně počítalo s napojením sítě ze Znojma na Brno.

Na kroky StEGu musela zareagovat KFNB, která do té doby dominovala ve spojení Vídně s Brnem. KFNB se také i nadále zajímala o získání koncese na stavbu dráhy ze Stockerau do Českých Budějovic s eventuálním pokračováním z Gmündu do Prahy a s odbočnou tratí z Platt přes Znojmo do Tetčic. Bratři Kleinové se jako samostatní intereseanti stáhli ze scény a působili ve hře nadále jako potencionální stavební firma pro KFNB. Na druhé straně hrála KFNB právní hru proti svému rivalovi. Dne 26. dubna 1863 vznesla KFNB protest proti tomu, aby byla udělena koncese, kterou požadoval StEG, hlavně pokud měla tato obsahovat spojení Vídně s Brnem.<sup>116</sup>

Záleželo ovšem na vládě, který z projektů obou společností bude preferovat, neboť ze státního pohledu šlo o strategický podnik. Navíc, ačkoliv obě společnosti slibovaly značné investice ze soukromého kapitálu, zdálo se, že obě společnosti budou usilovat o garanci výnosu ze strany státu. Vládě však šlo také o to, aby jedna ani druhá železniční společnost nebyly znevýhodněny proti sobě navzájem. Podle rozhodnutí vlády ze dne 7. září 1863 (Výnos Ministerstva obchodu ze dne 12. září 1863) měla KFNB stavět trať ze Stockerau do Českých Budějovic s pobočnou tratí z Plattu do Znojma a Prahy a s pokračováním z Budějovic na Plzeň a na Prahu. Podmínkou bylo, že společnost zajistí dostatečný kapitál pro zhotovení trati ze

---

<sup>115</sup> STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867.* In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Teil.* Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 404–405.

<sup>116</sup> STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867.* In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Teil.* Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 405.

Stockerau do Budějovic a pro pobočnou trať do Znojma. Naproti tomu StEG měl získat koncesi pro trať z Marchegggu do Vídně a z této trati vycházející dráhu do Znojma a Kolína a pobočnou trať ze Znojma na Brněnsko-rosickou dráhu pod podmínkou, že tato dráha bude především sloužit převozu uhlí z rosického uhelného revíru. Obě společnosti byly vyzvány, aby se v co nejkratší době vyjádřili k nabídce takovéto koncese. Navíc se zdálo, že zatímco bratři Kleinové ve své původní listině jednali garanci výdělků, tato se neměla vztahovat na projekty KFNB ani StEGu.<sup>117</sup>

Žádná z obou železničních společností s návrhem vlády nebyla spokojená. StEGu šlo hlavně o to, aby dráhu ze Znojma do Tetčic směl využívat i pro běžnou přepravu (včetně osobní dopravy) a nejen jako uhelnou. To se ovšem zase nezamlouvalo KFNB. Navíc ani KFNB sama nebyla s vládními podmínkami spokojena. Prohlásila, že se chopí stavby tratě ze Stockerau do Českých Budějovic a dále na Plzeň jen pod tou podmínkou, že na ní dostane státní garanci výdělků. Tyto požadavky vláda rovnou zamítla s tím, že se hlásí další zájemci o výstavbu této trati.

V roce 1864 se totiž na scéně objevuje konsorcium vedené Janem Adolfem ze Schwarzenbergu, které požádalo o povolení k přípravným pracím trati z Vídně na severozápad do Čech.<sup>118</sup> To z pohledu vlády mohlo rozbít dominanci velkých železničních společností. Vláda byla totiž ochotná dát vystavět tratě StEGu a KFNB podle dohody ze září 1863 pouze v tom případě, že by tyto společnosti hodlaly vystavět novou železniční síť bez státní garance. Dle vyjádření Ministerstva obchodu ze dne 14. července 1864 dává nutnost udělit na tratě garanci státu volnou ruku ve výběru společnosti. Jelikož primárně státu záleželo na trati Vídeň – České Budějovice – Plzeň, stálo pro stát v čele konsorcium knížete Schwarzenberga.<sup>119</sup>

Ovšem ani KFNB se v polovině roku 1864 dosud nevzdávala možnosti trať přes Budějovice na Plzeň vystavět. Nejprve začala své postupy koordinovat se StEGem, se kterým si plánovanou síť plánovaly rozdělit podle vládního návrhu ze září 1863 a spolupracovaly na společné regulaci tarifů. Poté požádala KFNB o povolení k přípravným pracím na trať Stockerau-ČB-Plzeň s odbočkou Platt-Znojmo a toto povolení obdržely dne 8. července 1864.

---

<sup>117</sup> STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Theil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 404–406.

<sup>118</sup> Schwarzenberské železniční konsorcium nebylo jediné, které přišlo s návrhem konkurujícím plánu KFNB a bratří Kleinů na stavbu Pleň – Vídeň. Dle zprávy Ministerstva zahraničí na Ministerstvo obchodu ze dne 12. dubna 1864 se o tuto trať ucházelo také jisté anglicko-francouzské konsorcium: OeStA Wiem AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1861-1867), sig. III Da, kart. 15.

<sup>119</sup> Přednáška Ministerstva obchodu ze dne 14. července 1864: OeStA Wiem AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1861-1867), sig. III Da, kart. 15.

Právě spojení se Znojmem zůstávalo důležité pro KFNB či StEG, ovšem konsorcium Jana Adolfa ze Schwarzenbergu jej již opomíjelo. Město Znojmo, když vidělo, že vůle vlády a Ministerstva obchodu je spíše na straně Schwarzenbergova konsorcia, lobbovalo v listopadu 1864 u Ministerstva obchodu za to, aby i toto konsorcium dalo do svých plánů odbočku do Znojma.<sup>120</sup> To je důkazem, že postupem roku 1864 se plány KFNB na realizaci celého projektu dostávají do pozadí. Vláda totiž upřednostňovala postavit s tratí z Vídně přes Budějovice do Plzně spíše než znojemské křídlo pokračování z Plzně do Chebu a z jižních Čech do Prahy. Navíc spojnice Vídně, Prahy a Chebu se vládě a Ministerstvu obchodu zdála smysluplná jako jeden celek. Tyto podmínky byly pro KFNB přitěžující, zvláště v situaci, kdy se očekávalo, že KFNB nebude očekávat žádnou státní podporu. Stejně tak nebyl pro KFNB výhodný vládní návrh schváleným Sněmovnou zastupitelů na začátek trati ve Vídni místo Stockerau.<sup>121</sup>

Na začátku roku 1865 se již v konceptech dopisů z ministerstva obchodu jasně mluví o tom, že pro stát je výhodnější podporovat mladou firmu před KFNB zvláště za situace, kdy by na trať měla být udělena garance výdělku. A nebyla v případě KFNB malá: garantováno mělo být 5,2 % čistého výdělku z nominálního kapitálu 104 milionů zlatých. To je jeden z důvodů, proč se erár rozhodl přiklonit na stranu Schwarzenberského železničního konsorcia.<sup>122</sup> Nevole vůči KFNB, ale i vůči StEGu se stupňuje i v Říšské radě. Dne 19. ledna 1865 podává ministru obchodu Josefu Kalcheggerovi von Kalchberg svou interpelaci zastupitel Peter Steffens. Peter Steffens byl významným jihočeským podnikatelem. Provozoval strojírnou a slévárnu ve Zlaté Koruně u Českého Krumlova. Navíc zastával funkci místopředsedy Obchodní a živnostenské komory v Českých Budějovicích a z jejích řad byl zvolen v roce 1861 nejprve do zemského a následně do Říšského sněmu. Jako podnikatel působil ve Zlaté Koruně jakožto nájemník v prostorách zrušeného cisterciáckého kláštera, který patřil Janu Adolfo II. ze Schwarzenbergu jako součást českokrumlovského velkostatku.<sup>123</sup> Tento muž stál v čele interpelace, pod níž byli za ním podepsaní například hrabě Josef Wratislaw, Dr. August Grois či Maxmilian Vrints – tedy budoucí členové správní rady Dráhy císaře Františka Josefa. Interpelace nebyla přímým lobbingem Schwarzenberského železničního konsorcia, ale vybízela ministra obchodu k

---

<sup>120</sup> Petice města Znojma ze dne 28. listopadu 1864: OeStA Wien AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1861-1867), sig. III Da, kart. 15.

<sup>121</sup> STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Theil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 405–406.

<sup>122</sup> Č. j. 111: Korespondence ohledně návrhu KFNB na stavbu trati ze Stockerau do Plzně z ledna a února 1865: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Handelsministerium-Präsidium, sig. III E, kart. 6.

<sup>123</sup> ŠPINAR, Jindřich (Ed.): *Dějiny Zlaté Koruny. Zlatá Koruna, Plešovice a Rájov v proměnách staletí*. České Budějovice 2013.00

rozhodným krokům ve stavbě dráhy z Vídně směr České Budějovice a Plzeň s odbočkou do Prahy. Steffensovi šlo o to, aby KFNB i StEG buď učinili kroky vedoucí k výstavbě dráhy, nebo aby s oběma společnostmi Ministerstvo obchodu koncesní ukončilo vyjednávání.<sup>124</sup> Obdobné cíle si kladly i další interpelace, které v období od února do května 1865 vydával další zastupitel říšské rady von Mende. I pod těmito interpelacemi byl podepsán Peter Steffens a i tyto v návaznosti na sebe urgovaly za to, aby byl zvýhodněn konkurenční projekt před KFNB. Šlo de facto o neustálý tlak na Ministerstvo obchodu.<sup>125</sup> Naproti tomu sama KFNB sama sebe znevýhodňovala tím, že ještě v únoru 1865 si kladla požadavky na odložení stavby tratí z Plzně do Chebu a z jižních Čech do Prahy.<sup>126</sup> Ministr Kalchberg dával interpelacím za pravdu a skutečně další kroky směřoval ke spolupráci s konsorciem knížete Schwarzenberga. V březnu a dubnu 1865 již vyjednávalo Ministerstvo obchodu výsadně s tímto konsorciem a tomu také slibovalo státní garanci ve výši ročního výdělku celé sítě tratí ve výši 4 600 000 Zl.<sup>127</sup>

Je tedy zřejmé, že vláda se v letech 1864 a 1865 přiklonila k podpoře nových soukromých projektů, alespoň co se týče strategického spojení Vídně s jihozápadem Čech. Šlo o všeobecné klima toho roku, na což poukazuje například pamětní spis o omylech v železničních záležitostech posledního desetiletí, jenž pro poslance Říšské rady ve Vídni sepsal Ing. Gottfried Herrmann.<sup>128</sup> V tomto spise se píše, že výstavby železnic v Rakousku se účastnily na jedné straně mladé společnosti (tzv. Mladé dráhy – Junge Bahnen) v čele s vlivnými osobnostmi, které ačkoliv patřili k akcionářům, hráli ve správních radách „vyčnívající roli“. Na straně druhé se výstavby drah chopily cizí zahraniční společnosti. Herrmann tím naráží především na konflikt Rothschildů jakožto silných osobností s kapitálem Crédit-Mobiliér z Francie. Otázka však zní, jestli za silné osobnosti ovlivňující chod správních rad nejsou považováni i významní členové šlechtických rodů. Tak tomu nebylo pouze u schwarzenberského konsorcia, ale u většiny železničních společností, které v první polovině

---

<sup>124</sup> Interpelace zastupitele Petera Steffense na Ministerstvo obchodu z ledna 1865: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Handelsministerium-Präsidium, sig. III E, kart. 6, č. j. 127.

<sup>125</sup> Č. j. 280, 831: Petice a interpelace poslance von Mendeho z roku 1865: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Handelsministerium-Präsidium, sig. III E, kart. 6.

<sup>126</sup> Č. j. 306: Korespondence KFNB s Ministerstvem obchodu z února: TAMTÉŽ.

<sup>127</sup> Č. j. 433: Memorandum na dráhu Vídeň – Cheb s odbočkami z roku 1865: TAMTÉŽ; č. j. 642: Koncepty vyjednávání o udělení koncese z dubna 1865: TAMTÉŽ.

<sup>128</sup> HERRMANN, Gottfried: *Denkschrift über die im letztverflossenen Dezennium bei den österreichischen Eisenbahn-Angelegenheiten stattgefundenen Missgriffe und hieraus hervorgegangenen Nachteile mit Rücksichtnahme auf die in Zukunft dagegen zu ergreifen den Maßregeln*: OeStA Wien AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1861-1867), sig. III Da, kart. 17.

60. let dostávaly koncesí.<sup>129</sup> A tento trend se neměl měnit až do hospodářské krize na počátku 70. let 19. století.

---

<sup>129</sup> Jako příklad můžeme zmínit Turnovsko-Kralupskou dráhu, již byla udělena koncese na výstavbu dne 18. srpna 1863. V čele správní rady této společnosti stáli Hrabě Ernst Waldstein a kníže Hugo Thurn u. Taxis. Více viz Statuta Turnovsko–Kralupské dráhy schválené Ministerstvem obchodu dne 24. května 1864: OeStA Wien AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1861-1867), sig. III Da, kart. 17.

## 4. Železniční konsorcium knížete Schwarzenberga

### 4.1. Důvody vstupu Jana Adolfa do hry o páteřní dráhu

Abychom lépe pochopili smysl schwarzenberského projektu na železniční síť mezi Vídní a Chebem, potažmo mezi jižními Čechy a Prahou, musíme si nejprve položit základní otázku: co vedlo Jana Adolfa ze Schwarzenbergu k založení železničního konsorcia? Odpověď můžeme najít v dopise schwarzenberského konsorcia císaři Františku Josefu zřejmě z roku 1864.<sup>130</sup> Tento dopis je druhem lobbingu za získání koncese pro stavbu dráhy. Schwarzenberský projekt je zde líčen jako alternativní varianta k plánům KFNB a jejich žádosti o koncesi na trať Stockerau – Plzeň. Vlastní iniciativa Jana Adolfa II. a dalších interesentů měla dle dopisu vycházet z faktu, že KFNB případnou koncesi měla využívat pouze jako argument v boji proti StEGu a neměla vůbec usilovat o urychlenou stavbu tratě, která by jihozápadní Čechy a severozápad Dolních Rakous propojovala s Vídní, Prahou a Plzní. Konsorcium se v dopise představuje jako skupina lidí, pro jejichž hospodářský rozvoj má tato dráha osobní význam, ale také jako seskupení patriotů snažících se o všeobecný hospodářský rozkvět vlasti.

Co však skutečně vedlo Jana Adolfa ze Schwarzenbergu, že jako hlavní organizátor a mecenáš celého projektu propůjčil své jméno železničnímu podnikání? Předně je třeba si uvědomit jeho dřívější angažmá kolem výstavby železnic. Jako první se musíme vrátit do doby, kdy stát odstoupil od vlastní výstavby a provozu železnic. Roku 1856 došlo k privatizaci Lombardsko-benátské dráhy, železnice působící v habsburských državách v severní Itálii. Šlo předně o trať Benátky – Casarsa (odkud bylo v plánu dráhu protáhnout do Terstu) a Benátky – Verona – Mantova. Tato síť měřila dohromady 327 km. K tomu je potřeba připočítat dvě kratší dráhy u Milána měřící dohromady 75 km, které však se zbytkem sítě u Benátek nebyly propojeny a neslibovaly tedy příliš velký zisk bez dokončení nebo rozšíření stávající sítě. Situaci navíc komplikoval fakt, že Lombardie po roce 1849 nepatřila pod vliv Habsburské monarchie. Další propojení sítě neleželo v rukou státu, ale záviselo na novém soukromém provozovateli, jímž se měla stát společnost pod vedením Jana Adolfa ze Schwarzenbergu a Maxe Egona z Fürstenbergu jakožto funkcionářů Credit-Anstaltu, jako další se podílel dům

---

<sup>130</sup> V materiálech uložených ve fondu Schwarzenberské ústřední kanceláře (G. B.) – Nové oddělení se nachází pouze několik nedatovaných konceptů této listiny. Podle uložení i obsahu lze soudit, že se jedná o dokument z první poloviny roku 1864, bližší datace je nemožná. Více viz: Dopis Scharzenberského železničního konsorcia císaři, nedatováno: SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig.: G.b 5F., fasc. 10/IV:

Rothschildů a osobně A.S. Rothschild, dále angličtí, italští a francouzští kapitalisté. Tato „firma“ měla za cíl odkoupit tratě od státu a dále rozšiřovat. V roce 1851 posvětili představitelé pěti italských států, jichž se spojení týkalo.<sup>131</sup>

Podnikání v Lombardsko-benátské dráze úzce souviselo s další aktivitou knížete Jana Adolfa: angažmá ve správní radě bankovní společnosti C. k. privilegované Úvěrové banky pro obchod a podnikání (k. k. priv. Credit-Anstalt für Handels und Gewerbe, Credit-Anstalt). Tato společnost vznikla 7. listopadu 1855 jako důsledek boje rodu Rothschildů o vliv s francouzskou bankovní rodinou Pereirů. Anselm von Rothschild se ve svém podnikání v cestě za bankovním vlivem spojil s představiteli nejvýznamnějších šlechtických rodů v čele se Schwarzenberským a Fürstenberským domem. Základní kapitál této banky tvořil na tehdejší dobu obdivuhodnou sumu ve výši 60 000 000 Zl. Tím se Credit-Anstalt stal jednou z nejvýznamnějších bankovních institucí vedle Crédit-Mobili r, patřícího pod vliv rodu Pereirů. Credit-Anstalt si za hlavní úkol vytyčil podporu průmyslového rozvoje, a především finanční zázemí pro výstavbu železniční infrastruktury.<sup>132</sup> Mimo to Credit-Anstalt také zkupoval akcie a ovlivňoval chod správních rad různých železničních společností. Mezi ně patřila samozřejmě KFNB, ale akciový podíl získala banka i v konkurenčním StEGu, Dráze císařovny Alžběty, v České západní dráze a v dalších železničních společnostech. Mezi významné počiny Credit-Anstaltu patřil také odkup původně státního panství Pardubice v roce 1863 za cenu 4 151 000 Zl.<sup>133</sup>

Hlavním iniciátorem a investorem celého projektu byl Anselm von Rothschild. Ve správní radě Credit-Anstaltu Rothschild nepůsobil, zato se v ní objevují jména Jana Adolfa ze Schwarzenbergu, Maxe Egona z Fürstenbergu, hrabě Otto Chotek, kníže Auersperg či významný koncesionář BWB a bank r Leopold L mmel a další bankéři.<sup>134</sup> Pro naši práci je důležité, že kněze Jan Adolf ze Schwarzenbergu zaujimal v Credit-Anstaltu v době po jeho založení pozici prezidenta správní rady. Informace je d ležit  z hlediska prestiže, neboť Credit-Anstalt sliboval b t p edn  bankovní instituc  v Rakousku podporujic  rozvoj pr myslu a

---

<sup>131</sup> STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Theil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 326–327.

<sup>132</sup> MÄRZ, Eduard – SOCHER, Karl: *Währung und Banken in Cisleithanien*. In: WANDRUSCHKA, Adam – URBANITSCH, Peter: *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band I: Die Wirtschaftliche Entwicklung*. Wien 1973, s. 332.

<sup>133</sup> Protokoly o revizi hlavní pokladny Credit-Anstaltu z roku 1865: Historisches Archiv Bank-Austria Wien, fond Credit-Anstalt, Verwaltungsratsprotokolle, 1865; JORDAN, Jan Petr: *K. k. privilegirte  sterreichische Creditanstalt f r Handel und Gewerbe in Wien*. Prag 1866, s. 38.

<sup>134</sup> Hlasovací lístek ze zasedání správní rady Credit-Anstaltu: Historisches Archiv Bank-Austria Wien, fond Credit-Anstalt, Verwaltungsratsprotokolle, 1860.

dopravy. Kníže tak mohl významně ovlivňovat rozvoj dopravní infrastruktury v rámci celé monarchie, včetně jeho dominia.

Postupem času lze však z protokolů zasedání správní rady Credit-Anstaltu sledovat chladnou zájem Jana Adolfa o záležitosti Credit-Anstaltu. Jako prezident správní rady měl šanci ovlivňovat chod této instituce. Čím dál méně se ovšem těchto zasedání účastnil a vedl je. Na začátku 60. let 19. století předsedal zasedání ještě téměř pravidelně, jen někdy se nechal zastupovat svými zástupci hrabaty Mercandinem a Franzem von Zichy. Ještě ve volbě prezidenta správní rady 16. dubna 1861 se kníže nechal jednohlasně znovu zvolit do čela. V tomto roce však dochází ke zlomu a v druhé polovině roku 1861 se již hlubocký šlechtic na zasedáních správní rady příliš neobjevuje, a to ani v zastoupení. Veškerá jednání vedou nově zvolení místopředsedové Leopold von Wertheim a Josef von Kalchberg. V souvislosti s ubývajícím účastí Jana Adolfa ze Schwarzenbergu lze sledovat i změny v řádných členech správní rady. V roce 1860 mezi členy patřili členové tradičních šlechtických rodů. Zasedání se pravidelně účastnil například kníže Fürstenberg a i další členové staré aristokracie do rady patřily. V roce 1861 však tradiční rody ze správní rady Credit-Anstaltu mizí a dominují především nově nobilitovaní členové, zejména bankéři a členové podnikatelských rodů. Také s úbytkem aristokracie lze pozorovat současně i vyšší zájem Rothschildů o dění ve správní radě a požívali v ní značný vliv. Je tedy možné, že tradiční aristokracie cítila nátlak ze strany Rothschildů a projekt opouštěla s tím, že v něm necítila dostatek možností se sama prosadit?<sup>135</sup>

Odchod z Credit-Anstaltu stál za tím, že se Jan Adolf ze Schwarzenbergu rozhodl podnikat v oblasti výstavby železnic. Do roku 1863 se zabýval projektem transverzální spojnice mezi plzeňsko-budějovickou dráhou (v té době plánované KFNB) a Českou západní dráhou (Böhmische Westbahn) vedoucí z Prahy a Plzně do Domažlic a dále do bavorského Furth im Wald. Začínat měla v Domažlicích a vést přes Kdyni, Klatovy, Velhartice a Sušici do Strakonice. Ve Strakonice by navazovala na plzeňsko-budějovickou dráhu a dále by eventuálně pokračovala až do Písku. Tato trať by pomohla svozu dřeva ze schwarzenberských velkostatků Vimperk, Prášíly a Dlouhá Ves. Kromě knížecích velkostatků by pak dráha hrála významnou roli především pro města Sušice a Klatovy. Právě město Klatovy se u tohoto projektu stalo organizátorem schůzek zájemců o stavbu. První taková schůzka se konala 25. února 1863. Tehdy vznikl komitét interesentů, o němž je možné zjistit je to, že v jeho čele stál právě schwarzenberský kníže a že v pozadí jeho vzniku stálo město Klatovy. Projekt měl také podporu

---

<sup>135</sup> Srovnej Protokoly ze zasedání správní rady Credit-Anstaltu z let 1860 až 1865: Historisches Archiv Bank-Austria Wien, fond Credit-Anstalt, Verwaltungsratsprotokolle, 1860–1865.



Obchodní a živnostenské komory v Plzni, jejíž předseda Otto Bischoff se na druhé schůzi komitétu v Klatovech 11. října 1863 stal jeho místopředsedou. Celá akce dospěla pouze k žádosti o koncesi k přípravným pracím.<sup>136</sup> Když se koncem roku 1863 začaly objevovat názory, že hlavní spojnicí mezi Vídní a Plzní s odbočkou z jižních Čech do Prahy by měla stavět nová nezávislá společnost, začal se Jan Adolf II. o tento projekt začal zajímat a plány na výstavbu pošumavské transversální trati odložil na neurčito.

Angažmá Jana Adolfa ze Schwarzenbergu v železničních projektech dráhy na jihozápadě Čech nesouvisí s jeho působením v Credit-Anstaltu, nýbrž na něj časově navazuje. V roce 1864, kdy se staví do čela železničního konsorcia, již vůbec nepůsobí ve správní radě bankovní instituce. Můžeme tedy říci, že založení Schwarzenberského železničního konsorcia se mělo stát naplněním podnikatelských ambicí hlubockého knížete po jeho zklamání v podnikání bankovním.

## 4.2. Rozvoj Schwarzenberského železničního konsorcia a jeho podpora ze strany interesentů

Podívejme se tedy podrobněji na Schwarzenberské železniční konsorcium a jeho cíle. Toto konsorcium tvořila ve svých počátcích skupina lidí různého společenského statusu seskupená kolem knížete Jana Adolfa ze Schwarzenbergu. V první řadě to byli další šlechtičtí podnikatelé, jako Jan Egon lantkrabě z Fürstenbergu či Ernst hrabě Hoyos-Sprinzenstein. Mezi šlechtice můžeme počítat i Karla Gundackera von Suttnera<sup>137</sup>, jednoho z těch, kdo se angažoval na stavbě vídeňského bulváru Ringstraße, člověka, jenž měl za sebou zkušenosti od dvora i z ministerstva války. Dalším interesentem byl Mathias, rytíř von Schönerer, významný železniční inženýr, který se podílel již na několika železničních projektech počínaje s budějovicko – lineckou koněspřežní drahou, jejíž jižní polovinu vystavěl. Následuje významný budějovický podnikatel a loďař Adalbert Lanna<sup>138</sup> a schwarzenberský dvorní rada Dr. August Grois. Toto konsorcium si 4. ledna 1864 podalo oficiální žádost o udělení přípravné koncese na trať Vídeň – České Budějovice – Plzeň – Cheb s odbočkou z Třeboně do Prahy.

---

<sup>136</sup> Protokol ze zasedání městského zastupitelstva z 24. února 1863: SOkA Klatovy, fond AM Klatovy, inv. č. 1149, kn. 1133; Dopis Českého zemského místopředsedství na Zemský výbor č. 47108 z 9. srpna 1863: NA Praha, fond Zemský výbor v Čechách (1791-1873), inv. č. 4631, sig. 85/315, kart 1394:.

<sup>137</sup> V roce 1864 patřil Karlu Gundackeru von Suttnerovi ještě titul rytíře, v roce 1866 získává titul svobodného pána.

<sup>138</sup> Adalbert Lanna starší (1805–1866): zmíněn ve všech zmínkách o Adalbertu Lannovi do dne 15. 01. 1866, kdy zemřel. Následně pod jménem Adalbert Lanna myšlen jeho syn Adalbert Lanna mladší (1836–1909).

Konsorcium se primárně potřebovalo zviditelnit. Potřebovalo dokázat, že jeho členové mají alespoň částečný kapitál, podrobně propracovaný projekt výstavby, provozu i financování dráhy a že nabízí konkurenční výhody oproti ostatním železničním společnostem, zejména StEGu a KFNB. Potřebovali dokázat státu, že jejich projekt pro něj bude výhodnější, než plány konkurence i za cenu, že budou potřebovat pro výstavu i provozování dráhy jisté finanční úlevy a garance. Stát v čele s císařem, vládou a ministerstvem financí rozhodoval o udělení koncese. Na druhou stranu konsorcium také potřebovalo oslovit případné investory a podporovatele, kteří by mohli pomoci sehnat dostatečný kapitál. Proto v roce 1864 lobbovalo u císaře, jak již jsem zmínil výše, ale pochopitelně také u obou komor Říšské rady či městských zastupitelů hlavního města Vídně. Znáti o sobě dali i obchodním a živnostenským komorám ve Vídni, Praze, Českých Budějovicích, Plzni a Chebu. Primárně chtěli dokázat, že plán konsorcia je myšlen naprosto vážně.<sup>139</sup>

Velmi důležitým bodem pro povznesení významu Schwarzenberského železničního konsorcia bylo získat do okruhu jeho zájemců co nejvíce členů. Jan Adolf ze Schwarzenbergu psal v dopise Dr. Augustu Groisovi ze dne 22. února 1864, že je třeba, aby povstali velkostatkáři a spojili se se zástupci průmyslu a měst a společně učinili kroky k výstavbě důležité tratě pro pozvednutí Dolních Rakous a jižních Čech.<sup>140</sup> Proto také konsorcium nabíralo do svých řad významné osobnosti. Jako zápisné při vstupu do „komitétu“ sloužila de facto symbolická částka 2 000 Zl. Celá záležitost podpory projektu měla především honorární charakter. Neměla příliš význam po stránce finanční, zato mohla hrát úlohu politického významu. Oslovování potencionálních členů se v únoru 1864 ujal Jan Adolf II. jako hlava celého projektu. Probíhalo napříč společenskými rovinami mezi starou a novou šlechtou: pozvání obdržela stará rodová šlechta jako Franz von Österreich, vévoda z Modeny, Zdeněk Sternberg, Jan Kolowrat-Krakovský, Albert Hildprandt, Ervín Schönborn, kníže Metternich, Arnošt Waldstein či syn Jana Adolfa II. Adolf Josef ze Schwarzenbergu. Mimo ně oslovil Jan Adolf II. významné podnikatele a nově nobilitované velkostatkáře, jako například bankéře Geymüllera, budějovického továrníka Karla Hardtmutha, Václava Rosenauera, Eduarda Daubeka či Františka Ringhoffera. Potenciální interesenty vybíral hlavně s ohledem na geografickou výhodnost připravované dráhy pro dané osobnosti. Jednalo se jedy o lidi, jejichž velkostatky či

---

<sup>139</sup> Promemoria Scharzenberského železničního konsorcia různým institucím, nedatováno: SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig.: G.b 5F., fasc. 10/IV.

<sup>140</sup> Koncept dopisu Jana Adolfa ze Schwarzenbergu Dr. Augustu Groisovi ze dne 22. února 1864: TAMTÉŽ.

průmyslové závody se nacházely nedaleko připravované trati. Mezi akcionáři se objevuje i jméno hrabě Arnošta Waldsteina.<sup>141</sup>

Jeho účast ve Schwarzenberském železničním konsorciu je zajímavá i z toho důvodu, že on sám rozjížděl severně od Prahy podobný železniční projekt. Stál totiž v čele konsorcia Turnovsko-kralupské dráhy (k. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn Gesellschaft) a jeho úsilí se v mnohém podobalo tomu, které na jihozápadě Čech a severovýchodě Dolních Rakous vyvíjel Jan Adolf. O stavbu tratě ze severních Čech (Turnova) do Kralup s odbočkou z Lovosic do Prahy a s napojením na kladenskou uhelnou pánev původně kolem roku 1861 vážně uvažovala Buštěhradská dráha. Její správní rada však investici na svém zasedání dne 15. února 1862 odmítla a na stavbu trati zbylo konsorcium vedené Arnoštem Waldsteinem. Ten, stejně jako Jan Adolf II., sehnal další interesenty z řad šlechty a průmyslníků: knížete Hugo Thurn und Taxise, průmyslníka Friedricha Leitenbergera, Adalberta Lannu, Clemense Bachofena, Aloise Schöllera, Johanna Liebiga a další.<sup>142</sup> Když dával hrabě Waldstein v srpnu 1863 dohromady komitét na stavbu Turnovsko-kralupské dráhy, přizval mezi akcionáře také Jana Adolfa II. Ten přispěl rovněž na tuto dráhu, a to symbolickou částkou 10 000 Zl. O necelý rok později, roku 1864, mu hrabě Waldstein tuto „laskavost“ oplatil a vstoupil akciově do jeho projektu.

Další zajímavá osobnost, u které se zastavím, je Adolf Josef ze Schwarzenbergu (1832–1914). Jednalo se o vlastního syna a dědice Jana Adolfa II. a jeho manželky Eleonory. Narodil se 18. března 1832, vystudoval filozofii ve Vídni a práva v Göttingenu. Následně vstoupil do armády a v hodnosti poručíka táhl roku 1850 pod velením Alfreda I. Windisch-Grätze do Holštýnska. Poté, co se roku 1857 oženil s princeznou Idou rozenou Liechtensteinovou, vystoupil z armády a dostal od svého otce do správy dva z rodových velkostatků primogenitury Schwarzenbergů: Netolice a Libějovice. Jejich správě se v 60. letech, kdy docházelo k přípravě výstavby železnice přes jižní Čechy, věnoval.<sup>143</sup> A právě jako správce těchto dvou panství ležících na trase plánované trati z Českých Budějovic do Plzně se na něj jeho otec obrátil v dopise ze dne 22. února 1864. Do komitétu na výstavbu trati ho zval nikoliv jako zaučujícího se následníka, ale jako rovnocenného partnera – velkostatkáře, jenž mohl mít na výstavbě trati zájem. Dopis má velice formální charakter a je velice podobný psaní dalším interesentům. Lze

---

<sup>141</sup> Pozvánky ke vstupu různých osobností do Schwarzenberského železničního konsorcia z února až dubna 1864: SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig.: G.b 5F., fasc. 10/IV.

<sup>142</sup> STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. I. Band I. Theil*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 368.

<sup>143</sup> BUBEN, Milan M.: *Česká zemská šlechta. Schwarzenbergové primogenitura*. In: *Střední Evropa. Revue pro středoevropskou kulturu a politiku*. roč. 11, 1995, č. 54–55, s. 114–115.

z něj poznat způsob jednání, jaký Jan Adolf volil, když jednal se svým synem jako správcem velkostatků: chybí jakákoliv osobní rovina a vztah je velice formální. Jako ostatně přístup Jana Adolfa v dopisech ke všem šlechtickým partnerům, když se k nim obracel v záležitostech potencionální železnice. Jedná se o příklad oddělení osobní roviny mezi příbuznými od roviny profesionální, kdy je důraz kladen na zájmy velkostatků, ale také zájmy národohospodářské: Jan Adolf ve většině dopisů zdůrazňuje, že výstavba nových železnic přinese výhody pro celý region i monarchii.<sup>144</sup>

Shánění interesentů, kteří vstoupili do komitétu s tím, že zaplatili příspěvek na trasování dráhy ve výši 2 000 Zl., nemělo přinést primárně finanční obnos. Jejich význam mnohem více souvisel s vlivem Schwarzenberského železničního konsorcia při vyjednávání o koncesi. Jak psal Jan Adolf dne 22. února 1864 Dr. Augustu Groisovi, vytvoření takto širokého komitétu mělo hrát roli v žádosti o udělení koncese dráha z Vídně do Plzně a Prahy.<sup>145</sup> Bylo potřeba, aby projekt působil na vládní a ministerské činitele dojmem, že má podporu veřejnosti i interesentů a tím i lepší šanci na realizaci než konkurenční projekty KFNB a StEGu.

První větší setkání Schwarzenberského železničního konsorcia se uskutečnilo dne 9. června 1864 v paláci rodu Schwarzenbergů ve Vídni. Jan Adolf se stal hlavním organizátorem setkání, na němž byli ustanoveni hlavní členové konsorcia. Není však vyloučeno, že se konsorcium sešlo již dříve, neboť při oslovování státních orgánů i potencionálních interesentů působili členové koordinovaně a smluveně. Na schůzce 9. června 1864, která byla přímo plánována a řízena Janem Adolfem, se řešily dvě zásadní otázky. První z nich bylo ujednání, že konsorcium požádá císaře o povolení používat pro dráhu z Vídně do Plzně s pobočnou drahou do Prahy jméno Dráha císaře Františka Josefa. Druhý bod jednání se vztahoval na 14denní lhůtu pro členy konsorcia, kdy ještě můžou z projektu vystoupit, než se budou finančně podílet na trasování dráhy. Z dopisu pozvaných a z prezenční listiny ze zasedání lze vyzorovat, kdo tvořil okruh Schwarzenberského konsorcia a kdo se v něm aktivně angažoval. Mezi pozvané patřili kníže Colloredo, kníže Karl Paar, lantkrabě Johann Egon Fürstenberg, hrabě Vrints, hrabě Eugen Czernin, hrabě Hoyos-Spritzenstein, hrabě Buquoy, rytíř Karl Gundacker Suttner, rytíř Gustav Gundacker Suttner, rytíř Mathias Schönerer a Adalbert Lanna. Je vidět, že Jan Adolf sezval z větší části především šlechtickou elitu, jejíž velkostatky se nacházely poblíž plánované dráhy, dále pak Schönerera a Lannu jakožto osobnosti se zkušenostmi v železničním podnikání. Na vlastní schůzku pak dorazili kníže Karl Paar,

---

<sup>144</sup> Pozvánka Adolfu Josefovi ke vstupu do Schwarzenberského železničního konsorcia ze dne 22. února 1864: SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig.: G.b 5F., fasc. 10/IV.

<sup>145</sup> Dopis Jana Adolfa ze Schwarzenbergu Dr. Augustu Grois ze dne 22. února 1864: TAMTÉŽ.

lantkrabě Johann Egon Fürstenberg (jenž měl plnou moc i za svého souseda Jana Jiřího Buquoye), Karl Gundacker Suttner a Adalbert Lanna. Kromě nich se zasedání účastnil ještě Dr. August Grois, jenž zaručoval schůzi její právní podobu. Ostatní pozvaní vyjádřili podporu písemnou formou.<sup>146</sup> Na schůzi je pro nás podstatné především to, že Jan Adolf konsorcium aktivně řídil, udával směr jednání a zval k jednacímu stolu především své strategické partnery z řad nobilitovaných velkostatkářů. Můžeme tedy pozorovat již po několikáté, jak se rodová aristokracie snaží ovládnout moderní odvětví podnikání. V tomto případě mělo jít o dráhu složenou hlavně ze šlechtického kapitálu konkurující projektům nových podnikatelských elit.

### **4.3. Plány a cíle Schwarzenberského železničního konsorcia (podle brožury vydané roku 1865)**

Jan Adolf II. velmi dobře věděl, že pro podporu nového železničního projektu nestačí sehnat pouze interesenty z řad lokální šlechty a podnikatelstva, ale je třeba také oslovit významnější bankovní podnikatele, širokou veřejnost a veřejné mínění. Bylo potřeba projekt, který měl podporu ze strany státu, představit jako životaschopný a výhodný pro rozvoj regionu Dolního Rakouska a jihozápadních Čech i celé monarchie. Schwarzenberské železniční konsorcium se rozhodlo prezentovat samo sebe tehdy obvyklou formou: pomocí pamětního spisu (něm. Denkschrift). Tento spis si konsorcium roku 1865 vydalo samo vlastním vydáním.<sup>147</sup>

Již na první straně pamětního listu vidíme, čím především se konsorcium Jana Adolfa snažilo oslovit veřejnost: kladlo důraz na fakt, že v prostoru mezi stávajícími drahami mezi Vídní, Plzní, Lincem a Prahou zůstalo poměrně veliké území, které bylo poměrně hustě zalidněné a bohaté na přírodní produkty i průmyslové výrobky a které dosud zůstalo opomenuto ze strany výstavby moderního železničního spojení. Význam celého regionu Dolních Rakous i jihozápadu Čech musel být u takovéto publikace logicky nadhodnocen. Bylo běžnou praxí u všech železničních projektů poukazovat na význam a potenciál dané oblasti. Ale nešlo pouze o daný region, který měl získat napojení na železniční síť Rakouska i celé Evropy, ale také o

---

<sup>146</sup> Dva koncepty dopisů Jana Adolfa ze Schwarzenbergu členům Schwarzenberského železničního konsorcia z počátku června 1864: SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig.: G.b 5F., fasc. 10/IV; Protokol o zasedání Schwarzenberského železničního konsorcia ze dne 9. června 1864: TAMTÉŽ.

<sup>147</sup> *Denkschrift über die projektierte Eisenbahn von Wien über Tulln, Wittingau, Budweis und Pilsen nach Eger mit einer Abzweigung von Wittingau über Tabor nach Prag (Kaiser Franz-Josefs-Bahn)*. Wien 1865: SOA Třeboň, pobočka Český Krumlov, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig.: G.b 5F./Fasc. 10./I.

hlavní město Vídeň. Ve studii je poptávaná dráha popisována jako prostředek pro zásobování Vídně potravinami z jižních částí Čech a Moravy. Velkou roli v zásobování Vídně mělo hrát české černé uhlí poptávané vídeňskými průmyslníky.

Autoři brožurky se přímo zmiňují o faktu, že Schwarzenberské železniční konsorcium se skládalo z převážné části z velkostatkářů a průmyslníků Dolních Rakous a z České země. Ti se měli zajímat o potřeby svého regionu a usilovat o to, co si žádaly obchodní a živnostenské komory, hospodářské spolky a zemské sněmy: tedy o řádné dopravní spojení, které by jejich podnikání přineslo stejný užitek jako celému regionu. Můžeme tvrdit, že průmyslníci a velkostatkáři sebe sami brali jako ekonomickou hnací sílu svého kraje. Proto právě sebe viděli jako osoby, které by se měly aktivně podílet na rozvoji dopravní infrastruktury.

Brožurka ale primárně neměla poukazovat na to, kdo stál za železničním projektem, ale jaká by měla jeho strategie ve výstavbě drah skrz Dolní Rakousko a jihozápad Čech. Konsorcium píše, že je přesvědčené, že poptávku po železničním spojení v dané oblasti dokáže uspokojit pouze přímá trať z Vídně přes Třeboň, České Budějovice a Plzeň do Chebu s odbočkou z Třeboně přes Tábor do Prahy. Na rozdíl od dřívějších plánů KFNB dělit trať do Plzně a Prahy v dolnorakouském Gmündu, plánovalo Schwarzenberské železniční konsorcium jako místo dělení obou větví Třeboň. O potenciální volbě Třeboně jako železničního uzlu a zázemí pro celou dráhu vyličím v této práci v následujících kapitolách. Další záležitostí, kterou autoři studie přímo vypichují, je spojení Vídně s plzeňskou uhelnou pávní a s návazností v Chebu na saskou a bavorskou železniční síť. Pobočná dráha do Prahy zase měla sloužit jako spojení „nových“ částí Čech s Prahou a Vídní a zkrátit cestu mezi oběma metropolemi.

Konsorcium cíleně poukázalo na to, jak rychle dokázalo dovést do stávající fáze: od ledna 1864, kdy se konsorcium zformovalo a následně zažádalo o koncesi k předběžným pracím, až po finalizaci přípravných prací, na nichž pracovalo okolo šedesáti inženýrů a jejich asistentů a další pomocný personál. Zdůraznili také, že celý projekt dokázali dostat k jednání na úrovni Říšské rady. Jan Adolf i další členové konsorcia tak poukazovali na své organizační schopnosti.

Velkou část pamětního spisu tvoří pasáže o trasování dráhy a změnách v nich. Snaží se vysvětlit různé změny plánů v projektu, ať už jde o trasování po pravém břehu Dunaje mezi Vídní a Tullnem, nebo úvahách vést z Plzně dráhu místo do Chebu na Karlovy Vary a saský Schwarzenberg. Konsorcium zdůrazňuje, že samo hodlá slyšet na různé návrhy a potřeby obyvatel v daných regionech a podle nich své plány uzpůsobit.

Největší význam nové trati vidí konsorcium v možnosti přímější přepravy plzeňského uhlí do Vídně. Toto uhlí se zatím muselo do hlavního města monarchie dopravovat trasou

z Plzně přes Bavorsko, tedy přes Furth im Wald, Schwandorf a Pasov. Ve spise operují se zkrácením přepravy uhlí o 36 mil. Kromě vnitrostátní přepravy uhlí pak měla mít význam také přeprava mezinárodní. Trať měla nabízet přímější spojení Vídně se saským Lipskem a zároveň nabídnout lepší cestu pro obchod se severozápadem Německa: zmíněna jsou města Brémy, Bremerhafen, Harburg, Hamburg a Lübeck. De facto tedy mělo jít o alternativu ke spojení StEGu přes Prahu a Děčín na Drážďany.

Nabízely se i další možnosti pobočných tratí než pouze z jižních Čech do Prahy. Strategický význam hrálo – stejně jako dříve pro KFNB a StEG – město Znojmo na jižní Moravě. Schwarzenberské železniční konsorcium dle studie uvažovalo s pobočnou drahou z dolnorakouského Hornu do Znojma. Dále se nabízely dvě možnosti dalšího vedení pobočných tratí: první měla pokračovat ze Znojma přes Jihlavu do Pardubic k napojení na hlavní trať StEGu Praha–Olomouc, a hlavně s napojením na pardubicko-libereckou dráhu patřící SNDVB. S touto společností mohlo pak zřejmě dojít k užší spolupráci a nabídnout nové přímé spojení z Drážďan a Liberce na Vídeň bez nutnosti použít tratě StEGu a KFNB. Druhé spojení, které přicházelo v úvahu, směřovalo ze Znojma severovýchodním směrem na Brno a Přerov, kde by dráha ústila do hlavní tratě KFNB Vídeň – Bohumín. Zajímavé rovněž je, že studie zcela opomíjí možnosti expanze v jihozápadních Čechách, respektive z Plzně či Strakonice do Klatov, o jejichž propojení se také uvažovalo.

Konsorcium tedy uvažovalo v globálnějším pohledu s účelem nabídnout poptávané dotvoření železniční sítě ekonomicky nejvýznamnějších částí monarchie a vyplnění dosud prázdných míst na železniční mapě s přepravním potenciálem. Členové konsorcia tak považovali za významnou jak lokální přepravu z nově propojených oblastí do Vídně a Prahy, tak tranzitní význam dráhy. A ačkoliv se soustředili na poptávané spojení z Vídně přes České Budějovice a Plzeň do Chebu či Karlových Varů s odbočkou z Třeboně do Prahy, uvažovali i o možnostech další expanze.

Pamětní list Schwarzenberského železničního konsorcia z roku 1865 měl představit zejména vize trasování dráhy. Primárním účelem bylo oslovit vládu, ministerstvo obchodu, popřípadě také investory, aby konsorcium získalo jak koncesi k výstavbě, tak finanční zázemí a státní garance. Sekundárně nám tato písemnost slouží k tomu, abychom viděli, jak se v 60. letech 19. století dosud neznámá uskupení snažila dostat mezi železniční velikány, jako byl StEG nebo KFNB. V čele nových uskupení proto logicky měly stát významné osobnosti z řad vysoké tradiční šlechty či významných podnikatelů. V případě Schwarzenberského železničního konsorcia však Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu nehrál pouze roli “celebrity“, ale spíše ideového vůdce celého projektu.

## 5. Cesta k výstavbě KFJB: trasování a financování

### 5.1. Trasování dráhy

Při plánování výstavby nové dráhy hrála logicky důležitou úlohu trasa, po níž měla být železnice vedena. Dle koncesního zákona ze srpna 1854 se koncese udělovaly za účelem propojení určitých oblastí podle významu, jaké mělo dané spojení pro stát. V našem případě šlo o trasu z Vídně do Plzně a dál na pomezí se Saskem či Bavorskem a o odbočující rameno do Prahy. Co však zůstávalo na konsorciu bylo, kudy přesně bude dráha trasována. Samozřejmě stát i úřady místních samospráv (obce či okresy) se o trasování drah zajímaly a měly právo ho ovlivnit, jak uvidíme i v této kapitole.

Trasování dráhy hrálo velmi důležitou roli pro velkostatkáře, jejich pozemky ležely na trase trati. Za prvé často majitelé těchto panství aktivně vstupovali do konsorcií železničních společností, za druhé šlo o jejich pozemky, přes které dráha měla vést a za třetí pak mohla nová dráha hrát význam pro vlastní hospodářský rozvoj velkostatku.

U Jana Adolfa II. ze Schwarzenbergu můžeme pozorovat zájem o trasování trati od Vídně na Plzeň a Prahu přes schwarzenberská panství na jihu Čech od samého počátku, kdy se projekt dráhy objevil. V době, kdy KFNB v roce 1862 vyslala své inženýry, aby vyměřili trasu dráhy, poručil hlubocký kníže správcům svých velkostatků, aby vyšli inženýrům přátelsky vstříc. Úředníci velkostatků měli nabídnout veškeré zázemí a pomoc při trasování, zároveň se však měli snažit ovlivnit, aby vedení dráhy a rozmístění stanic a nákladišť co nejvíce vyhovovalo potřebám daného velkostatku. Například v dopise na Velkostatek Třeboň ze dne 1. ledna 1862 kníže své úředníky nabádá, aby se zasadili za trasování dráhy co nejbližší k Třeboni (tedy k sídlu velkostatku) a za výstavbu nádraží poblíž Třeboně.<sup>148</sup>

Poté, co se projektu chopil Jan Adolf II ze Schwarzenbergu, musel se také potýkat s otázkami trasování dráhy tak, aby vyhovovala nejen jemu a ostatním interesentům zapojeným do konsorcia, ale především státu, který uděloval koncese a sliboval železničním podnikům výhodné státní garance.

Konsorcium muselo nalézt také firmu, která by tratě vyměřila a následně provedla výstavbu. V tomto případě nebylo hledání přílišným problémem. Trasu, o níž se

---

<sup>148</sup> Dokument č. 1: koncept dopisu Jana Adolfa ze Schwarzenbergu na Velkostatek Třeboň ze dne 1. ledna 1862: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.



Schwarzenberské železniční konsorcium zajímalo, nechala již před nimi vyměřit KFNB firmou Bratři Kleinové (Gebrüder Klein). Vyměřili trasu ze Stockerau na Znojmo a České Budějovice a dále na Plzeň. Sami s podporou KFNB požádali v lednu roku 1862 o udělení koncese, kterou od státu obdrželi v březnu 1863 a následně převedli na KFNB. Následně žádali také o povolení trasování odbočné trati z Gmündu do Prahy.<sup>149</sup>

Se stavebním podnikáním patřícím Albertu a Franzi Kleinovým se již v 50. a na počátku 60. let 19. století spojil také významný člen Schwarzenberského železničního konsorcia a blízký rádce Jana Adolfa II. podnikatel Adalbert Lanna. Ten ve společném podnikání s firmou Bratři Kleinové a libereckým podnikatelem Johannem Liebigem pracoval na výstavbě SNDVB z Pardubic na Liberec s odbočkou z Josefova (dnes Jaroměře) do Malých Svatoňovic a dále kolem Trutnova do Královce na hranice s Pruskem. Na tento projekt vedoucí členitým terénem Podkrkonoší a Českého Ráje angažoval Lanna inženýra Johanna Schebka, který se při výstavbě velice osvědčil a přijal ho za svého obchodního partnera. Totéž stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna se následně angažovalo také ve výstavbě České západní dráhy z Prahy na Plzeň a bavorský Furth im Wald. Již u tohoto projektu uvažovali také o možné výstavbě pobočné dráhy z Plzně do Českých Budějovic. Není proto divu, že od počátku projektu Schwarzenberského železničního konsorcia vystupovalo stavební podnikání Lanna-Klein jako samozřejmá technická podpora celého projektu.<sup>150</sup>

Stavební podnikání bratří Kleinů a Adalberta Lanny v sobě sdružovalo několik partnerů. Na jedné straně to byl zaběhlý podnik bratří Kleinů, který přinášel i dostatečnou materiální základnu, na druhé straně Adalbert Lanna, který stál v čele samotného provedení výstavby. Spolu s Lannou vstoupili do podniku i zkušený inženýr a Lannův dlouholetý společník Johann Schebek a finanční úředník Moritz Gröbe. Toto stavební uskupení pak muselo počítat s pevnou pašální cenou, kterou jim mohlo zaručit Schwarzenberské železniční konsorcium. Podíl společníků, jímž se měli podílet na právech a povinnostech, byl následující: 45 % pro bratry Kleinovy, 22,5 % pro Adalberta Lanna a Johanna Schebka a 10 % pro Moritze Gröbeho. Obchodní ředitelství stavebního podniku mělo sídlit v Praze a do jeho čela byli dosazeni Johann Schebek pro technické záležitosti a Moritz Gröbe pro záležitosti provozně-ekonomické.<sup>151</sup> Vyjednávání o vzniku stavebního společenství probíhalo de facto kontinuálně s vývojem Schwarzenberského železničního konsorcia. Adalbert Lanna slíbil bratřím Kleinům v dopise ze

---

<sup>149</sup> KREJCIŘÍK, Mojmir: *Kleinové. Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 362.

<sup>150</sup> KREJCIŘÍK, Mojmir: *Kleinové. Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 355–363; POPELKA, Petr: *Zrod moderního podnikatelstva. Bratři Kleinové a podnikatelé v českých zemích a Rakouském císařství v éře kapitalistické industrializace*. Ostrava 2011, s. 180–183.

<sup>151</sup> KREJCIŘÍK, Mojmir: *Kleinové. Historie moravské podnikatelské rodiny*. Brno 2009, s. 363.

dne 10. listopadu 1864, že bude ve věci výstavby Dráhy císaře Františka Josefa postupovat pouze společně s nimi. Ranou pro stavební podnikání i pro Schwarzenberské železniční konsorcium však byla předčasná smrt Adalberta Lanny na srdeční slabost dne 15. ledna 1866.<sup>152</sup> V započatém díle za něj dále pokračoval jeho syn Adalbert Lanna mladší.<sup>153</sup> V přípravě projektu a trasování pokračovali společně mladší Lanna, bratři Kleinové a společníci až do doby, kdy se dne 17. listopadu 1866 (v den položení základního kamene stavby) dohodli se společností Dráhy císaře Františka Josefa na znění smlouvy o provedení výstavby dráhy Plzeň - České Budějovice. Krátce nato, dne 30. listopadu 1866, pak došlo k podepsání konečné dohody a smlouvy o spolupráci mezi všemi zúčastněnými stranami stavebního podnikání. Dle smlouvy o společnosti z téhož dne vystupovali ve výstavbě KFJB jako jednotná stavební společnost.<sup>154</sup>

Vyjednávání mezi stavebním podnikáním a Schwarzenberským železničním konsorciem měl logicky na starosti Adalbert Lanna, který byl i řádným členem konsorcia. Druhým, kdo komunikoval s Janem Adolfem, byl Johann Schebek jakožto hlavní inženýr zodpovědný za trasování celé trati. Ten rozebíral s knížetem i celým konsorciem různé možnosti trasování tratí. První zmínky o tom, že by Schebek mohl vyměřit trať, jsou z přelomu února a března 1864. Ve chvíli, kdy Jan Adolf II sháněl interesenty pro vstup do komitétu, zároveň již se Schebkem projednávali trasování a potenciální cenu celého projektu.<sup>155</sup>

V dubnu 1865 předal Johann Schebek hlubockému knížeti seznam trasovaných tratí pro budoucí Dráhu císaře Františka Josefa. Tento plán se proti původnímu trasování KFNB lišil v několika zásadních rysech. Hlavní dráha již nebyla trasována ze Stockerau, ale přímo z Vídně, kde mělo dojít ke vzniku vlastního nádraží pro novou železniční společnost KFJB. Odtud trať měla vést na dolnorakouský Eggenburg, Třeboň, České Budějovice a přes Plzeň do Chebu. Tato trať měla celkem měřit 62,1 mil. Pobočná trať do Prahy již neměla odbočovat z hlavní tratě v dolnorakouském Gmündu, nýbrž v jihočeské Třeboni, která byla zároveň sídlem velkostatku patřícímu Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu. Dále se počítalo se spojovací

---

<sup>152</sup> HLAVAČKA, Milan: *Vojtěch Lanna*. In: *Historický obzor*, roč. 9, 1998, č. 3/4, s. 78–81; Dopis hraběte Czernina Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 16. ledna 1866: SOA Třeboň, fond Rodinný archiv Schwarzenbergů Hluboká nad Vltavou (1339 - 1945), Jan Adolf II., sig. 8c/18.

<sup>153</sup> Následující zmínky v textu o osobě Adalberta Lanny po datu úmrtí Adalberta Lanny staršího, tedy po 15. lednu 1866, se vztahují k osobě Adalberta Lanny mladšího.

<sup>154</sup> Smlouva a dohoda mezi bratry Kleinovými, Adalbertem Lannou, Johannem Schebkem a Moritzem Gröbe a smlouva o společnosti mezi bratry Kleinovými a Adalbertem Lannou, vše ze dne 30. listopadu 1866: ZA Opava, pobočka Olomouc, fond RA Kleinů – Wissenbergů, inv. č. 62, kart. 5; SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>155</sup> Koncept dopisu Jana Adolfa ze Schwarzenbergu případným interesentům o výstavbu dráhy z února či března 1864: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

drahou v Praze mezi novým nádražím KFJB a nádražím BWB na Smíchově a s propojkou s tratí StEGu. Propojka od Plzně a Budějovic měla vzniknout také v Třeboni ve směru na Prahu. Tak by došlo k dosažení požadovaného přímého spojení Českých Budějovic se zemským hlavním městem Prahou. Schebek počítal také s možnou 2,5 míle dlouhou propojkou ze Stockerau do stanice hlavní tratě KFJB Absdorf a s odbočnou tratí z Eggenburgu do Znojma měřící 5,8 mil. Zároveň v tomto soupisu navrhoval i různé varianty. První takovou variantou byla alternativní trasa k chebské větvi. Trať z Plzně mohla vést 19,5 mil dlouhou tratí přes Karlovy Vary do saského Schwarzenbergu v Krušných horách, kde by se napojovala na saskou železniční síť. Další varianta se týkala vedení hlavní dráhy v Dolním Rakousku. Variantou trasy přes Eggenburg byla 12,7 mil dlouhá trať z Absdorfu do obce Hadersdorf a odtud údolím řeky Kampf do Hornu a na Schwarzenau, kde se měla vracet k původní trase. U této varianty dodával Schebek i možnost vést z Hadersdorfu 1,4 mil dlouhou odbočku do Krems an der Donau. Další možné varianty vycházely Schebkovi v jižních Čechách. Když by totiž vedla hlavní trať na Plzeň přímější trasou přes Borovany, musel by pak hledat možnosti pobočné trati na Prahu. Nezmiňuje možnost vést pražskou linku z Gmündu. Jako alternativu k Třeboni vidí ve vybudování uzlu v Českých Budějovicích. Odtud by mohla pobočná dráha vést buď severně přes Hlubokou, nebo přes obec Libnič severovýchodně od Budějovic do Veselí.<sup>156</sup>

Toto trasování vyznívalo velice výhodně pro zájmy dominia hlubockých Schwarzenbergů, neboť propojovalo vzájemně jihočeské velkostatky rodu (Třeboň, Hluboká, Protivín, Chýnov a statek Borovany) a navíc nabízel vybudovat ústřední uzlovou stanici s dílnami a technickým zázemím společnosti v sídelním městě velkostatku Třeboň, což by mohlo přinést technické i hospodářské oživení regionů.

Ovšem trasa s umístěním uzlu do Třeboně narazila na odpor. Největší odpor lze zaznamenat u Obchodní a živnostenské komory v Plzni. Komoru znepokojovalo prodloužení trasy z Vídně do Plzně oproti variantě trasování z Gmündu přes Borovany do Českých Budějovic o celé 2,5 míle. Plzeňská komora bojovala za trať vedoucí co nejpřímějším směrem, a to pro získání co nejnižších tarifů za přepravu. Šlo jí tedy primárně o co nejnižší cenu přepravy zboží. Lobbovala tedy za živnostníky a obchodníky ve svém komorním obchodu, aby mohli co nejefektivněji nakupovat a prodávat ve Vídni. Primárně šlo především o přepravu uhlí z plzeňské uhelné pánve do Vídně, které by v případě trasování přes Borovany mohlo být ve Vídni prodáno s konkurenční výhodou oproti uhlí přepravovanému z Ostravska a Haliče

---

<sup>156</sup> Seznam trasovaných železničních tratí vyhotovený Johannem Schebkem v dubnu roku 1865: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

prostřednictvím KFNB. V případě trasování přes Třeboň se cena přepravy uhlí měla prodražit o 17 500 zlatých na přepravený jeden milion centů uhlí. U jiných druhů zboží by prodražení bylo ještě diametrálně vyšší.<sup>157</sup>

Trasování s umístěním uzlové stanice a dílen v Třeboni nakonec narazilo i na většinu koncesionářů. Z dopisu Augusta Grois, člena konsorcia a schwarzenberského dvorního rady, ze dne 11. července 1865 pro ředitele Schwarzenberské ústřední kanceláře vyplývá, že většina koncesionářů zamítla třeboňskou variantu a klonila se spíše k původním plánům vypracovaným již dříve KFNB s tím rozdílem, že trať měla být trasována z Vídně místo Stockerau. Dílny a uzlová stanice, kde mělo dojít k dělení trati od Vídně ve směru na Plzeň a Prahu, byly situovány do Gmündu. Odtud pražská větev měla pokračovat přes Třeboň na Tábor, zatímco plzeňská přes Borovany na České Budějovice. Z dopisu však jasně plyne, že August Grois hájil spíše třeboňskou variantu a dělení v Gmündu považoval spíše za prohru schwarzenberských zájmů.<sup>158</sup>

Trasování tedy dopadlo nakonec tak, že Schwarzenberské železniční konsorcium přijalo částečně trasu po plánech KFNB z počátku 60. let 19. století. Nově však trať měla začínat ve Vídni, pokračovat po pravém břehu Dunaje k městečku Tuln a dále překročit Dunaj a pokračovat přes Absdorf a Eggenburg na dolnorakouský Gmünd. Zde měly vzniknout hlavní dílny a trať se měla dělit na dvě ramena. To hlavní mělo pokračovat přes Borovany, České Budějovice na Plzeň a dále na Cheb. Pobočné rameno pak mělo směřovat přes Třeboň a Tábor ku Praze. Trať měla procházet hned několika sídly schwarzenberských velkostatků na jihu Čech: Hlubokou, Protivínem a Třeboní. Významně se měla týkat i dalších velkostatků, jako Libějovice, Netolice či Chýnov. Tudíž i přes to, že hlavní uzel dráhy neměl být nakonec v Třeboni, i tak její vedení strategicky vyhovovalo poloze knížecích velkostatků.

## 5.2. Lobby města Klatovy za stavbu železnice

Ve chvíli, kdy se Jan Adolf II. sám chopil iniciativy a stál v čele Schwarzenberského železničního konsorcia, spadla na něj také velká míra odpovědnosti za trasování tratí, které

---

<sup>157</sup> Při přepravě jednoho milionu centů nákladu měla dle Obchodní a živnostenské komory v Plzni narůst cena na trase delší o 2,5 míle následovně: 1. třída o 50 000 Zl, 2. třída o 56 250 Zl, 3. třída o 87 500 Zl. Více viz: Č. 15021 – Dopis Obchodní a živnostenské komory v Plzni na ministerstvo obchodu, nedatováno: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1851-1867), sig. III Da, kart. 36.

<sup>158</sup> Dopis Dr. Augusta Grois na Schwarzenberskou ústřední kancelář ze dne 11. července 1865: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

konsorcium slíbilo postavit. V první řadě je třeba si uvědomit, že trasování dráhy jako takové bylo politickou veřejnou záležitostí, kterou se zabýval především stát, pro nějž bylo mocensko-politicky, hospodářsky a vojensko-strategicky důležité kudy nová dopravní komunikace povede. Dále se o trasování zajímaly místní samosprávy, tedy regiony a obce ležící podél plánované trasy. Především obce lobbovaly buď za to, aby trať vedla přímo skrz jejich obec, či naopak, aby vedla co nejdále od ní. A v neposlední řadě je třeba jmenovat regionální průmyslníky, podnikatele či statkáře, kteří lobbovali za to, aby dráha vedla co nejbliž jejich podnikání, nebo se naopak báli, že jim podnikání poškodí. Všechny tyto zájmové skupiny se ohledně trasování obracely na státní správu a samosprávy a následně samozřejmě také na konsorcium a později železniční společnost. Za konsorcium shledávaly nejčastěji zodpovědného jeho předsedu Jana Adolfa II. ze Schwarzenbergu, nejen jako čelního představitele celého projektu, ale i jako důvěryhodnou osobnost z řad staré společenské elity.

Jako příklad lobbování za výhodné trasování dráhy můžeme vzít pošumavské město a okres Klatovy. Ty byly se zhruba 9000 obyvateli v roce 1865 druhým největším městem v západních Čechách. Nachází se v podhůří Šumavy jižně od Plzně. Region Klatovska byl jedním z méně rozvinutých regionů v Čechách, v 60. letech 19. století šlo stále o tradiční zemědělský region, ve kterém bylo malé množství průmyslu. Mezi hlavní odvětví zde patřilo sklářství a textilní průmysl (především přádelny lnu a bavlny). Samotný klatovský okres čítal před rokem 1860 kolem 42 000 obyvatel.<sup>159</sup>

Klatovy původně měly ležet na již zmiňované transversální dráze z Domažlic do Strakonice, jejíž výstavbu plánoval hlubocký kníže Jan Adolf II ze Schwarzenberga společně s Obchodní a živnostenskou komorou v Plzni a jejím předsedou Otto Bischoffem v roce 1863. Město Klatovy v tomto projektu hrálo klíčovou roli. Organizovalo a pořádalo schůzky interesentů a úzce spolupracovalo s Janem Adolfem na přípravách projektu. Takto například pořádali klatovští na své radnici dne 25. února 1863 první schůzku interesentů dráhy z Domažlic do Strakonice, na níž došlo ke vzniku komitétu interesentů.<sup>160</sup>

Ovšem o rok později z těchto plánů postupně začalo scházet. Kníže Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu jako hlavní tahoun celého projektu se začal zajímat o stavbu hlavní tratě z Vídně do Českých Budějovic, Plzně a Chebu, a proto začal upozadovat přípravu pošumavské

---

<sup>159</sup> *Statistischer Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Pilsen an die hohen kaiserl. königl. Ministerien für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten für das Jahr 1858*, Praha 1860, s. 1-14.

<sup>160</sup> Porada shromážděného výboru ze dne 24. února 1863: SOkA Klatovy, fond AM Klatovy, inv. č. 1149, kn. 1133.

transverzální trati. Město Klatovy se sice nadále angažovalo v přípravách této trati<sup>161</sup>, ale začalo pomýšlet i na důležitější spojení pro své město – spojení s Plzní. Na schůzi městského zastupitelstva ze dne 2. července 1864 bylo usneseno, že město nechá u advokátů Wellnera a Heinricha vypracovat žádost o trasování trati České Budějovice – Plzeň přes Klatovy. Tuto žádost klatovské městské zastupitelstvo poslalo českému místodržiteli hraběti Richardu Belcredimu jakožto čelnímu představiteli oprávněného orgánu státní správy a knížeti Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu jakožto iniciátorovi projektu. Klatovy tak změnilly strategii: místo prosazování pošumavské transverzální trati začali městští zastupitelé prosazovat přímé spojení s regionálním centrem západních Čech, tedy s Plzní. Samozřejmě jako cestu k tomuto cíli zvolili vyjednávání s Janem Adolfem ze Schwarzenbergu, jenž byl pro ně partnerem již u předchozího projektu. V dopise na České zemské místodržitelství výslovně píše, že projekt, jenž měl nést jméno Dráha císaře Františka Josefa, pro ně vyhlížel jako projekt reálně uskutečnitelný právě proto, že v jeho čele stál Jan Adolf ze Schwarzenbergu. Začalo jim tedy jít hlavně o to, aby tato dráha byla trasována přes Klatovy na Plzeň.<sup>162</sup>

V duchu podporu dráhy Budějovice – Klatovy – Plzeň se nesla další zasedání klatovských městských zastupitelů. Snažili se nalákat i další město v potenciální trase tratě, a to Sušici. Městští zastupitelé se navíc usnesli oficiálně podporovat projekt Schwarzenberského železničního konsorcia a přidat se k interesentům. Na schůzi zastupitelstva ze dne 7. prosince 1864 se rozhodli klatovští nabídnout podniku vedenému Janem Adolfem ze Schwarzenbergu pro případ, že by postavil dráhu z Plzně do Klatov, podporu pro trasování ve výši 2000 Zl. a přislíbili i „další oběti města“.<sup>163</sup>

Hlavním podporovatelem spojení Plzně a Klatov dráhou vybudovanou společností vedenou hlubockým knížetem byl klatovský radní Václav Seidl. Ten inicioval vyslat z Klatov do Prahy a do Vídně deputaci tří zástupců města. Ti měli intervenovat za výstavbu trati Plzeň – Klatovy. Zastupitelé na zasedání dne 4. února 1865 schválili vyslání zástupců. Deputace tedy mohla dne 8. března 1865 vyrazit do Vídně. Krátce po příjezdu do hlavního města si nechali členové deputace vytisknout pamětní spis a brožurku statkáře Jindřicha Polandy z Kunkovic,

---

<sup>161</sup> Například na poradě zastupitelstva města Klatovy ze dne 29. října 1864 bylo rozhodnuto, že klatovští vyšlou své zástupce na schůzi ohledně trati Domažlice – Katovice, která se měla konat v Plzni dne 1. listopadu 1864. Více viz: Porada shromážděného výboru ze dne 29. října 1864: SOKA Klatovy, fond AM Klatovy, inv. č. 1149, kn. 1133.

<sup>162</sup> Porada shromážděného výboru ze dne 2. července 1864: SOKA Klatovy, fond AM Klatovy, inv. č. 1149, kn. 1133; Dopis zastupitelstva města Klatovy na České zemské místodržitelství v Praze ze dne 2. července 1864: NA Praha, fond České místodržitelství Praha – všeobecné, inv. č. 4869, sig. 38 9 1 7, kart. 2028.

<sup>163</sup> Porady shromážděného výboru ze dne 5. listopadu a 7. prosince 1864 a 14. ledna 1865: SOKA Klatovy, fond AM Klatovy, inv. č. 1149, kn. 1133.

který se k deputaci připojil. Následně, když měla vytištěné propagační materiály, zamířila deputace k Dr. Heinrichovi, sekretáři Dolnorakouské hospodářské jednoty. Ten přislíbil pomoc při vyjednávání s ministry a smluvil s deputací seznam důležitých osob, které navštívit. Dne 11. března 1865 byla deputace přijata u dvorského rady Jaška, který přislíbil podporu a přisvědčil, „že by dráha přes Nepomuky úplně mrtva byla“. Následně odkázal deputaci k ostatním poslancům a k Janu Adolfu Schwarzenbergovi a Adalbertu Lannovi. Ještě téhož dne se deputace sešla s Adalbertem Lannou. Této schůzky byli přítomni i inženýr Jan Schebek a schwarzenberský dvorní rada Dr. August Grois. Všichni tři pánové zainteresovaní do projektu celé projektované Dráhy císaře Františka Josefa namítali, že by trasa z Budějovice do Plzně přes Klatovy byla delší a na jednom místě trasy i stavebně problematická. Na druhou stranu však Adalbert Lanna dodal, že město Klatovy dělá dobře, že vyslalo deputaci do Vídně, jinak by mu byly činěny výčitky a myslelo se, že město nemá zájem na železničním spojení. Lanna zmínil, že město se může do pěti let dočkat dráhy, ale nikoliv hlavní linie z Budějovic do Plzně, nýbrž tratě pobočné z Plzně. Tuto trať by pak teoreticky mohla vybudovat KFJB, ale musel by být k tomuto účelu zřízen nový komitét pro výstavbu. Lanna komitétu doporučil, aby se klatovští měšťtí zastupitelé obrátili na Františka Ringhofera jakožto velkostatkáře z Lužan a na další velkostatkáře, pro něž by mohla klatovsko-plzeňská dráha být ku prospěchu<sup>164</sup>. Sám Lanna přislíbil podporu takového projektu a předběžně se zavázal rukoudáním.<sup>165</sup>

Následujícího dne, tedy 12. března 1865, jednala deputace s Janem Adolfem ze Schwarzenbergu ve schwarzenberském paláci ve Vídni. Hlubocký kníže přijal podle zprávy deputaci velmi vlídně, ale nedal jí vůbec žádný slib. Oznámil, že sám ještě neví, zda koncesi vůbec obdrží. Dále dodal, že dráha byla vyměřována nejkratší cestou a přes Klatovy by se její délka prodloužila. De facto tak Jan Adolf ze Schwarzenbergu dal deputaci zápornou odpověď, ale vyhýbavým způsobem.<sup>166</sup>

Deputace vyjednávala následujícího dne 13. března 1865 ještě s arciknížetem Rainerem či s hrabětem Eugenem Černínem jako zástupcem panské sněmovny, Peterem Steffensem jako zástupcem sněmovny poslanců, Leo Thun-Hohensteinem či u ministra obchodu Kalchberga. Deputace se sešla i s lidmi z médií, respektive se zástupcem Neue freie Presse. Následně se

---

<sup>164</sup> Adalbert Lanna v této souvislosti zmínil hrabata Černína a Schönborna.

<sup>165</sup> Porada shromážděného výboru ze dne 18. března 1865: SOkA Klatovy, fond AM Klatovy, inv. č. 1149, kn. 1133.

<sup>166</sup> Porada shromážděného výboru ze dne 18. března 1865: SOkA Klatovy, fond AM Klatovy, inv. č. 1149, kn. 1133.

deputace vracela domů přes Prahu, kde 16. března se neúspěšně pokoušela hovořit s Františkem Ringhoferem.<sup>167</sup>

Kromě deputace do Vídně se samozřejmě plány města Klatovy dostaly i na půdu příslušné obchodní a živnostenské komory. Obchodní a živnostenská komora v Plzni se vedením hlavní tratě z Budějovic do Plzně zabývala již na svém zasedání konaném dne 27. října 1864. Po delší debatě se členové komory shodli, že Klatovy jako průmyslové centrum druhotného významu železniční spojení s Plzní potřebují, ovšem ne za cenu prodloužení trati České Budějovice – Plzeň. Komora se nakonec rozhodla podporovat projekt pobočné trati z Plzně do Klatov, nikoliv však vedení tratě od Budějovic přes toto pošumavské město.<sup>168</sup>

Schwarzenberské železniční konsorcium chtělo vyjít Klatovům vstříc prostřednictvím přípravy projektu pobočné dráhy z Plzně do Klatov. Dle opisu korespondence mezi Okresním úřadem v Klatovech a krajským hejtmanem v Plzni ze začátku května 1865 mělo konsorcium již v té době vyměřovat možné trasy této pobočné dráhy. Trasování prováděl inženýr Frank poslaný konsorciem.<sup>169</sup>

Plány Schwarzenberského železničního konsorcia a později KFJB na zřízení pobočné trati z Plzně do Klatov se nakonec kvůli pozměněné státní strategii výstavby nových železničních tras neuskutečnily. Klatovští nakonec dosáhli na spojení s Plzní o několik let později, resp. až po hospodářské krizi z let 1872–1873, kdy nechala Plzeňsko-březenská dráha, společnost vedená majitelem velkostatku Plasy, knížetem Richardem Metternich-Wineburgem, postavit dráhu z Plzně přes Klatovy na bavorskou hranici u Železné Rudy na Šumavě.

Z výše uvedeného je zjevné, že pro zastupitele města Klatovy zůstal Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu hlavním partnerem pro vyjednávání o železnici i poté, co opustil původní projekt pošumavské transversální trati ze Strakonic do Domažlic. Při vyjednávání o trasování železnic z Budějovic do Plzně se klatovští obraceli na hlubockého knížete jako na předního představitele Schwarzenberského železničního konsorcia a otce celého projektu, i jako na svého dřívějšího partnera v plánování železných drah. Až s vysláním deputace byli klatovští nakonec postaveni před skutečnost, že trasování tratí bylo v 60. letech 19. století více v rukou státu nežli samotných železničních společností.

---

<sup>167</sup> Porada shromážděného výboru ze dne 18. března 1865: SOkA Klatovy, fond AM Klatovy, inv. č. 1149, kn. 1133.

<sup>168</sup> Protokol ze zasedání OŽK Plzeň 27. října 1864: SOA Plzeň, fond Obchodní a živnostenská komora Plzeň, inv. č. 1, kn. 1.

<sup>169</sup> Opis dopisu Okresního úřadu v Klatovech pro Krajského hejtmana v Plzni ze dne 2 května 1865: NA Praha, fond České místodržitelství Praha – všeobecné, inv. č. 4869, sig. 38 9 1 7, kart. 2029.



Klatovy nebyly jediným městem, které hledalo podporu pro napojení na budoucí Dráhu císaře Františka Josefa u knížete Jana Adolfa II. ze Schwarzenbergu. Zajímavým příkladem je i jedno město mimo Rakouské císařství: město Schwarzenberg in Sachsen, městečko ležící na saské straně Krušných hor. Toto město, jež má shodou okolností stejný název s námi sledovaným šlechtickým rodem, se stalo v plánech z let 1864 a 1865 alternativním cílem hlavní trasy dráhy z Vídně přes Plzeň. Inženýr Johann Schebek, který dráhu vyměřoval dle instrukcí od Adalberta Lanny, totiž počítal se dvěma možnostmi vedení dráhy na západě Čech za Plzní. První byla trasa nastíněná již v původních plánech KFNB, která směřovala z Plzně k Chebu jakožto uzlové stanici s přímým napojením na saskou i bavorskou železniční síť. Alternativou této variantě pak byl projekt trati vedoucí z Plzně severním směrem na Karlovy Vary a odtud do Krušných hor do saského města Schwarzenberg. Tato varianta měla výhodu přímějšího směru.

### **5.3. Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu a jeho role při shánění kapitálu pro výstavbu dráhy (1865–1866)**

Trasování dráhy bylo de facto v podobě, v jaké ji Johann Schebek shrnul Janu Adolfovi (viz výše podkapitola 5.1), dokončeno na začátku roku 1865. Následovalo neméně obtížné vyjednávání o získání koncesí. První žádost o udělení definitivní koncese ke stavbě a provozu železnice z Vídně do Chebu s odbočkou do Prahy podalo konsorcium na Ministerstvo obchodu a národního hospodářství dne 13. listopadu 1864.<sup>170</sup> Reálné vyjednávání o konečnou podobu celé dráhy se však odehrálo až v roce 1865 a jednání se chopil sám Jan Adolf ze Schwarzenbergu. Již v únoru 1865 oslovil ministra obchodu, jímž byl tehdy Josef von Kalchberg, člověk zasazující se o rychlejší a efektivnější výstavbu železnic v Rakouském císařství. V žádosti hlubocký kníže píše o trase z Vídně po pravém břehu Dunaje, kde by trať překročila po stabilním mostě řeku a směřovala severozápadním směrem do jižních Čech a odtud jednou větví na Plzeň a Cheb a druhou větví na Prahu. Garantoval začátek výstavby dráhy do jednoho roka od konečného udělení koncese. Koncesi pak Schwarzenberské železniční konsorcium žádalo na tehdy standardní dobu devadesáti let od uvedení dráhy do plného provozu. Dráha, jakožto strategicky významná pro stát, měla také od počátku jasnou úrokovou garanci ve výši 5 % z kapitálu o hodnotě 102 000 000 Zl., přičemž pokud ročně nedosáhne

---

<sup>170</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 11–14.

železniční společnost čistého výdělku minimálně ve výši 5 304 000 Zl., doplatí do této sumy zbývající částku stát. Za účelem shánění kapitálu měl umožnit stát koncesionářům založit akciovou společnost. S akciemi a prioritními obligacemi se mělo obchodovat na vídeňské burze a na správnost všech finančních a kapitálových machinací měl stát dohlížet.<sup>171</sup>

Po celý rok 1865 se řešil s koncesí spojený palčivý problém, kterým byla finanční otázka. Bylo potřeba sehnat dostatečný kapitál na výstavbu. A to nebylo možné pouze od akcionářů. Jednalo se tedy logicky o vyjednání půjčky. Schwarzenberské železniční konsorcium se rozhodlo oslovit zahraniční bankovní prostředí. V materiálech není nikde zmínka o tom, že by peníze na dráhu mohl dodat tradiční podporovatel železničních projektů oné doby: Credit-Anstalt. Zřejmě se Jan Adolf snažil této instituci po svém osobním angažmá vyhnout. Vyjednávalo se tedy převážně s institucemi mimo Rakouské císařství, např. s anglickou Bank of England, která ovšem nabídla konsorciu nepříznivé podmínky.<sup>172</sup> Mimo to oslovilo konsorcium také profesionálního vídeňského podnikatele zabývajícího se zahraničním obchodem J. J. Freisingera. Ten měl pomoci se sháněním kapitálu v zahraničí. Poohlížel se po finančnících první třídy v Německu, Belgii a Anglii. Objevil možnost získat pro konsorcium potřebnou podporu, ovšem za určitých podmínek: Předně by bylo záhodno vytvořit v nejbližší době Frankfurtsko-londýnské konsorcium, kterého by se účastnily firmy první třídy. Ty by nejen poskytly dostatečný kapitál, ale pomocí státní garance by pomohly zhodnotit celý tento obchod. Dále doporučil, aby Schwarzenberské železniční konsorcium platilo všechny cestovní náklady, razítka, smlouvy atd. ze svého a následně si tyto záležitosti nechalo odškodnit prostřednictvím procentuální provize u vzniklého mezinárodního konsorcia. Samozřejmě také doporučil předem přesně definovat svoje požadavky a cíle pro vyjednávání a pojistit si všechny smlouvy. Dle Freisingera by bylo rovněž vhodné řešit celou záležitost přes konzuláty v Berlíně, Frankfurtu nad Mohanem, Hamburku a Amsterdamu.<sup>173</sup>

Následně J. J. Freisinger rozšířil myšlenku Frankfurtsko-londýnského konsorcia a navrhol Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu založit syndikát, například v Anglii. Mělo jít o akciovou společnost, v níž by si původní Schwarzenberské železniční konsorcium udrželo odpovídající zastoupení. Freisinger navrhl, aby syndikát operoval s kapitálem ve výši 80 milionů zlatých, z čehož z poloviny v akciích a z druhé poloviny prostřednictvím prioritních

---

<sup>171</sup> Koncept dopisu Jana Adolfa ze Schwarzenbergu ministru obchodu Josefu von Kalchberg z února roku 1865: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>172</sup> Dopis Schwarzenberského železničního konsorcia hraběti Richardu Belcredimu ze dne 4. srpna 1865: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>173</sup> Dopis J. J. Freisingera Schwarzenberskému železničnímu konsorciu ze dne 31. července 1865: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

obligací. Obchodovat pak měla společnost na burzách ve Vídni, Londýně a Frankfurtu nad Mohanem. K reálné konstituci mělo dojít ve chvíli, kdy kapitál dosáhne výše 40 milionů zlatých. Sídlem společnosti pak měla zůstat Vídeň, kde měla být též zapsána do obchodního rejstříku. Syndikát si měl zvolit šest zástupců, z nichž tři měli sídlit v Londýně a měli řešit finanční záležitosti společnosti. Zbývající tři členové měli ve Vídni vyjednávat se správní radou.<sup>174</sup>

Jan Adolf ze Schwarzenbergu, ani ostatní členové konsorcia se však Freisingerovými plány na vybudování nadnárodního syndikátu neřídili. I tak však nadále, dle Freisingera doporučení, hledali finanční podporu ve velkých obchodních centrech západní Evropy a Velké Británie.

Právě pro účely shánění dostatečného kapitálu doma i v zahraničí udělili členové konsorcia dne 10. prosince 1864<sup>175</sup> a následně jej potvrdili na základě oběžníku po členech konsorcia v srpnu roku 1865 na návrh svého předsedy Jana Adolfa ze Schwarzenbergu<sup>176</sup> plnou moc třem členům konsorcia: Mathiasi Schönererovi, Adalbertu Lannovi a Augustu Grois. Kromě shánění finančních prostředků měli tito tři zástupci vyjednávat ve všech záležitostech týkajících se výstavby dráhy.<sup>177</sup> Výběr zplnomocněných byl pragmatický. Schönerer s Lannou měli již předchozí zkušenosti s výstavbou železnic i se sháněním potřebného kapitálu. August Grois byl pověřencem Jana Adolfa ze Schwarzenbergu, fungoval jako jeho osobní zástupce hlubockého knížete a sám se v přípravě celého projektu od počátku aktivně angažoval. Tato trojice od této chvíle mohla efektivně vyjednávat o udělení koncese, trasování i financování dráhy. Ovšem i Jan Adolf se stále o dění okolo přípravy železnice angažoval.

Kromě zplnomocněného tria platilo vyjednávání i pro třetí osoby, které s trojicí Schönerer – Lanna – Dr. Grois spolupracovaly. Tak se například vyjednávání o kapitál v Londýně zhostil také Lannův pobočník Johann Schebek, který jednal v Londýně s bankovním

---

<sup>174</sup> Dopis J. J. Freisingera Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 18. srpna 1865: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>175</sup> Pozůstalost po Dr. Augustu Grois: plná moc pro Matthiase Schönerera, Adalberta Lannu a Augusta Grois ze dne 10. prosince 1864: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V; OeStA Wien, AVA, Verkehr, Registraturen von Eisenbahngesellschaften (1824-1934), Kaiser Franz Josef-Bahn (1867-1887), sig. VI F, kart. 3.

<sup>176</sup> Sám Jan Adolf ze Schwarzenbergu sháněl podpisy plné moci u členů konsorcia pocházejících z vyšší šlechty, jmenovitě u knížat Paara a Coloredo Mansfelda a Fürstenberga, hrabat Eugena Czernina, Jiřího Jana Buquoye, Ernsta Hoyose a Karla Gundackera Suttnera. Více viz Oběžník Schwarzenberské ústřední kanceláře po zástupcích šlechtických rodů a zasláný dne 8. srpna 1865 Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>177</sup> Plná moc pro Mathiase Schönerera Adalberta Lannu a Augusta Grois ze srpna roku 1865 (nepodepsaný koncept): SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

domem Waring Brothers.<sup>178</sup> Další osobností, vyjednávající ve jménu Schwarzenberského železničního konsorcia, byl pak vídeňský právník Dr. Adolf Weiss, jenž se ujal právních záležitostí, které zplnomocněné trio muselo řešit. Dr. Weiss byl najat jako soukromý právník, aby jednal o statutách společnosti, o právních ujednáních mezi budoucí KFJB a jinými železničními společnostmi či aby podpořil zmocněnou trojici při shánění kapitálu. Fakturu za své služby pak Dr. Weiss vyúčtoval přímo Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu. Tento právník byl později hlavním právním zástupce KFJB po celou dobu jejího působení jako železniční společnosti.<sup>179</sup>

Na přelomu let 1865 a 1866 se vyjednávání konsorcia o kapitál soustředila zejména na Velkou Británii. Kníže věřil, že po skončení občanské války v USA by se investice Velké Británie mohly soustředit do evropských zemí. I množstvím potenciálního kapitálu převyšovala především Anglie země kontinentální Evropy. Také proto konsorcium soustředilo své síly na tuto zemi a poslalo do ní deputaci: trio Schönerer – Lanna – Dr. Grios i s dalšími osobami jako výše zmínění Johann Schebek či Dr. Adolf Weiss. Kromě Waring Brothers vidělo konsorcium možnosti výhodného financování u Bank of England s výhledem na navýšení financí společnosti o osm procent.<sup>180</sup> Vyjednávali i s bankou London Financial Association.<sup>181</sup>

Během první poloviny roku 1866 se však začínalo ukazovat, že deputace do Anglie se zdála být neúspěšná a anglický kapitál se s největší pravděpodobností nepodaří sehnat. Již od února 1866 lze pozorovat skepsi Jana Adolfa ze Schwarzenbergu vůči vyjednávání s Waring Brothers.<sup>182</sup> V květnu roku 1866 již Jan Adolf v dopise ministru obchodu Bernhardu von Wüllersdorf píše, že vyjednávání v Anglii selhalo.<sup>183</sup>

Dále se tedy konsorcium muselo soustředit na jinou oblast, ve které by přiměřený kapitál mohlo sehnat. Zaměřilo se na rozdrobené Německo, respektive na Frankfurt nad Mohanem, kde by možný zájem o finanční podporu železničního projektu v Rakousku mohl být. Ovšem i zde nebylo Schwarzenberské konsorcium jediné, kdo sháněl kapitál. V dopise od oslovených

---

<sup>178</sup> Program kroků podniknutých k zhotovení a právnímu zajištění podniku Dráhy císaře Františka Josefa ze dne 11. února 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>179</sup> Účet Dr. Adolfa Weisse s položkami od července roku 1865 do března roku 1866: OA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>180</sup> Opis dopisu Jana Adolfa ze Schwarzenbergu na finanční komitét KFJB z prosince 1865: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>181</sup> Opis dopisu Schwarzenberského železničního konsorcia ministru obchodu Bernhardu von Wüllersdorf ze dne 3. března 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>182</sup> Program kroků podniknutých k zhotovení a právnímu zajištění podniku Dráhy císaře Františka Josefa ze dne 11. února 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>183</sup> Koncept dopisu Jana Adolfa ze Schwarzenbergu ministrovi obchodu Bernhardu von Wüllersdorf z května roku 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

bankéřů Inborga a Jaegeona se celkem jasně píše o velkém množství projektů, které mají zájem o jejich podporu. Ani zde tudíž nebylo jisté, že seženou vhodného investora.<sup>184</sup>

Další země pak nebyly vhodné z politických důvodů. Dle dopisu knížete Johanna Egona Fürstenberga Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 22. dubna 1866 se členové konsorcia poohlíželi i po dalších zemích, jako bylo Prusko nebo Itálie.<sup>185</sup> Ovšem narazili na nevhodné politické klima. Zvláště vztahy s Pruskem se v průběhu první poloviny roku 1866 kvůli hegemonii v Německu značně horšily, až vyústily v Prusko-rakouskou válku. Taktéž v Itálii se schylovalo ke konfliktu mezi Rakouským císařstvím a Italským královstvím, tudíž ani tam nebylo klima pro shánění kapitálu příznivé.

V červnu roku 1866 dokonce Jan Adolf musel jménem celého konsorcia žádat ministra obchodu o prodloužení lhůty, kterou dalo ministerstvo konsorciu na započetí výstavby prvního úseku dráhy z Plzně do Českých Budějovic. Jako problém zmiňuje vládnoucí kníže Schwarzenberg právě potíže se sháněním kapitálu na výstavbu. Dodal, že kapitál nadále shání jeho zástupce, myšlen Dr. August Grois.<sup>186</sup>

Konsorciem také začalo peníze shánět i jiným způsobem: vyšší státní subvencí. Pro stát znamenala výstavba KFJB strategicky a hospodářsky významné spojení Vídně se západními Čechy a alternativní spojení Vídně a Prahy. Stát měl velký zájem, aby se výstavba drah plánovaných Schwarzenberským železničním konsorciem uskutečnila. Proto se konsorciem po selhání vyjednávání v Anglii obrátilo na ministerstvo obchodu. V květnu 1866 začal o vyšší státní subvenci jednat sám Jan Adolf ze Schwarzenbergu, který oslovil přímo ministra obchodu Bernharda von Wüllersdorfa.<sup>187</sup> Za podporu Schwarzenberského železničního konsorcia ze strany státu lobbovaly také obchodní a živnostenské komory. Tyto instituce zastupující regionální podnikatele a živnostníky si přály především co nejrychlejší výstavbu železnice. A jelikož nejdále dotažený projekt mělo Schwarzenberské železniční konsorciem, stály v době vyjednávání kapitálu na jeho straně. Například Obchodní a živnostenská komora v Českých Budějovicích apelovala na ministerstvo z pohledu skomírajícího průmyslu a obchodu ve svém obvodu, tedy v jižních Čechách. Připomínala ministerstvu, že pokud stát poskytne konsorciu

---

<sup>184</sup> Dopis od pánů Inborga a Jaegeona z Frankfurtu nad Mohanem ze dne 29. března 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>185</sup> Dopis Johanna Egona z Fürstenbergu Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 22. dubna 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>186</sup> Dopis Jana Adolfa ze Schwarzenbergu ministru obchodu Bernhardu von Wüllersdorfu z června roku 1866: OeStA Wien, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1861–1867), sig. III Da, kart. 30.

<sup>187</sup> Koncept dopisu Jana Adolfa ze Schwarzenbergu Bernhardu von Wüllersdorfovi z května roku 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

subvenci a trať se v nejbližším možném termínu postaví, přinese to regionu hospodářský rozvoj a rozvoj pro celý stát.<sup>188</sup>

Stát po prohrané Prusko-rakouské válce a vojenských neúspěších v Itálii změnil přístup k hospodářskému vývoji ve vlastní zemi. Poté, co střeoevropská monarchie pod vládou Habsburků ztratila své postavení jak v Itálii ztrátou Benátska, tak v Německu ztrátou politického vlivu ve prospěch Pruska, muselo dojít ke změně přístupu k vnitropolitickým otázkám, včetně výstavby moderní dopravní sítě. Po stagnaci ve výstavbě železnic v první polovině 60. let muselo zákonitě dojít k větší státní podpoře pro strategické železniční tratě. Tento případ se týkal také projektované Dráhy císaře Františka Josefa.<sup>189</sup>

Stát tedy projevil vstřícnější přístup a Jan Adolf II. ho hodlal využít. Dne 11. září 1866 poslal jménem celého konsorcia prosbu státnímu ministru Richardu Becredimu. V ní žádá stát o státní kapitálovou subvenci, bez které by nebylo dle jeho slov možné dráhu vůbec postavit. Kníže v dopise operoval se stávající politickou situací: psal, že úspěšná výstavba strategicky důležité dráhy jako KFJB mohla pomoci proti poválečné demoralizaci lidu. Státní podpora neměla být majoritní, mimo stát nadále měli svůj podíl držet koncesionáři. Tedy i nadále se počítalo s akciovou společností. Státní subvenci žádal Jan Adolf nejprve pro první připravovaný úsek dráhy z Českých Budějovic do Plzně. Tato stavba se měla stát prubířským kamenem, kde by se ukázalo, zda se stavba soukromých tratí se státní subvencí vyplatí či nikoliv. Výše subvence byla vypočtena na hodnotu pěti milionů zlatých.<sup>190</sup>

Stát skutečně hodlal vyjít Janu Adolfovi vstříc, jak je vidět z postoje ministerstva dopravy, a nabídnout Schwarzenberskému železničnímu konsorciu výhodnější podmínky pro to, aby dráha mohla být co nejdříve postavena. Předně mělo dojít ke zvýšení státní garance výdělku Dráhy císaře Františka Josefa o částku ve výši 459 800 Zl. Mimo to měla dráha dostat příspěvek na výstavbu z eráru ve výši pěti milionů zlatých. Tento příspěvek měl být refundován formou akcií společnosti. Aby pak společnost snadněji nacházela peníze na další úseky, měla se výstavba rozdělit do více úseků: z plánovaných tří tratí mělo být nyní tratí celkem šest.<sup>191</sup>

---

<sup>188</sup> Dopis Obchodní a živnostenské komory v Českých Budějovicích na na ministerstvo obchodu ze dne 23. března 1866: OeStA Wien, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1861–1867), sig. III Da, kart. 30.

<sup>189</sup> HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Academia, Praha 1990, s. 102–112.

<sup>190</sup> Dopis Jana Adolfa ze Schwarzenbergu jménem Schwarzenberského železničního konsorcia Richardu von Belcredi ze dne 11. září 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>191</sup> Stavby dráhy mělo být rozdělena na následující úseky: 1. Plzeň – České Budějovice, 2. České Budějovice – Eggenburg, 3. Eggenburg – Vídeň, 4. Gmünd – Tábor, 5. Tábor – Praha, 6. Plzeň – Cheb. Více viz: Promemoria členů Schwarzenberského železničního konsorcia ze dne 11. září 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

Tyto kroky pak měly vést k tomu, že Schwarzenberské železniční konsorcium vyřeší část problému se sháněním kapitálu a bude mu moci být udělena definitivní koncese. Cílem pak bylo, aby výstavba KFJB započala ještě téhož roku 1866.<sup>192</sup>

Zajímavé je, že mezi spisy uchovanými z osobní pozůstalosti Jana Adolfa ze Schwarzenbergu a z činnosti Schwarzenberské ústřední kanceláře nenalezme zprávy o tom, že by Schwarzenberské železniční konsorcium jednalo o financování s Credit-Anstalt, tedy s domácí bankovní institucí, která hrála nejvýznamnější roli v podpoře železničních projektů v Rakouském císařství. Pokud nahlédneme do materiálů vzniklých z činnosti Credit-Anstaltu, tak zjistíme, že ještě v obchodní zprávě banky za rok 1866 se jméno KFJB nevyskytuje.<sup>193</sup> Změna nastala až v roce 1867, kdy již probíhala výstavba trati České Budějovice – Plzeň a řešilo se, jak financovat výstavbu dalších tratí. Tehdy teprve se začíná jednat o podpoře právě s Credit-Anstalt. Zajímavé je, že s ním ani tehdy nevyjednávala společnost c. k. priv. Dráha císaře Františka Josefa vzniklá ze Schwarzenberského železničního konsorcia, nýbrž Stavební podnikání bratří Kleinové a Adalbert Lanna.<sup>194</sup>

Vleklé vyjednávání o potřebný kapitál nakonec ukončily politické události. Již před vypuknutím Prusko-rakouské války sice Schwarzenberské železniční konsorcium žádalo o výraznější pomoc ze strany státu, ovšem až teprve po absolutním debaklu na válečném poli začali představitelé habsburské monarchie hledat cestu hospodářských reforem. Díky snaze co nejrychleji dokončit základní páteřní síť v monarchii tak podpořili i žádosti Jana Adolfa II. ze Schwarzenbergu. Ten státní podporu vyžadoval ve správný čas, svou strategií tak dopomohl faktu, že se dráha z Plzně do Českých Budějovic začala stavět ještě roku 1866.

## 5.4. Cesta k výstavbě: politické pochůzky na trať Plzeň – České Budějovice

Význam, který pro stát představovala dostavba železniční sítě v Rakouském císařství po prohrané Prusko-rakouské válce, dokládá i nová strategie výstavby drah. Spisek „Ein Eisenbahnnetz für die österreichische Monarchie (Železniční síť pro Rakouskou monarchii)“ vznikl v druhé polovině roku 1866 na prezidiu ministerstva obchodu a rozdělil železniční tratě

---

<sup>192</sup> Koncept zprávy ministerstva obchodu pro ministerstvo financí ze dne 27. září 1866: OeStA Wien, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1861–1867), sig. III Da, kart. 30.

<sup>193</sup> Obchodní zpráva C. k. Úvěrové banky (Credit-Anstalt) za léta 1866 a 1867: Historisches Archiv Bank-Austria Wien, fond Credit-Anstalt, Geschäftsberichte 1856-1900, kart. 2.

<sup>194</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 23.

dle významu do tří kategorií: 1) Říšské, 2) Zemské, 3) Vicinální. Největší význam pochopitelně kladlo ministerstvo na tzv. Říšské dráhy. Mělo jít o takové dráhy, které měly spojit přímou tratí říšské hlavní město Vídeň s nejbližšími zeměmi monarchie či s hraničními body se sousedními státy. Měly sloužit zároveň politickým, komerčním a vojenským zájmům říše. Říšská vláda pak měla i nadále určovat trasy a směry, kterými se měly tyto dráhy budovat a které měly sloužit a být významné pro „větší celek“, nežli pouze pro zájmy interesentů. Vláda měla také nést starosti spojené s výstavbou Říšských drah. V politickém a vojenském ohledu měly tyto dráhy plnit účel přesunu vojsk, válečného materiálu a potravin, čímž mohly významně ulehčit obranu říše, možnost vojska rychleji zasáhnout a také významně snížit náklady na udržování armády. Trasování takových tratí mělo s ohledem na rozdělení hlavních center říše vést ze „středobodu říše“ k nejbližším hranicím. Konečné body radiál pak měly být propojeny vhodným způsobem „opaskem říšských drah“ (Reichsbahngürtel). Ty měly také propojit nejdůležitější sklady a pevnosti s celou říšskou sítí.<sup>195</sup>

Vedle Říšských drah měly existovat Zemské dráhy. O jejich významu a trasování pak měly rozhodovat jednotlivé korunní země a jejich zemské sněmy. Vicinální dráhy pak měly nést podpůrný regionální význam. Zpravidla mělo jít o odbočné vedlejší tratě spojující venkovské oblasti se sítí Zemských a Říšských drah.<sup>196</sup>

Plánovaná dráha pojmenovaná po vládnoucím císaři, Dráha císaře Františka Josefa, měla podle pojednání o strategii nové výstavby Říšských drah co se významu týče hrát druhou nejvýznamnější roli hned po trati z Vídně přes Budapešť a Kluž do Brašova. Ve spisu jsou dráhy z Vídně do Plzně a Chebu a z Gmündu do Prahy zmíněny jako tratě protínající říši diagonálním směrem od severozápadu po jihovýchod a sloužící jako doplnění přímého spojení mezi Dunajem a Černým a Severním mořem. Navíc by měly protnout oblasti s velkým hospodářským potenciálem a největší produkční místa (České Budějovice, Plzeň) propojit s významnými evropskými trhy. Ve spisku je také zmíněno propojení vyspělých částí Evropy s Orientem, s Tureckem a Kavkazskými zeměmi. Na druhou stranu jde o spojení do Anglie, Holandska a vyspělých německých přístavů u Severního moře. KFJB měla hrát roli pro vývoz

---

<sup>195</sup> Č. 1036: Spisek o strategii železniční sítě Rakouské monarchie: „Ein Eisenbahnnetz für die österreichische Monarchie“: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Handelsministerium-Präsidium, sig. III E, kart. 9.

<sup>196</sup> Č. 1036: Spisek o strategii železniční sítě Rakouské monarchie: „Ein Eisenbahnnetz für die österreichische Monarchie“: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Handelsministerium-Präsidium, sig. III E, kart. 9.



produkce domácího průmyslu a zemědělství do těchto zemí. Samozřejmě, jako u všech Říšských drah, měl hrát velkou roli i vojenský transport.<sup>197</sup>

Takto byl v roce 1866 projekt Schwarzenberského železničního konsorcia nazírán pohledem státu a jeho nové strategie výstavby drah. Nyní šlo především o to, aby se KFJB dostalo co nejrychlejší realizace, a to za pomoci výše zmíněných státních příspěvků a garancí.

Ve chvíli, kdy bylo zajištěno financování, vrátili se členové konsorcia tím konsorcia k urychlené přípravě výstavby. Nyní se zaměřili na realizaci prvního úseku z Českých Budějovic do Plzně, na který získali státní podporu pěti milionů zlatých. Bylo však potřeba dořešit drobnosti ohledně trasování prvního úseku a projít úspěšně politickou pochůzkou, která by trasu posvětila.

Předně musela trasa projít řadou technických zkoušek ze strany C. k. Generální inspekce rakouských drah. Inspekce k prohlídkám projektu přistupovala de facto pod tlakem ze strany státu (ministra obchodu Bernharda Wüllersdorfa) i koncesionářů, kteří se snažili začít stavební práce trati Plzeň – České Budějovice ještě na podzim roku 1866. Nejprve došlo během technicko-policejní zkoušky trati koncem srpna na projednání jejího budoucího traťového spodku a svršku (těleso dráhy a kolejové lože). Následně se inspekce soustředila na výškové stavby (budovy) a na vše týkající se provozu a jeho bezpečnosti. Tato zkouška byla vedena policejním komisařem Českého zemského místodržitelství Karlem Maschkou, dále zástupcem generální inspekce Klaudiem Klaudí a vrchními inspektory Schwarzenberského železničního konsorcia Vincentem Blaschkem a Karlem Hladíkem a inženýrem Aloisem Wandruschkou ze stavebního podnikání Lanna – Klein.<sup>198</sup>

Následně po úspěšné srpnové technicko – policejní zkoušce oznámil ministr obchodu Wüllersdorf dne 27. září 1866, že před politickou pochůzkou tratě a následným udělením koncese od státu bude nutno provést technickou prohlídku zaměřenou na trasování dráhy. A již o dva dny později, dne 29. září 1866, přišel Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu dopis z generální inspekce, v němž mu oznámili, že technické prohlídky se v následujících dnech ujme vrchní inspektor Ferdinand Hoffmann. Ten v následujících dnech vykonal spěšnou prohlídku projektu a již 12. října 1866 posílal na ministerstvo obchodu rezultat o tzv. předběžné revizi tratě. Trasa musela prodělat podle návrhu Hoffmanna několik kosmetických úprav, mezi nimi pozměnit zaústění dráhy do nádraží v Plzni či posunout nádraží v Horažďovicích a Vodňanech blíže

---

<sup>197</sup> Č. 1036: Spisek o strategii železniční sítě Rakouské monarchie: „Ein Eisenbahnnetz für die österreichische Monarchie“: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Handelsministerium-Präsidium, sig. III E, kart. 9.

<sup>198</sup> Zápis technicko-policejní zkoušky trati České Budějovice – Plzeň ze dne 28. srpna 1868: NA Praha, fond České místodržitelství, inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2028.

k obci. V případě Vodňan, které nás budou na následujících stranách více zajímat, mělo jít o posun o 250 klastrů, aby se stanice nacházela u obce Čičenice v těsné blízkosti silnice z Vodňan na Týn nad Vltavou. K mírnému prodloužení trasy pak mělo dojít mezi Milenovicemi a Radomilicemi za stanicí Vodňany ve směru na Budějovice. O den později, 13. října 1866, pak oznámilo ministerstvo obchodu přímo Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu, že trasa trati Plzeň - České Budějovice dostala od generální inspekce povolení.<sup>199</sup>

Následně tedy mohlo dojít k politické pochůzce trati, nejdůležitějšímu aktu, jež se konala na přelomu října a listopadu 1866 a procházela jednotlivými katastry obcí, kterými měla nová železnice vést. Jednalo se o úřední akt, kdy pochůzková komise projednávala záležitost se zástupci místních samospráv, velkostatků a vlastníky pozemků. Každý, koho se stavba dráhy osobně dotýkala, se jednání mohl zúčastnit. Projednávaly se na ní především záležitosti typu změny terénu na katastru dotčené obce, výstavba odvodnění, přeložky cest, atd. Komisi vedli zástupci Českého zemského místodržitelství.<sup>200</sup>

Členy komise byli zástupci vojenské správy, C. k. Generální inspekce rakouských drah a ze strany stavitelů železnice se účastnili dotčení inženýři v čele s Johannem Schebkem. Sám Schebek se osobně účastnil pouze části pochůzky, ve zbytku ho nahrazovali jemu podřízení inženýři pracující pro stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna. Zástupci Schwarzenberského železničního konsorcia se tohoto čistě úředního aktu neúčastnili, Jan Adolf ze Schwarzenbergu se pravděpodobně ani nezajímal o jeho průběh. Šlo o úřední záležitost mimo jeho sféru působnosti.

Politická pochůzka se konala na tři etapy. Pro každý kraj, kterým dráha procházela, připadala vlastní politická pochůzka. První část se uskutečnila v Plzeňském kraji, kde započala 27. října 1866 na nádraží České západní dráhy v Plzni a pokračovala po směru trasy dráhy přes dotčené obce. Zakončena pak byla v obci Milčice jakožto poslední v kraji Plzeňském. Následovala pak od 2. listopadu 1866 trochu nestandardně pochůzka v kraji Budějovickém, kdy

---

<sup>199</sup> Dopis ministra obchodu Bernharda Wüllersdorfa Schwarzenberskému železničnímu konsorciu ze dne 27. září 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV; Dopis z C. k. Generální inspekce rakouských drah Schwarzenberskému železničnímu konsorciu ze dne 29. září 1866: TAMTÉŽ; Rezultát vrchního inspektora C. K. Generální inspekce rakouských drah Ferdinanda Hoffmanna ministerstvu obchodu ze dne 12. října 1866 a koncept dopisu ministerstva obchodu Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 13. října 1866: OeStA Wien, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1861–1867), sig. III Da, kart. 30.

<sup>200</sup> Protokol o politické pochůzce trati Plzeň – České Budějovice z kraje Plzeňského ze dne 27. října 1866: NA Praha, fond České místodržitelství, inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2028; Protokol o politické pochůzce trati Plzeň – České Budějovice z kraje Píseckého ze dne 5. listopadu 1866: TAMTÉŽ; Protokol o politické pochůzce trati Plzeň – České Budějovice z kraje Budějovického ze dne 2. listopadu 1866, TAMTÉŽ.

se vycházelo opačným směrem od Českých Budějovic k Plzni. Na ni pak dne 5. listopadu 1866 navázala pochůzka prostředního kraje, tedy Píseckého.<sup>201</sup>

Pochůzky de facto odhalily několik menších nesouhlasů a nutností malých změn projektů, které se následně řešily v průběhu stavby v roce 1867. Asi největší svízal znamenala trasa trati přes obec Zliv v Budějovickém okrese, na původním území schwarzenberského velkostatku Hluboká. Dráha byla trasována skrz náves Zlivi, přičemž v obci mělo dojít k demolici několika stavení. De facto by to znamenalo, že trať by obec rozdělovala na dvě poloviny. Během politické pochůzky tak vyjádřili zlivští obecní zastupitelé svou nevoli a prohlásili: „*Tím nejen množství staveních se zruší, nýbrž i další hospodaření zničí, an místnosti příhodné není, kde by hospodářové nové stavení postaviti mohli, tak že by jim i největší výkup stavení nic nepomohlo, a znamenité jejich hospodářství přišlo na zmar. Dále podotknouti musíme, že vedení dráhy přes náves hrozí velké nebezpečnosti, neb obyvatelé pořád sem a tam chodí, též i dobytek na všechny strany se přehání, a zvláště děti na návsi přebíhají, tak že u největší pozornosti by se tomu předejiti nedalo, by neštěstí se nepřihodilo.*“ Zlivští tedy požadovali změnu trasy tak, aby vedla podél obce po břehu rybníka Bezdrev. Zástupci budoucí železniční společnosti na žádost zlivských reagovali kladně a souhlasili okamžitě s přeložkou trati kolem obce.<sup>202</sup>

Kromě trasování kolem obce Zliv došlo po politické pochůzce pouze k dalším dvěma významnějším změnám trasy. První byl již zmíněný posun stanice Vodňany (dnes Čičenice) blíže k hlavní silnici do města Vodňany. Druhá změna se týkala položení stanice Hluboká nad Vltavou. Stanice měla sloužit městečku Podhradí a dalším obcím pod zámek Hluboká.<sup>203</sup> Zároveň šlo o stanici významnou pro schwarzenberský velkostatek Hluboká, pro Schwarzenberskou ústřední kancelář, ale i pro samotnou rodinu Schwarzenbergů. Poloha stanice se měla oproti politické pochůzce, kdy nebyly navrženy žádné změny, posunout blíže k schwarzenberskému loveckému zámečku Ohrada. Na čí žádost, není z dostupných materiálů

---

<sup>201</sup> Protokol o politické pochůzce trati Plzeň – České Budějovice z kraje Plzeňského ze dne 27. října 1866: NA Praha, fond České místodržitelství, inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2028; Protokol o politické pochůzce trati Plzeň – České Budějovice z kraje Píseckého ze dne 5. listopadu 1866: TAMTÉŽ; Protokol o politické pochůzce trati Plzeň – České Budějovice z kraje Budějovického ze dne 2. listopadu 1866, TAMTÉŽ.

<sup>202</sup> Protokol o politické pochůzce trati Plzeň – České Budějovice z kraje Budějovického ze dne 2. listopadu 1866: NA Praha, fond České místodržitelství, inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2028; Opis protokolu o politické pochůzce trati Plzeň – České Budějovice z kraje Budějovického ze dne 2. listopadu 1866: SOA Třeboň, fond Velkostatek Hluboká, inv. č.: 576, sig.: IC 4k beta 4a, kart. 2497.

<sup>203</sup> Městečko Podhradí bylo v roce 1185 přejmenováno na Hluboká a v roce 1907 spojeno s obcemi Podskalí, Zámostí a Hamr a povýšeno na město. Dnes nese název Hluboká nad Vltavou.

patrné, patrně půjde o přání Jana Adolfa ze Schwarzenbergu či ze strany hlubockého velkostatku.<sup>204</sup>

Všechny kroky kolem politické pochůzky a technicko-policejní zkoušky směřovaly k udělení koncese. Tu Schwarzenberské železniční konsorcium obdrželo od císaře Františka Josefa I. dne 11. listopadu 1866.<sup>205</sup> Následně 17. listopadu 1866 se poblíž loveckého záměčku Ohrada a dvora Vondrov u Hluboké konalo slavnostní položení základního kamene Dráhy císaře Františka Josefa samotným Janem Adolfem II. ze Schwarzenbergua, stavba dráhy tak byla oficiálně zahájena. Neoficiálně probíhaly přípravné práce ještě před oficiálním udělením koncese, zejména na území schwarzenberských velkostatků.

## 5.5. Nevole obcí ležících mimo plánovanou trasu dráhy České Budějovice – Plzeň

Přesto ne všichni zájemci o stavbu dráhy byly stavem věcí uspokojeni. Zůstávala města, která ležela mimo plánovanou trasu trati, a to především z důvodu co nejpřímějšího vedení. Trať byla koncipována tak, aby šla po co nejpřímější linii a ceny tarifů tak byly mezi Budějovicemi a Plzní měřeny podle nižších vzdálenostních stupňů. To byl stav, za který bojovaly například obchodní a živnostenské komory.<sup>206</sup> Ovšem města, která dráha obešla o několik kilometrů, hledala důvody přímého trasování jinde: v ikoně celého projektu KFJB Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu.

Prvním takovým příkladem je původem královské město Vodňany ležící při řece Blanici zhruba třicet kilometrů severozápadně od Českých Budějovic v kraji Prácheňském. Dle Sommerovy topografické příručky „Das Königreich Böhmen“ žilo ve městě kolem roku 1840 kolem 2 660 obyvatel. Dle Ottova slovníku naučného z roku 1907 čítaly Vodňany 4 412 obyvatel. Oba zdroje uvádí, že šlo především o česky mluvící obyvatelstvo. Ve městě fungovaly většinou menší živnosti a průmyslové podniky (měšťanský pivovar). Hlavním zdrojem obživy obyvatel bylo především zemědělství. Město vlastnilo velkostatek, k němuž patřil hospodářský

---

<sup>204</sup> Koncept dopisu Českého zemského místodržitelství pro Dr. Augusta Grois ze dne 15. listopadu 1866: NA Praha, fond České místodržitelství, inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2026.

<sup>205</sup> Koncese Dráhy císaře Františka Josefa ze dne 11. listopadu 1866: Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig.: G.b 5F./Fasc. 10/V.

<sup>206</sup> Více viz Č. 15021 – Dopis Obchodní a živnostenské komory v Plzni na ministerstvo obchodu, nedatováno: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1851-1867), sig. III Da, kart. 36.

dvůr Prašák západně od města, několik rybníků a jedno polesí. Právě rybníkářství a lesnictví tvořilo největší příjmy města.<sup>207</sup>

Podle Historického lexikonu obcí České republiky žilo ve Vodňanech v roce 1869 pouze ve městě 4 193, i s okolními obcemi spadajícími pod město měly Vodňany 5 784 obyvatel.<sup>208</sup>

Dráha kolem Vodňan měla vést ve směru od Českých Budějovic k Protivínu severozápadním směrem a město měla minout z východu. Nádraží pro Vodňany mělo vzniknout nedaleko vsi Čičenice. Podle politické pochůzky (viz výše) měla být stanice přiblížena až k okresní silnici vedoucí z Vodňan východním směrem k Čičenicím a dále k Týnu nad Vltavou. Vzdálenost mezi centrem města a nádražím u Čičenic pak měří zhruba 3,5 kilometru (400 klastrů).

V té době byl starostou Vodňan Antonín Skalický. Tento muž sám z pozice starosty začal během politické pochůzky prosazovat úplnou změnu trasy, a to blíže k městu Vodňany. První akcí, kde starosta doufal, že uspěje a změní trasování dráhy, byla politická pochůzka trati Plzeň – České Budějovice. Ke komisi sestavil Skalický spolu s městskými zastupiteli odvolání proti plánované trase podepsané v době politické pochůzky dne 5. listopadu 1866. Vodňanští v něm poukázaly na původní plány KFNB z počátku 60. let. V těchto plánech údajně inženýři měli alternativně počítat i s variantou trasování, kdy by nádraží Vodňany bylo vzdáleno od města pouhých deset minut pěší chůze od kraje Vodňan. Zmínili, že toto trasování přes Vodňany se jevilo jako nejpřímější cestou od Budějovic a s ohledem na stavební náklady nejprůvčetnější. Naproti tomu nová trasa měla hospodářsky poškodit Vodňany a obce v okolí a sloužit zejména pro propojení schwarzenberských velkostatků Hluboká a Protivín, bez ohledu na cíle cestou a na potřeby obcí. Skalický zdůraznil, že koncesionáři dráhy jsou povinni sloužit veřejným zájmům země a jejích obyvatel a dovolával se na státní subvenci. Plánované umístění železniční stanice i po přesunu k silnici Vodňany – Týn nad Vltavou popisoval starosta jako nevhodné místo: nízko položené, zavlažované vodou z celé planiny nad Čičenicemi. Odvodnění a potřebu vysokého náspu na trati považoval za prodražení stavby. Dále argumentoval vysokou vzdáleností od centra Vodňan. Naopak jako výhodu trasy přes Vodňany popisoval, že město leží na křižovatce říšských silnic do Českých Budějovic, Písku a Strakonice a okresních silnic

---

<sup>207</sup> Srov. SOMMER, Johann Gottfried: *Das Königreich Böhmen. Statistisch-topographisch dargestellt. Achter Band. Prachiner Kreis.* J. G. Calvé'schen Buchhandlung, Praha 1840, s. 399–412; *Ottův slovník naučný ilustrovaná encyklopaedie obecných vědomostí. Díl Dvacátý šestý.* J. Otto, Praha 1907, s. 863–864.

<sup>208</sup> *Historický lexikon obcí ČR 1869–2011.* [online]. 2016-01-01 [cit. 2019-02-11]. Jihočeský kraj, okres Strakonice, záznam 107. Dostupné online: <https://www.czso.cz/documents/10180/20537734/130084150316.pdf/e90f2d4c-e61b-49b7-a9ba-48ac82f4cc7e?version=1.2>

do Týna nad Vltavou, Netolic, Bavorova a Prachatic. Uvedl také, že ve Vodňanech se nachází okresní úřad a jedná se o přirozené sběrné místo pro trhy, důležité hlavně pro obchodníky s obilím (zmínil především týdenní trhy). Na závěr listu dodali starosta a zastupitelé města, že doufají v to, že nezávítězí osobní zájmy před veřejnými a nebudou muset ustoupit potřeby „zbídačelého obyvatelstva“ před "penězi a panstvími".<sup>209</sup>

Vodňanští v dopise nepřímo útočili na knížete Jana Adolfa ze Schwarzenbergu a na zájmy jeho velkostatků. Sami doložili méně významné důvody pro trasu přes jejich město. Sídlo okresního úřadu, křižovatka státních i okresních silnic, ani týdenní trhy nehrály příliš významnou roli ve chvíli, kdy šlo o co nejpřímější trasu do Plzně a o dálkovou a mezinárodní přepravu po trati. Pro vodňanské však hlavním viníkem jim nepřívětivého trasování zůstal jejich schwarzenberský soused, přes jehož velkostatky dráha měla procházet.

Z dopisu vodňanského městského zastupitelstva je dobře patrný zřetel na efektivní využití veřejných peněz ve prospěch "země, obyvatelstva, většiny atd." proti osobním zájmům, které "veřejný zájem" použili jako argument pro přesun trati blíže k nim, odvolávají se hlavně na státní subvenci poskytnutou dráze. Neustále se snaží apelovat i na výhodnost trasování jejich trasou, co se týče geografických podmínek.

Také přímo během politické pochůzky vodňanští lobbovali za změnu trasy dráhy blíže k městu. Pochůzková komise však reagovala přímo, že není povolána k vyjednávání o tak významné změně trasy. Vodňanští zůstali odkázáni na jednání se zástupci společnosti. Ze zápisu z politické pochůzky je patrné, že návrh vodňanských byl rychle a stroze smeten ze stolu. Nádraží Vodňany mělo s konečnou platnou zůstat v katastru obce Čičenice poblíž silnice vedoucí z Vodňan na Týn nad Vltavou.<sup>210</sup>

Okamžitě po ukončení politické pochůzky trati Plzeň – České Budějovice se zastupitelé města Vodňany obrátili na knížete Jana Adolfa II. jakožto „nejvhodnějšího a nejvlivnějšího“ muže železničního konsorcia zodpovědného za stavbu plzeňské dráhy. V dopise hlubockému knížeti ze dne 8. listopadu 1866 je patrný jiný tón a rétorika, než které vodňanští používali při jednání s pochůzkovou komisí. Šlo o formu prosby ke knížeti, zmiňují, že město Vodňany je po roce 1848 dobrým sousedem Schwarzenbergů. Starosta Skalický a další zastupitelé vůbec nepředkládali svůj návrh jako veřejný zájem, nýbrž jako sousedskou náklonost.<sup>211</sup>

---

<sup>209</sup> Dopis starosty a zastupitelů města Vodňany pochůzkové komisi Dráhy císaře Františka Josefa ze dne 5. listopadu 1866: NA Praha, fond České místodržitelství, inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2028.

<sup>210</sup> Protokol o politické pochůzce trati Plzeň – České Budějovice z kraje Píseckého ze dne 5. listopadu 1866: NA Praha, fond České místodržitelství, inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2028.

<sup>211</sup> Dopis zastupitelů města Vodňany Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 8. listopadu 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

Jan Adolf ze Schwarzenbergu pak dopis přeposlal svému dvorním radovi Dr. Augustu Grois s přáním, aby žádost Vodňan sdělil ostatním členům konsorcia. Sám se záležitostí příliš nezaobíral, ovšem ani se nebránil možnosti vodňanským vyhovět.<sup>212</sup>

Konsorciium však změnu trasy neprojednávalo, naopak jim záleželo na tom, aby se dráha začala co nejdříve stavět a následně aby byla co nejdříve uvedena do provozu v původní, co nejprímější trase.

Vodňanský starosta Skalický však svůj boj za trasování přes Vodňany nevzdal ani se zahájením stavebních prací na trati. Dne 24. prosince 1866 poslal prosbu ohledně změny v trasování na České zemské místodržitelství. Tvrdil v ní, že má k dispozici plány trasy vyhotovené jakýmsi inženýrem Heinrichem a vedoucí blíže k Vodňanům s tím, že by byla o několik mil delší a finančně nákladnější. Hned nato dodal, že trať by byla mohla jít i příměji směr Vodňany, kdyby šla z Budějovic k Vodňanům přímou trasou a nebral se ohled na knížete Schwarzenberga a jeho trasování přes Hlubokou a Protivín. K tomu dodal poznámku, že trasování se plně přizpůsobuje vůli knížete Schwarzenberga. Jeho hospodářství mělo na dráze profitovat na úkor města Vodňany. Dále Antonín Skalický psal, že si uvědomuje, že žádosti na posun trati blíž k Vodňanům nebude zřejmě vyhověno. Jako důvod zmínil, že i bez řádného povolení se již v lesích kolem Protivína kácí les v trase budoucí dráhy a připravuje se stavba podle původní varianty. *„Z toho je patrné, že slavné konsortium na naši žádost žádného ohledu nebéře, přání obecnstva si nevšímá, ano nás jen za bláznů drží. Takové je přátelství vysoké šlechty naší k nám, ona baží jen po svém prospěchu a nám nechce dopřát ničeho.“*<sup>213</sup>

Z dopisu je patrné, že zastupitelé Vodňan byli schválenou trasou KFJB viditelně rozčarováni. Svůj neúspěch pak plně připisovali svému sousedovi a iniciátorovi celého projektu Dráhy císaře Františka Josefa Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu. Po krátké snaze dohodnout se s hlubockým knížetem se vrátily k variantě získání podpory pro změnu trasy u zemských úřadů. Úřady pak dle starosty Skalického měly zasáhnout do trasování dráhy a vyhovět veřejnému zájmu (tedy zájmu města Vodňany) proti zájmům schwarzenberských velkostatků. Ovšem, jak již bylo napsáno výše, starosta Vodňan opomíjí celostátní i mezinárodní význam celého železničního projektu. Myslel pouze regionálně a v dráze viděl jediný smysl: povznesení města Vodňany a přilehlého regionu.

---

<sup>212</sup> Dopis zastupitelů města Vodňany Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 8. listopadu 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>213</sup> Dopis starosty města Vodňany Antonína Skalického na České zemské místodržitelství ze dne 24. prosince 1866: NA Praha, fond České místodržitelství, inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2026; Dopis zastupitelstva města Vodňany na prezidium Českého zemského místodržitelství ze dne 8. ledna 1867: TAMTÉŽ.

České zemské místodržitelství postupovalo následovně: začátkem roku 1867 předalo návrh na zvážení změny trasy inženýru Johannu Schebkovi. V dopise psal jeho zástupce o schválené trase po politické pochůzce a žádosti trať přiblížit k Vodňanům. Dodal, že město Vodňany s žádostí o přiblížení trati městu přišlo velice pozdě, tedy až během politické pochůzky. V dopise Dr. Groisovi, jakožto zástupci Jana Adolfa ze Schwarzenbergu, ze dne 21. ledna 1867 pak bylo doporučeno pozastavení povolené stavby a zvážení změny trasy. Nešlo však o žádný rozkaz k zastavení prací ani k nutnému se přizpůsobení nové situaci. Navíc celá věc byla konzultována s ministerstvem obchodu.<sup>214</sup>

Inženýr Johann Schebek komunikoval s Českým zemským místodržitelstvím ohledně změn v trasování s plnou mocí od koncesionářů. V dopise ze dne 11. ledna 1866 dal najevo, že ke změně trasy u Vodňan se konsorcium stavělo negativně. Důvodem bylo především prodloužení trasy železnice. K tomu Schebek zmínil skutečnost, že stejně velká i větší města než Vodňany, měly v té době svá nádraží ve větší vzdálenosti. Navíc k projektovanému nádraží u obce Čičenice od se dle něj dalo snadno dostat do Vodňan po týnské silnici. Přiblížení trasy podle plánů města Vodňany by přivedlo trať na vzdálenost 700 klastrů od centra, což by dle Schebka nákladní dopravě stejně výrazněji nepomohlo. Schebek dodal, že na žádost Vodňan nechalo konsorcium na své náklady udělat trasovací srovnávací studii a stávající trasa v ní vyšla jako nejefektivnější.<sup>215</sup>

Z dokumentů je vidět, že město Vodňany začalo blíže komunikovat o přeložení dráhy dle svých zájmů až v době, kdy trasování bylo dokončeno a schvalovaly se záležitosti jako přeložky cest či odvodnění podél nové trati. Navíc zastupitelé a starosta Vodňan nedokázaly dráhu vnímat v celospolečenském kontextu, nýbrž pouze v regionálním, což zákonitě vedlo k žárlivosti na svého souseda knížete Schwarzenberga, jehož zájmům trasa vyhovovala spíše. Sami však v otázce trasování začali komunikovat velice pozdě.

Dalším příkladem města, které dráha minula a které však komunikovalo včasěji než Vodňany, je krajské město Prácheňského kraje Písek. Podle Johanna Gottfrieda Sommera měl Písek kolem roku 1840 kolem 8 485 obyvatel. Do roku 1869 počet obyvatel stoupl na 10 565.<sup>216</sup>

---

<sup>214</sup> Koncepty dopisů Českého zemského místodržitelství Dr. Augustu Groisovi a inženýru Johannu Schebkovi ze dne 21. ledna 1867: NA Praha, fond České místodržitelství, inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2026; Dopis městské rady Vodňany na ministerstvo obchodu ze dne 14. ledna 1867: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1861–1867) sig. III Da, kart. 36.

<sup>215</sup> Dopis inženýra Johanna Schebka na České zemské místodržitelství ze dne 11. ledna 1867: NA Praha, České místodržitelství, inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2026.

<sup>216</sup> *Historický lexikon obcí ČR 1869–2011*. [online]. 2016-01-01 [cit. 2019-02-11]. Jihočeský kraj, okres Písek, záznam 46. Dostupné online: <https://www.czso.cz/documents/10180/20537734/130084150314.pdf/f2e00c62-730c-40c5-b025-b5817a001efa?version=1.2>



Jednalo se o historické královské město, centrum kraje a zároveň významného lesního hospodáře. Zároveň také do Písku dorazila industrializace a měnil se v novodobé industriální město.

Město Písek se snažilo o napojení na dráhu Plzeň - Budějovice již v roce 1865, kdy jeho zastupitelé žádali ministerstvo obchodu o začlenění města na nově plánovanou železniční síť KFJB.<sup>217</sup> Ovšem významnější tlak v době, kdy probíhalo trasování dráhy, přesto nevyvíjeli a se Schwarzenberským železničním konsorciem zprvu vůbec nekomunikovali.

Větší snahu zvrátit schválenou trasu trati lze pozorovat, stejně jako v případě Vodňan, až na podzim roku 1866, tedy v době schválení trasy a započetí výstavby tratě. Dne 21. listopadu mělo město Písek chtít po tamním okresním hejtmanství, aby se zasadilo za to, že *"stavba oné části tratě železnice Františka Josefa zvané, na níž nádražní štace "Písek" zvané státi má, tak dlouho zastavena byla, pokud' městská obec vyjednáváním s komisí trať železnice projíždějící svých zájmů neprovede a nejvroucnější žádost k Jeho C. k. Apoštolskému Veličenstvu vznešená, meritoricky vyřízená nebude"*.<sup>218</sup>

Když úřady jejich žádost nevyslyšely, obrátil se starosta Písku Tomáš Lobz v březnu roku 1867 přímo na České zemské místodržitelství. Obouvá se, stejně jako v případě starosty Vodňan, do Jana Adolfa ze Schwarzenbergu a trasování v jeho prospěch na úkor občanů měst. Přímou kritizuje trasování poblíž loveckého zámku Ohrada a do sporu zanáší sociální otázka: výhody starým elitám a jejich zastaralým stavbám na úkor chudého městského dělnictva: *„Žádost naše zůstala nepovšimnuta jen mrtvou písemnou, čehož důkaz pokročilá stavba železnice Františka Josefa zvané. Ano staví se trať vzdálená od města našeho, a to proto, aby se vyhovělo libůstkám jednotlivců, by jejich hrady lovecké, jež ačkoliv snad v středověku nějaké důležitosti požívaly, nyní ji však zcela postrádající nabyly. Ano mrtvý hrad lovecký řadou parohů již dávno strávené zvěře posetý má býti nyní oživen strojem v národním hospodářství jediným živlem průmyslu a řemesel, ano hrad lovecký má se státi rejdištěm kratochvíle a radovánek, na něž chudina a zástupy pracujícího občanstva měst hleděti mají v bídě a nedostatku jako na modlu pohanskou. Toť zajisté není přání vysoké vlády a jejích orgánů, jež stejné právo udělují jak majitelům loveckých hradů, tak i sklíčenému dělníku v chatrči bídné.“*<sup>219</sup>

---

<sup>217</sup> Dopis ministerstva obchodu Českému zemskému místodržitelství v Praze ze dne 15. prosince 1865: NA Praha, fond České místodržitelství, inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2029.

<sup>218</sup> Dopis starosty Písku Tomáše Lobzy na České zemské místodržitelství ze dne 19. března 1867: NA Praha, fond České místodržitelství, inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2029.

<sup>219</sup> Dopis starosty Písku Tomáše Lobzy na České zemské místodržitelství ze dne 19. března 1867: NA Praha, fond České místodržitelství, inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2029.

Očima píseckého starosty, stejně jako vodňanského, byl Jan Adolf ze Schwarzenbergu viníkem trasování trati nepřívětivého pro jejich město. Na rozdíl od starosty a zastupitelstva Vodňan nahlížel starosta Lobz na knížete Schwarzenberga sociální optikou. Na jedné straně zmiňuje „lovecký zámeček“ jako symbol bývalé feudální vrchnosti a v jeho době již ztrácející smysl: *„ačkoliv snad v středověku nějaké důležitosti požívaly, nyní ji však zcela postrádající nabyly“*. Na druhé straně viděl železnici jako symbol pokroku, který by měl sloužit jiným vrstvám společnosti než starým elitám. Ve chvíli, kdy železnice vede poblíž „loveckého zámečku“ a mine město, poškozena je *„chudina a zástupy pracujícího občanstva měst“*. I v případě města Písku – stejně jako Vodňan – můžeme pozorovat apel na zájmy „většiny platící daně“ proti zájmům jednotlivce bez ohledu na roli onoho jednotlivce v přípravě nové dráhy a jeho politický význam. Snaží se proti významu staré aristokratické elity vyzdvihnout význam moderních měst: *„Platíme daně dosti značné s radostí, věnujeme tisíce na oltář vlasti, třeba bychom i neměli hradů loveckých pro zábavu, doufáme ale také, že peněz náš jest peněz taký jako onen majitele hradů, majitele statků; pročez stejné právo všem také, jakož uděluje Jeho Veličenstvo král náš Sám.“*<sup>220</sup>

Vynechání Písku z možnosti trasování trati Plzeň – České Budějovice kritizoval také okresní zastupitel z Písku Quido Töply. Ten v dopise ze dne 4. prosince 1866 píše Českému zemskému místodržitelství v Praze, že se mu nelíbí přístup k politické pochůzce trati. Dle něj totiž na jednání komise byly pozváni pouze zástupci obcí, jejichž katastrem trasa dráhy prochází. Nelíbilo se mu, že zástupci Písku vůbec nebyli pozváni, a to přesto, že stanice poblíž obce Ražice měla nést jméno Písek. Stejně jako u případu Vodňan i někteří píseční doufali, že by se v politické pochůzce mohlo ještě vyjednávat o úpravě trasy.<sup>221</sup>

Nakonec i Quido Töply doporučoval jednat o pobočné trati, která by napojila Písek na trať Plzeň – České Budějovice. Město Písek se pak železnice dočkalo v podobě Rakovnicko-protivínské dráhy v polovině 70. let 19. století.

Masivní státní podpora urychlené výstavby nových železnic, která po prohraných válečných konfliktech v létě roku 1866 nastala v Rakouském císařství, se odrazila také na projektu Dráhy císaře Františka Josefa. Plány Schwarzenberského železničního konsorcia z let 1864 a 1865, které počítaly s co nejpřímější a nejkratší trasou tratě výhodnou pro investory v čele s Janem Adolfem ze Schwarzenbergu i pro stát, se dočkaly v druhé polovině roku 1866

---

<sup>220</sup> Dopis starosty Písku Tomáše Lobzy na České zemské místodržitelství ze dne 19. března 1867: NA Praha, fond České místodržitelství, inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2029.

<sup>221</sup> Dopis o píseckého okresního zastupitele Quido Töply na České zemské místodržitelství ze dne 4. září 1866: NA Praha, fond České místodržitelství, inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2029.

veškeré podpory ze strany státu, včetně státního příspěvku na výstavbu a garance výdělku. Došlo k velice rychlému postupu ve schvalovacím procesu a stavební práce prvního úseku z Plzně do Českých Budějovic mohly být zahájeny ještě během podzimu roku 1866. To vyvolalo odpor měst, které dráha obešla. V očích městských zastupitelů a starostů pak viníkem byl čelní představitel celého železničního konsorcia, kníže Schwarzenberg. Jakožto zástupci měst ze stejného regionu, v němž sídlily schwarzenberské velkostatky, pak jako hlavní křivdu brali propojení center knížecího dominia namísto jejich měst. V jejich očích tedy Jan Adolf ze Schwarzenbergu upozadil zájmy měst a obcí v regionu před svými soukromými zájmy.

## 6. Založení společnosti KFJB a výstavba drah

### 6.1. Koncese na výstavbu Dráhy císaře Františka Josefa

Za oficiální počátek výstavby KFJB můžeme považovat udělení koncese císařem Františkem Josefem I. dne 11. listopadu 1866, ačkoliv toto datum odráží pouze právní povolení výstavby dráhy Schwarzenberským železničním konsorciem. Skutečná výstavba dráhy – přípravné terénní práce – započala již na přelomu října a listopadu 1866.

Vydání koncese na výstavbu tratí KFJB předcházely dvě dohody mezi ministerstvem financí a ministerstvem ochodu jakožto zástupci státu na straně jedné a Schwarzenberským železničním konsorciem, tedy nastávajícími koncesionáři, na straně druhé. První dohoda byla uzavřena 23. října 1866 a týkala se urychleného započetí výstavby dráhy z Budějovic do Plzně, na níž měl stát přispět částkou ve výši pěti milionů zlatých. Druhá smlouva z 28. října 1866 navazovala plně na první a týkala se výstavby pražské spojovací dráhy se státním příspěvkem jeden a půl milionu zlatých. Obě smlouvy de facto předjednaly podmínky pro udělení řádné koncese.<sup>222</sup>

Vlastní koncese ze dne 11. listopadu 1866 vyšla též jako zákon číslo 141/1866 Ř. z. Císař František Josef I. ji jmenovitě udělil řadě osob spojených se Schwarzenberským železničním konsorciem v čele s Janem Adolfem ze Schwarzenbergu.<sup>223</sup> Těmto tzv. koncesionářům propůjčil císař právo ke stavbě a provozu lokomotivní dráhy z Vídně přes Tulln, Absdorf, Meissau, Gmünd, Borovany, České Budějovice a Plzeň do Chebu s pobočnou dráhou z Gmündu přes Třeboň a Tábor do Prahy, s napojením na tratě Společnosti státní dráhy a České západní dráhy.<sup>224</sup>

Platnost koncese byla stanovena na dobu devadesáti let ode dne jejího udělení, tedy od 11. listopadu 1866. Šlo o standardní dobu stanovenou Železničním koncesním zákonem z roku

---

<sup>222</sup> Tištěné základní smlouvy KFJB: Statuta společnosti ze dne 19. července 1867, koncese ze dne 11. listopadu 1866 a dohody ze dnů 23. a 28. října 1866. Vydáno ve Vídni roku 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/1.

<sup>223</sup> Uvedeny jsou následující osoby: Jan Adolf kníže Schwarzenberg, Karl kníže Paar, Josef kníže Colloredo-Mansfeld, Johann Egon lantkrabě Fürstenberg, Eugen hrabě Czernin, Maxmilian hrabě Vrints, Ernst hrabě Hoyos-Sprinzenstein, Georg hrabě Buquoy, Karl Gundacker rytíř Suttner, Matthias rytíř Schönerer, Adalbert Lanna (mladší), Dr. August Grois.

<sup>224</sup> Koncesní listina na dráhu z Vídně do Chebu s pobočnou dráhou z Gmündu do Prahy ze dne 11. listopadu 1866: *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1866*. Wien 1866, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 405–406. <<http://alex.onb.ac.at/>>

1854 a odpovídá době udělované ostatním tehdejšími železničními soukromými společnostmi. Hlavním důvodem této lhůty byla ochrana před vznikem nových paralelních konkurenčních drah.<sup>225</sup>

Koncesionáři se dále zavazovali vystavět několik křídelných tratí: z Absdorfu do Stockerau, z Kremsu na hlavní dráhu (zřejmě se předpokládalo, že i toto křídlo bude vycházet ze stanice Absdorf v Dolních Rakousích), z Klatov na hlavní dráhu (myšlena nejspíše Plzeň) a z Budějovic do Veselí. Poslední jmenovaná řešila problém diskutovaný při trasování tratí: zda České Budějovice získají přímé spojení s Prahou. Toto křídlo se však mělo stavět až v případě, že KEB přestaví koňskou dráhu z Lince do Budějovic na moderní lokomotivní železnici.<sup>226</sup>

Těmito trasami byla v definována trasa celé dráhy, detailní trasování se v koncesi neřešilo, v koncesi v § 3 si ovšem stát pojistil, že stavba a provozní zařízení dráhy mělo být provedeno podle detailního stavebního projektu schváleného ministerstvem obchodu. Taktéž si státní správa ponechala možnost na učinění změn ve stavebním projektu, podle potřeby technické revize a podle politické pochůzky. Pokud by pak při stavbě došlo k nutným změnám v trase, museli koncesionáři o souhlas se změnou žádat státní správu. Dále vláda měla bdít na hospodaření společnosti při stavbě, a hlavně na to, aby koncesionáři měli dostatečné finanční rezervy na spuštění vlastního provozu. Znamenalo to tedy, že stát sice měl přispět na stavbu dráhy jak finanční podporou, tak garancí výdělku, ovšem sám si také ponechal právo rozhodovat o věcech výstavby a provozu na projektovaných tratích.<sup>227</sup>

Koncese zavazovala koncesionáře začít stavební práce na tratích do jednoho roku a během následujících sedmi let dokončit celou síť drah a předat ji do pravidelného provozu. Do toho se také zavázali propojit ve Vídni trať se zbývajícími drahami a postavit most přes Dunaj

---

<sup>225</sup> Srov. Koncesní listina na dráhu z Vídně do Chebu s pobočnou dráhou z Gmündu do Prahy ze dne 11. listopadu 1866 *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1866*. Wien 1866, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 411. <<http://alex.onb.ac.at/>>; Koncesní listina na dráhu ze St. Valentinu do Villachu s pobočnou dráhou z Klein Reiflingu do Amstetenu, z Launsdorfu do Möselu a ze St. Veitu do Klagenfurtu ze dne 11. listopadu 1866: *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1866*. Wien 1866, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 419. <<http://alex.onb.ac.at/>>; RÖLL, Victor: *Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. IV. Band*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1899, s. 43–48.

<sup>226</sup> Koncesní listina na dráhu z Vídně do Chebu s pobočnou dráhou z Gmündu do Prahy ze dne 11. listopadu 1866: *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1866*. Wien 1866, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 406. <<http://alex.onb.ac.at/>>

<sup>227</sup> Koncesní listina na dráhu z Vídně do Chebu s pobočnou dráhou z Gmündu do Prahy ze dne 11. listopadu 1866: *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1866*. Wien 1866, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 406–407. <<http://alex.onb.ac.at/>>

u města Tulln v Dolních Rakousích, který by zároveň sloužil pro pěší a povozy. Na tomto mostě pak drážní společnost měla zakázáno vybírat mýto. Předtím totiž se z Tullnu na levý břeh Dunaje dostávali pouze přívozem. Dráha tak měla kromě železničního spojení přinést rovněž silniční spojení mezi Tullnem a celým severem Dolních Rakous. Takto měla rovněž nová dráha sloužit veřejnému zájmu.<sup>228</sup>

Koncesionáři měli nárok na vyvlastnění pozemků pro stavbu dráhy. Při stavbě i provozu se museli kromě znění koncese řídit platnými zákony, především železničním koncesním zákonem ze dne 14. září 1854 a železničním provozním řádem ze dne 16. listopadu 1851. Dále museli vyjít vstříc poště a nechat Správu státních telegrafů vybudovat kolem svých tratí na svém pozemku systém telegrafu. Koncese rovněž upravovala přesnou výši tarifů pro přepravu osob a nákladů, přičemž cena mohla být i nižší, nikoliv však vyšší než předepsaný tarif. Maximální výši přepravného si tedy od počátku určil stát tak, aby vyhovovala hospodářským potřebám monarchie. To samé platí o vojenských transpotech, které sice měly být řádně zpoplatněny, ovšem za sníženou cenu, a to podle smlouvy, kterou ministerstvo války podepsalo s rakouskými železničními společnostmi dne 10. prosince 1860. Koncesionáři KFJB se podpisem koncese zavazovali k této smlouvě připojit.<sup>229</sup>

Další intervence, na kterou měl stát dle koncese nárok, se týkala zásahu do cen potravin v době jejich mimořádného zdražení. V tomto případě mohly být tarify na přepravu potravin sníženy až o polovinu, aby byla dosažena nižší prodejní cena potravin. Taktéž státní úředníci, zaměstnanci a sloužící, kteří vykonávali na dráze kontrolu či cestovali „v zájmu státu“, měli mít zaručenou bezplatnou přepravu.<sup>230</sup>

Na druhou stranu koncese dávala koncesionářům právo založit akciovou společnost a za účelem shánění dostatečného kapitálu vydávat akcie a prioritní obligace. Obchodovat však měla výhradně na rakouských burzách. Částka prioritních obligací mohla pak dosahovat svého zúročení pouze do výše dvou třetin garantovaného ročního výdělku. Akciová společnost dále

---

<sup>228</sup> Koncesní listina na dráhu z Vídně do Chebu s pobočnou dráhou z Gmündu do Prahy ze dne 11. listopadu 1866: *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1866*. Wien 1866, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 407. <<http://alex.onb.ac.at/>>

<sup>229</sup> Koncesní listina na dráhu z Vídně do Chebu s pobočnou dráhou z Gmündu do Prahy ze dne 11. listopadu 1866: *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1866*. Wien 1866, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 407–409. <<http://alex.onb.ac.at/>>

<sup>230</sup> Koncesní listina na dráhu z Vídně do Chebu s pobočnou dráhou z Gmündu do Prahy ze dne 11. listopadu 1866: *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1866*. Wien 1866, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 410. <<http://alex.onb.ac.at/>>

měla nést všechna práva a povinnosti koncesionářů a navrhopvat statuta, k jejichž schválení by bylo zapotřebí souhlasu státní správy.

Stát v koncesi garantoval čistý roční výdělek dráhy ve výši 4 130 000 zlatých na dobu platnosti koncese, tedy na dobu devadesáti let. Pokud by roční výdělek dráhy nedosahoval této částky, pak stát měl povinnost doplatit rozdílnou sumu. Garance měla začít dnem otevření provozu na trati z Českých Budějovic do Plzně a postupně se rozšiřovat na následně otevírané úseky, tedy Budějovice – Eggenburg, Eggenburg – Vídeň, Plzeň – Cheb, Gmünd – Třeboň – Praha a spojovací dráhu v Praze. Garantovaná suma měla být rovněž z počátku do úplné dostavby dělena na jednotlivé úseky, vyplácená měla být tedy pouze část za dosud zprovozněné tratě.<sup>231</sup> Co se týče výstavby vedlejších tratí, garance výdělku se měla týkat i jich, o jejich úseky měla být v případě výstavby navýšena. Částku garance výdělku na vedlejších tratích však koncese nedefinovala.<sup>232</sup>

Z ročního čistého výdělku železniční společnosti se měla část peněz použít jako splátka vloženého kapitálu, státní správa pak měla schválit amortizační plán, který měl vést k splacení všech počátečních pohledávek za dobu platnosti koncese. K amortizaci měla sloužit také částka, o kterou by případně železniční společnost překročila v ročním zisku garantovanou sumu. Státní správa také měla dohlížet na roční účetnictví, a to tři měsíce od jeho vydání. Všechny účty, včetně akciových a obligačních kupónů, měly být státní správě k dispozici v daném termínu po jejich splacení. Mimoto státní správa dostala právo kontroly nad výstavbou a zařízením dráhy. Státní správa pak měla vybrat svého člověka – komisaře, který se měl účastnit zasedání správní rady a generálních zasedání, aby nedošlo ke schválení návrhů nepříznivých pro státní a veřejný zájem.<sup>233</sup>

Dráha měla na druhé straně získat významnou úlevu: po devět let po zahájení provozu na všech hlavních drahách (pobočné dráhy se do tohoto bodu nepočítaly) mělo platit

---

<sup>231</sup> Garance jednotlivých úseků hlavních tratí KFJB dle Koncesní listiny ze dne 11. listopadu 1866: Budějovice – Plzeň: 710 000 Zl., Budějovice – Eggenburg: 574 000 Zl., Eggenburg – Vídeň: 846 000 Zl., Plzeň – Cheb: 810 000 Zl, Gmünd – Praha (včetně spojovací dráhy v Praze): 1 190 000 Zl.. Více viz: *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1866*. Wien 1866, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 410. <<http://alex.onb.ac.at/>>

<sup>232</sup> Koncesní listina na dráhu z Vídně do Chebu s pobočnou dráhou z Gmündu do Prahy ze dne 11. listopadu 1866: *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1866*. Wien 1866, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 410. <<http://alex.onb.ac.at/>>

<sup>233</sup> Koncesní listina na dráhu z Vídně do Chebu s pobočnou dráhou z Gmündu do Prahy ze dne 11. listopadu 1866: *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1866*. Wien 1866, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 410–411. <<http://alex.onb.ac.at/>>

osvobození od daně z převodu a daně z příjmu, od kolkovného a od každé nové železniční daně zavedené v následujících zákonech. Po uplynutí devítileté doby mělo dojít k zavedení daní z převodu dle běžných standardů.<sup>234</sup>

Jak jsem psal výše, koncese platila na dobu devadesáti let. Ovšem již po uplynutí třiceti let měl stát právo kdykoliv koncesovanou dráhu vykoupit. Cena vykupované dráhy se měla vyvíjet podle čistého ročního zisku společnosti spočteného z předchozích sedmi let provozu. Tento výnos, který nesměl být nižší než garantovaný roční výnos, poté měl být vyplácen koncesionářům po zbylou dobu platnosti koncese. Majetek společnosti ale měl přejít plně pod stát.<sup>235</sup>

Koncese nebyla žádným originálním dokumentem sepsaným specificky pro potřeby budoucí Dráhy císaře Františka Josefa. Totožné koncese byly roku 1866 udělovány i dalším železničním podnikům. Jako příklad můžeme jmenovat například koncesi pro projekt Dráhy korunního prince Rudolfa na alpské dráhy vedoucí mezi Dolními a Horními Rakousy na straně jedné a Korutany a Štýrskem na straně druhé, v jehož čele stál kníže Josef Colloredo-Mansfeld. Koncese pro jejich výstavbu byla shodou okolností vydána téhož dne jako koncese pro projekt knížete Jana Adolfa ze Schwarzenbergu, tedy 11. listopadu 1866. Kromě totožných jednotlivých bodů pravidel pro koncesionáře jsou v obou koncesích shodné i výše tarifů, za které má daná společnost provozovat osobní a nákladní dopravu.<sup>236</sup>

Koncese udělená konsorciu Jana Adolfa ze Schwarzenbergu byla tedy běžnou dobovou koncesí na stavbu drah, v níž stát poskytoval nově koncesované drážní společnosti značné výhody v čele se státní garancí výdělků a daňovou úlevou na dobu devíti let. Na druhé straně si však stát ponechával právo o rozhodování v důležitých záležitostech dráhy, včetně jejího trasování, vybavení či provozování. Svůj dohled si stát ponechal také při zasedáních správní rady nově etablované železniční akciové společnosti. Zajímavostí na koncesi je, že do jejího textu nebyla vložena poznámka o státním příspěvku na výstavbu jednotlivých tratí KFJB. Text

---

<sup>234</sup> Koncesní listina na dráhu z Vídně do Chebu s pobočnou dráhou z Gmündu do Prahy ze dne 11. listopadu 1866: *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1866*. Wien 1866, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 411. <<http://alex.onb.ac.at/>>

<sup>235</sup> Koncesní listina na dráhu z Vídně do Chebu s pobočnou dráhou z Gmündu do Prahy ze dne 11. listopadu 1866: *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1866*. Wien 1866, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 412. <<http://alex.onb.ac.at/>>

<sup>236</sup> Koncesní listina na dráhu ze St. Valentin do Villachu s pobočnou dráhou z Klein Reifling do Amstetenu, z Launsdorfu do Möselu a ze St. Veit do Klagenfurtu ze dne 11. listopadu 1866: *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1866*. Wien 1866, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 413–420. <<http://alex.onb.ac.at/>>



koncese je de facto shodný i s koncesemi jiných společností. Lze tedy vidět záměr státu sjednotit a urychlit udělování koncesí a výstavbu a provoz soukromých drah. Tento trend lze pozorovat v celém období výstavby soukromých drah dle Železničního koncesního zákona z roku 1854.<sup>237</sup>

## 6.2 Slavnostní zahájení stavby tratí KFJB

Krátce po udělení koncese Schwarzenberskému železničnímu konsorciu následoval symbolický rituál – položení základního kamene, kterým byla oficiálně zahájena výstavba prvního úseku železniční sítě KFJB: trati z Budějovic do Plzně. První výkop na stavbě trati Budějovice – Plzeň se konal dne 17. listopadu 1866 na území schwarzenberského panství Hluboká, nedaleko hospodářského dvora Vondrov a loveckého záměčku Ohrada. Na místě, kde ke slavnostnímu aktu došlo, vznikla následně železniční stanice Hluboká. Od vlastního zámku Hluboká a městečka Podhradí bylo toto místo vzdáleno zhruba 3 kilometry (asi půl vídeňské míle podle tehdejší délkové soustavy). Dá se tedy konstatovat, že Jan Adolf ze Schwarzenbergu si jako iniciátor celého železničního konsorcia prosadil své sídelní městečko jako místo symbolického aktu zahájení výstavby dráhy. Vlastním organizátorem celé akce však nebyl hlubocký kníže, nýbrž Adalbert Lanna mladší.<sup>238</sup>

Ke slavnostnímu aktu byla v místě konání zbudována speciální slavnostně vyzdobená chatka a vedle ní do tvaru pyramidy slavnostně složené stavební náčiní určené k „prvnímu výkopu dráhy“. Na slavnostní událost byly pozvány především osobnosti regionálního významu z Budějovicka: mezi nimi lze jmenovat starostu Budějovic Eduarda Claudi, místopředsedelského radu a hejtmana Budějovického kraje Ignaze Grünera či zástupce Obchodní a živnostenské komory v Českých Budějovicích – prezidenta Josefa Schiera a viceprezidenta Petera Steffense. Slavnosti se zúčastnili rovněž dva členové stavebního podnikání: inženýr Johann Schebek a Adalbert Lanna mladší. Za váženého hosta, který celou slavnost zahájil sloužením slavnostní bohoslužby, můžeme považovat budějovického biskupa Jana Valeriána Jirsíka.<sup>239</sup>

---

<sup>237</sup> RÖLL, Victor: *Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. IV. Band*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1899, s. 43–52.

<sup>238</sup> *Kaiser Franz-Josefs-Bahn*. In *Bohemia*, 1866, 20. listopad 1866, č. 276.

<sup>239</sup> *Kaiser Franz-Josefs-Bahn*. In *Bohemia*, 1866, 20. listopad 1866, č. 276; STEFFENS, Peter: *Der erste Spatenstich der Franz-Josephsbahn*. In *Neue Freie Presse*, 1866, 20. listopadu 1866, č. 800; *Kaiser Franz Josefs-Bahn. Der erste Spatenstich*. In *Anzeiger aus dem südlichen Böhmen*, 1866, 21. listopadu 1866, č. 93; IVANOV, Jan: *Schwarzenbergové a železnice. Vztah primogenitury Schwarzenbergů k železniční dopravě v 19. století*. Diplomová práce. Filozofická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice 2011, s. 28–29.

Po zahajovací bohoslužbě a následném proslovu budějovického biskupa, který vyjádřil, že církev je zastáncem technického pokroku, došlo k vlastnímu „prvnímu výkopu“. Ten provedl Jan Adolf ze Schwarzenbergu jakožto představený Schwarzenberského železničního konsorcia. Rýč k výkopu mu podal Adalbert Lanna mladší. Poté vykonali slavnostní výkopy také další významní účastníci: biskup Jirsík, Adolf Josef ze Schwarzenbergu, Ignaz Grüner, okresní hejtman z Hluboké, starosta Budějovic Claudi, Schier se Steffensem a další významní hosté. Posledním, kdo provedl slavnostní „výkop“ pak byl Adalbert Lanna. Následně se vybraní hosté na pozvání knížete Jana Adolfa ze Schwarzenbergu přesunuli do nedalekého loveckého zámku Ohrada, kde bylo připraveno slavnostní pohoštění.<sup>240</sup>

Na Ohradě pak pokračovaly slavnostní proslovy s přípitkem. První pronesl sám kníže Jan Adolf jakožto organizátor slavnosti a iniciátor celého železničního projektu. V proslovu poděkoval svým společníkům koncesionářům a dodal, že konečně jsou „kostky vrženy“ a stavba může po dlouhém úsilí začít. S pomocí Boží, přízní císaře Františka Josefa a spoluprací a píli členů konsorcia se dle knížete podařilo dovést úsilí až k samotné výstavbě. Vzpomněl na ty, co věnovali přípravám dráhy veškeré úsilí, vzpomněl především na zesnulého Adalberta Lannu staršího a při té příležitosti připil na jeho syna, jenž v úsilí otce pokračoval až do zdárného konce.<sup>241</sup>

Následoval přípitek budějovického krajského hejtmána Grünera, který připomněl důležitost dráhy pro region jižních Čech. Třetí přípitek v řadě pronesl zastupitel Českého zemského sněmu, viceprezident Obchodní a živnostenské komory v Českých Budějovicích a zlatokorunský podnikatel Peter Steffens. Ten v přípitku vzpomněl na podíl vlády a zejména ministerského předsedy hraběte Richarda Belcrediho na uskutečnění celého projektu.<sup>242</sup>

---

<sup>240</sup> *Kaiser Franz-Josefs-Bahn*. In *Bohemia*, 1866, 20. listopad 1866, č. 276; STEFFENS, Peter: *Der erste Spatenstich der Franz-Josephsbahn*. In *Neue Freie Presse*, 1866, 20. listopadu 1866, č. 800; *Kaiser Franz Josefs-Bahn. Der erste Spatenstich*. In *Anzeiger aus dem südlichen Böhmen*, 1866, 21. listopadu 1866, č. 93; IVANOV, Jan: *Schwarzenbergové a železnice. Vztah primogenitury Schwarzenbergů k železniční dopravě v 19. století*. Diplomová práce. Filozofická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice 2011, s. 28–29.

<sup>241</sup> *Kaiser Franz-Josefs-Bahn*. In *Bohemia*, 1866, 20. listopad 1866, č. 276; STEFFENS, Peter: *Der erste Spatenstich der Franz-Josephsbahn*. In *Neue Freie Presse*, 1866, 20. listopadu 1866, č. 800; *Kaiser Franz Josefs-Bahn. Der erste Spatenstich*. In *Anzeiger aus dem südlichen Böhmen*, 1866, 21. listopadu 1866, č. 93; IVANOV, Jan: *Schwarzenbergové a železnice. Vztah primogenitury Schwarzenbergů k železniční dopravě v 19. století*. Diplomová práce. Filozofická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice 2011, s. 28–29.

<sup>242</sup> *Kaiser Franz-Josefs-Bahn*. In *Bohemia*, 1866, 20. listopad 1866, č. 276; STEFFENS, Peter: *Der erste Spatenstich der Franz-Josephsbahn*. In *Neue Freie Presse*, 1866, 20. listopadu 1866, č. 800; *Kaiser Franz Josefs-Bahn. Der erste Spatenstich*. In *Anzeiger aus dem südlichen Böhmen*, 1866, 21. listopadu 1866, č. 93; IVANOV, Jan: *Schwarzenbergové a železnice. Vztah primogenitury Schwarzenbergů k železniční dopravě v 19. století*. Diplomová práce. Filozofická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice 2011, s. 28–29.

Lze tedy říci, že slavnost „prvního výkopu“ Dráhy císaře Františka Josefa měla čistě regionální charakter. Mezi účastníky můžeme pozorovat převážně regionální osobnosti z Budějovic a okolí. Zaujme nás také absence dalších členů Schwarzenberského železničního konsorcia, kromě Jana Adolfa a Adolfa Josefa ze Schwarzenbergu a Adalberta Lanny. Taktéž chybí osobnosti vyšší státní správy, ať už šlo o ministerského předsedu Richarda Belcrediho či o ministra obchodu Bernharda von Wüllersdorfa. Celou slavnost lze považovat za přechodový rituál menšího významu u příležitosti zahájení výstavby první tratě z Budějovic do Plzně uspořádaný knížetem Janem Adolfem ze Schwarzenbergu a Adalbertem Lannou pro regionální elitu ze sousedství hlubockého zámku. Význam akce můžeme porovnat především se slavnostním otevřením posledního dostavěného úseku z Budějovic do Veselí, který se odehrál taktéž na Hluboké v roce 1875, a o němž bude ještě řeč později.

Pro nás je však důležité, že slavnost „prvního výkopu“ byla rituálem organizovaným Janem Adolfem ze Schwarzenbergu a ukazujícím veřejně propojení schwarzenberské sféry vlivu se schválenou drahou, od které očekával celý region jižních Čech hospodářský přínos. Jan Adolf touto slavností ukázal jasně celému regionu, v němž se nacházelo větší množství knížecích velkostatků, že kníže aktivně podporuje rozvoj celého regionu.

### **6.3. Počátky výstavby dráhy: organizace stavby a jednání se stavební firmou Bratři Kleinové – Adalbert Lanna**

Důležitějším aktem než „první výkop“ u Hluboké se stalo vlastní vyhotovení a podepsání stavební smlouvy mezi členy Schwarzenberského železničního konsorcia a stavebním podnikáním Bratři Kleinové – Adalbert Lanna. Jednání o převzetí staveniště a konečné podobě stavební smlouvy proběhlo na základě dokončení politické pochůzky dne 12. listopadu 1866. Předně šlo o podepsání stavební smlouvy, která by opravňovala stavební podnikání k výstavbě a vybavení dráhy. Tato smlouva vznikala v hrubé podobě již v září 1866 a jako hotová byla předložena knížeti Janu Adolfovi jako představenému koncesionářů dne 17. listopadu 1866, zřejmě během slavnosti na Hluboké, které se účastnily za stavební podnikání Adalbert Lanna a Johann Schebek. Dohodu mezi stavebním podnikáním a koncesionáři dohodli zmocněnci členů Schwarzenberského železničního konsorcia, kteří obdrželi na vyjednávání plnou moc. Stali se

jimi tři významní členové konsorcia: hrabě Josef Wratislaw, Karl Gundacker Suttner a Dr. August Grois.<sup>243</sup>

Smlouva se opírala o návrh koncese ze dne 23. října 1866, tedy ne o hotovou koncesi ze dne 11. listopadu 1866. Musela být tedy nakonec podle přesného znění finální koncese modifikována. Taktéž kníže Jan Adolf ze Schwarzenbergu, který dostal podklady ke kontrole, měl ke stavební smlouvě drobné námítky. Šlo však hlavně o kosmetické úpravy. Smlouva pak opravňovala stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna k výstavbě a vybavení dráhy z Vídně přes Tulln, Absdorf, Maissau, Gmünd, Borovany, Budějovice a Plzeň do Chebu s pobočnou dráhou z Gmündu přes Třeboň a Tábor do Prahy a napojení v Praze na StEG a BWB. Výslovně tato smlouva řešila úsek z Budějovic do Plzně a spojovací dráhu v Praze mezi vlastním nádražím<sup>244</sup> a nádražím BWB na Smíchově. Smlouva původně měla stavebnímu podnikání dávat třítydenní lhůtu na započetí výstavby. Než však došlo k jejímu plnohodnotnému schválení, práce již započaly. Výstavba trati z Budějovic do Plzně měla dle smlouvy stát 14 024 200 zlatých, přičemž sumu přes pět milionů zlatých měla tvořit hotovost, zbytek pak akcie a prioritní obligace. Hotovostní suma se rovná částce, kterou přispěl na stavbu trati stát, lze se tedy domnívat, že šlo o peníze ze státního příspěvku. U pražské spojovací dráhy se výše nákladů vyšplhala na tři miliony zlatých, z čehož polovinu měli v hotovosti (rovněž výše státního příspěvku). Stavební smlouva pak samozřejmě obsahovala odstavce týkající se přesné výstavby tratě či stavebního dohledu ze strany koncesionářů.<sup>245</sup>

Doladění přesného znění stavební smlouvy se vleklo až do konce listopadu 1866. Původně její konečné schválení mělo proběhnout 27. listopadu 1866. Ovšem toho dne přišel dopis ze stavebního podnikání, že konečná jednání se přesunula na 30. listopadu. Důvodem byla absence hlavního jednatele stavebního podnikání – Adalberta Lanny. Finální podoba smlouvy byla tedy schválena až 30. listopadu 1866.<sup>246</sup>

---

<sup>243</sup> Plná moc pro Josefa hraběte Wratislawa, Karla Gundacera Suttnera a Dr. Augusta Grois ze dne 25. listopadu 1866: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1861–1867), sig. III Da, kart. 36; Stavební smlouva na výstavbu KFJB ze dne 17. listopadu 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/II, 10/IV, 10/V; Smlouva mezi koncesionáři KFJB a bratry Kleinovými a Adalbertem Lannou ohledně výstavby a vybavení KFJB z listopadu 1866: ZA Opava, pobočka Olomouc, fond RA Kleinů – Wissenbergů, inv. č. 62, kart. 5.

<sup>244</sup> Nádraží Františka Josefa, dnes Praha hlavní nádraží.

<sup>245</sup> Stavební smlouva na výstavbu KFJB ze dne 17. listopadu 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/II, 10/IV, 10/V; Smlouva mezi koncesionáři KFJB a bratry Kleinovými a Adalbertem Lannou ohledně výstavby a vybavení KFJB z listopadu 1866: ZA Opava, pobočka Olomouc, fond RA Kleinů – Wissenbergů, inv. č. 62, kart. 5.

<sup>246</sup> Koncept dopisu Jana Adolfa ze Schwarzenbergu ze dne 27. listopadu 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.; Dopis Stavebního podnikání Adalbert Lanna – Bratři Kleinové pro koncesionáře KFJB ze dne 27. listopadu 1866: TAMTÉŽ; Dopis Jana Adolfa ze Schwarzenbergu Johannu Schebkovi ze dne 17. listopadu 1866: TAMTÉŽ.

V souvislosti tlakem ze strany ministerstva i se strategií koncesionářů došlo k započetí vlastní výstavby již byly v polovině září 1866. Dle dopisu inženýra Johanna Schebka ze dne 23. listopadu započaly stavební práce ještě před slavnostním „prvním výkopem“ u Hluboké stavební práce na budoucí trati. Vlastní stavbu Schebek dělil do pěti sekcí. Nikoho nepřekvapí, že první úsek, kde stavba započala, se nacházel na území schwarzenberského velkostatku Hluboká mezi hospodářským dvorem Vondrov u Hluboké a obcí Zliv. Práce probíhaly dříve, než došlo k výkupu pozemků. U prvních mil se nejednalo o velký problém, většina pozemků patřila Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu. Později se však způsob výkupu pozemků ex post ukázal jako nevýhodný pro původní majitele, zejména pokud šlo o drobnější hospodáře. Vyměrování pozemků pro jejich odkup začalo neprodleně s vlastní výstavbou dráhy.<sup>247</sup>

Mezitím, co se už u Zlivi na břehu schwarzenberského rybníka Bezdrev začalo se stavebními pracemi, docházelo k vyměrování a přípravě i na jiných místech tratě. Týkalo se to taktéž území dalších knížecích velkostatků, a to Netolice, Libějovice a hlavně Protivín. Ředitel tamního velkostatku si pochvaloval v reportu ohledně výstavby Dráhy císaře Františka Josefa ze dne 24. listopadu 1866 spolupráci velkostatku s inženýrem Širákem ze stavebního podnikání. Knížecí úředníci vycházeli lidem připravujícím výstavbu dráhy vstříc. Z úředníků velkostatku byl inženýru Širákovi k dispozici knížecí inženýr Lamina.<sup>248</sup>

Kníže Jan Adolf ze Schwarzenbergu chtěl být hlavně z počátku informován o průběhu přípravy a výstavby tratě. Nešlo jen o hlášení z velkostatků, jako v případě velkostatků Hluboká a Protivín, ale taktéž od samotného stavebního podnikání bratři Kleinové – Adalbert Lanna. Zprávy knížeti podával Johann Schebek a líčil celkový průběh prací na trati z Plzně do Budějovic a na přípravě pražské spojovací dráhy. První report poslal Schebek knížeti již 23. listopadu 1866. Následovala obšírnější zpráva ze dne 10. prosince 1866, v níž již knížete informoval o pracích na železničním spodku mezi dvorcem Vondrov a Zlivi a o započaté stavbě v okolí Horažďovic. Ve zprávě zmiňuje i záležitosti ohledně shánění nástrojů a stavebního materiálu na stavbu spodku a svršku a stav přípravy výkupu pozemků. Popsal také jednání se zástupci BWB a StEGu o podobu spojovací dráhy v Praze, předně s mostem přes řeku Vltavu. Schebek tedy knížete podrobně informoval o průběhu příprav i stavby, a to jakožto představeného koncesionáře i jako majitele velkostatků, odkud by stavba dráhy měla dostávat

---

<sup>247</sup> Dopis Johanna Schebka Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 23. listopadu 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>248</sup> Dopis ředitele velkostatku Protivín Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 24. listopadu 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

stavební materiál. O přísunu materiálu na stavbu pohovořím podrobněji v následující kapitole.<sup>249</sup>

Výstavba trati z Budějovic do Plzně běžela v roce 1867 na plné obrátky. O průběhu prací dobře informoval zejména dobový tisk, zvláště pak odborný časopis „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ zaměřený na dění v dopravě v Rakousku. V čísle z 10. srpna 1867 se věnoval výstavbě trati z Budějovic do Plzně. Podle informací tohoto časopisu pracovalo na stavbě dráhy v měsíci červenci roku 1867 denně kolem 16 300 dělníků a zapojeno bylo zhruba 750 povozů. Zemní práce již byly dokončeny ze tří pětín a zbytek měl být dokončen před příchodem nastávající zimy. Z malých mostků a propustků dokončili dělníci do srpna 1867 kolem 140 objektů. Na stavbě větších mostů přes Vltavu v Budějovicích, přes Blanici u Protivína a přes Otavu ve Strakonících se v té době pilně pracovalo a stavební materiál na jejich výstavbu již byl plně k dispozici. Pracovalo se na převedení potoků, výstavbě odvodnění, přejezdů a přeložek cest. Z vysokých staveb již zaměstnanci stavebního podnikání dokončili na 26 strážních domků. Dále probíhala výstavba všech nádražních budov s výjimkou plzeňského nádraží, které měla dráha sdílet společně se společností České západní dráhy. Všechny staniční budovy měly být před příchodem zimy zastřešeny. Dokončení se dočkaly také vodárny v Budějovicích, Horažďovicích, Nepomuku a Blovicích. Připraveno bylo pokládání traťového svršku.<sup>250</sup>

Z článku je jasně vidět, že postup prací na stavbě dráhy probíhal velice rychle a zapojeno bylo velké množství pracovníků. Takto velkolepá výstavba byla ve své době běžnou praxí. Na stavbě pracovalo obrovské množství dělníků různých národů z Habsburské monarchie, především pak Italů. Dělníci byli ubytováni v provizorních podmínkách a za slabé můžeme považovat bezpečnostní opatření. Velké množství dělníků na stavbě pak představovalo také společensko-bezpečnostní problém. V oblasti výstavby železnic se místní obyvatelé a jejich obecní zastupitelé právem obávali zvýšení kriminality.<sup>251</sup>

Zatímco postup prací na trati Budějovice – Plzeň probíhal velice rychle, druhá koncesí podmíněná stavba – pražská spojovací dráha – se v průběhu roku 1867 vůbec nerozjela. Důvodem se stala povinnost zajistit a vykoupit předem pozemky pro nové pražské nádraží

---

<sup>249</sup> Dopis Johanna Schebka Jan Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 10. prosince 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV.

<sup>250</sup> *Kaiser Franz Josefs Bahn*. In: Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Österreich, 1867, roč. 6, 10. srpen 1867, č. 32, s. 288.

<sup>251</sup> Více o postavení dělníků na stavbách železnic po polovině 19. století viz: KREJČÍŘÍK, Mojmir, *Po stopách našich železnic*. Nadas, Praha 1991.

Františka Josefa. Povinnost zajistit výkupy předem celý proces zpomalila a výstavba tratě se tedy odsunula na pozdější dobu.<sup>252</sup>

Koncesionáři v čele s Janem Adolfem v roce 1867 začali řešit také další tratě, které měli dle koncese nechat postavit a zprovoznit. Také v tomto případě museli vyjednávat se stavebním podnikáním, které stavbu mělo provést. Již 27. prosince 1866 měla být ve Vídni podepsána stavební smlouva, podle níž mělo stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna pojištěno převzetí stavby i na dalších stavbách KFJB. Jmenovitě šlo o tratě z Budějovic do Eggenburgu, z Eggenburgu do Vídně, z Gmündu do Prahy a z Plzně do Chebu. Menší odbočné tratě ve smlouvě definovány nebyly. Na základě toho vydalo stavební podnikání dne 11. května 1867 ofertu, v níž nabízelo koncesionářům podmínky, za nichž stávající výstavbu mohlo převzít. Zavazovalo se, že v průběhu tří let postaví trať z Budějovic až do Vídně a u tratí Gmünd – Praha a Plzeň – Cheb zaručí dokončení do termínu vázaného koncesí, tedy do 11. listopadu 1874. U linie Gmünd - Praha se zaručili, že výstavba neměla trvat déle, než dva a půl roku a začít měla okamžitě, co by se podařilo na její výstavbu vyjednat státní příspěvek ve výši pěti milionů zlatých. V ofertě stavební firma řešila položení nádraží ve Vídni poblíž Franz-Josef-Kai. Nabízela též alternativu k vedení trati z Budějovic přes Třeboň k Vídni místo schválené trasy přes Borovany. V tomto případě však naráželi jak koncesionáři, tak stavební podnikání na vůli vlády, od níž žádali státní dotaci a garanci. Podmínky výstavby převzalo stavební podnikání v ofertě ze stavby tratě Budějovice – Plzeň.<sup>253</sup>

Následně na základně oferty byla v červenci roku 1867 podepsána adiční smlouva mezi koncesionáři KFJB v čele s Janem Adolfem ze Schwarzenbergu a stavebním podnikáním Bratři Kleinové – Adalbert Lanna. Smlouva zplnomocnila stavební podnikání k výstavbě zbývajících hlavních tratí sítě KFJB. Garantovala také financování ze strany koncesionářů včetně státního příspěvku či osvobození od daní, které mělo být obdobné jako v případě současně plánované Dráhy korunního prince Rudolfa.<sup>254</sup>

Stavební podnikání se v červenci 1867 zavázalo neprodleně začít výstavbu úseků z Budějovic do Eggenburgu a z Eggenburgu do Vídně. U tratí z Plzně do Chebu a z Gmündu

---

<sup>252</sup> Promemoria ze dne 7. května 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

<sup>253</sup> Oferta stavebního podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna ze dne 11. května 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

<sup>254</sup> Adiční smlouva mezi koncesionáři Dráhy císaře Františka Josefa a stavebním podnikáním Bratři Kleinové – Adalbert Lanna: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

do Prahy čekalo stavební podnikání na schválení úlev ze strany státu, tedy na další finanční podporu na dané úseky.<sup>255</sup>

Stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna začalo v polovině roku 1867 jednat s Credit-Anstalem ohledně získání akcií a prioritních obligací pro nové úseky. Jednání s institucí, již se Jan Adolf ze Schwarzenbergu dosud vyhýbal, přešlo nakonec na zástupce stavebního podnikání jakožto zmocněného stavitele trati. V červnu 1867 oznámil knížeti podmínky, za něž je Credit-Anstalt ochoten poskytnout peníze na stavbu KFJB. Šlo především o státní garanci výnosu, která měla bance zaručit návratnost vložených peněz. Credit-Anstalt následně v roce 1867 uzavřel se stavebním podnikáním Bratři Kleinové – Adalbert Lanna smlouvu, dle níž měl Credit-Anstalt převzít akcie a prioritní obligace na nově vznikající trať z Plzně až do Vídně a z těchto akcií vyplácet peníze na náklady stavebního podnikání.<sup>256</sup>

Jednání s Credit-Anstalem tak nakonec proběhlo i bez účasti Janna Adolfa ze Schwarzenbergu či kohokoliv z koncesionářů. Je otázka, nakolik bylo běžné, že s významnou bankou jednalo stavební podnikání místo společnosti, jež si dráhu nechala stavět. Na druhou stranu koncesionáři vložili do stavebního podniku plnou důvěru. Tu lze vidět i na skutečnosti, že stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna se v roce 1867 často označovalo jako stavební podnikání KFJB.

## **6.4. Statuta akciové společnosti C. k. privilegovaná Dráha císaře Františka Josefa**

Ve chvíli, kdy Schwarzenberské železniční konsorcium získalo koncesi k výstavbě jednotlivých tratí, potřebovalo své podnikatelské činy zaštitit legitimní firmou. Koncese dávala v § 15 koncesionářům právo založit si akciovou společnost, která měla spravovat nově vzniklou železniční síť.

První krokem koncesionářů bylo vybrat komisi zplnomocněnou vytvořením akciové společnosti. V jejím čele stáli ti, co taktéž jednali se stavebním podnikáním Bratři Kleinové – Adalbert Lanna o stavební smlouvě, tedy hrabě Josef Wratislaw, Karl Gundacker von Suttner

---

<sup>255</sup> Dopis stavebního podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna na koncesionáře KFJB ze dne 9. července 1867: OeStA Wien,AVA, Verkehr Registraturen von Eisenbahngesellschaften, Kaiser Franz Josef-Bahn (1867-1887), inv. č. VI F, kart. 1.

<sup>256</sup> Opis oznámení stavebního podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna ze dne 3. června 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V; Smlouva mezi Credit-Anstalem a Stavebním podnikáním Bratři Kleinové – Adalbert Lanna, nedatováno: ZA Opava, pobočka Olomouc, fond RA Kleinů – Wissenbergů, inv. č. 62, kart. 5.



a Dr. August Grois. Tato tzv. Exekutivní komise dostala plnou moc dne 25. listopadu 1866 a od té doby prováděla právní kroky i vyjednávání za vytvoření akciové společnosti.<sup>257</sup>

Jako jeden z prvních kroků Exekutivní komise bylo zvolení ředitele, který se již měl zabývat provozními záležitostmi vznikající dráhy. Na tuto funkci bylo potřeba povolat osobu zkušenou s prací ve vedení velké železniční společnosti. Vybrán byl Heinrich Kogerer, který od roku 1860 až do roku 1866 působil ve funkci generálního sekretáře České západní dráhy. V té době samozřejmě ještě členové Exekutivní komise netušili, že vybírají do funkce ředitele osobu, která ve funkci bude působit až do zestátnění KFJB v roce 1884.<sup>258</sup>

Exekutivní komise po jmenování Kogerera pracovala na statutách akciové společnosti. Dle materiálů, které poslala knížeti Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu, lze soudit, že jako vzor jim sloužila statuta Austro-Haličské centrální banky (Austro-Galizische-Central-Bank). Podle nich Exekutivní komise postupovala ve vytváření jednotlivých bodů, na nichž měla být postavena statuta KFJB.<sup>259</sup> První návrh vlastních statut pak komise předložila koncesionářům, tedy hlavně Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu, dne 17. února roku 1867. Následoval ještě další pozměněný návrh. K podobě statut se Jan Adolf osobně vyjadřoval, pozměňoval jednotlivé body a právně nechal doplnit.<sup>260</sup> Poslední finální verze ze dne 19. července 1867 byla předložena vládě a následně dne 16. srpna 1867 schválená ministrem vnitra Eduardem Taaffe. Koncesionáři tato statuta přijali dne 29. srpna 1867.<sup>261</sup>

Dle těchto schválených statut měli akciovou společnost vytvořit sami koncesionáři (tedy členové Schwarzenberského železničního konsorcia)<sup>262</sup>. Ti si za sídlo vybrali hlavní město Vídeň, kde dráha měla v budoucnu začínat. Za jméno firmy si zvolili název C. k. priv. Dráha

---

<sup>257</sup> Plná moc pro Josefa hraběte Wratislawa, Karla Gundacera Suttnera a Dr. Augusta Grois ze dne 25. listopadu 1866: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1861–1867), sig. III Da, kart. 36; SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 21.

<sup>258</sup> Telegram hraběte Wratislawa Dr. Augustu Grois ze dne 6. prosince 1866: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/IV; SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 21.

<sup>259</sup> Základní body statut Austo-Haličské centrální banky, nedatováno: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

<sup>260</sup> Návrhy statut KFJB ze dne 17. února 1867 a nedatovaný: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

<sup>261</sup> Tištěné základní smlouvy KFJB: Statuta společnosti ze dne 19. července 1867, koncese ze dne 11. listopadu 1866 a dohody ze dnů 23. a 28. října 1866. Vydáno ve Vídni roku 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/1.

<sup>262</sup> Akciovou společnost měli dle návrhu statut akciové společnosti Dráha císaře Františka Josefa založit: Jan Adolf kníže ze Schwarzenbergu, Karl kníže Paar, Josef kníže Colloredo-Mansfeld, Johann Egon, lantkrabě z Fürstenbergu, Eugen hrabě Czernin, Maxmilian hrabě Vrints, Ernst Hoyos-Sprinzenstein, Georg hrabě Buquoy, Karl Gundacker svobodný pán Suttner, Mathias rytíř Schönerer a Dr. August Grois.

císaře Františka Josefa<sup>263</sup>. Toto jméno také mělo být zaneseno do registru C. k. Obchodního soudu ve Vídni. Na novou akciovou společnost pak „zakladatelé a koncesionáři“ převedli všechny smlouvy a listiny, které dosud uzavřeli, ale i všechna svá práva a povinnosti týkající se projektu vznikající železnice. Účelem vzniku a působnosti akciové společnosti bylo postavit a provozovat železniční tratě dané v koncesi, tedy jmenovitě z Plzně do Budějovic, z Budějovic do Eggenburgu, z Eggenburgu do Vídně, z Plzně do Chebu a z Gmündu přes Třeboň do Prahy. Mimo to statuta počítala i s výstavbou a provozem vedlejších tratí. Šlo o pobočné dráhy jmenované v koncesi.<sup>264</sup>

Dále se statuta zabývala podnikatelským fondem společnosti, který se skládal z akciového kapitálu a prostředků obstaraných skrz prioritní obligace. Vstupní kapitál společnosti dle statut dosahoval sumy 81 576 600 zlatých, z toho 32 016 600 zlatých. v akciích. Celkem bylo vydáno 160 083 kusů akcií. Každá akcie měla hodnotu 200 zlatých. Zbylá suma zbývala na prioritní obligace. S těmito penězi měla disponovat správní rada a použity měly být na výstavbu a vybavení dráhy. Dále byla ve statutech zakotvena státní garance ročního výdělku dráhy ve výši 4 130 000 zlatých a vyplacení státního příspěvku na stavbu dráhy po její dostavbě formou akcií. Obchod s akciemi a prioritními obligacemi pak měl probíhat na všech rakouských burzách. Každá akcie pak dávala svému vlastníkovvi (akcionáři) nárok na podíl na výdělku společnosti.<sup>265</sup>

Statuta také řešila organizace nové železniční společnosti, která nikterak nevybočovala z dobových standardů. Společnost měla své záležitosti zajišťovat skrz generální shromáždění akcionářů, správní radu, generální ředitelství a revizní výbor. Na generálním shromáždění měl získat váhu ve společnosti většinový názor akcionářů. Těchto shromáždění se mohli účastnit držitelé minimálně čtyřiceti akcií. Každých čtyřicet akcií pak znamenalo jeden hlas. Žádný akcionář pak nesměl zastávat více než dvacet hlasů. Generální shromáždění se zabývalo volbou členů správní rady a schvalováním jejích provizorních členů, dále schvalováním ročních rozpočtů a dělením výnosů, potvrzováním částek přidělených do rezervních fondů či potvrzením honorářů pro členy správní rady. Generální shromáždění rovněž potvrzovalo podání žádostí o koncesi na nové tratě. Umožňovalo zvětšení fondu společnosti vydáním nových akcií a prioritních obligací, změnu statut, možnost rozpustit společnost před dobou

---

<sup>263</sup> Německý název společnosti: k. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

<sup>264</sup> Tištěné základní smlouvy KFJB: Statuta společnosti ze dne 19. července 1867, koncese ze dne 11. listopadu 1866 a dohody ze dnů 23. a 28. října 1866. Vydáno ve Vídni roku 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/1.

<sup>265</sup> Tištěné základní smlouvy KFJB: Statuta společnosti ze dne 19. července 1867, koncese ze dne 11. listopadu 1866 a dohody ze dnů 23. a 28. října 1866. Vydáno ve Vídni roku 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/1.

uplynutí koncesní doby devadesáti let. Na generálním shromáždění měl být rovněž volen revizní výbor. Shromáždění se mělo dle statut scházet pravidelně začátkem každého roku. Místem schůzí se mělo stát sídlo společnosti ve Vídni. Mimoto se mělo scházet také na mimořádných zasedáních, a to podle potřeb správní rady, která měla svolat akcionáře, pokud by tak uznala za vhodné pro zájem společnosti. Generální shromáždění pak mělo být usnášeníschopné v případě, že by se ho zúčastnilo minimálně třicet akcionářů zastupujících minimálně dvacetinu akciového kapitálu společnosti. Pro schválení důležitějších otázek jako změna statut, prodej železničních tratí či zrušení společnosti se mělo sejít více než čtyřicet akcionářů (včetně) s dohromady minimálně desetinovým podílem. Generálnímu shromáždění pak měl předsedat prezident správní rady, nebo jeho zástupce. Ten měl rozhodnout o pořadí projednávaných záležitostí, celkově měl otevírat, vést a uzavírat jednání. Osoba prezidenta správní rady tedy měla mít vliv i při shromážděních akcionářů, a tudíž také vliv na zásadní rozhodování celé společnosti.<sup>266</sup>

Vedle generálního shromáždění akcionářů měla hrát zásadní úlohu v politice společnosti také správní rada. V ní mělo zasednout celkem patnáct členů, z nichž minimálně deset mělo mít své bydliště ve Vídni jako sídle společnosti. Jednoho ze členů měla do správní rady dosadit státní správa, a to v případě, že poskytla na stavbu dráhy finanční zálohu, nebo vlastnila akcie společnosti. Tento bod stát splňoval, mohl tedy ovlivňovat dění ve společnosti KFJB prostřednictvím svého dosazeného člena správní rady. Do správní rady měli dle statut společnosti zapovězen vstup úředníci společnosti a všichni, kdo k společnosti byli vázáni prostřednictvím různých smluvních závazků. Členy správní rady se také nesměly stát osoby v konkurzu, vyrovnávacím řízení či se zastavenými platbami věřitelům. Vyloučení měli být samozřejmě také lidé, kteří spáchali zločin nebo přečin proti veřejné mravnosti nebo z nich byli vyšetřováni. Členové správní rady měli být dle statut společnosti voleni generálním shromážděním na dobu pěti let. Každý rok pak měl skončit mandát třem členům a na jejich místa se konat volby, přičemž bývalí členové správní rady mohli být znovu zvoleni.<sup>267</sup>

První správní rada však neměla být volena klasickým způsobem. Mělo jít o provizorní správní radu s mandátem do doby, než by došlo k dostavbě koncesionovaných tratí. Její členové měli být vybráni z koncesionářů, tedy z původních členů Schwarzenberského železničního

---

<sup>266</sup> Tištěné základní smlouvy KFJB: Statuta společnosti ze dne 19. července 1867, koncese ze dne 11. listopadu 1866 a dohody ze dnů 23. a 28. října 1866. Vydáno ve Vídni roku 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/1.

<sup>267</sup> Tištěné základní smlouvy KFJB: Statuta společnosti ze dne 19. července 1867, koncese ze dne 11. listopadu 1866 a dohody ze dnů 23. a 28. října 1866. Vydáno ve Vídni roku 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/1; Obchodní řád pro správní radu KFJB, nedatováno: TAMTÉŽ, fasc. 10/5.

konsorcia a koncesionáři také za souhlasu státu zvoleni. Funkcionáři také dostali právo doplnit místo uvolněné případnou smrtí či předčasným odchodem některého z prvních členů rady. K takovému případu skutečně nedlouho na to došlo, a to kvůli úmrtím Dr. Augusta Grois a hraběte Wratislawa, jak ještě v následujících kapitolách zmíníme. Exekutivní komise tedy definovala statuta tak, aby se do vedení společnosti ve správní radě minimálně na dobu výstavby tratí dostali lidé, kteří se o vznik společnosti zasadili, tedy členové Schwarzenberského železničního konsorcia v čele s Janem Adolfem ze Schwarzenbergu.<sup>268</sup>

Každý, kdo se stal členem správní rady, musel dle statut na dobu své funkce deponovat sto akcií společnosti, které byly neprodejně do doby, než z funkce odstoupil. Tím se zajistilo, že členové správní rady budou zároveň akcionáři společnosti.

Správní rada měla figurovat jako představený orgán společnosti podle obchodního zákona. Měla jménem společnosti vystupovat ve všech právních jednání, před soudem i mimo něj. Získala pravomoc rozhodovat o všech záležitostech společnosti, které se nemusely projednávat na generálním shromáždění. Do pole její působnosti spadalo především jmenování úředníků společnosti či schvalování služebních instrukcí a předpisů pro vedení obchodních záležitostí.<sup>269</sup>

Správní rada si sama ze svých členů měla každý rok zvolit svého prezidenta a jeho zástupce, vice-prezidenta. Prezident měl předsedat při jednáních správní rady, v jeho nepřítomnosti pak tuto povinnost převzal jeho zástupce. Předsedající měl předkládat při zasedání správní rady žádosti generálního ředitele, vést jednání, tvořit klíčové otázky a organizovat hlasování nad projednávanými body. Další práva a povinnosti prezidenta správní rady pak přesněji definoval Obchodní řád pro správní radu KFJB. Dle této pomůcky měl prezident předně dohlížet na přesné dodržování statut společnosti a Obchodního řádu. Pokud by se během projednávání určité záležitosti na zasedání správní rady objevily komplikace, měl prezident právo vynést rozhodnutí správní rady a na příštím zasedání – ať už řádném nebo mimořádném – se mělo v této záležitosti znovu jednat. I funkce prezidenta a vice-prezidenta

---

<sup>268</sup> Tištěné základní smlouvy KFJB: Statuta společnosti ze dne 19. července 1867, koncese ze dne 11. listopadu 1866 a dohody ze dnů 23. a 28. října 1866. Vydáno ve Vídni roku 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/1; Obchodní řád pro správní radu KFJB, nedatováno: TAMTÉŽ, fasc. 10/5.

<sup>269</sup> Tištěné základní smlouvy KFJB: Statuta společnosti ze dne 19. července 1867, koncese ze dne 11. listopadu 1866 a dohody ze dnů 23. a 28. října 1866. Vydáno ve Vídni roku 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/1; Obchodní řád pro správní radu KFJB, nedatováno: TAMTÉŽ, fasc. 10/5.

měly být pro jejich nositele po uplynutí působnosti znovu volitelné.<sup>270</sup> Nakonec v praxi si tato místa po celou dobu existence společnosti C. k. priv. Dráha císaře Františka Josefa zachovali stejní lidé: kníže Jan Adolf ze Schwarzenbergu si udržel funkci prezidenta správní rady až do zestátnění, stejně tak i jeho zástupce – vice-prezident Karl Gundacker von Suttner.

Správní rada se měla scházet tak často, jak by vyžadovaly obchodní záležitosti společnosti, nejméně však jednou za kalendářní měsíc. Svolání správní rady dostali dle statut na starost její prezident nebo generální ředitel společnosti. Impuls k zasedání správní rady však mohli dát tři její smluvené členové. Ke schválení projednávaných záležitostí bylo potřeba získat mezi členy správní rady většinu hlasů. Předsedající měl hlasovat pouze v případě, pokud by hlasování skončilo nerozhodně. Zajímavé právo, které dále správní rada měla, bylo zplnomocnění jedné nebo více osob pomocí plné moci na určitou dobu za zvláštním účelem vyjednávání ve prospěch společnosti. De facto tímto bodem Exekutivní komise zajistila, že obdobně jako byla zmocněna ona pro vyjednávání statut či stavební smlouvy, mohla být pro následující období pro důležité otázky společnosti být vybrána správní radou další obdobná komise či jednotlivý zmocněnec.<sup>271</sup>

Po generálním shromáždění a správní radě definovala statuta společnosti také generální ředitelství. Jak jsem zmiňoval výše, již v prosinci roku 1866 byl pro vedení provozních záležitostí vybrán Heinrich Kogerer jako ředitel koncesionářů. Se vznikem společnosti došlo také k přesnému definování pozice generálního ředitelství. To mělo vykonávat v praxi rozhodnutí správní rady a vést obchodní záležitosti společnosti podle opatření těchto rozhodnutí. V čele generálního ředitelství stál generální ředitel společnosti, který se zodpovídal správní radě. Generální ředitel se účastnil zasedání správní rady a fungoval při nich jako poradní hlas.<sup>272</sup>

Posledním orgánem společnosti definovaným statuty byl revizní výbor. Ten sestával z tří členů a tří náhradníků, kteří byli voleni každoročně generálním shromážděním. Do revizního výboru mohl být zvolen pouze akcionář, který nebyl členem správní rady. Členové a

---

<sup>270</sup> Tištěné základní smlouvy KFJB: Statuta společnosti ze dne 19. července 1867, koncese ze dne 11. listopadu 1866 a dohody ze dnů 23. a 28. října 1866. Vydáno ve Vídni roku 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/1; Obchodní řád pro správní radu KFJB, nedatováno: TAMTÉŽ, fasc. 10/5.

<sup>271</sup> Tištěné základní smlouvy KFJB: Statuta společnosti ze dne 19. července 1867, koncese ze dne 11. listopadu 1866 a dohody ze dnů 23. a 28. října 1866. Vydáno ve Vídni roku 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/1; Obchodní řád pro správní radu KFJB, nedatováno: TAMTÉŽ, fasc. 10/5.

<sup>272</sup> Tištěné základní smlouvy KFJB: Statuta společnosti ze dne 19. července 1867, koncese ze dne 11. listopadu 1866 a dohody ze dnů 23. a 28. října 1866. Vydáno ve Vídni roku 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/1.

náhradníci byli vybíráni podle počtu hlasů, které ve volbě získali. Úkolem revizního výboru bylo prověřovat správnost uzavřeného ročního účetnictví společnosti. Výbor měl právo nahlížet do finančních dokumentů. Zprávu o výsledku financování pak podával generálnímu shromáždění. Šlo tedy o jakýsi kontrolní orgán pro finanční operace společnosti. Také první revizní výbor po vzniku společnosti měl být vybírán, stejně jako správní rada, z řad zakladatelů a koncesionářů KFJB a následně potvrzen státem.<sup>273</sup>

Statuta dále řešila ještě otázku rozdělení výtěžku a splacení vstupního kapitálu. Jako poslední bod pak členové Exekutivní komise doplnili státní dohled a možnost společnost rozpustit. V otázce státního dohledu se statuta opírala o § 21 koncesní listiny a dávala státu právo dohlížet na společnost prostřednictvím svého zástupce ve společnosti. Navíc společnost měla povinnost platit státu roční paušální poplatek určený státní správou. V záležitosti možného rozpuštění společnosti mohlo rozhodnout generální shromáždění akcionářů společnosti po schválení ze strany státu.<sup>274</sup>

Statuta tedy dávala společnosti jasně dané institucionální právní ukotvení. Koncesionáři a zakladatelé ze Schwarzenberského železničního konsorcia dostali na dobu dostavby dráhy možnost společnost řídit a konstituovat. Koncesionáři nejenže tvořili počáteční podobu generálního shromáždění, ale měli přednostní právo vytvořit správní radu a revizní výbor. Jak uvidíme dále, tato podoba statut jim umožnila udržet se v čele společnosti po celou dobu její existence a dát tak společnosti jasné směřování. Je naprosto samozřejmé, že funkci nejvyšší – křeslo prezidenta správní rady – získal a udržel si až do zestátnění dráhy v roce 1884 Jan Adolf ze Schwarzenbergu jakožto hlavní hybatel celého projektu a vůdčí osobnost Schwarzenberského železničního konsorcia.

## **6.5. Vytvoření správní rady C. k. priv. Dráhy císaře Františka Josefa**

Vedle statut společnosti měla Exekutivní komise ještě na starosti další pravidla nové společnosti. Šlo například o výše zmíněný Obchodní řád pro správní radu KFJB, jenž

---

<sup>273</sup> Tištěné základní smlouvy KFJB: Statuta společnosti ze dne 19. července 1867, koncese ze dne 11. listopadu 1866 a dohody ze dnů 23. a 28. října 1866. Vydáno ve Vídni roku 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/1.

<sup>274</sup> Tištěné základní smlouvy KFJB: Statuta společnosti ze dne 19. července 1867, koncese ze dne 11. listopadu 1866 a dohody ze dnů 23. a 28. října 1866. Vydáno ve Vídni roku 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/1.

specifikoval pravomoci a povinnosti správní rady. Jeho podobu pro KFJB převzala Exekutivní komise s drobnými úpravami od České západní dráhy.<sup>275</sup> Dále nechala komise vydat Služební řád pro úředníky a sloužící u KFJB, který stanovil pravidla pro zaměstnance, či Penzijní statut pro úředníky a služebníky KFJB, jímž zaručovali zaměstnancům penzijní zaopatření. Také se zabývali obchodním řádem výkonné komise koncesionářů. Mimo statut tedy byla připravena celá škála pravidel a předpisů pro úspěšné fungování společnosti. Kontrolu všech nově vzniklých předpisů prováděl sám Jan Adolf ze Schwarzenbergu, kterému Exekutivní komise zasílala jednotlivé návrhy.<sup>276</sup>

Po dokončení úředních kroků následovalo vlastní založení akciové společnosti. Dle statut, která císař František Josef schválil 16. srpna 1867, měla být vybrána především správní rada. Její obsazení již bylo předem známé, jelikož dle § 35 statut měli být členové první správní rady vybráni z řad koncesionářů a jimi vybraných osob. Exekutivní komise měla tedy jasno již počátkem srpna, kdo bude zasedat ve správní radě. Z koncesionářů měli do rady vstoupit Jan Adolf ze Schwarzenbergu, Johann Egon lankrabě Fürstenberg, Maximilian hrabě Vrints, Ernst hrabě Hoyos-Sprinzenstein, Karl Gundacker von Suttner a Mathias Schönerer. Dále koncesionáři vybrali za členy další akcionáře, a to předně Adolfa Josefa knížete ze Schwarzenbergu, syna Jana Adolfa, dále Josefa hraběte Wratislawa a hlavního právníka společnosti Dr. Adolfa Weisse. Dále se dle dohody stavebního podnikání s Credit-Anstaltem měli stát členy správní rady také zástupci této instituce. Koncesionáři KFJB tedy vybrali za členy správní rady z řad funkcionářů Credit-Anstaltu jeho správní rady Adolfa Böckmanna, Dr. Rudolfa Brestela, ředitele Herrmanna Wolfa a ředitele pražské filiálky Eduarda von Seutter. Posledního člena nevybírali koncesionáři, ale byl dosazen vládou. Ta vybrala svého zástupce do funkce až po oficiálním ustanovení správní rady v říjnu 1867, a to Antona Josefa von Päumann. Taktéž komisař, jenž na fungování společnosti a jejích oficiálních zasedání měl dohlížet, byl zvolen vládou. Jednalo se o sekčního radu ministerstva financí Moritze Dobnera.<sup>277</sup>

---

<sup>275</sup> Návrh provizorního obchodního řádu výkonné komise pánů koncesionářů KFJB: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/5; Obchodní řád pro správní radu KFJB: TAMTÉŽ; OeStA Wien, AVA, Verkehr Registraturen von Eisenbahngesellschaften, Kaiser Franz Josef-Bahn (1867-1887), inv. č. VI F, kart. 1.

<sup>276</sup> Služební řád pro úředníky a sloužící u KFJB: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/5; Penzijní statuta pro úředníky a služebníky KFJB: TAMTÉŽ.

<sup>277</sup> Dopis exekutivní komise KFJB na ministerstvo obchodu ze dne 7. srpna 1867: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1861-1867), sig. III Da, kart. 36; *Protocoll über die Verhandlungen der am 25. Juni 1868 in Wien abgehaltenen ersten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1867/68*. L. C. Zamarski, Wien 1868, s. 9.

Na základě schválení statut císařem došlo k ustanovení železniční společnosti C. k. priv. Dráha císaře Františka Josefa a jejímu zaprotokolování. Oficiální akt založení správní rady se uskutečnil dne 31. srpna 1867. Od tohoto data KFJB fungovala jako akciová společnost. Průběh zasedání vedl sám Jan Adolf ze Schwarzenbergu jakožto předseda koncesionářů. Schůzka nebyla volební, nešlo o generální shromáždění akcionářů, nýbrž o setkání členů nové správní rady předem vybraných z řad koncesionářů a jimi vybraných osob na základě statut. Zasedáním ztrácela účinnost role samotných koncesionářů a vyjednávání jménem společnosti převzali od koncesionářů vybraní členové správní rady. Většinou šlo o změnu pouze „de iure“, neboť ve skutečnosti se právě oni aktivní koncesionáři stali členy správní rady.<sup>278</sup>

Jako prvním bod zasedání předložil hlubocký kníže vlastní ustanovení správy společnosti KFJB, na němž se novopečení členové správní rady usnesli. Následně přikročili správní radové podle § 39 statut k volbě prezidenta a vice-prezidenta správní rady. Prezidentem byl jasně zvolen Jan Adolf ze Schwarzenbergu a jeho zástupcem Karl Gundacker von Suttner.<sup>279</sup> Pokud se zaměříme na koncept řeči Jana Adolfa jakožto předsedajícího na shromáždění dne 31. srpna 1867, objevíme, že v rámci řeči v následujících odstavcích svou řeč uvozuje slovy „*prezident pokračuje*:“. Je tedy jasné, že ačkoliv volba prezidenta byla tajná, dopředu bylo jasné, že kníže Jan Adolf předem počítal s udržení svého vlivu v KFJB i nadále ve funkci prezidenta správní rady. Celý proces ustanovení správní rady tak byl pouhým oficiálním přechodovým rituálem, při němž se oficiálně postupovalo podle nově utvořených a státem posvěcených stanov. Skutečný politický vliv, který dosud mezi koncesionáři požíval hlubocký kníže jako iniciátor celého projektu, se nadále neměnil. Jeho pobočníkem se pak stal šlechtic a podnikatel Karl Gundacker von Suttner, který jakožto jeden ze členů exekutivní komise stál za vytvořením statut společnosti a za vyjednáváním se stavebním podnikáním o konečnou podobu železnice.<sup>280</sup>

Po zvolení prezidenta a jeho zástupce následovalo také schválení zaprotokolování společnosti a potvrzení Heinricha Kogerera ve funkci jejího ředitele. Toho zmocnili vedením

---

<sup>278</sup> Řeč Jana Adolfa ze Schwarzenbergu při ustanovení správní rady KFJB dne 31. srpna 1867: SOA Třeboň, fond Rodinný archiv Schwarzenbergů Hluboká nad Vltavou (1339 - 1945), Jan Adolf II., sig. 8c/18.

<sup>279</sup> *Protocoll über die Verhandlungen der am 25. Juni 1868 in Wien abgehaltenen ersten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1867/68.* L. C. Zamarski, Wien 1868, s. 12.

<sup>280</sup> Řeč Jana Adolfa ze Schwarzenbergu při ustanovení správní rady KFJB dne 31. srpna 1867: SOA Třeboň, fond Rodinný archiv Schwarzenbergů Hluboká nad Vltavou (1339 - 1945), Jan Adolf II., sig. 8c/18.



společnosti. Jemu také dle statut měly být předloženy všechny listiny a smlouvy, které by správní rada uzavřela.<sup>281</sup>

Následně přišla řada také na Exekutivní komisi, která se zasloužila jak o právní rámec společnosti, tak o vlastní výstavbu železničních tratí. Její role ustanovením správní rady společnosti skončila. Hrabě Wratislav, svobodný pán Suttner a Dr. Grois tudíž vrátili plnou moc, která jim byla udělena 25. listopadu 1866, zpět do rukou nově zvoleného prezidenta správní rady. Jan Adolf nechal ještě členy komise podat před správní radou podrobnou zprávu o dosavadní činnosti a následně ji za její práci poděkoval. Tím ovšem pro všechny tři členy již bývalé Exekutivní komise nekončila. Správní rada v odvolání na § 44 statut společnosti ustanovila novou komisi pro vyřizování obchodů. Komise měla v součinnosti generálním ředitelství vypracovávat různé požadavky správní rady. Šlo o všechny záležitosti týkající se platů a různých příspěvků zaměstnanců, personální záležitosti úřednictva, organizaci a revizi služby zaměstnanců, vyhotovování instrukcí a předpisů dráhy, dále tarifů, režijních jízdenek, provizí, jízdních řádů či správou majetku. Komise také měla v popisu práce obstarávání provozního materiálu, udržování zásob a další záležitosti. Během výstavby dráhy dostala komise na starost dohlížet na to, aby stavební podnikání řádně v termínu dodržovalo uzavřené stavební a dodací smlouvy. O průběhu výstavby pak musela komise pravidelně informovat správní radu. Taktéž měla dohlížet na účetnictví společnosti, každý měsíc vést účetní uzávěrku příjmů a výdajů generálního ředitelství a předkládat ji správní radě. Šlo tedy o výkonný a dozorčí orgán správní rady, jehož prostřednictvím správní rada prosazovala ve společnosti své požadavky. Členy komise pro vyřizování probíhajících obchodů se mohli stát členové správní rady, jimž mohla celá rada bezmezně důvěřovat. Je tedy logické, že hlavní posty v komisi získali členové bývalé Exekutivní komise, tedy opět Karl Gundacker von Suttner, Josef Wratislaw a Dr. August Grois.<sup>282</sup>

Dále Jan Adolf ze Schwarzenbergu na ustanovující schůzi správní rady otevřel otázku obstarání peněz. S ohledem na adiční stavební smlouvu ze dne 24. července 1867 bylo zapotřebí získat finanční prostředky na další linie od Credit-Anstaltu. Ten se zavázal odkoupit celkem šest miliónů Zlatých v akciích a devět miliónů zlatých v prioritních obligacích. Šlo o 30 000

---

<sup>281</sup> Řeč Jana Adolfa ze Schwarzenbergu při ustanovení správní rady KFJB dne 31. srpna 1867: SOA Třeboň, fond Rodinný archiv Schwarzenbergů Hluboká nad Vltavou (1339 - 1945), Jan Adolf II., sig. 8c/18.

<sup>282</sup> Řeč Jana Adolfa ze Schwarzenbergu při ustanovení správní rady KFJB dne 31. srpna 1867: SOA Třeboň, fond Rodinný archiv Schwarzenbergů Hluboká nad Vltavou (1339 - 1945), Jan Adolf II., sig. 8c/18; Instrukce pro komisi jmenovanou správní radou KFJB dne 31. srpna 1867: TAMTÉŽ, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/5; *Protocoll über die Verhandlungen der am 25. Juni 1868 in Wien abgehaltenen ersten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1867/68*. L. C. Zamarski, Wien 1868, s. 12–13.

kusů akcií a 45 000 kusů prioritních obligací. Každou akci a prioritní obligaci bylo zapotřebí vyhotovit s podpisy dvou členů správní rady. Celkem bylo zapotřebí 150 000 podpisů, což v množství patnácti správních radů činilo 10 000 podpisů na osobu. Jednalo se tedy o první rozsáhlý úkol pro správní radu.<sup>283</sup>

První shromáždění správní rady následně skončilo poděkováním císaři Františku Josefu I. a ministerstvům obchodu a financí za podporu projektu KFJB. Jan Adolf ze Schwarzenbergu předložil požadavek na vydání písemné verze poděkování ministerstvům a císaři a s tím první zahajovací schůzi jakožto předsedající i jako prezident správní rady ukončil.<sup>284</sup>

Jak již bylo řečeno výše, ustanovující schůze správní rady KFJB ze dne 31. srpna 1867 neznamenal změnu politického vlivu kolem rozestavěné železnice. Naopak dle schválených statut upevnila moc zakladatelům a koncesionářům společnosti v čele s knížetem Janem Adolfem ze Schwarzenbergu jako novým prezidentem správní rady. Jednalo se o nutný rituál, na který dohlížel státní komisař Moritz Dobner a který legitimizoval postavení koncesionářů v nově vznikající akciové společnosti. Na rozdíl od jiných železničních společností té doby, jako byla Jiho-severoněmecká spojovací dráha nebo totožně s KFJB vznikající Dráha korunního prince Rudolfa, ve správní radě Dráhy císaře Františka Josefa měli významné postavení členové tradičních aristokratických rodů. Významněji, až na výjimky jako Adalbert Lanna nebo Matthias Schönerer, se v ní z počátku neprosadili členové nových podnikatelských elit. Jak uvidíme nadále, tak i přes částečnou obměnu správní rady si aristokraté v čele se schwarzenberským knížetem udrželi vliv ve společnosti až do jejího zestátnění v roce 1884.

## **6.6. Schůze organizačních složek společnosti C. K. priv. Dráha císaře Františka Josefa**

Po založení oficiální akciové společnosti začaly jednotlivé složky společnosti řádně fungovat. Generální ředitel Kogerer se zabýval provozními záležitostmi dráhy, správní rada se zabírala otázkou výstavby a jejího financování.

Od počátku prosince 1867 probíhaly ve Vídni pravidelně zhruba v týdenních intervalech schůzky komise pro vyřizování probíhajících obchodů. Starala se o vyřizování provozních i obchodních záležitostí a záležitostí průběhu výstavby železničních tratí. Zasedání komise se

---

<sup>283</sup> Řeč Jana Adolfa ze Schwarzenbergu při ustanovení správní rady KFJB dne 31. srpna 1867: SOA Třeboň, fond Rodinný archiv Schwarzenbergů Hluboká nad Vltavou (1339 - 1945), Jan Adolf II., sig. 8c/18.

<sup>284</sup> Řeč Jana Adolfa ze Schwarzenbergu při ustanovení správní rady KFJB dne 31. srpna 1867: SOA Třeboň, fond Rodinný archiv Schwarzenbergů Hluboká nad Vltavou (1339 - 1945), Jan Adolf II., sig. 8c/18.

neúčastnili pouze tři její stěžejní členové - Karl Gundacker von Suttner, hrabě Wratislaw a Dr. Grois. Za správní radu se zpravidla účastnil také Matthias Schönerer a zván byl rovněž generální ředitel Heinrich Kogerer, s nímž byly provozní záležitosti společnosti projednávány. Některých zasedání se účastnil také Johann Schebek jakožto zástupce stavebního podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna. Většinou zasedání předsedal Karl Gundacker von Suttner jakožto člen komise i vice-prezident správní rady. Některých významnějších zasedání se účastnil a předsedal i kníže Jan Adolf ze Schwarzenbergu. První takové zasedání s účastí prezidenta správní rady se konalo dne 26. ledna 1868. Hlavním bodem jednání bylo tehdy započítí výstavby trati z Eggenburgu do Vídně a dále řešení železničního mostu přes Dunaj poblíž Tullnu v Dolních Rakousích na tomto úseku.<sup>285</sup>

Kromě praktických záležitostí týkajících se stavby a provozu dráhy, projednávala komise také záležitosti prestižního významu. Pro naši práci má význam zmínit zasedání komise ze dne 11. února 1868. Na této schůzce, již předsedal Karl Gundacker von Suttner, se komise shodla, že poprosí prezidenta správní rady, Jana Adolfa ze Schwarzenbergu, zda-li by po něm mohla nést jméno jedna z lokomotiv dráhy, a to lokomotiva s registračním číslem jedna.<sup>286</sup>

Kromě práce komise pro vyřizování probíhajících obchodů mělo dojít v roce 1868 také k prvnímu generálnímu zasedání akcionářů KFJB. Tento výroční akt se konal dne 25. června 1868, předsedal mu prezident správní rady Jan Adolf ze Schwarzenbergu. Dohled nad zasedáním měl komisař Moritz Dobler. Prvního generálního shromáždění se účastnilo celkem třicet šest akcionářů. Program sestával z projednání obchodní zprávy za uplynulé období: za rok 1867 a polovinu roku 1868. Tu předložila akcionářům správní rada a seznámila akcionáře s děním kolem výstavby KFJB a jejich obchodních záležitostí za tuto dobu. Dala jim podrobný přehled o počátku výstavby tratě Budějovice – Plzeň, o vyjednávání se stavebním podnikáním Bratři Kleinové – Adalbert Lanna, o cestě k vytvoření akciové společnosti a ustanovení správní rady. V popisu činnosti správní rady po jejím vzniku pojednávala zpráva především o vyjednávání o poloze nádraží ve Vídni. Dále Obchodní zpráva poskytovala akcionářům

---

<sup>285</sup> Protokol z osmého zasedání komise pro vyřizování probíhajících obchodů ze dne 26. ledna 1868: OeStA Wien, AVA, Verkehr Registraturen von Eisenbahngesellschaften, Kaiser Franz Josef-Bahn (1867-1887), sig. VI F, kart. 108.

<sup>286</sup> Protokol z jedenáctého zasedání komise pro vyřizování probíhajících obchodů ze dne 11. února 1868: OeStA Wien, AVA, Verkehr Registraturen von Eisenbahngesellschaften, Kaiser Franz Josef-Bahn (1867-1887), sig. VI F, kart. 108.

možnost seznámit se podrobně plány další výstavby dráhy, se zněním důležitých listin, včetně koncese, a s hospodařením společnosti.<sup>287</sup>

Dalšími body prvního velkého zasedání akcionářů bylo zvolení revizního výboru, který by zkontroloval účetnictví za předešlé období, a schválení penzijních statut pro úředníky a sloužící společnosti.<sup>288</sup>

Akt generálních shromáždění akcionářů se následně konal vždy jednou ročně. Na každém takovém zasedání předložila správní rada obchodní zprávu za předešlý rok a probírala aktuální provozní záležitosti společnosti. Kníže Jan Adolf ze Schwarzenbergu předsedal každé takové valné hromadě.

Mimoto se také v rámci řádných či mimořádných shromáždění scházela správní rada. Její zasedání se konala pravidelně každý měsíc. V případě potřeby se však rada scházela i na tzv. mimořádných zasedáních, což ve skutečnosti znamenalo, že se schůzky často konaly několikrát do měsíce. Jan Adolf ze Schwarzenbergu se účastnil některých schůzí, většinou předsedal jeho zástupce Karl Gundacker von Suttner. Také účast dalších členů správní rady byla různorodá. Kníže pravidelně na schůze posílal jako svého zástupce Dr. Augusta Groise a později jeho nástupce Franze Kutscheru, tedy člena knížecí správy působícího ve správní radě. Kromě členů správní rady byl zasedáním přítomný i ředitel společnosti Heinrich Kogerer, který přinášel informace o chodu společnosti a provozní záležitosti generálního ředitelství vyžadující schválení správní radou. Hlavním úkolem zasedání správní rady bylo dohlížet nad činností společnosti a schvalovat jednotlivé kroky generálního ředitelství.<sup>289</sup>

Sám kníže Jan Adolf se o zasedání správní rady zajímal, nechával si posílat protokoly ze zasedání. Jeho účast na schůzích závisela na dalších jeho činnostech. Pravidelnost v absencích prezidenta správní rady však hledat nemůžeme. Například častější účast můžeme pozorovat v zimních měsících, v létě se pak účastnil zasedání v menší míře. V zimě nebylo výjimkou, že byl pravidelně přítomen na všech zasedáních.<sup>290</sup>

---

<sup>287</sup> *Protocoll über die Verhandlungen der am 25. Juni 1868 in Wien abgehaltenen ersten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1867/68.* L. C. Zamarski, Wien 1868.

<sup>288</sup> *Protocoll über die Verhandlungen der am 25. Juni 1868 in Wien abgehaltenen ersten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1867/68.* L. C. Zamarski, Wien 1868, s 1–9.

<sup>289</sup> Protokoly ze zasedání správní rady KFJB po roce 1873: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Registraturen von Eisenbahngesellschaften (1824-1934), Kaiser Franz Josef-Bahn (1867-1887), sig. VI F, kart. 109.

<sup>290</sup> Protokoly ze zasedání správní rady KFJB po roce 1873: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Registraturen von Eisenbahngesellschaften (1824-1934), Kaiser Franz Josef-Bahn (1867-1887), sig. VI F, kart. 109.

Členství ve správní radě si i přes periodické volby většina jejích členů udržela po většinu období fungování společnosti. Za výjimku můžeme považovat několik změn, k nimž během doby fungování společnosti došlo. Ty se netýkaly pouze správní rady, nýbrž také komise pro vyřizování probíhajících obchodů. K největším změnám došlo v polovině roku 1869. Předně odstoupil ze správní rady společnosti Dr. Brestl.<sup>291</sup>

Shodou okolností také v červenci 1869 zesnul knížecí dvorní rada a člen správní rady KFJB i komise pro vyřizování probíhajících obchodů Dr. August Grois. Náhlý skon knížecího pověřence uvnitř KFJB překvapil knížete i správní radu společnosti. Jak psal knížeti Karl Gundacker Suttner, Dr. Grois odešel, aniž se dožil dokončení díla, na jehož vzniku měl velkou zásluhu. Uvolněné místo mělo být dle § 35 statut doplněno dle vůle koncesionářů dráhy, neboť šlo stále ještě o období před dostavbou koncesionovaných tratí. Koncesionáři se shodli na tom, že uvolněné místo po Dr. Augustu Grois by měl znovu obsadit muž se „zvláštní důvěrou“ Jana Adolfa ze Schwarzenbergu. Suttner označil při této příležitosti knížete jako „pastýře dráhy“, kterému koncesionáři včetně členů správní rady přiznali právo vybrat si na uvolněné místo opět svého člověka.<sup>292</sup>

Také hrabě Vrints v dopise ze 16. července 1869 slíbil svůj hlas pro to, aby si Jan Adolf mohl do správní rady opět dosadit svého člověka. Zároveň však hlubockého knížete žádal, zda by nepodpořil Vrintsova zetě, hraběte Josefa Thurna.<sup>293</sup>

Jan Adolf ze Schwarzenbergu přislíbil podporu pro hraběte Thurna na druhé uvolněné místo ve správní radě. Za jeho přijetí následně jakožto koncesionář hlasoval, jak v dopise ze dne 24. července 1869 sdělil Karlu Suttnerovi.<sup>294</sup>

Kandidatura hraběte Thurna se nakonec zcela vytratila. Vážným kandidátem na jedno z uvolněných míst se stal baron Heinrich Pereira, vídeňský bankéř a držitel velkostatků Allensteig a Schwarzenau v Dolních Rakousích. Jeho kandidaturu Jan Adolf ze Schwarzenbergu v srpnu 1869 podporoval. Jako důvod uváděl, že Pereira patřil do širšího komitétu zakladatelů KFJB, v první fázi plánování KFJB Schwarzenberským železničním konsorciem přispěl na trasování základní částkou 2 000 Zl. jakožto osoba, jejímž osobním zájmem byla výstavba KFJB. Oba Pereirovy velkostatky se nacházely v trase dokončované

---

<sup>291</sup> Dopis Karla Gundacker Suttnera Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 14. července 1869: SOA Třeboň, fond Rodinný archiv Schwarzenbergů Hluboká nad Vltavou (1339 - 1945), Jan Adolf II., sig. 8c/18.

<sup>292</sup> Dopis Karla Gundacker Suttnera Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 14. července 1869: SOA Třeboň, fond Rodinný archiv Schwarzenbergů Hluboká nad Vltavou (1339 - 1945), Jan Adolf II., sig. 8c/18.

<sup>293</sup> Dopis Maxmilianu Vrintse Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 16. července 1869: SOA Třeboň, fond Rodinný archiv Schwarzenbergů Hluboká nad Vltavou (1339 - 1945), Jan Adolf II., sig. 8c/18.

<sup>294</sup> Koncept dopisu Jana Adolfa ze Schwarzenbergu Karlu Gundacker Suttnerovi ze dne 24. července 1869: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

tratě z Budějovic do Eggenburgu. S těmito argumenty Jan Adolf ze Schwarzenbergu podporoval barona Pereiru mezi koncesionáři při doplňovacích volbách. Jako význam Heinricha Pereiry při vyjednávání zdůraznil jeho osobní majetek a možnost přinést společnosti nezanedbatelnou finanční sumu v podobě akcií či prioritních obligací.<sup>295</sup>

Situace s výběrem kandidátů na uvolněná místa členů správní rady se během podzimu roku 1869 zkomplikovala smrtí hraběte Josefa Wratislawa, na jehož místo bylo zapotřebí vybrat dalšího člena. Posledním úmrtím roku 1869 byl Anton Päumann, za něhož náhradníka vybralo ministerstvo financí v osobě ministerského rady Dr. Moritze Flucka von Leidenkron.<sup>296</sup>

S dalším uvolněným místem ve správní radě přichází v říjnu 1869 Heinrich Pereira s další žádostí o podporu knížete Jana Adolfa ze Schwarzenbergu při volbě nových členů správní rady. Nebyl jediný: o místo v radě se ucházel Gustav von Suttner, příbuzný Karla Gundackera von Suttnera. Podporu jeho kandidatury kníže nepřislíbil s ohledem na jiné kandidatury (myšlena ta Pereirova). Ovšem i jiní kandidáti žádali knížete Jana Adolfa o podporu, dokonce i s přímluvou někoho z řad rodové aristokracie. Kníže ovšem další podpory nesliboval a stručně odpovídal, že na průběh voleb nemá přílišný vliv.<sup>297</sup>

Doplňovací volby na tři uvolněná místa ve správní radě KFJB se konaly dne 29. ledna 1870. Hlasovalo osm koncesionářů s platnými hlasy a zvolili Heinricha Pereiru s většinou sedmi hlasů a Gustava Suttnera se šesti hlasy do správní rady. S minimální podporou skončil jak hrabě Thurn, jenž získal pouhé dva hlasy, tak další dva kandidáti. Sedm formálních hlasů získal rovněž kandidát vybraný Janem Adolfem ze Schwarzenbergu jako náhrada za Augusta Grois. Byl jím schwarzenberský dvorní rada Franz Kutschera.<sup>298</sup>

Franz Kutschera se narodil 1. listopadu 1819 v Krumlově. Byl synem ředitele krumlovského velkostatku Josefa Kutschery. Jakožto syn knížecího úředníka získal náležité vzdělání, aby mohl pokračovat v otcových šlépějích. Po absolvování čtyř ročníků na gymnáziu v Písku vychodil schwarzenberský vzdělávací úřad: ekonomický institut v Krumlově. Následně absolvoval taktéž v domovském Krumlově zemědělskou praxi. Po pracovních počátcích ve funkci písaře se přes dvorní účtárnu ve Vídni a sekretáře vrchního inspektora v Praze dostal

---

<sup>295</sup> Koncept dopisů Jana Adolfa ze Schwarzenbergu svobodnému pánu Suttnerovi a baronu Pereirovi datované 18. srpna 1869: SOA Třeboň, fond Rodinný archiv Schwarzenbergů Hluboká nad Vltavou (1339 - 1945), Jan Adolf II., sig. 8c/18.

<sup>296</sup> *Geschäft-Bericht der k. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn und Rechnungs-Abschlisse für das Jahr 1869*. L. C. Zamarski, Wien 1869, s. 7–8.

<sup>297</sup> Více viz: IVANOV, Jan: *Schwarzenbergové a železnice. Vztah primogenitury Schwarzenbergů k železniční dopravě v 19. století*. Diplomová práce. Filozofická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice 2011, s. 33–36.

<sup>298</sup> Hlasovací list ze dne 29. ledna 1870: SOA Třeboň, fond Rodinný archiv Schwarzenbergů Hluboká nad Vltavou (1339 - 1945), Jan Adolf II., sig. 8c/18.

v roce 1844 na pozici dvorního sekretáře ve schwarzenberské dvorní kanceláři ve Vídni. Následně se roku 1853 vypracoval do funkce ředitele velkostatku. Nejprve dva roky působil v Netolicích a v roce 1855 byl přeřazen na větší schwarzenberské panství do severočeských Postoloprts. Po roce 1863 vystřídal Kutschera několik pozic inspektora v rámci schwarzenberské správy, aby dne 1. října 1869 nastoupil do funkce knížecího dvorního rady a ředitele Schwarzenberské ústřední kanceláře ve Vídni.<sup>299</sup>

Krátce poté, co nastoupil do funkce ředitele ústřední kanceláře, byl zvolen i do další funkce, v níž mohl hájit hospodářské zájmy Jana Adolfa ze Schwarzenbergu: do funkce správního rady KFJB. Bylo to Kutscherovo první působení ve vedení železniční společnosti. Kutschera spojil do jedné osoby funkci ředitele ústřední kanceláře schwarzenberského dominia a člena správní rady společnosti, v níž si rod Schwarzenbergů držel významný vliv. Znamenalo to zejména možnost propojit knížecí hospodářské zájmy s příležitostí ovlivnit strategii železniční společnosti, jejíž tratě spojovaly schwarzenberské državy s monarchií a zbytkem Evropy.

První (a největší) obměna správní rady v roce 1869 proběhla prostou volbou mezi koncesionáři (povětšinou přítomnými ve správní radě). Prostý výběr předepsanými ve statutách společnosti tedy nakonec proběhl formou volby. Jan Adolf ze Schwarzenbergu měl jako privilegovaná osobnost společnosti právo si vybrat dle vlastní vůle náhradou za Dr. Grois. O tomto členovi – Franzi Kutscherovi – se mezi koncesionáři nesppekulovalo, kníže jej dokonce ani předem nijak výrazně nepředstavoval. Při volbě pak Kutschera získal sedm z osmi hlasů. Je otázka, zda se některý z koncesionářů postavil proti prostému výběru prezidenta správní rady či zda se hlasování v tomto případě zdržel sám kníže Jan Adolf. V případě druhých dvou volených členů se pak ukázalo, že nezáleží pouze na vůli mecenáše společnosti, ale na většině hlasů koncesionářů. Baron Heinrich Pereira, jehož volbu Jan Adolf od začátku podporoval, bez problémů získal důvěru a stal se členem správní rady. To samé se však nedá říct od hraběti Thurnovi, jenž také šel do volby s podporou hlubockého šlechtice. Ostatně Jan Adolf předem při vyjádření podpory poukazyval na fakt, že při volbě nezáleží pouze na jeho vůli, ale na výsledku hlasování všech koncesionářů. Sílu diplomacie prokázal viceprezident správní rady Karl Gundacker von Suttner, jemuž se podařilo protlačit do správní rady člena svého rodu. Lze tedy říci, že jak Jan Adolf, tak Karl Suttner požívali v rámci KFJB jistého respektu, ovšem ani

---

<sup>299</sup> PALECZEK, Raimund: *Die Modernisierung des Großgrundbesitzes des Fürsten Johann Adolph II. zu Schwarzenberg. Beispiel einer deutsch-tschechischen Symbiose in Südböhmen im Neoabsolutismus 1848–1860*. N. G. Elwert Verlag, Marburg 2009, s. 332–333.

jeden z nich neměl absolutní moc a společnost fungovala na shodě všech osob, které do podniku vložily výraznější kapitál.



## 7. Výstavba železniční sítě společnosti KFJB

### 7.1. Postup výstavby tratí KFJB

Správní rada KFJB se hned od počátku zabývala problémy rozvoje probíhající výstavby železniční sítě. První otázkou, která před novou radou stála, bylo umístění nádraží v hlavním městě monarchie, tedy ve Vídni. Vídeň se stala dle statut sídelním městem dráhy a v rámci nového nádraží bylo potřeba zřídit i reprezentativní prostory pro vedení společnosti. Řešilo se umístění vlastního nádraží v blízkosti Donau-Kanal v severozápadní části města poblíž nábřeží Franz-Josef-Kai. Přesnou polohu vyjednávala správní rada se zastupiteli města Vídeň a šlo o otázku, která se řešila celou druhou polovinu roku 1867. Její součástí zůstávalo i řešení nákladového a seřadovacího nádraží: tedy zda bude vybudováno s nádražím osobním, nebo odděleně na jiném místě. Projednávalo se také kolejové propojení s ostatními drahami, které do Vídně vedly.<sup>300</sup>

Výstavba prvního úseku dráhy, tedy trať z Budějovic do Plzně, se v srpnu roku 1868 po necelých dvou letech výstavby dočkala svého dokončení. Dne 29. srpna 1868 se konala technicko-policejní zkouška této trati řízená Českým zemským místodržitelstvím a pořádaná společně Drážním úřadem, Generální inspekcí Rakouských drah a ministerstvem obchodu. Ke zkoušce bylo zapotřebí pro zatěžkávací testy celkem deset nových lokomotiv společnosti, až na jednu výjimku šlo o těžké nákladní stroje.<sup>301</sup> Po úspěšném absolvování zkoušky došlo následně dne 1. září 1868 k otevření dráhy veřejnosti pro nákladní i osobní dopravu.<sup>302</sup>

Oficiální akt otevření organizovaný správní radou společnosti se měl původně konat 30. srpna 1868. Kníže měl mít během slavnostní události slavnostní proslov a přípitek. Řeč si dopředu připravil, podle písma ji sepsal sám osobně. V ní chtěl vyzdvihnout, že tehdejší společnost žila ve „století železnic“. Dráha tedy neznamenal pouze novou dopravní cestu, ale rychlejší spojení mezi zeměmi a národy. Železnice měly dle Jana Adolfa prostřednictvím

---

<sup>300</sup> Více o vyjednávání o poloze nádraží KFJB ve Vídni viz: *Protocoll über die Verhandlungen der am 25. Juni 1868 in Wien abgehaltenen ersten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1867/68*. L. C. Zamarski, Wien 1868, s. 12–20.

<sup>301</sup> Dopis z ministerstva obchodu na ředitelství KFJB ze dne 21. srpna 1868: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Registraturen von Eisenbahngesellschaften, Kaiser-Franz-Josef-Bahn, inv. č. VI F, 1868, kart. 2.

<sup>302</sup> V době po otevření provozu byly na trati pravidelně provozovány dva páry osobních vlaků. Více viz: IVANOV, Jan: *Schwarzenbergové a železnice. Vztah primogenitury Schwarzenbergů k železniční dopravě v 19. století*. Diplomová práce. Filozofická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice 2011, s. 31–32.

rychlého propojení různých koutů světa přivést lidstvo k blahobytu, vzdělání, míru, svolnosti a spokojenosti. Je logické, že poté, co Rakousko prohrálo o dva roky dříve válku s Pruskem mimo jiné kvůli nedostatečné dopravní infrastruktuře, naděje na politickou stabilitu ve střední Evropě se ubíraly do kvalitních dopravních spojnic. Po řeči Jana Adolfa ze Schwarzenbergu měla následovat řeč Karla Gundacker von Suttner. Koncept tohoto proslovu je psán stejnou rukou, jako proslov hlubockého knížete. Ten si tedy zřejmě připravil dopředu i řeč pro svého zástupce v rámci společnosti KFJB. Tato řeč měla adorovat Jana Adolfa: Suttner měl prohlásit, že nová dráha by si kromě jména císaře Františka Josefa zasloužila ještě jedno jméno: jméno „Schwarzenberg“, a to pro úsilí, které Jan Adolf dráze věnoval.<sup>303</sup>

Ovšem slavnostního zahájení trati Budějovice – Plzeň se však nakonec neúčastnil ani prezident správní rady, ani jeho zástupce Karl von Suttner. Kníže Jan Adolf se tou dobou nacházel v lázních v Teplicích. Z prostudovaného materiálu není zcela jasné, z jakého důvodu ze slavnostního zahájení vlastně sešlo. Nakonec se 31. srpna 1868 vydali hrabě Wratislaw, dosud aktivní správní rada Dr. Grois a několik dalších členů správní rady na projížďku nově otevírané tratě z Plzně do Budějovic. Knížeti o tomto aktu podal z Budějovic do severočeských lázní zprávu telegramem hrabě Wratislaw. Ke zprávě dodal poznámku, že má štěstí to dílo, jehož realizace se ujme kníže Schwarzenberg.<sup>304</sup>

Prezentace osobnosti Jana Adolfa jakožto mecenáše dráhy se nekonala. Jak tehdy psaly *Freie Neue Presse*, proběhlo otevření trati Budějovice – Plzeň „bez zpěvu a hluku“.<sup>305</sup> Historickým krokem v dějinách společnosti C. k. priv. Dráhy císaře Františka Josefa však událost otevření první tratě společnosti skutečně byla. Společnost kromě kontroly výstavby tratí musela začít řešit provozní záležitosti jako tarify či personální obsazení nové dráhy. Zaměstnání u železniční společnosti mělo v té době prestižní charakter. Zájemců bylo velké množství, a tak někteří hledali protekci od osobností pohybujících se v řídicích strukturách společnosti. Také k Janu Adolfovi ze Schwarzenberga přicházelo velké množství žádostí o zaměstnání u KFJB. U prvního úseku dráhy navíc hrál roly fakt, že trať procházela územím schwarzenberských velkostatků. Často tedy knížete prosili bývalí poddaní, kteří viděli cestu ke dráze skrze hierarchii knížecích držav. Tito lidé se pak obraceli na správu velkostatků. Velkostatky pak tyto záležitosti posílaly v administračních zprávách na Schwarzenberskou ústřední kancelář, odkud

---

<sup>303</sup> Koncepty proslovů Jana Adolfa ze Schwarzenbergu a Karla Gundacker von Suttnera při příležitosti zahájení provozu na trati České Budějovice – Plzeň plánovaného na 30. srpna 1868: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/5.

<sup>304</sup> Telegram hraběte Wratislawa z Budějovic Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu do Teplic ze dne 1. září 1868: SOA Třeboň, fond Rodinný archiv Schwarzenbergů Hluboká nad Vltavou (1339 - 1945), Jan Adolf II., sig. 8c/18.

<sup>305</sup> „Sang – und Klanglos ist am Dienstag die erste Strecke der Franz-Josephbahn, die Strecke Pilsen-Budweis, eröffnet worden“: Eröffnung der Franz-Josephbahn: *Neue Freie Presse*. 1868, č. 1442, 5. 9. 1868, s. 10.

se žádosti dostaly ke knížeti. Jako příklad si vezměme žádost Bedřicha Straky z Protivína. Ten napsal již 16. září 1867 prostřednictvím správy protivínského velkostatku prosbu o zprostředkování nového zaměstnání na trati Budějovice – Plzeň. Šlo o sedmatřicetiletého krejčího z povolání, který ze zdravotních důvodů nemohl vykonávat své řemeslo. Prosil tedy o pracovní pozici skladníka ve stanici Protivín nebo hlídače ve strážním domku v okolí Protivína. Svou žádost podal na správu Velkostatku Protivín. Odtud žádost putovala na knížecí ústřední správu i s podpůrnou administrační zprávou s podpisy sedmi lidí z vedení velkostatku, včetně ředitele Johanna Schwehly. O tom, zda Strakovi tato anabáze nakonec přinesla úspěch, prameny mlčí.<sup>306</sup>

Jiní lidé posílali žádost o zprostředkování zaměstnání u KFJB přímo knížeti. Tak tomu bylo například u vysloužilého vojáka, bývalého hasiče a invalidy z Bavorovic, tedy z území Velkostatku Hluboká. Tato žádost byla zaslána přímo knížeti. Dostala se tedy rovnou na ústřední kancelář bez toho, aby se za něj přimluvíli zaměstnanci tamního velkostatku.<sup>307</sup>

Odpovědi knížete Jana Adolfa bývaly podobné. Kníže všem zájemcům o zaměstnání s politováním oznámil, že nemá žádný vliv na personální otázky KFJB, tudíž jim, až na výjimky, k zaměstnání nepomohl. Na celé agendě žádostí o zprostředkování zaměstnání lze však krásně pozorovat, jak především lidé žijící na území schwarzenberských velkostatků či spřízněné se zaměstnanci knížecí správy, brali knížete jako osobu, která rozhoduje o veškerém dění u železniční společnosti vedoucí přes území svých velkostatků.

Nábory zaměstnanců řešilo samotné generální ředitelství KFJB. Členové správní rady, ani nikdo jiný z akcionářů do této agendy úřadu Heinricha Kogerera nezasahoval. Ve skutečnosti se poptávkou dařilo v rovnou pokrýt většinu požadovaných pozic. Na trať z Budějovic do Plzně bylo zapotřebí na padesát úředníků, z toho nejvíce v provozním vedením, kde požadovali jedenáct zaměstnanců, dále v Budějovicích osm úředníků, v Plzni sedm a v mezilehlých stanicích po dvou až čtyřech osobách. Podobné množství lidí požadovala KFJB u služebníků: z 51 služebníků jich 27 nastupovalo k provoznímu vedení. Nejvíce přijímali nádeníků: pro celý úsek 94 osob.<sup>308</sup>

O prestiži práce u železniční společnosti vypovídá, že mezi středostavovskými jmény nalezneme u některých úředníků i nobilitované osoby. Ve stanici Hluboká nastoupil v roce

---

<sup>306</sup> Administrační zpráva Velkostatku Protivín knížeti Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 1. února 1868: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/5.

<sup>307</sup> Dopis Thomase Niedla Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu, nedatováno: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/5.

<sup>308</sup> Soupis zaměstnanců pro trať Budějovice Plzeň z roku 1868: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Registraturen von Eisenbahngesellschaften, Kaiser-Franz-Josef-Bahn, inv. č. VI F, 1868, kart. 2.

1868 do funkce oficiála a přednosta stanice Alexander hrabě Hoyos. Na starosti měl též nákladní pokladnu. Z žádných materiálů však není patrné, že by hrabě Hoyos o práci žádal knížete Schwarzenberga, ani že by hlubocký kníže žádal do stanice nacházející se poblíž jeho rodového sídla nobiletovanou osobu do funkce přednosta stanice. Taktéž z prostudovaných materiálů není jasné, v jakém společenském styku byl hrabě Hoyos ze stanice Hluboká se členem správní rady Ernstem hrabětem Hoyos-Sprinzenstein.<sup>309</sup>

V seznamech zaměstnanců generálního ředitelství KFJB ve Vídni se pak objevovala spíše jména středostavovská. Z velké část byli přijímáni úředníci, kteří již měli pracovní zkušenosti u jiných železničních společností. Úředníci přicházeli od Společnosti státní dráhy, České západní dráhy, Dráhy císařovny Alžběty, Severní dráhy císaře Ferdinanda. Velká část jich měla také zkušenosti ze státní správy, např. z C. k. pošt a telegrafů nebo ze státní tiskárny.<sup>310</sup>

S otevřením prvního úseku z Budějovic do Plzně však výstavba drah, nařízených v koncesi z roku 1866, neskončila. Předně šlo o propojení Plzně a Budějovic s hlavním městem Vídni. Jak poznamenala Anneliese Schaden ve své diplomové práci, KFJB byla tehdy jedinou železniční společností, jejíž tratě se nestavěly z Vídně, nýbrž do Vídně.<sup>311</sup> Trať z Budějovic do Vídně měřila 28 mil a sestávala ze dvou úseků: z Budějovic do Eggenburgu a z Eggenburgu do Vídně. Povolení k výstavbě získala trať na území země České dne 25. října 1867, pro dolnorakouskou část z Vídně na zemskou hranici s Čechami u Nových Hradů až 10. března 1868. Jedinými dvěma výjimkami, které zůstávaly v roce 1868 stále v jednání, byly podoba mostu přes Dunaj u města Tulln a nádraží ve Vídni. Dokončení se na podzim roku 1869 dočkal úsek z Budějovic do Eggenburgu, kterému ministerstvo obchodu výnosem ze dne 28. října 1869 schválilo po úspěšném vykonání technicko-policejní zkoušky zahájení provozu ode dne 1. listopadu 1869.<sup>312</sup>

Žádná velká zahajovací slavnost se na počest otevírání dráhy z Budějovic do Eggenburgu nekonala. Naopak, železniční společnost pouze stroze oznámila nový jízdní řád a

---

<sup>309</sup> Soupis zaměstnanců pro trať Budějovice Plzeň z roku 1868: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Registraturen von Eisenbahngesellschaften, Kaiser-Franz-Josef-Bahn, inv. č. VI F, 1868, kart. 2.

<sup>310</sup> Návrh na obsazení pozic úředníků a služebníků na Generálním ředitelství KFJB z roku 1868: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Registraturen von Eisenbahngesellschaften, Kaiser-Franz-Josef-Bahn, inv. č. VI F, 1868, kart. 2.

<sup>311</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 66.

<sup>312</sup> Protokol komise pro vyřizování probíhajících obchodů č. 61 ze dne z 9. listopadu 1869: OeStA Wien, AVA, Verkehr Registraturen von Eisenbahngesellschaften, Kaiser Franz Josef-Bahn (1867-1887), inv. č. VI F, kart. 108; SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 66.

tarif. Osobní vlaky měly dvakrát denně jet do Eggenburgu, odkud se cestující prozatím museli vydat povozem do Stockerau k nejbližší dráze, která je odvezla až do Vídně.<sup>313</sup>

Až o necelý rok později, respektive 23. června 1870 se dočkal svého oficiálního otevření i 10 mil dlouhý úsek z Eggenburgu do Vídně. Stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna již v březnu roku 1870 avizovalo, že dráhu dokončili a mohou ji otevřít, ovšem pouze provizorně.<sup>314</sup> Nedokončena zůstala nádražní budova ve Vídni, jejíž podoba a umístění se dlouho projednávaly. Taktéž poblíž Tullnu byl přes Dunaj otevřen pouze provizorní dřevěný most. Poté, co toto mostní provizorium obstálo 11. května 1870 v zátěžové zkoušce, mohla správní rada dne 17. května téhož roku provést inspekci nové tratě formou zvláštního vlaku.<sup>315</sup> V prostudovaných materiálech nebyla dohledána informace, zda se této inspekční jízdě účastnil přímo některý ze členů správní rady, nebo pouze jejich odborní zástupci. Následovala žádost o technicko-policejní prohlídku a na jejím základě otevření provozu opět bez jakéhokoliv symbolického rituálu.

Cenově vyšel úsek z Eggenburgu do Vídně draž než předchozí otevřený úsek. Dle účetní uzávěrky ze dne 31. prosince 1870 stála výstavba trati z Budějovic do Eggenburgu 11 337 800 zlatých, zatímco trať z Eggenburgu do Vídně vyšla na 16 710 200 zlatých. Důvodem vyšší ceny byla jak cena mostního provizoria, tak dražší výstavba v hustě obydleném okolí Vídně. Dohromady pak úsek z Budějovic do Vídně vyšel C. k. priv. Dráhu císaře Františka Josefa na částku 28 048 000 zlatých.<sup>316</sup>

Nádraží KFJB ve Vídni se nakonec na přání města Vídně mělo nacházet blíže centru. Jeho polohu se po zdoluhavých vyjednáváních zpečetilo rozhodnutí ministerstva obchodu ze dne 30. října 1868. Městská rada ve Vídni předtím dne 26. října 1868 rozhodla, že ponese vícenáklady související s přiblížením nádrží centru města a jištění kapitálu ve výši 500 000 zlatých. Ovšem i poté nabrala stavba zpoždění. Šlo především o nádražní budovu, jejíž stavbu poznamenaly problémy s výkupem pozemků. Když tedy byla dokončena trať z Eggenburgu do Vídně, vznikla na místě vídeňského nádraží provizorní stavba, která sloužila provozu až do

---

<sup>313</sup> Jízda po Železnici: *Budivoj*, 1869, roč. 5, č. 89, 7. listopadu 1869, s. 3.

<sup>314</sup> Protokol komise pro vyřizování probíhajících obchodů č. 72 ze dne 15. března 1870: OeStA Wien, AVA, Verkehr Registraturen von Eisenbahngesellschaften, Kaiser Franz Josef-Bahn (1867-1887), inv. č. VI F, kart. 108.

<sup>315</sup> Protokol komise pro vyřizování probíhajících obchodů č. 76 ze dne 9. května 1870: OeStA Wien, AVA, Verkehr Registraturen von Eisenbahngesellschaften, Kaiser Franz Josef-Bahn (1867-1887), inv. č. VI F, kart. 108.

<sup>316</sup> *Geschäft-Bericht der k. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn und Rechnungs-Abschlüsse für das Jahr 1870*. L. C. Zamarski, Wien 1870, Beilage XV; SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 68.

roku 1872. Plány na definitivní budovu schválilo ministerstvo obchodu svým rozhodnutím ze dne 9. dubna 1870 a dne 4. června 1872 začalo nádraží plně sloužit společnosti a veřejnosti.<sup>317</sup>

KFJB a dalších pět železničních společností, jejichž tratě měly ve Vídni nádraží, se podílely na rozvoji vídeňských spojovacích drah. Cílem tohoto projektu bylo propojit všechna vídeňská nádraží městskou dráhou. Ve Vídni fungovala spojovací dráha spojující Südbahnhof a Nordbahnhof od roku 1857. S příchodem dalších společností bylo potřeba dráhu rozšířit a přizpůsobit zvětšenému (především nákladnímu) provozu mezi jednotlivými společnostmi. Stát, jakožto dosavadní vlastník vídeňské železnice, oslovil roku 1868 všech šest železničních společností<sup>318</sup> s nabídkou na společný odkup vídeňských městských spojovacích drah. Všechny společnosti se zavázaly, že společně vytvoří konsorcium na provoz spojovacích drah bez nároku na výdělek. Ovšem stát nakonec zvolil jinou cestu a vídeňské drážní podnikání nabídl Vídeňské Bance (Wiener Bank) a jejím společníkům Carlu Schwarzovi a bratrům Kleinům za cenu 3,5 milionu zlatých. Když však Wiener Bank v důsledku burzovní krize na podzim roku 1869 šla do likvidace, nabídl stát prodej vídeňských drah za podstatně nižší cenu konsorciu šesti železničních společností. V roce 1870 se uskutečnil prodej vídeňských drah za 2 mil. dle vlastní vůle zlatých. Tuto částku železniční společnosti ihned složily. KFJB se na celé finanční transakci podílela šestinovým podílem ve výši 333 333,33 zlatých. Následně se společnost stejným poměrem podílela na rozvoji a provozu vídeňských spojovacích drah.<sup>319</sup>

Kromě spojení Plzně s Vídni a napojení na železniční síť ostatních drah v hlavním městě Rakouska-Uherska musela KFJB dle koncese postavit také spojnici své hlavní tratě a české zemské metropole Prahy. Jak již jsem psal výše, dráha měla začínat v dolnorakouském Gmündu a vést přes Třeboň a Tábor ku Praze. Na trať se nahlíželo jako na „pobočnou dráhu (Zweigbahn)“, která měla spolu s hlavní tratí z Gmündu do Vídně nabídnout přímé spojení Vídně s Prahou prostřednictvím tratí jedné železniční společnosti. Stavba 24,4 mil dlouhé dráhy začala v červnu roku 1869.<sup>320</sup> Pro Jana Adolfa ze Schwarzenbergu byla tato dráha strategicky důležitá. Její trasa procházela velkostatkou Třeboň a Chýnov a umožňovala transport zboží

---

<sup>317</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 69–71.

<sup>318</sup> C. k. priv. Společnost jižní dráhy (k. k. priv. Südbahngesellschaft), C. k. priv. Rakouská společnost státní dráhy (k. k. priv. Österreichische Staatseisenbahngesellschaft, StEG), Priv. Severní dráha císaře Ferdinanda (priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, KFNB), C. k. priv. Dráha císařovny Alžběty (k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn, KEB), C. k. priv. Rakouská severozápadní dráha (k. k. priv. Österreichische Nordwestbahn, ÖNWB), C. k. priv. Dráha císaře Františka Josefa (k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn, KFJB). Více viz *Geschäft-Bericht der k. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn und Rechnungs-Abschlüsse für das Jahr 1869*. L. C. Zamarski, Wien 1869, s. 6.

<sup>319</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 76–79.

<sup>320</sup> *Geschäft-Bericht der k. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn und Rechnungs-Abschlüsse für das Jahr 1869*. L. C. Zamarski, Wien 1869, s. 3.

z velkostatků severním směrem: tedy se zemským hlavním městem Prahou, severem Německa, ale také se schwarzenberskými velkostatky v severních Čechách.

Stavba dráhy probíhala na etapy. Některé úseky kolem Třeboně a Tábora byly dokončeny dříve, než trať vedoucí hůře prostupným terénem na Benešovsku a před Prahou. Nastalo tedy dilema, zda některé úseky neotevřít dříve než celou trať. Komise pro zařizování probíhajících obchodů se na svém zasedání dne 25. dubna 1870 zabývala možnostmi zprovoznit předčasně již dokončené úseky drah. Kromě úseku z Eggenburgu do Gross Weikersdor na trati Eggenburg – Vídeň se jednalo především o úsek Gmünd – Třeboň. Trať jižní části pražské větve byla dokončena již na jaře 1870 a bylo možné ji otevřít pro pohyb osob a zboží z Třeboně a okolí na jih směrem k Vídni. Komu by dřívější otevření hotového úseku do Třeboně přineslo přínos, byl schwarzenberský velkostatek Třeboň. Nicméně otevření obou hotových úseků rozestavěných tratí neschválila komise pro vyřizování probíhajících obchodů. Ta upozornila na nebezpečnost provozu na těchto tratích před kolaudací a navrhla počkat se zprovozněním do té doby, než státní úřady uznají trať schopné provozu.<sup>321</sup>

V první polovině roku 1871 dokončilo stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna úsek mezi z Gmündu do Benešova, resp. do srpna 1871 až do posázavské obce Čerčany. Úřady místních samospráv po trase trati žádaly okamžité zprovoznění trati. Stát ovšem na základě koncesní smlouvy z roku 1866 neměl povinnost zajistit společnosti státní garanci na provoz na dílčím úseku pražské dráhy. Proto se zástupci obcí, okresů, velkostatků a podnikatelů podél této trati začali sjednocovat a vytvářet petiční výbory lobbující za urychlené otevření dostavěné tratě.<sup>322</sup>

Například v okrese Tábor se již na jaře 1871 ozývaly hlasy po předčasném zprovoznění úseku z Gmündu do Benešova. Okresní hejtman v Táboře František kníže Lobkowicz sháněl v květnu 1871 podporu také u schwarzenberského velkostatku Chýnov pro dřívější otevření trati do Benešova. V době provozu zprovozněna trať Budějovice – Gmünd – Vídeň, by tak dosáhli přímého spojení Tábořska s Vídni. Lobkowicz již dříve několikrát lobbował jak u ministerstva obchodu, tak na generálním ředitelství KFJB o otevření dokončeného úseku, ale marně. Hodlal tedy svolat zástupce okresů, měst a velkostatků z Tábořska, aby vyjednali vyslání deputace s peticí na ministerstvo obchodu.<sup>323</sup>

---

<sup>321</sup> Protokol komise pro vyřizování probíhajících obchodů č. 75 ze dne 25. dubna 1870: OeStA Wien, AVA, Verkehr Registraturen von Eisenbahngesellschaften, Kaiser Franz Josef-Bahn (1867-1887), sig. VI F, kart. 108.

<sup>322</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 80.

<sup>323</sup> Dopis okresního starosty v Táboře Františka knížete Lobkowicze na ředitelství velkostatku Chýnov ze dne 5. května 1871: SOA Třeboň, fond Velkostatek Chýnov, sig. IA 4Kβ 2a-b, fasc. 942.

Situaci nakonec vyřešilo stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna, které se rozhodlo převzít provoz na trati Gmünd – Čerčany na své náklady, a to do doby zprovoznění zbývajících úseku z Čerčan do Prahy. Provoz na jižním úseku dráhy tedy započal dne 3. září 1871. Na zbývajících úsek se však dlouho nečekalo, když celá trať až do Prahy byla otevřena 14. prosince 1871.<sup>324</sup>

Pražská spojovací dráha, která se původně měla stavět spolu s tratí z Plzně do Budějovic, se nakonec stavěla až v době výstavby ramene z Gmündu do Prahy, na které ve skutečnosti navazovala. Za spojovací dráhu se považoval úsek z nádraží České západní dráhy na Smíchově přes řeku Vltavu až k spojení s tratí Gmünd – Praha. Odtud měla spojovací dráha spolu s tratí z Gmündu překonat tunel pod Vinohrady. Ke spojovací dráze patřilo také nádraží Císaře Františka Josefa (dnešní Hlavní nádraží) a spojnice dále k trati StEG směrem na Pardubice. Celková délka spojnice měřila 0,8 míle. Problémem této spojnice bylo navýšení ceny oproti původnímu plánu. Stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna oznámilo správní radě před generálním zasedáním akcionářů KFJB konaném dne 28. června 1871, že překročí původně plánovanou částku 3 milionů zlatých na výstavbu spojovací dráhy. Nakonec ve výnosu ministerstva obchodu ze dne 9. července 1872 se počítalo s částkou přes 6,5 milionu zlatých za výstavbu celé spojovací dráhy. V nákladech se počítalo se zvýšeným zájmem o přepravu přes Prahu, a to hlavně mezi BWB a StEG. Proto také správní rada KFJB zavedla pro tuto přepravu zvláštní tarify a spojovací dráhu považovala za samostatnou trať se zvláštním tarifem. Pouze v případě přepravy zboží z vlastní trati od Gmündu po pražské spojovací dráze, měl být tarif výhodnější. Na smíchovském nádraží také KFJB vyjednala smlouvu se zaústěním do kolejí Buštěhradské dráhy. Smlouva s touto dráhou byla pro KFJB výhodnější než s BWB z důvodu možnosti přepravy uhlí z Kladenska. K definitivnímu předání pražské spojovací dráhy do běžného provozu došlo 15. srpna 1872. Již v době otevírání trati se však počítalo s dalším rozvojem pražské železnice, především s vybudováním seřaďovacího nádraží pro nákladní dopravu poblíž obcí Nusle a Vršovice.<sup>325</sup>

Paralelně s pražským ramenem a pražskou spojovací dráhou se stavěla také dráha z Plzně do Chebu. Také u tohoto ramene neprobíhala stavba bez jakýchkoliv změn. Poté, co společnost KFJB upustila od plánu trasovat trať z Plzně do Karlových Varů a přes Krušné hory do saského Schwarzenbergu, musela řešit také korekce trasy z Plzně na Cheb před Mariánskými

---

<sup>324</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 80.

<sup>325</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 83–87; Protokol ze 118. zasedání správní rady KFJB ze dne 10. července 1872: Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/1.



Lázněmi. Původně trasa měla vést severnější trasou z Plzně přes Černošín a Michalovy Hory do Mariánských Lázní. Ovšem v tomto případě, na rozdíl od jihočeských Vodňan, se prosadil nátlak opominuté obce. Šlo o Planou u Mariánských Lázní, která v letech 1868 a 1869 prostřednictvím ministerstva obchodu tlačila na změnu trasy do údolí řeky Mže a dále přes Planou a dále na Mariánské Lázně a Cheb. Správní rada KFJB v tomto případě se změnou plánu nesouhlasila z důvodu překonání přílišného převýšení při překročení rozvodí mezi údolím Mže a Mariánskými Lázněmi. Ovšem ministerstvo obchodu změnu trasy schválilo svým výnosem ze dne 9. června 1869. Následně došlo k modifikaci trasy přes Planou, ve které vznikla železniční stanice. Celý traťový úsek z Plzně do Chebu měřil 13,9 mil.<sup>326</sup>

Trasa z Plzně do Chebu se otevřela veřejnosti dne 28. ledna 1872. Kolaudaci následně provedl vrchní inženýr Braun dne 22. února téhož roku.<sup>327</sup> Tím byla dokončena hlavní trať mezi Vídní a Chebem. Monarchie tím získala spojení hlavního města s nejvýznamnější lázeňskou oblastí v říši: se západočeskými lázněmi. To znamenalo přínos také pro zlepšení osobního cestování Jana Adolfa ze Schwarzenbergu jakožto častého návštěvníka lázní v Mariánských Lázních a v Teplicích. Dokončení tratě do Chebu mělo ale především zásadní význam pro mezinárodní dopravu. Znamenalo přímé spojení do oblastí severu Bavorska, západního Saska a Saska-Anhaltska. Propojilo přímou cestou Vídeň s průmyslovým Porúřím a Porýním. Spojení přineslo také strategickou možnost rychle přesunout vojska na severozápad monarchie, pokud by nastal vojenský konflikt s nově etablovanou Německou říší. Spolu s otevřením pražské větve a pražské spojovací dráhy byla v roce 1872 zprovozněna páteří síť KFJB požadovaná v koncesní listině z roku 1866.

Koncesní listina zavazovala koncesionáře také k případné výstavbě pobočných drah. Jednou z těchto tratí bylo dolnorakouské křídlo připojující na hlavní trať Budějovice – Vídeň podunajské město Krems. O výstavbě této dráhy rozhodla vláda říšským zákonem číslo 92/1869 Sb. ze dne 20. května 1869.<sup>328</sup> Na základě tohoto zákona podepsala tehdejší Taafeho vláda dohodu s KFJB o výstavbu křídelní dráhy z Absdorfu do Kremsu v parametrech hlavní tratě. Společnost od státu získala navýšení garance stanovené koncesí o 5 procent. Ve smlouvě

---

<sup>326</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 82; Dopis ministerstva obchodu na České zemské místodržitelství ze dne 15. září 1868: NA Praha, fond České místodržitelství Praha (1850–1920), inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2026; Opis zprávy správní rady KFJB č. 2550 pro ministerstvo obchodu ze dne 28. srpna 1868: TAMTÉŽ.

<sup>327</sup> *Geschäft-Bericht der k. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn und Rechnungs-Abschlüsse für das Jahr 1872*. L. C. Zamarski, Wien 1873, s. 20.

<sup>328</sup> *Reichsgesetzblatt für das Kaiserthum Oesterreich. Jahrgang 1869*. Wien 1869, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 377–378. <<http://alex.onb.ac.at/>>

z téhož dne jako zákon, tedy z 20. května 1869, zastupovalo KFJB ještě stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna. Ovšem ministerstvo obchodu dalo ve výnosu ze dne 30. prosince 1870 schválení k vyhlášení oferty na zhotovitele této tratě. Oferta byla vydána v lednu roku 1871 a zveřejněna v tisku. Dne 12. února 1871 byl zveřejněn výsledek poptávkového řízení. Stavbu trati Absdorf – Krems mělo provést stavební podnikání Haudek a Neubauer. Tato stavební společnost měla 4,2 míle dlouhou trať postavit za paušální cenu, která u železničního spodku činila 538 000 zlatých. Taktéž na traťový svršek měla platit paušální cena. Ta se odvíjela od faktu, že firma sama sháněla pouze štěrk, dodávku dřeva a železného materiálu zajistil depozit drážního úřadu. Celková cena i s výškovými stavbami a doplňky vyšla KFJB dle údajů z roku 1883 na 2,818 mil. zlatých. Dráha Absdorf – Krems se dočkala otevření dne 10. ledna 1872.<sup>329</sup>

Poslední spojovací dráhu z Budějovic do Veselí v jižních Čechách, dokončenou v červnu roku 1874, si podrobněji rozebereme v následující kapitole. Výstavba celé sítě KFJB trvala od listopadu roku 1866 do června 1874, tedy necelých 8 let. Celkem vzniklo 49,53 mil (375,7 kilometrů) tratí.<sup>330</sup> Výstavbu z větší části provedlo stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna, dvě vedlejší tratě Absdorf – Krems a Budějovice – Veselí pak na základě oferty vystavěla firma Haudek – Neubauer. Na výstavbě pracovaly desetitisíce dělníků a docházelo k drobným problémům jak s pracovníky, tak s výkupy pozemků. Celkově práce probíhaly relativně rychle a používala se různá provizoria, například v případě mostu přes Dunaj v Tullnu. To bylo později společností C. k. priv. Dráha císaře Františka Josefa vyčítáno, jak uvidíme v následujících kapitolách. I přesto však tato společnost vybudovala strategicky významné spojení Vídně se severozápadní hranicí monarchie u Chebu a alternativní přímé spojení Vídně s českým zemským hlavním městem Prahou. Připojila na železniční síť dosud opomíjenou oblast jižních a jihozápadních Čech a severozápadu Dolních Rakous.

## 7.2. Trať Budějovice – Veselí a oslava dokončení výstavby tratí

Poslední vystavěnou tratí KFJB, o níž se podrobněji zmíníme, byla spojnice z Budějovic do Veselí. Šlo o důležitou trať zprostředkující přímé spojení pro přepravu zboží a cestujících mezi Budějovicemi a Prahou. Zásadní význam pro výstavbu této tratě měla ovšem tranzitní

---

<sup>329</sup> Srov. SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 88–89; *Geschäft-Bericht der k. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn und Rechnungs-Abschlüsse für das Jahr 1870*. L. C. Zamarski, Wien 1871, s. 4.

<sup>330</sup> *Geschäft-Bericht der k. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn und Rechnungs-Abschlüsse für das Jahr 1874*. L. C. Zamarski, Wien 1875, s. 3.

doprava z Prahy směrem na Lince a dále na jih do alpského prostoru monarchie. Právě proto byla výstavba budějovicko-veselské spojky v koncesi KFJB ze dne 11. listopadu 1866 podmíněna přestavbou koňské železnice z Lince do Budějovic na standardní parostrojní dráhu.<sup>331</sup> Tu provedl její vlastník Dráha císařovny Alžběty (KEB). Hlavní trať přestavěné dráhy vedla z Budějovic do Sankt Valentinu, kde navazovala na trať z Vídně do Salzburgu i na síť Dráhy korunního prince Rudolfa. Na tuto trať dokončenou roku 1872 navazovala již od roku 1873 spojnice z Lince do hornorakouské stanice Gaisbach-Wartberg.

S výstavbou trati KEB z Horních Rakous do jižních Čech se očekávalo, že KFJB splní podmínku danou ve své koncesi, tedy že zhotoví propojovací trať z Budějovic do Veselí a umožní tak přepravu zboží a osob v severojižním směru, tedy od Prahy do Podunají a dále do Alp a přes ně k Jaderskému moři. Ministerstvo obchodu vydalo ve svém výnosu ze dne 19. května 1870 požadavek na KFJB, aby začala připravovat výstavbu tratě Budějovice – Veselí. Společnost KFJB na tento popud okamžitě odpověděla, že je připravena okamžitě začít s výstavbou tratě a v dopise ze dne 1. července 1870 oznámila ministerstvům obchodu a financí, že měla připraveny dvě varianty trasování vypracované inženýrem Johannem Schebkem: první z Budějovic k městu Rudolfovo a obci Libnič a dále k Veselí, druhou pak přes Kněžské Dvory a kolem Hluboké přes Zámostí.<sup>332</sup> Varianty přes Hlubokou a Libnič vyhovovaly zájmům Jana Adolfa ze Schwarzenbergu a jeho velkostatku Hluboká. Proto se v budějovickém německém tisku objevil názor, že trasování je poplatné knížeti Schwarzenbergovi. Budějovický německý regionální tisk *Budweiser Kreisblatt* se ve svém titulním článku ze dne 31. července 1871 opřel do Jana Adolfa ze Schwarzenbergu. Dle *Budweiser Kreisblatt* totiž trať z Budějovic do Veselí mohla vést přímější trasou od Budějovic přes Borek a kolem Zátkovy cihelny a zkrátit tak trať z 5 mil namísto 3,5. *Budweiser Kreisblatt* se vymezoval proti knížeti Schwarzenbergovi, na jehož intervenci a v neprospěch veřejného zájmu mělo být trasování vedeno právě poblíž jeho sídla na Hluboké.<sup>333</sup> Kníže Jan Adolf se okamžitě začal nařčení v budějovickém tisku bránit. Věc řešil v součinnosti se společností KFJB, která se obrátila na významného budějovického advokáta a poslance České zemské rady a Říšského sněmu Dr. Vendelína Grünwalda. KFJB

---

<sup>331</sup> *Reichs-Gesetz-Blatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder. Jahrgang 1866*. Wien 1866, In: *Österreichische Nationalbibliothek - ALEX. Historische Rechts- und Gesetztexte Online* [on-line], 2011, s. 406. <<http://alex.onb.ac.at/>>

<sup>332</sup> Dopis Generálního ředitelství KFJB na ministerstvo financí ze dne 1. července 1870: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1861–1867), sig. III Da, kart. 36.

<sup>333</sup> *Fürst Schwarzenberg und die Verbindungsbahn von Budweis nach Wesely*, in: *Budweiser Kreisblatt*. 1871, roč. 20, č. 60, 29. července 1871, s. 1; Dopis na Schwarzenberskou ústřední kancelář z generálního ředitelství KFJB ze dne 17. srpna 1871: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

hodlala proti Budweiser Kreisblatt podat trestní oznámení. Argumentovala analýzou svého vrchního inženýra Aloise Wandruschky, jenž navrhl možnost trasování přes Borek z důvodu překonání příliš velkého převýšení. Dle tvrzení generálního ředitele Heinricha Kogerera měly varianty vypracované KFJB dokonce podporu i u zastupitelů města Budějovice a tamní obchodní a živnostenské komory. Názor vyřčený v Budweiser Kreisblatt tedy neměl korespondovat s oficiálním názorem regionálních představitelů.<sup>334</sup>

Kauza s Budweiser Kreisblatt se nadále soudně neřešila, narozdíl od jiných soudních sporů KFJB s tiskem. V souvislosti se stavbou tratě z Budějovic do Veselí nešlo také o jediný novinový článek kritizující trasování této spojovací dráhy. Další se objevil ještě před aférou s Budweiser Kreisblatt dne 31. prosince 1870 v Allgemeine Verkehrszeitung. Tentýž článek byl o několik dní později, dne 14. ledna 1871, zveřejněn v jihočeském regionálním plátku Anzeiger aus dem südlichen Böhmen.<sup>335</sup> Také v tomto článku se autor trefuje do faktu, že spojovací dráha Budějovice – Veselí měla vést delší trasou a měla měřit 5 mil namísto 3,5 míle, a že její trasa nabízela cestujícím výhled na zámek Hluboká. Na druhou stranu zmínil, že trasování umožnilo přepravu rašeliny jakožto topného materiálu z ložisek poblíž obce Horusice. Rašelina byla vedle uhlí druhou významnou topnou komoditou, jejíž nákupní cena byla nižší než v případě uhlí nebo dřeva. S přepravou schwarzenberské rašeliny se po zprovoznění veselského křídla skutečně počítalo. Autor článku však nezapomenul opomenout, že naleziště rašeliny u Horusic patřilo knížeti Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu a zmínil též jeho postavení v rámci KFJB. Vedení dráhy zhodnotil jako prospěšné jak pro Jana Adolfa, tak i pro veřejnost. Ovšem nezapoměl opomenout, že cestující se budou muset vozit kolem zámku Hluboká. Kníže, dle vyjádření Dr. Decastella ze Schwarzenberské ústřední kanceláře, viděl v této zprávě otevřené obvinění proti své osobě, že trať „nechal z marnivosti trasovat, aby veřejnosti ukazoval zámek Hlubokou“. Kníže takovéto obvinění viděl jako důsledek zveřejnění výstavby železnic. Záležitost však bral s nadhledem a nechal reakci na starosti dvornímu radovi Kutscherovi.<sup>336</sup>

---

<sup>334</sup> Dopis inženýr Aloise Wandruschky na Generální ředitelství KFJB jako odpověď na žádost ze dne 5. srpna 1871: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V; Dopis Heinricha Kogerera Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 5. srpna 1871: TAMTÉŽ.

<sup>335</sup> Srov. *Flügelbahn der Franz Josefsbahn von Budweis nach Weseli*, in: *Allgemeine Verkehrszeitung. Organ für Communicationen, Spedition, Ex-, Import und Transito*. 1870, roč. 4, č. 52, 31. prosince 1870, s. 415; *Flügelbahn der Franz Josefsbahn von Budweis nach Weseli*, in: *Anzeiger aus dem südlichen Böhmen*. 1871, roč. 10, č. 4, 14. ledna 1871, s. 1–2.

<sup>336</sup> Dopis Dr. Decastello z Pešti na Schwarzenberskou ústřední kancelář ze dne 22. ledna 1871: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

Důvodem celé mediální aféry kolem trasování tratě z Budějovic do Veselí bylo to, že jako konečná varianta vedení trati byla skutečně vybrána trasa přes Kněžské Dvory a Hlubokou. Inženýři KFJB v této variantě shledali několik předností před alternativní trasou přes Libnič (a před obtížně realizovatelnou variantou přes Borek). Předně této trase vyhovovalo stávající uspořádání železniční stanice v Budějovicích, dále příznivější směrové a výškové poměry a nakonec také kratší vzdálenost než v případě Libniče. Technicko-vojenská pochůzka trati se konala dne 26. října 1870 a také od ministerstva obchodu získala KFJB schválení stavět trať přes Hlubokou.<sup>337</sup> I přes osobní invektivy proti osobě Jana Adolfa ze Schwarzenbergu v regionálním tisku tak nakonec došlo ke schválení trasy „kolem zámku“.

Také trať Budějovice – Veselí nepostavilo sdružení Bratři Kleinové – Adalbert Lanna, a to i přesto, že trasování provedl Johann Schebek. I na stavbu této trati vyhlásila KFJB ofertu, kterou stejně jako u tratě do Kremsu vyhrálo stavební podnikání Haudek a Neubauer. Výsledky vyhlásila KFJB dne 10. srpna 1872 a následně 12. listopadu téhož roku byla podepsána stavební smlouvu na kompletní výstavbu veselského křídla. Stavba následně trvala necelé dva roky a poté, co dne 3. června 1874 proběhla úspěšně technicko-policejní prohlídka, byla dráha Budějovice – Veselí dne 8. června téhož roku předána k pravidelnému provozu. Podle stavebních účtů z roku 1883 vyšla stavba této tratě na 6 171 493 zlatých.<sup>338</sup>

Dokončení poslední tratě C. k. priv. Dráhy císaře Františka Josefa si konečně vyžádalo slavnostní zahájení provozu zorganizované předsedou správní rady společnosti. Kníže Jan Adolf ze Schwarzenbergu naplánoval těsně před spuštěním tratě do veřejného provozu uspořádat zkušební jízdu spojenou s návštěvou hostů u něj na zámku Hluboká. Tato komornější oslava se měla konat od 26. do 30. května 1864. Podle plánu měl Jan Adolf přivítat hosty v Budějovicích. Odtud se měla konat slavnostní jízda po nové trati do Veselí a zpět. Zpáteční cestu měli oslavující zakončit ve stanici Hluboká – Zámostí. Následně se měli hosté odebrat na zámek Hluboká, kam je Jan Adolf na jeden i více dní zval k oslavám. Termín se nakonec musel posunout. Kvůli velkému množství srážek v druhé polovině května 1874 se oddálilo dokončení tratě. Samotné zprovoznění se nakonec z původně plánovaného 1. června přesunulo o týden později na 8. června 1874. Slavnostní zkušební jízda hostů Jana Adolfa II. se nakonec konala 6. června 1874. Pozváni byli všichni členové správní rady KFJB, dále také ředitel společnosti Heinrich Kogerer a dva vzácní hosté z c. k. eráru - ministr obchodu Anton von Banhans a

---

<sup>337</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 90.

<sup>338</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 91.

diplomat, národohospodář a tou dobou nově jmenovaný rakouský velvyslanec v USA Wilhelm von Schwarz-Senborn. Poslední jmenovaný se nakonec z účasti omluvil, neboť byl ministerstvem obchodu poslán služebně do Fiume.<sup>339</sup>

Na druhou stranu, zahájení provozu na dráze Budějovice – Veselí a návštěvy Hluboké se účastnila pouze úzká skupina lidí spojená s KFJB nebo rozhodujícími úřady. Slavnosti se vůbec neúčastnila veřejnost, ani zástupci médií. Zájem o účast projevil například vídeňský tisk Neues Wiener Blatt. Šéfredaktor Dr. Bloß psal ještě v den zahajovací jízdy, dne 6. června 1874, na Schwarzenberskou ústřední kancelář, že jejich redakce nedostala na akci pozvánky. Z kanceláře schwarzenberské správy jim přišla strohá odpověď, že se jedná o soukromou akci bez účasti tisku.<sup>340</sup>

Lze tedy říci, že akt dokončení poslední trati KFJB kníže pojal jako příležitost k diskrétní oslavě pro lidi zainteresované ve společnosti. Šlo o zkušební jízdu separátním vlakem určeným členům správní rady a několika určeným hostům. Stejně tak soukromě působil i pobyt hostů na zámku Hluboká. Nejednalo se o žádný oficiální akt určený jako memento ve společnosti. Šlo naopak o ukázkou, že kníže hodlal se členy správní rady sdílet své soukromí, ukázat jim své sídlo. Možná šlo o snahu Jana Adolfa ukázat trať Budějovice – Veselí a další tratě KFJB jako součást svého života a členy společnosti proto přivést do svého prostředí. Každopádně oproti slavnosti prvního výkopu nešlo o žádný oficiální akt pro veřejnost, na němž by chtěl Jan Adolf ukázat úspěch svého díla. Snažení schwarzenberského železničního konsorcia skončilo úspěšným založením akciové společnosti a úspěšné dokončení výstavby tratí společnosti pak zakončila interní oslava v rámci správní rady této společnosti.

### **7.3. Spolupráce schwarzenberských velkostatků s KFJB a stavebním podnikáním při výstavbě tratí**

Výstavba Dráhy císaře Františka Josefa neznamena pro Jana Adolfa II. ze Schwarzenbergu pouze možnost prezentovat se v čele dopravní společnosti jako podnikatele,

---

<sup>339</sup> Koncepty pozvánek Jana Adolfa II. pro členy správní rady KFJB, Heinricha Kogerera, Karla Gundacker Suttnera, ministra obchodu Banhanse a Wilhelma von Schwarz-Senborn ze dne 2. května 1874: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V; Dopis Antona von Banhans Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 1. června 1874: TAMTÉŽ; Dopis Franze Kutschery Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 20. května 1874: TAMTÉŽ; Dopis Wilhelma von Schwarz-Senborn Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 21. května 1874: TAMTÉŽ; Telegram Wilhelma von Schwarz-Senborn z Fiume na Hlubokou ze dne 5. června 1874: TAMTÉŽ.

<sup>340</sup> Dopis z redakce Neues Wiener Blatt na Schwarzenberskou ústřední kancelář ze dne 6. června 1874 a koncept odpovědi: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

akcionáře a politika. Význam měla dráha také pro knížecí velkostatky, jimiž tratě KFJB vedly. Samozřejmě, že hlubocký kníže hodlal dráhu využívat pro export a import zboží a umožnit tak hospodářský rozvoj dominia. Profit pro jednotlivá panství přinesla už samotná výstavba tratí. Stavební podnikání v Bratři Kleinové – Adalbert Lanna potřebovalo pro výstavbu tratí stavební materiál. Ten měli dodat podnikatelé a velkostatky podél trasy budovaných tratí.

Tato záležitost se týkala také schwarzenberských velkostatků, a to již od výstavby první tratě z Plzně do Budějovic. Do stavby této dráhy se zapojily především velkostatky, jejichž územím železnice procházela, tedy Hluboká, Netolice, Libějovice a Protivín. Ovšem především dřevo se dováželo na stavbu i ze šumavských domén nabízejících dřevo z obrovských horských lesních revírů. To se týkalo velkostatků Dlouhá Ves a Vimperk. Se stavbou trati z Budějovic do Eggenburgu pak přibyl také velkostatek Třeboň, od nějž trasa dráhy ležela nedaleko. Největší dodávky stavebního materiálu směřovaly roku 1868 na stavbu právě z velkostatku Hluboká, jak ukazují statistiky s vyčíslením ceny za materiál dodaný stavebnímu podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna v účetním roce 1867/1868. Více viz tabulka:

Tabulka 1: Cena materiálu dodaného stavebnímu podnikání Bratři Kleinové - Adalbert Lanna za účetní rok 1867/68.<sup>341</sup>

Velkostatek	Třeboň	Hluboká	Protivín	Vimperk	Libějovice	Netolice	Celkem
Cena ve zlatých	21 435	47 077	19 530	29 531	15 987	1 472	135 032

Pro ukázkou spolupráce knížecích velkostatků jsem si vybral právě velkostatek Hluboká, z jehož spisů se dochovalo nejvíce materiálu v souvislosti s dodávkami materiálu pro výstavbu železnice z přelomu 60. a 70. let 19. století. Jak vyplývá z výše uvedené tabulky, hlubocký velkostatek dodal na stavbu největší množství materiálu, a to především dřeva. Na území velkostatku Hluboká se nacházelo hned deset lesních revírů.<sup>342</sup> Dohromady tvořily tři souvislé na sebe navazující lesní území o rozloze 10 335 ha. Lesnictví patřilo vedle rybníkářství a polního zemědělství k nejvýznamnějším hospodářským odvětvím velkostatku. Průmyslu na hospodářském panství mnoho nebylo. Základ tvořila výroba napojená na zemědělství a lesnictví, tedy pivovar, pily a také tři cihelny.<sup>343</sup>

<sup>341</sup> Účty: Kontokorent schwarzenberské správy se stavebním podnikáním KFJB za léta 1866–1871: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

<sup>342</sup> Stará Obora, Dříteňský, Litoradlický, Purkarecký, Borek, Picina, Nová Obora, Velechvínský, Libničský a Poněšický. Více viz: SOMMER, Johann Gottfried: *Das Königreich Böhmen. Statistisch-topografisch dargestellt. Neunter Band. Budweiser Kreis.* Praha 1841.

<sup>343</sup> ZÁLOHA, Jiří: *Velkostatek Hluboká nad Vltavou v letech 1848–1948.* In *Archivum Trebonense* 1982. Soa Třeboň, Třeboň 1982, s. 101–122.

Dřevo bylo nejvýznamnější surovinou, kterou mohly velkostatky dráze nabídnout a kterou stavba dráhy vyžadovala ve velké míře. Při stavbě železnic v druhé polovině 19. století padlo největší množství dřeva především na železniční pražce, které se používaly častěji než pražce z jiných materiálů. Samozřejmě dřevo se používalo také na výhybky, křižovatky, přejezdy, propustky, mosty a základní piloty mostků, telegrafní sloupy, návěstidla, výškové stavby atd. KFJB vydala směrnici, v níž přesně vyžadovala parametry dodaného dřeva, kvality pražců a přesnou definici pro každý dodávaný materiál, včetně palivového uhlí (které schwarzenberské velkostatky nedodávaly). Směrnici zhotovila přímo společnost KFJB, nikoliv stavební podnikání, a měla platit jak pro dodávky stavební, tak provozní.<sup>344</sup>

Dráha totiž potřebovala také dodávky dřeva po dokončení dráhy na zajištění provozu (palivo, vytápění atd.). Tudíž železnice znamenala pro velkostatky příležitost k zakázkám na odběr většího množství dřeva ať už nárazově (na stavbu), nebo i dlouhodobě (na provoz). Odběratelem dřeva v tomto případě mohlo být stavební podnikání nebo samotná společnost. Stavební podnikání ujednalo s velkostatky podmínky dodávek na stavbu. Pro provozní dodávky vypisovala KFJB výběrová řízení (oferty), do nichž se velkostatky hlásily. Velkostatky Jana Adolfa ze Schwarzenbergu mezi sebou v zajištění dodávek spolupracovaly. Například pro zajištění stavebního materiálu se dodávalo dřevo z větších polesí schwarzenberského dominia, například ze šumavského velkostatku Vimperk. Velké množství dřeva zajistily lesní úřady na významnějších panstvích, kterými dráha procházela. Proto velký podíl měly velkostatky Hluboká a Třeboň. Na druhou stranu třeba velkostatek Netolice řízený v režii nástupníka Adolfa Josefa ze Schwarzenbergu se na stavbě podílel minimálně.<sup>345</sup>

Výstavbou však dodávky dřeva nekončily. Po dokončení výstavby dráhy velkostatky dodávaly palivové dřevo například pro zajištění provozu na trati Plzeň – Budějovice. Nabídku do výběrových řízení dávala schwarzenberská správa hromadně. Záležitost pak řešil jeden velkostatek, který nabídku probral s ostatními. Takto například roku 1869 posílal Karl Kohen z panství Libějovice na příkaz Jana Adolfa nabídku na ředitelství KFJB ve Vídni i ve spolupráci s panstvím Hluboká.<sup>346</sup>

Kníže Jan Adolf ze Schwarzenberga při větších dodávkách materiálu, především při stavbě tratí, nabízel odběrateli slevu za dodaný materiál. Tak tomu bylo například u dodávky pro stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna pro stavbu plzeňsko-budějovické

---

<sup>344</sup> Směrnice KFJB pro dodávky materiálu nazvaná „Podmínky dodávek“, nedatováno: SOA Třeboň, fond Velkostatek Hluboká, sig.: IC 4k β 4a, inv. č. 576, kart. 2497.

<sup>345</sup> Pro srovnání viz Tabulka 1.

<sup>346</sup> Dopis Karla Kohena z Libějovic na lesmistra velkostatku Hluboká ze dne 12. ledna 1869: SOA Třeboň, fond Velkostatek Hluboká, sig.: IC 4k β 4a, inv. č. 576, kart. 2497.



dráhy. Z celkové částky za dodané dřevo z hlubockých revírů ve výši 47 077 zlatých ex post nabídl slevu ve výši 13 %. Tuto slevu nabídl až po dodání dřeva a jeho následném vyinkasování. Velkostatek tedy v roce 1869 vracel stavebnímu podnikání přeplatek ve výši 6 119,96 zlatých.<sup>347</sup> Podobné odečty se konaly u všech schwarzenberských panství.<sup>348</sup>

Schwarzenberské velkostatky spolupracovaly na stavbě hlavně se stavebním podnikáním Bratři Kleinové – Adalbert Lanna. Při výstavbě pobočné dráhy z Budějovic do Veselí se velkostatek Hluboká, jehož územím trať z převážné části vedla, na dodávkách dřeva již nepodílel. Stavební podnikání Haudek a Neubauer bralo dřevo především z obecních lesů města Podhradí. Velkostatek Hluboká se však snažil stavebnímu podnikání prodat alespoň dřevo z lesů, které musely být vykáceny při stavbě dráhy.<sup>349</sup>

Dřevo bylo sice nejdůležitějším materiálem dodávaným schwarzenberskými velkostatky, ale nikoliv jediným. Především na výstavbu železnice potřebovalo stavební podnikání zajistit také dodávky šterku a cihel. Tomu se musela přizpůsobit těžební a výrobní infrastruktura velkostatků, s nimiž stavební podnikání uzavřelo smlouvu. Stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna například v červnu roku 1869 žádalo velkostatek Hluboká o otevření nového kamenolomu v kopci Čankov u Lišova. Další kamenolom pro výstavbu dráhy pak otevřeli hlubočtí na kopci Hůrka poblíž Hluboké směrem na Munice. Z těchto lomů směřoval stavební materiál, především šterk na stavbu a údržbu traťového svršku. Správa velkostatku s otevřením nových lomů neměla problém.<sup>350</sup>

Kromě kamenolomů přizpůsobil hlubocký velkostatek potřebám stavby dráhy také výrobu cihel. Cihly se používaly na vyplnění železničního tělesa, obezdění svahu v zářezích či pochopitelně na výškové stavby. Právě oblast kolem Hluboké je významná ložisky kaolinu a lupku, které sloužily pro výrobu cihel. Ovšem slavná cihelna ve Zlivi, která místní ložiska plně využívala, byla otevřena až v roce 1885.<sup>351</sup> V době výstavby KFJB fungovaly na území

---

<sup>347</sup> Dopis Jana Adolfa ze Schwarzenbergu na administraci velkostatku Hluboká ze dne 24. října 1869: SOA Třeboň, fond Velkostatek Hluboká, sig.: IC 4k β 4a, inv. č. 576, kart. 2497.

<sup>348</sup> Přeplatky na dodaném materiálu Stavebnímu podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna ze schwarzenberských velkostatků za účetní rok 1867/68: Třeboň – 2 786,50 Zl., Hluboká – 6 119,96 Zl., Protivín – 2 538, 96 Zl., Libějovice – 2 078,32 Zl., Netolice – 191,30 Zl. Vimperk – 3 839 Zl. Srov. s Tabulkou 1: Koncept dopisu na ředitelství hlavní úctárny ze dne 30. září 1869: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

<sup>349</sup> Koncept dopisu z velkostatku Hluboká na velkostatek Vimperk ze dne 12. února 1873: SOA Třeboň, fond Velkostatek Hluboká, sig.: IC 4k β 4a, inv. č. 576, kart. 2497.

<sup>350</sup> Zpráva Josefa Kovaříka ze sekce stavebního podnikání KFJB na správu velkostatku Hluboká ze dne 1. května 1869 a koncept odpovědi ze dne 2. června 1869: SOA Třeboň, fond Velkostatek Hluboká, sig.: IC 4k β 4a, inv. č. 576, kart. 2497; Výkaz mzdy z lomu Hůrka z roku 1868: TAMTÉŽ.

<sup>351</sup> VONDRA, Václav: *O provozu a prodeji schwarzenberské továrny ve Zlivi*. In: *Obnovená tradice* 17, 2006, č. 33, s. 50–53.

velkostatku klasické cihelny. Při stavbě trati Plzeň – Budějovice dodávala za hlubocký velkostatek cihly na stavbu především cihelna Bezdrev. V účetním roce 1866/67 dodala cihelna na stavbu dráhy 52 250 kusů cihel, o rok později pak 40 450. Celkově tak na plzeňskou dráhu vyrobila cihelna 92 700 kusů cihel. Cihelna Bezdrev navíc měla pro výstavbu trati výhodnou polohu – nacházela se poblíž trasy plzeňsko-budějovické dráhy.<sup>352</sup>

Materiál dodaný během výstavby drah KFJB si schwarzenberská ústřední správa nenechávala zpravidla od stavebních podnikání či od generálního ředitelství KFJB proplatit. Částky za materiál připočetla Schwarzenberská ústřední kancelář k akciím a prioritním obligacím. Nejednalo se tedy o přímý výdělek knížecí správy, ale o investici. K té kromě dodaného materiálu připočítali knížecí účetní i částky za trasování, úpravy terénu, ceny za pozemky vykoupené dráhou a další odškodnění. Celkově tak například za účetní rok 1867/68 vykážala schwarzenberská správa stavebnímu podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna sumu ve výši 201 727, 72 zlatých (před započtením 13% slevy na dodaný materiál).<sup>353</sup> Tuto částku rozdělila mezi akcie a prioritní obligace následovně:

Tabulka 2 Kontokorent stavebního podnikání Bratři Kleinové - Adalbert Lanna Schwarzenberské ústřední kanceláři za účetní rok 1867/68.<sup>354</sup>

Datum vyúčtování	02.02.1868	02.02.1868	07.12.1868	07.12.1868		Celkem
Počet a druh	161 ks akcií	339 ks akcií	Hotově	131. ks prior. obligací	Saldo „má dáti“ KFJB	
Hodnota 1 akcie/obligace	200 Zl.	200 Zl.		200 Zl.		
Suma (Zl.)	32 200	67 800	26 371, 13	26 200	49 156, 59	201 717, 72

Z tabulky vyplývá, že stavební podnikání proplatilo schwarzenberské správě minimum z popávané částky v hotovosti. Část vyplatila rovnou železniční společnost KFJB, šlo zhruba o čtvrtinový podíl. Zhruba polovinu měly pokrýt akcie KFJB a zbylou část prioritní obligace. Je třeba zdůraznit, že toto proplacení se netýkalo pouze peněz za stavební materiál, nýbrž i za další položky (např. výkup pozemků). Z tabulky je patrné, že stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna disponovalo menší hotovostí, a tak se platby řešily formou akcií, půjček či financováním rovnou od společnosti, pro niž trať stavělo. Kníže Jan Adolf ze

<sup>352</sup> Stanovení výrobních nákladů na cihly z cihelny Bezdrev ze dne 1. prosince 1867: SOA Třeboň, fond Velkostatek Hluboká, sig.: IC 4k β 4a, inv. č. 576, kart. 2497.

<sup>353</sup> Účty: Kontokorent schwarzenberské správy se stavebním podnikáním KFJB za léta 1866–1871: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

<sup>354</sup> Účty: Kontokorent schwarzenberské správy se stavebním podnikáním KFJB za léta 1866–1871: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

Schwarzenbergu zase neměl problém změnit možnost výdělku za výhodnou investici, obzvláště, když šlo o společnost, v jejímž čele sám stál.

Celkově lze poznamenat, že schwarzenberské velkostatky přijaly úlohu dodavatelů. Schwarzenberská správa se snažila stavbu podpořit poskytnutím stavebních surovin. Jan Adolf ze Schwarzenbergu navázal hospodářskou spolupráci s hlavním stavebním podnikáním pracujícím na výstavbě stěžejních tratí KFJB, a to s podnikáním bratři Kleinové – Adalbert Lanna. Knížecí velkostatky dodávaly dřevo, kámen i cihly. Při dodávkách spolu jednotlivá panství spolupracovala a se stavebním podnikáním komunikovala jednotně buď přes Schwarzenberskou ústřední kancelář, nebo přes vybraný velkostatek, který dodávky koordinoval. Finančně knížecí správa žádala pouze nízkou hotovost, zbylou část použila jako možnost investice do železniční společnosti KFJB. Odlišná situace nastala s výstavbou spojovací dráhy Budějovice – Veselí vedoucí přes velkostatky Hluboká a Třeboň. Na té pracovalo stavební podnikání Haudek – Neubauer, které spolupracovalo s jinými subdodavateli než s knížecí správou.

#### **7.4. Výkupy pozemků na území schwarzenberských velkostatků**

Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, akcemi a prioritními obligacemi vyplácela C. k. priv. Dráha císaře Františka Josefa nejen materiál na stavbu drah, ale také pozemky schwarzenberských velkostatků zabrané pro železniční tratě a jejich zázemí, tedy stanice, vodárny, strážní domky, nákladiště ve stanicích atd. Výkupy pozemků znamenaly významnou finanční položku.

Například u kontokorentu za účetní rok 1867/68 z částky 201 717, 72 zlatých, které dohromady KFJB měla prostřednictvím akcií, prioritních obligací i hotovosti od společnosti a stavebního podnikání uhradit schwarzenberské správě, činila částka za pozemky postoupené KFJB sumu ve výši 60 900 zlatých. K tomu si knížecí správa připsala do účtů také 2 982, 55 zlatých za opatření vyměřovacích přístrojů a další částky za vyměření železniční mapy a další drobné služby knížecí správy společnosti KFJB z let 1863 až 1866, celkově za 814 zlatých. Dále je nutné připočítat také příspěvek Jana Adolfa ze Schwarzenbergu na trasování dráhy, který činil rovné 2 000z zlatých. Celkově tedy náklady schwarzenberské správy bez dodávek stavebních surovin činily pouze za jeden účetní rok 1867/68 sumu ve výši 66 696,63 zlatých.<sup>355</sup>

---

<sup>355</sup> Účty: Kontokorent schwarzenberské správy se stavebním podnikáním KFJB za léta 1866–1871: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

Vyjednávání o výkupu pozemků vedla stavební podnikání se Schwarzenberskou ústřední kanceláří. Se samotnými velkostatky, jejichž pozemků se záležitost týkala, pak měla komunikovat centrální knížecí správa. Zabírány byly pozemky schválené politickou pochůzkou, jež předcházela od 60. let 19. století každé liniové stavbě. V případě stavby trati stavebním podnikáním Bratři Kleinové – Adalbert Lanna na zabírání pozemků na každém panství dohlížel inženýr zasláný stavebním podnikáním na příslušné panství. Například při stavbě trati Plzeň – Budějovice dohlížel na panství Hluboká kolem roku 1868 na výkupy pozemků inženýr Müller. Ten naslouchal žádostem hospodářského ředitelství hlubockého velkostatku.<sup>356</sup>

Na druhé straně právě první stavbu trati KFJB, tj. dráhu Plzeň – Budějovice (na rozdíl od později stavěných tratí), provázelo obecně velké množství nejasností spojených s výkupem pozemků. K výkupům začalo docházet až v době, kdy vlastní výstavba již dávno probíhala nebo byla dávno dokončena. Především menší hospodáři měli problém dostat ze stavebního podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna peníze za pozemky, které již několik let nemohly používat. V řadě případů proto hrozilo, že se tito lidé dostanou do existenčních problémů, neboť zabrané pole bylo hlavním zdrojem jejich obživy. Dalším problémem byla skutečnost, že se dotyční nedozvěděli předem cenu, za níž jim měl být pozemek vyvlastněn. Nespokojení původní vlastníci se pak se svými problémy obraceli na České zemské místodržitelství a přes ně tlačili na urovnání svých problémů.<sup>357</sup> Problémy s vyplácením pozemků se vyskytovaly podél celé trasy plzeňsko-budějovické dráhy a dotkly se i vesnic ležících při schwarzenberských velkostatech. Například z již několikrát zmíněné Zlivi se dne 10. června 1869 na zemské místodržitelství obrátili tři gruntovníci: Václav Pavlík, Martin Andrle a Jakub Pražák. Stěžovali si, že jim dosud nebyly vyplaceny peníze za vyvlastněné pozemky. Šlo o dobu, kdy dráha z Plzně do Budějovic již rok fungovala. Místodržitelství stížnost předalo generálnímu ředitelství KFJB. Ředitel Heinrich Kogerer věc řešil se stavebním podnikáním Bratři Kleinové – Adalbert Lanna a dne 7. března 1870 slíbil okamžité vyplacení odškodného za zabrané pozemky. Záležitost finančního odškodnění měla na starosti plzeňská sekce stavebního podnikání.<sup>358</sup>

---

<sup>356</sup> Protokol vzniklý u hospodářského ředitelství velkostatku Hluboká dne 8. května 1868: fond Velkostatek Hluboká, sig.: IC 4k β 4a, inv. č. 576, kart. 2497.

<sup>357</sup> Korespondence týkající se výkupu pozemků na trati Budějovice – Plzeň z let 1866 až 1870: NA Praha, fond České místodržitelství Praha (1850–1920), inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2029.

<sup>358</sup> Dopis Václava Pavlíka, Martina Andrleho a Jakuba Pražáka na České zemské místodržitelství ze dne 10. června 1869: NA Praha, fond České místodržitelství Praha (1850–1920), inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2029; Dopis Heinricha Kogerera z generálního ředitelství KFJB na České zemské místodržitelství ze dne 7. března 1870: TAMTÉŽ.

Problémy mohly být způsobeny nedostatkem finanční hotovosti, kterou mělo k dispozici stavební podnikání Bratři Kleinové – Adalbert Lanna. Trať z Plzně do Budějovic byla spěšně stavěna v letech 1866–1868. Tedy čerstvě po udělení koncese k výstavbě Schwarzenberskému železničnímu konsorciu, v době kdy se společnost KFJB teprve etablovala a kdy se teprve řešilo financování vlastní výstavby. Důsledkem byla nabídka prioritních obligací místo hotovosti větším pozemkovým vlastníkům a ti menší si na odškodnění museli nějaký čas počkat. Schwarzenberská správa patřila k těm, jejíž výkupy se započítaly do kapitálu vloženého do KFJB.

Výměry konkrétních pozemků také schwarzenberská správa nenechávala na stavebním podnikání, ale vypočetla ji dle dohodnutých tabulek sama. Došlo k sepsání smluv týkajících se jednotlivých katastrů na území velkostatků a následně vyúčtování za konkrétní pozemky. Výpočty provedli úředníci na konkrétních velkostatech a při vyúčtování je podepsal kníže Jan Adolf ze Schwarzenbergu jakožto majitel panství a dva jeho svědci. Těmi byli knížecí dvorní rada Franz Kutschera a dvorní sekretář Dr. Alfred Decastello. V případě panství Netolice a hlavně Libějovice, které spravoval nástupce Adolf Josef ze Schwarzenbergu, podepsal vyúčtování právě syn hlubockého knížete. Svědky si nechal stejné: dva nejvyšší úředníky schwarzenberské správy. Celé konkrétní vyúčtování za trať Budějovice – Plzeň bylo provedeno až v roce 1875, tedy v době, kdy konkrétní peníze byly vyplaceny v hotovosti, akciích či obligacích. Jednalo se o stejnou dobu, kdy stavební podnikání bratři Kleinové – Adalbert Lanna vyplácelo menší vlastníky pozemků.<sup>359</sup>

Zdlouhavý proces odškodnění pozemků zabraných dráhou v případě plzeňsko-budějovické linie se formálně dotkl také schwarzenberské správy. Ve skutečnosti však částka za pozemky byla, na rozdíl pozemků od drobných hospodářů, vyplacena dříve. To především z toho důvodu, že u větších panství se výpočet dal snadněji odvodit, ovšem i z důvodu, že majitel hodlal finance za pozemky částečně investovat do železniční společnosti.

---

<sup>359</sup> Účty za vykoupené pozemky na panství Libějovice ze dne 16. května 1875 a na panstvích Hluboká a Protivín ze dne 14. května 1875: SOA Třeboň, fond Velkostatek Protivín, sig. IA 4K β 3a2, kart. 639; Smlouva o převodu pozemků v katastru obce Skály, nedatováno: TAMTÉŽ.

## 8. Provoz dráhy mezi léty 1868-1884 a její vliv na podnikání knížecích velkostatků

### 8.1. Provoz KFJB a komplikace s ním spojené

Od roku 1868, kdy došlo k otevření prvního úseku z Plzně do Budějovic, musela KFJB řešit kromě stavebních záležitostí také provozní problémy. S provozem souvisí celá řada administrativních úkonů začínajících vyjednáváním o tarifech pro osobní, nákladní či vojenskou přepravu. Patřila sem tvorba jízdních řádů, údržba vozidel, personální záležitosti, péče o provozní zázemí či řešení mimořádných událostí.

Většinu provozních náležitostí mělo na starost generální ředitelství především společnosti v čele s Heinrichem Kogererem. Správní rada byla o pro vozu dráhy a o finančních záležitostech celého podniku podrobně informována a řešila především záležitosti týkající se provozních změn na svých zasedání. Taktéž na generálních zasedáních ředitel Kogerer předstupoval před akcionáře s provozní bilancí.

Prezident správní rady Jan Adolf ze Schwarzenbergu se o provozní záležitosti KFJB aktivně zajímal. O provozních záležitostech dráhy komunikoval s Heinrichem Kogererem, nechával si posílat návrhy tarifů, a to jak nákladní, které potřeboval pro své podnikání velkostatkáře, tak osobní přepravu. Ředitel Kogerer také Jana Adolfa ze Schwarzenbergu informoval o mimořádných změnách v provozu. Mezi materiály nacházejícími se jak ve fondu Schwarzenberské ústřední kanceláře, tak v osobní pozůstalosti Jana Adolfa ze Schwarzenbergu se nacházejí Kogererovy oběžníky informující o mimořádných změnách provozu.

Jako příklad uvedme noticku zaslou generálním ředitelstvím KFJB dne 25. srpna 1874. Zpráva sdělovala informaci, že v noci z 24. na 25. srpna vjel vlaku číslo 109 na trati Vídeň – Praha na přejezd v traťovém úseku mezi Třeboní a Lomnicí do jízdní cesty povoz. Jelikož nedošlo ke zranění, ani k dopravní nehodě, vlak pokračoval v cestě opožděn o 12 minut. Generální ředitelství KFJB upozornilo o incidentu drážní inspekci.<sup>360</sup>

Z uvedeného příkladu lze vidět, že prezident správní rady byl podrobně informován o dění na tratích KFJB. Uvedená noticka se přímo týkala úseku vedoucího přes velkostatek

---

<sup>360</sup> Noticka Generálního ředitelství C. k. priv. Dráhy císaře Františka Josefa ze dne 25. srpna 1874: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

Třeboň. Nebylo ovšem pravidlo, že by schwarzenberskému knížeti chodily pouze zprávy týkající se jeho držav.

Taktéž do Schwarzenberské ústřední kanceláře přicházelo do velké množství oficiálních plakátů a letáků KFJB. Ty se týkaly především jízdních řádů a tarifů pro nákladní i osobní přepravu. Letáky rovněž vydávalo generální ředitelství KFJB a informovaly o různých pravidelných změnách v provozu a pravidlech. Především otázka tarifů a slev mohla Schwarzenberskou ústřední kancelář jakožto uživatele dráhy pro přepravu zboží osobně zajímat. Schwarzenberská správa však o tarifech pro svou přepravu vyjednávala separátně, jak uvidíme v jedné z následujících kapitol. Mohlo jít tedy opět o snahu generálního ředitelství KFJB informovat prezidenta správní rady o tarifních náležitostech dráhy. Uveďme opět jeden příklad takového materiálu: v dubnu roku 1871 vydalo generální ředitelství KFJB leták informující o slevě jízdného pro tzv. letní jízdní řád platný od 8. května do konce října. Na letáku se nacházel tarif pro osobní přepravu pro jednotlivé a zpáteční jízdné, dále pro sezonní jízdenky (tedy na více jízd) a jízdenky pro školáky. Leták se týkal pouze trati z Vídně do Tullnu. Můžeme konstatovat, že zrovna takovýto leták byl pro knížecí velkostatky nepodstatný. I přesto se v materiálech Schwarzenberské ústřední kanceláře nachází.<sup>361</sup>

Z prostudovaných materiálů je patrné, že informovanost prezidenta správní rady o provozu na tratích společnosti byla vysoká. Otázkou zůstává, zda takto informovalo generální ředitelství KFJB Jana Adolfa na jeho osobní přání, nebo zda šlo o obecnou informaci pro všechny členy správní rady. Je třeba si také uvědomit, že Jan Adolf i další členové správní rady se účastnili zasedání správní rady, generálního zasedání akcionářů či zasedání různých výborů spojených s KFJB. Potřebovali tudíž získat všeobecný přehled o stávající situaci ve společnosti, včetně provozních informací.

## **8.2. Přeprava zboží po KFJB s ohledem na schwarzenberské velkostatky**

S provozem po KFJB souvisí plně i otázka přepravy osob a nákladů. Dráha přinesla na regionu severozápadu Dolních Rakous a jihozápadu Čech nový fenomén: rychlejší a kapacitnější přepravu osob a nákladů. Železnice zpřístupnila regionu trh v hlavním městě monarchie Vídně i v české zemské metropoli Praze.

---

<sup>361</sup> Sleva na jízdném KFJB po dobu letního jízdního řádu 1871, vydáno ve Vídni v dubnu 1871: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10.

Smyslem KFJB měla od počátku projektu v první polovině 60. let 19. století být přeprava uhlí z plzeňské uhelné pánve do Vídně. Tím mělo uhlí dosud dovážené do hlavního města z Ostravska a Haliče především Rothschildy a jejich drahou KFNB získat konkurenci v podobě uhlí plzeňského a rakovnického. Možnost vítané konkurence viděli průmyslníci i v alternativním druhu topiva – rašelině z nalezišť v okolí Třeboně. Vídeňští a dolnorakouští průmyslníci věřili, že dojde ke snížení ceny uhlí zpřístupněním konkurenčního zdroje uhlí pro hlavní město.<sup>362</sup>

Ve skutečnosti však větší význam, než pro snížení cen topiva ve Vídni, měla pro rozvoj regionů, jež dráha nově napojila na evropskou moderní dopravní síť i pro monarchii jako celek: pomohla propojit dosud opomíjené regiony s Vídni a vytvořit přímější spojení z Vídně jak do českého centra Prahy, tak na severozápadní hranice monarchie.

Pro naši studii má význam zmínit především potenciál dráhy pro zvýšení konkurenceschopnosti regionů. Pro velkostatky v jižních Čechách znamenala dráha nová odbytiště pro produkty velkostatku i pro komunikaci mezi jihočeskými a dalšími panstvími schwarzenberské primogenitury.

Jako příklad využijme statistické údaje o přepravě zboží z a do schwarzenberských velkostatků po železnici za roky 1876 a 1877. Tyto údaje sbírala Knížecí schwarzenberská ústřední účtárna a předávala je knížeti Janu Adolfovi jako přehled srovnávající přepravu nákladů z a do jednotlivých velkostatků za určitá léta.<sup>363</sup>

Za rok 1876 přepravila schwarzenberská správa po železnici celkem 799 338 centů<sup>364</sup> zboží za cenu 201 295 Zl. Z tohoto množství spadá na zboží obdržené knížecí správou 367 071 centů a na zboží odeslané z velkostatků 103 262 centů. Tyto údaje se týkají výlučně přepravy po KFJB. Přepravu zboží po železnicích jiných společností rozdělila knížecí účtárna do dvou kategorií: přeprava po Dráze korunního prince Rudolfa a tzv. ostatní dráhy. Po Dráze korunního prince Rudolfa přepravili schwarzenberští v roce 1876 35 763 centů zboží za cenu 13 635 Zl. a po ostatních drahách 206 388 centů za cenu 59 084 Zl. O rok později množství přepraveného zboží nepatrně pokleslo. Za rok 1877 nechala schwarzenberská správa přepravit po KFJB 688,6 centů zboží za cenu 188 576, 61 Zl. Dovezlo se 355 768 centů a vyvezlo 332 838 centů zboží. Podobně pokleslo i množství přepravené po tzv. ostatních drahách (104 015 centů za cenu

---

<sup>362</sup> Č. 270: Dopis Dolnorakouského živnostenského spolku (Nieder-Österreichische Gewerbe-Verein) ze dne 24. ledna 1865 na společné ministerstvo: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Handelsministerium-Präsidium, sig. III E, kart. 6.

<sup>363</sup> Dopis Knížecí schwarzenberské ústřední účtárny Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 4. května 1878 s přílohami: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10.

<sup>364</sup> Jeden metrický cent (q) = 100 kg.



15 410 Zl.). Naopak po Dráze Korunního prince Rudolfa putovalo z a na schwarzenberské državy 116 415 centů zboží za cenu 39 141 Zl., tedy skoro třikrát větší množství, než v roce 1876.<sup>365</sup>

Logicky největší množství zboží putovalo po KFJB. Důvodem byla především její poloha z pohledu schwarzenberských držav. Jihočeské velkostatky hlubocké větve Schwarzenbergů ležely buď přímo na tratích KFJB (Hluboká, Netolice, Libějovice, Protivín, Třeboň, Chýnov), nebo měly linky KFJB ve své blízkosti (Krumlov, Vimperk, Prášily, Dlouhá Ves). KFJB spojovala jihočeské državy s Vídní, Prahou, Bavorskem, Saskem, ale prostřednictvím dalších tratí i s velkostatky v jiných oblastech monarchie i střední Evropy (např. panství Schwarzenberg v Bavorsku či středočeské a severočeské velkostatky). Dráha korunního prince Rudolfa byla taktéž důležitou spojnicí mezi državami: napojovala rodové panství Murrau ve Štýrsku s jihočeskými državami. Jinými drahami se například v případě jihočeských statků (hlavně panství Krumlov) myslela především KEB z Budějovic na Vídeň s napojením na Dráhu korunního prince Rudolfa. U panství v severních a středních Čechách pak znamenaly „jiné dráhy“ jakékoliv železniční spojení velkostatků.

Podívejme se na podíl přepravy z jednotlivých velkostatků. Nejprve se zaměříme na jihočeská panství a jejich přepravu po KFJB. Pro lepší orientaci použijeme tabulku:

---

<sup>365</sup> Dopis Knížecí schwarzenberské ústřední účtárny Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 4. května 1878 s přílohami: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10.

Tabulka 3: Přeprava zboží z jihočeských velkostatků schwarzenberské primogenitury po tratích KFJB za rok 1876.<sup>366</sup>

Velkostatek	Od cizích stran	Od vlastních držav	Franko	Celková suma
	Metrický cent			
	<b>Obdrženo</b>			
Krumlov	1015,57	79,02	12,21	1 106,08
Třeboň	38 818,02	60 261,71	5 076,71	104 156,44
Bzí	121,4	1 244,66	283,31	1649,37
Hluboká	43,43	215,78	15 443,58	15702,79
Protivín	95 870,02	73 645	22 816,16	192 331,18
Libějovice	6 087,89	3 700	1 847,73	11 635,62
Netolice	3 555,94	8 012,28	675,41	12 243,63
Vimperk	98,96	213,7	106,50	419,16
Prášíly				
Dlouhá Ves				
Chýnov	18 033,14	9 382,18	25,01	27 440,33
<b>Celá knížecí správa</b>	<b>163 691,21</b>	<b>157 093,28</b>	<b>46 286,62</b>	<b>367 071,11</b>
	<b>Předáno</b>			
Krumlov	124 672,16	23 410	44 208,68	192 290,84
Třeboň	23 498,41	37 335,41	11 520,56	72 354,38
Bzí	5,36	84,98	51,82	142,16
Hluboká	2 292,40	10 942,34	1 396	14 630,74
Protivín	36,51	3 915	50 783,98	54 735,49
Libějovice			5 117,70	5 117,70
Netolice		0,54	1 710,27	1 710,81
Vimperk		14,04	73 747,47	73 761,51
Prášíly				
Dlouhá Ves				
Chýnov		527,57	16 964,87	17492,44
<b>Celá knížecí správa</b>	<b>150 504,84</b>	<b>76 250,38</b>	<b>205 511,85</b>	<b>432 267,07</b>

Z tabulky vyplývá, že velkostatky o trochu více zboží po železnici dovážely, než vyvážely, a že značná část frekvence zboží se týkala přepravy mezi jednotlivými velkostatky. Největší dovoz měl velkostatek Protivín, který se zaměřoval na výrobu piva. Jan Adolf ze Schwarzenbergu nechal právě z městečka ležícího zhruba 40 km severozápadně od Budějovic a centra velkostatku vybudovat moderní průmyslový velkopivovar a správní centrum pro veškeré schwarzenberské pivovarnictví. Pivovar byl dostavěn v roce 1875 a tudíž v době, kterou sledujeme, začal čerstvě vařit pivo. Pro výrobu piva bylo zapotřebí dovézt výrobní suroviny, především slad a chmel. Na druhou stranu pivo se z pivovaru vyváželo zřejmě i po silnicích, aby se snadněji dostalo do jednotlivých obcí a hostinců, především v oblasti jižních Čech. Proto také dominuje v tabulce u velkostatku Protivín dovoz nad vývozem. Po železnici se pivo vyváželo spíše do větších center, například do Vídně. V roce 1878 bylo z Protivína

<sup>366</sup> Souhrnný výkaz o zboží přepraveném v roce 1877 po KFJB a jiných drahách a porovnání s předchozím rokem: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10.

přepraveno 8 064 centů piva. Pivo distribuoval protivínský pivovar hlavně sám ve vlastní režii, ve Vídni zřídila schwarzenberská správa dokonce vlastní velkosklad piva.

Protivínský velkostatek mimo pivo ve velkém vyráběl také cukr v protivínském cukrovaru. Dále se ve velkém věnoval se pěstování cukrové řepy, kterou z velké části také surovou vyvážel.<sup>367</sup>

Největší vývoz zaznamenal v roce 1876 velkostatek Krumlov, který sice neležel přímo na žádné z tratí KFJB, ovšem využíval jejich přepravní kapacity pro vývoz dřeva. Krumlovský velkostatek spravoval značné lesní revíry v oblasti Šumavy a Blanského lesa, tudíž majoritní množství nákladů z tohoto velkostatku tvořilo právě knížecí dřevo. Dřevo se tradičně plavilo k Budějovicím po řece Vltavě a dále byla pro jeho přepravu z části využívána železniční doprava. Další důležitou surovinou specifickou pouze pro krumlovský velkostatek byl grafit. Ten dodával velkostatek jak místním výrobcům tužek, mezi nimiž vynikala budějovická továrna rodiny Hardtmuth, tak jej vyvážela prostřednictvím KFJB. Za rok 1877 vyvezl velkostatek prostřednictvím KFJB 17 241,37 centů grafitu a 67 070 centů dřeva.<sup>368</sup>

Knížecí velkostatky se kromě lesnictví věnovaly pěstování plodin a jejich následnému zpracování. Proto nepřekvapí, že kromě piva a cukru se ve velké míře vyvážela po KFJB také mouka. Ta jako vývozní artikl vynikala především u velkostatku Třeboň, který za rok 1877 vyvezl 27 846 centů mouky. Jediný artikl, kterého třeboňský velkostatek vyvezl více, byla toho roku cukrová řepa. Lze předpokládat, že značná část vývozu této plodiny směřovala do jiných schwarzenberských velkostatků (např. Protivín), v nichž fungovaly kapacitní cukrovary. Třeboňský velkostatek také ve velkém vyvážel alternativní topivo: rašelinu. Vyvezl ji 19 430 centů za rok 1877.<sup>369</sup>

Kromě majoritní cukrové řepy Hlubocký velkostatek vyvážel z dalších surovin také ryby chované v jihočeských rybnících, které se nacházeli ve větší míře na tomto panství. Zajímavostí ovšem je, že druhé rybníkářské panství – Třeboň – ryby prostřednictvím železnice nevyváželo. Z Hluboké také putovalo ve srovnání s jiným vývozním artiklem „pouze“ 693 centů ryb. Celkově na Hluboké za rok 1877 vyvezli 19 675 centů zboží po KFJB, z čehož na cukrovou řepu spadalo 18 104 centů.<sup>370</sup>

---

<sup>367</sup> Příloha A k soupisu o pohybu nákladů z a do velkostatku Protivín za rok 1877: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10.

<sup>368</sup> Příloha A k soupisu o pohybu nákladů z a do velkostatku Krumlov za rok 1877: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10.

<sup>369</sup> Příloha A k soupisu o pohybu nákladů z a do velkostatku Třeboň za rok 1877: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10.

<sup>370</sup> Příloha A k soupisu o pohybu nákladů z a do velkostatku Hluboká za rok 1877: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10.

Celkově lze říct, že výstavba KFJB pomohla jihočeským državám primogenitury Schwarzenbergů v rozvoji obchodu se surovinami a výrobky a v rozvoji ekonomiky jednotlivých panství. Velkostatky začaly velmi pružně železnici využívat. Schwarzenberská správa nevyužívala pouze tratě KFJB jako uzavřený celek. Využívala celé rakouské i zahraniční železniční sítě pro dovoz a vývoz komodit i pro přepravu zboží mezi různými knížecími velkostatky. Jihočeské državy si tak mohly snadněji vyměňovat suroviny i výrobky se schwarzenberskými statky na severu Čech (Postoloprty, Cítoliby, Vršovice, Lovosice, atd), pražským panstvím Jinonice, štýrským Murrau nebo zahraničním velkostatkem Schwarzenberg v Bavorsku. Jihočeské velkostatky mohly své zboží nabízet ve Vídni, v Praze i jiných evropských metropolích. Železnice přinesla Velký rozvoj především schwarzenberskému pivovarnictví, cukrovarnictví a obchodu se dřevem a rašelinou.

### **8.3. Vlečky a nákladiště na schwarzenberských velkostatech**

K přepravě zboží potřebovala schwarzenberská knížecí správa také vhodnou infrastrukturu uvnitř nebo alespoň v blízkosti svých velkostatků. Správci velkostatků mluvili při výstavbě či přestavbě železničních stanic do podoby nákladišť, stavěli ve stanicích své sklady. V některých případech docházelo i k výstavbě vleček k výrobním závodům velkostatků.

V případě výstavby KFJB měl kníže jakožto přední koncesionář a následně prezident správní rady možnost zasahovat do podoby železničních stanic tak, jak vyhovovalo zájmům jeho velkostatkářskému podnikání. Jednalo se především o podobu skladišť a nákladišť ve stanicích nacházejících se v místě vyhovujícím zájmům schwarzenberského podnikání. V době výstavby trati z Plzně do Budějovic například při vyměřování stanice Vodňany (dnes Číčenice) kníže prosazoval polohu a podobu skladiště vyhovující zájmům nedalekých velkostatků Libějovice a Netolice. Velkostatek Libějovice pak s knížetem projednával přesnější parametry skladiště, aby dostačovalo potřebám pro uskladnění komodit jako uhlí, které se na velkostatky vozidlo, nebo obilí, které se naopak vyváželo. Jan Adolf ze Schwarzenbergu pak osobně komunikoval s vrchním inženýrem KFJB Blaschkem, který měl záležitost vybavení stanic na starosti. Skladiště ve stanici mělo primárně sloužit zájmům panství Libějovice, ovšem počítalo se i s prostorem, který libějovičtí hodlali přenechat velkostatku Netolice. Mimo toto čistě „schwarzenberské“ skladiště počítaly plány i se standartním erárním skladištěm ve vlastnictví i provozní režii samotné drážní společnosti KFJB, které mělo sloužit zájemcům o přepravu

zboží mimo velkostatek. Náklady na výstavbu vlastního skladiště a dalších zásahů do stanice na základě požadavků velkostatků pochopitelně měla nést schwarzenberská správa.<sup>371</sup>

Velkostatek Libějovice mimo vlastní skladiště na vodňanském (čičenicím) nádraží usiloval rovněž o zřízení soukromé vlečky vedoucí z traťového úseku Vodňany-Netolice (dnes Čičenice-Dívčice) dráhy KFJB do schwarzenberského dvorce Radomilice. Tento dvůr ležel nedaleko trasy plzeňsko-budějovické dráhy. Šlo o jeden z větších knížecích dvorců a centrum zemědělství pro libějovický velkostatek. Po vlečce se z dvorce měla dle plánů velkostatku vozit mouka (10 000 centů ročně), dále obilí (4 000 centů), pálenka (1 500 centů), rostlinný olej (1 000 centů), brambory, dobytek a další komodity. Naopak dovážet hodlali libějovičtí hlavně uhlí (7 000 centů). Vlečka neměla být nijak dlouhá: měřit měla pouhých 157,5 sáhů (tedy 298,7 metrů). Do hlavní tratě měla vyústit směrem na Budějovice.<sup>372</sup>

Vlečka v Radomilicích a schwarzenberské skladiště ve Vodňanech byly dva alternativní projekty velkostatku Libějovice. Porovnávány byly výhody obou staveb: velkostatek argumentoval například nutností využívat státní a okresní silnice k vodňanské stanici či platit pro tuto cestu povozů k dráze mýto. Tyto problémy by pochopitelně v případě vlečky odpadly. Plány na vlečku však měly také své nedostatky. Velkostatek v projektu kalkuloval s náklady na výstavbu vlečky ve výši 3 745 zlatých. Ovšem projekt počítal s možností laciného materiálu, například starých vyřazených kolejnic. Nakonec tedy přece jen zvítězil projekt levnějšího skladiště ve Vodňanech (Čičenicích).<sup>373</sup>

V jiných případech si však schwarzenberská správa vlečku prosadila. Šlo zejména o vlečku do cukrovaru a následně i pivovaru v Protivíně postavenou roku 1871. Cukrovar přijímal řepu z ostatních schwarzenberských držav, na nichž se řepa pěstovala, především pak z panství Netolice, kam se vozila ze stanice Netolice (dnes Dívčice). Cukr z Protivína se pak vlakem běžně vyvážel. Podobně to platilo s již jmenovaným novým průmyslovým pivovarem, kam se dopravovalo obilí na slad a chmel ze severočeských držav Schwarzenbergů. Pivo se pak, jak jsme již zmínili výše, vyváželo do různých koutů monarchie v čele s Vídní. Vlečka byla na svou dobu velmi moderní. Velkostatek Protivín, jenž byl jejím investorem, na ní nechal zřídit

---

<sup>371</sup> Dopis Karla Kohra z velkostatku Libějovice Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 19. září 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V; Skica podoby železniční stanice Vodňany z roku 1867: TAMTÉŽ.

<sup>372</sup> Projekt velkostatku Libějovice na vlečku do dvorce Radomilice včetně plánu, výpočtu nákladů a náčrtu budoucí přeprava železničního zboží velkostatku Libějovice z roku 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

<sup>373</sup> Projekt velkostatku Libějovice na vlečku do dvorce Radomilice včetně plánu, výpočtu nákladů a náčrtu budoucí přeprava železničního zboží velkostatku Libějovice z roku 1867: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

moderní elektromagnetické zabezpečovací zařízení. Zabezpečení chránilo především zaústění vlečky do širé trati v úseku Protivín – Vodňany (Čičenice). V květnu roku 1880 se vlečka dočkala rekonstrukce a zaústění do protivínské železniční stanice. To bylo v době, kdy z Protivína již kromě KFJB vedla i dráha do Zdic a dále k Rakovníku, po níž mohla schwarzenberská správa přivážet snadněji chmel ze severních Čech.<sup>374</sup>

Postupem času schwarzenberská správa stavěla i další vlečky a celou řadu nákladišť. Je potřeba dodat, že k rozvoji přepravy schwarzenberského zboží docházelo nezávisle na podnikání Jana Adolfa ze Schwarzenbergu v KFJB. Přeprava spíš závisela na vlastních obchodních a výrobních aktivitách velkostatků. K významnějšímu rozvoji výstavby vleček pak došlo až v době zestátnění KFJB. Nejvýznamnější vlečkou se pak stala po roce 1884 pobočná kolej a následně vynucený vznik stanice ve Zlivi. Vlečka souvisela s výstavbou knížecí schwarzenberské cihelny poblíž vsi Zliv a potřebou vyvážet materiál. Ve Zlivi tak došlo ke vzniku nové železniční stanice (místo původní zastávky), ve které docházelo k zařazování vozů z cihelny do manipulačních nákladních vlaků. Právě ve Zlivi následně vzniklo i administrativní centrum schwarzenberské přepravy zboží: Informační a reklamační kancelář ve Zlivi v čele s ředitelem Vojtěchem Kocourkem.<sup>375</sup>

S rozvojem nákladišť v železničních stanicích souvisela výstavba přístupových cest. U některých stanic se již v projektu stavby dráhy počítalo s kvalitní přístupovou cestou. Zástupci obcí i velkostatků si přístupové cesty vymínili již při politické pochůzce předcházející výstavbě trati. V některých případech se však původně vystavěné cesty staly nedostatečnými, neboť po nich začala směřovat vyšší dopravní frekvence, než se původně počítalo. Tento problém se týkal například stanice Hluboká na trati z Plzně do Budějovic. V roce 1869 se původní schwarzenberská cesta s postranními příkopy ovšem bez zpevněného povrchu postavená velkostatkem Hluboká začala zdát nedostatečná pro stávající provoz. Silnice vedla do lokality již před výstavbou nádraží a došlo k jejímu značnému opotřebování během vlastní výstavby železniční tratě. Problém ovšem byl, kdo novou cestu zaplatí. Okresní hejtmanství výstavbu cesty financovat nehodlalo a chtělo problém přenechat buď obci Podhradí, nebo železniční společnosti KFJB. Schwarzenberská správa velkostatku si k nádraží zřídila dvě soukromé přístupové cesty mimo směr od obce Podhradí vyhovující hospodářským zájmům velkostatku.

---

<sup>374</sup> Projekt vlečky z nádraží KFJB v Protivíně ke schwarzenberskému pivovaru z ledna 1880: SOA Třeboň, Velkostatek Protivín, , sign.: IA 4K beta 3a2, kart. 639; IVANOV, Jan: *Schwarzenbergové a železnice. Vztah primogenitury Schwarzenbergů k železniční dopravě v 19. století*. Diplomová práce. Filozofická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice 2011, s. 77–79.

<sup>375</sup> Více viz: IVANOV, Jan: *Schwarzenbergové a železnice. Vztah primogenitury Schwarzenbergů k železniční dopravě v 19. století*. Diplomová práce. Filozofická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice 2011, s. 79–80.

Veřejná cesta tudíž velkostatek příliš nezajímala. Kníže však nechal onu nevyhovující původní přístupovou cestu k veřejnému užívání. Přestavbu této cesty nakonec měly společně platit okresní hejtmanství, obec Hluboká a společnost KFJB, jak rozhodlo zemské místodržitelství v roce 1872. Knížecí správa by pak eráru cestu zdarma přenechala a erár se měl starat o údržbu cesty.<sup>376</sup>

Lze tedy říci, že knížecí schwarzenberské velkostatky přizpůsobovaly infrastrukturu kolem všech vznikajících drah v blízkosti jejich působiště potřebám vlastní přepravy zboží. Velkostatky železnici braly jako příležitost k efektivnějšímu vlastnímu podnikání a tomu přizpůsobovaly i zázemí kolem tratí. Schwarzenberská správa se snažila stavět logistická zázemí (skladiště, nákladiště) i přístupové cesty přes pozemky velkostatku nezávisle na eráru a na zázemí, které svým zákazníkům poskytovala sama železniční společnost. S KFJB se pak knížecí správa snažila domluvit na zřízení vlastních skladišť a vleček.

---

<sup>376</sup> Korespondence ohledně vzniku cesty u Hluboké z let 1869 až 1872: NA Praha, fond České místodržitelství Praha (1850–1920), inv. č. 4869, sig 38 9 1 7, kart. 2026

## 9. Mimořádné události a spory společnosti KFJB

### 9.1. Železniční neštěstí u Schwarzenau roku 1874 a Jan Adolf ze Schwarzenbergu

Funkce prezidenta správní rady železniční společnosti s sebou nesla i úkol čelit většině problémů, které danou společnost potkají a nést za ně zodpovědnost. Provoz a hospodaření KFJB s sebou přinášely řadu krizových momentů, s nimiž se musela společnost a její vedení vyrovnat.

Každý železniční provoz se musel čas od času vypořádat s provozními mimořádnostmi způsobenými výkyvy počasí, selháním techniky či lidského faktoru. Také KFJB potkala řada železničních nehod a neštěstí. Jedním z prvních a zároveň největší za dobu existence společnosti bylo neštěstí, které se přihodilo v noci ze 3. na 4. listopadu 1875 na trati z Budějovic do Vídně poblíž dolnorakouského městečka Schwarzenau. Osobní vlak z Vídně do Chebu, který kolem půl jedné v noci projížděl traťovým úsekem mezi Göpfritz a Schwarzenau, vykolejil a třináct ze čtrnácti vozů se zřítilo z dřevěného mostku a přilehlého náspu. Dobový tisk mluví o výši mostku až 15 sáhů (1 vídeňský sáh = 1,896484 metru), skutečná výše mostku je zhruba 10 metrů. Jediný poslední vůz, jímž byl přímý vůz z Vídně do Gmünd a dále do Prahy, zůstal stát na kolejích, zbytek soupravy se zřítil. Zprávy o počtu mrtvých a raněných se různí. O život přišlo 8–11 lidí a zraněných bylo až 81. Na vině byl údajně lidský faktor, neboť v daném úseku probíhaly práce na údržbě. Policejní vyšetřování nakonec odhalilo, že šlo o záměrnou sabotáž na kolejovém svršku. Viníka se však polapit nepodařilo, a to i přes odměnu vypsanou ředitelem KFJB Kogererem. Údajně se o několik desítek let později měl přiznat bývalý strážník trati, který si chtěl sabotováním kolejového lóže a následným zastavením vlaku před inkriminovaným místem vysloužit odměnu 50 zlatých za odvrácení neštěstí.<sup>377</sup>

Pro nás je zajímavý vývoj situace po nehodě. Svědkem železničního neštěstí se stal strážník v nejbližším strážním domku označeném číslem 106, který okamžitě přivolal pomocí telegrafu pomoc ze Schwarzenau. Odtud o půl druhé ráno přišel záchranný tým složený z železničních

---

<sup>377</sup> DANIEK, Edmund: *Das furchtbare Eisenbahnunglück bei Schwarzenau am 4. November 1875*. In: *Das Waldviertel*. 1929, Heft 6, s. 81–87; *Neštěstí na dráze císaře Františka Josefa*. In *Světobzor* 9, 1875, č. 47, s. 561–562; *Nehody v minulosti – Schwarzenau 1875*. Koridory.cz: Železniční koridory a vysokorychlostní tratě. 01.04.2016[cit. 2019-07-23]. URL: < <https://www.koridory.cz/nehody-v-minulosti-schwarzenau-1875/> >



dělníků. Následně za ním ze Schwarzenau a Göpfritz dorazili místní lékaři. Profesionální lékařská pomoc dorazila zvláštním vlakem z Gmündu. Zázemí raněným poskytly místní hotely. Hoteliér Ahsmann si pak ošetření raněných, především pak poštovního konduktora Gawronského, který musel být 12 dní upoután v hotelu na lůžku pod péčí lékaře, nechal zaplatit od KFJB. Povolení k proplacení musel dát sám prezident správní rady Jan Adolf ze Schwarzenbergu.<sup>378</sup>

Právě hlubocký kníže nabídl neprodleně po neštěstí pomoc s koordinací zraněných cestujících. Nechal si vypracovat studii o následcích na osádce vlaku i cestujících drážním lékařem KFJB Dr. Strasserem, který se podílel na ošetřování zraněných po neštěstí. Následně organizoval pomoc raněným a pozůstalým. Kromě ošetření poštovního konduktora v hotelu v Gmündu dojednal Jan Adolf ubytování raněných také na zámku barona Pereiry ve Schwarzenau, tedy člena správní rady KFJB a rovněž velkostatkáře, jenž mohl raněným poskytnout adekvátní zázemí.<sup>379</sup>

Nebyla to jediná pomoc Jana Adolfa ze Schwarzenbergu po vlakovém neštěstí u Schwarzenau. Na odstranění následků nehody a odškodnění pozůstalých věnoval Jan Adolf částku 1 000 Zl. a jeho syn Adolf Josef ze Schwarzenbergu částku 600 Zl., tedy dohromady bylo ze schwarzenberské pokladny vyplaceno 1 600 Zl. Příkaz o proplacení této částky na knížecí účtárnu poslal Jan Adolf dne 8. listopadu 1875, tedy krátce po samotné nehodě a tři dny nato, kdy se od Kogerera dozvěděl přesnější informace o následcích nehody, než měl dosud především z tisku.<sup>380</sup>

Akce vypovídá o tom, že tragická událost na KFJB se hluboce dotýkala taky jejího prezidenta správní rady a předního akcionáře. Jan Adolf ze Schwarzenbergu se cítil za nehodu spoluzodpovědný, a to mohl být také důvod, proč se rozhodl aktivně pomoci s vypořádáním s důsledky nehody. Druhým faktorem mohla být také křesťanská morálka hlubockého knížete, kdy chtěl podat pomocnou ruku bližnímu v nouzi. Nezištná pomoc po nehodě firmy, za jejíž provoz se cítil zodpovědný, patřila mezi otázky šlechtické cti.

---

<sup>378</sup> Zpráva Heinricha Kogerera členům správní rady ze dne 27. března 1876: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10.

<sup>379</sup> Dopis Heinricha Pereiry Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 11. listopadu 1875: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V; Zpráva drážního lékaře KFJB Dr. A. Strassera ze dne 6. listopadu 1875: TAMTÉŽ;

<sup>380</sup> Telegram Heinricha Koherera z Vídně Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu na Hlubokou ze dne 5. listopadu 1875: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V

## 9.2. Soudní procesy a mediální kauzy KFJB

Jak jsme již viděli v předešlých kapitolách, rakouský tisk nahlížel na činnost Dráhy císaře Františka Josefa velmi rozdílnými pohledy. Pohled dobového tisku velmi ovlivňoval názor veřejnosti na společnost KFJB i na osobu Jana Adolfa ze Schwarzenbergu.

Pro dobový tisk se důvodem pro kritiku KFJB stala dopravní nehoda z počátku července roku 1871 u obce Horní Lažany na trati z Plzně do Chebu. Pod osobním vlakem se zhroutil provizorní dřevěný most. Je třeba upozornit, že v době výstavby tratí KFJB se namísto řádných mostů provizorně stavěly dřevěné mostky a propustky. Účelem bylo uspořádat vlastní výstavbu a tratě co nejrychleji uvést do provozu. Teprve následně byla tato provizoria vyměněna za řádné mostní konstrukce.

Nehody na Chebsku si však všiml vídeňský humoristický časopis „Der Floh (Blecha)“. Šlo o satirický tisk, který sám sebe označoval za „politicko-humoristický žurnál“. Na stránkách tohoto periodika se pravidelně objevovala satira na politické představitele a společenské elity. Der Floh vycházel jednou týdně, a to od roku 1869 do roku 1919.

V čísle časopisu Der Floh ze dne 23. července 1871 vyšel článek s názvem „Hans dem´s Gruselt“, v němž se redaktor časopisu zabýval nehodou u Horních Lažan. Nehodu vylíčil jako důsledek špatného přístupu společnosti KFJB. Společnost údajně v rámci úspor nevěnovala dostatečnou pozornost bezpečnostním opatřením při zprovoznění svých tratí. Der Floh obviňoval vedení KFJB z toho, že mu na bezpečnosti provozu nezáleželo.<sup>381</sup>

Těsně předtím, než článek vyšel, žádal šéfredaktor týdeník Der Floh Josef Frisch dne 17. července 1871 o 5 volných jízdenek 1. třídy na projížďku trati z Vídně do Mariánských Lázní. Společnost KFJB však Frischovi volné jízdenky odmítla vydat. Krátce nato, tedy dne 23. července 1871, vyšel v 30. čísle Der Floh ročníku 1871 první článek kritizující KFJB. Další obdobně koncipované články vyšly v číslech 31 ze dne 30. července 1871 a čísle 33 ze 13. srpna téhož roku. Z počátku se redakce Der Floh zaměřila především na osobu generálního ředitele KFJB Heinricha Kogerera jako „komerčně neschopného“ ředitele. Redaktoři časopisu pak označili jízdu po tratích KFJB za „životu nebezpečnou“. V článcích zazněly názory ohledně uspěchané a nekvalitní výstavbě KFJB, o nebezpečnosti mostů a propustků (včetně mostního

---

<sup>381</sup> Hans dem´s Gruselt. In: Der Floh 30, 1871, 23.července 1871.

provizoria přes Dunaj u Tullnu), špatně postavených tratích i neprofesionálnímu provozu v režii KFJB.<sup>382</sup>

Společnost KFJB se ocitla pod kritikou z několika stran. Na tomto místě je třeba připomenout útok proti KFJB v regionálním plátku Budweiser Kreisblatt z července roku 1871. Ten se obouval, jak jsme se již zmínili v kapitole o výstavbě tratí, do trasování dráhy z Budějovic do Veselí. Spolu s kritikou ze strany Der Floh tak šlo o silný tlak proti KFJB ze strany médií. Dalo se tedy očekávat, že společnost, jejíž síť se v roce 1871 stále ještě rozvíjela, bude čelit kritice ze strany veřejnosti. Mohlo se také stát, že by se do kauzy vložili zemští či říšští zastupitelé či vláda. Následně pak mohla být ohrožena slíbená státní garance výdělku, státní příspěvky na výstavbu nebo samotná koncese. Samozřejmě musíme připočítat i otázku cti akcionářů i činovníků společnosti, především těch pocházejících z řad aristokracie, jíž na oficiální cti ve druhé polovině 19. století stále záleželo. Společnost tedy zvažovala, že se proti špatnému mediálnímu obrazu bude bránit soudní cestou.

První mediální redakcí, proti níž hodlala KFJB vznést trestní oznámení, byl jihočeský Budweiser Kreisblatt. Správní radě v čele s Janem Adolfem ze Schwarzenbergu, ani generálnímu řediteli Heinrichu Kogererovi, se nelíbila rétorika budějovických německojazyčných novin proti danému trasování tratě z Budějovic do Veselí. Proto první kroky k trestnímu oznámení na konci července mířily tímto směrem. Posvětil je 30. července 1871 Heinrichu Kogererovi i kníže Jan Adolf ze Schwarzenbergu. Již na svém zasedání dne 2. srpna 1871 posvětila správní rada KFJB Kogererův a Schwarzenbergův plán na podání trestního oznámení proti časopisům Budweiser Blatt a Der Floh.<sup>383</sup>

Oznámení se nakonec dotklo především týdeníku Der Floh, a to především kvůli jejich reakci v čísle 40 ze dne 1. října 1871. V tomto čísle se objevily dva články, tvářící se jako generální rozkazy pracovníkům KFJB od Karla Gundacker von Suttnera a Jana Adolfa ze Schwarzenbergu. Údajný Suttnerův příkaz má nabádat pracovníky KFJB, aby se buď jako katolíci nezapomněli před nástupem do práce pomodlit pro případ, že by během směny zemřeli, nebo jako Židé nezapomněli, že vinu nemůžou vztahovat na židovské vedení společnosti. Článek využíval dobového antisemitismu, v době rozpuku nacionálních myšlenek velmi populárního, a uplatnil jej proti viceprezidentovi správní rady Suttnerovi. Rod von Suttner totiž měl židovské kořeny. Druhý údajný rozkaz pracovníkům dráhy se navázal do knížete Jana

---

<sup>382</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 107–112.

<sup>383</sup> Koncept dopisu Jana Adolfa ze Schwarzenbergu Heinrichu Kogererovi z Mariánských Lázní ze dne 30. července 1871: SOA Třeboň, fond Rodinný archiv Schwarzenbergů Hluboká nad Vltavou (1339 - 1945), Jan Adolf II., sig. 8c/18; Dopis Heinricha Kogerera Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 4. srpna 1871: TAMTÉŽ.

Adolfa ze Schwarzenbergu jakožto konzervativce. Dle tohoto článku nemohl nikdo očekávat, že správní rada KFJB jakožto konzervativní orgán bude udržovat mostky a násypy na trati. Příkaz měl být směřován přednostům stanic na trati, aby udržovali špatný stav trati po dobu, kdy správní rada bude zaneprázdněna sporem s Der Floh. Opět zde vidíme šlechtice – konzervativce Jana Adolfa ze Schwarzenbergu - vnímaného v negativním světle. Konzervativní přístup je z pohledu Der Floh brán jako zpátečnický a škodlivý výstavbě moderní železniční infrastruktury.<sup>384</sup>

To ovšem nebyly jediné provokativní články v Der Floh, číse 40 roku 1871. V témže časopisu ještě vyšel článek *Ein neues deutsches Wort* (*Jedno nové německé slovo*). Novým slovíčkem se v článku rozumí slovo vzniklé z přetvoření jména ředitele KFJB „Kogerer“ na německé sloveso „kogern“. Toto slovo by dle redaktora mělo znamenat „sesout se“, „zřítit se“, „utrpět“, „zabít“, nebo i „vést společnost k hlouposti“. Autor tohoto i předchozích článků tím pochopitelně opět narážel na nehodu u Horních Lažan a na bezpečnost provozu na nově otevíraných tratích KFJB.<sup>385</sup>

Trestní oznámení proti Der Floh podala správní rada KFJB spolu s generálním ředitelstvím. Proces řešící urážku na cti se konal před Zemským soudem ve Vídni v období mezi 12. až 17. prosincem 1871 a trval přesně čtyři jednací dny. Celý proces byl mediálně sledován. Průběh jednání podrobně sledovala nejen dotčená redakce Der Floh, ale i jiné serióznější noviny, např. vídeňské liberální *Neue Freie Presse*. Pro mediální publicitu měl proces formu teatrálních výstupů jednotlivých aktérů, zejména hlavního obžalovaného, jímž byl vlastník a šéfredaktor časopisu Der Floh Josef Frisch. Frisch například čtvrtého dne jednání během své obhajoby prohlašoval o KFJB, že „tato česká dráha pohrdá německou veřejností“. Když se ho předseda jednání tázal, co myslí „českou dráhou“, odpověděl Frisch, že jde o dráhu vedoucí Českou zemí. V souvislosti s přirovnáním k Čechám však Frisch zmínil, že dráha je stavěna tak, jak si přeje český šlechtic Jan Adolf ze Schwarzenbergu, jehož zájmům má dráha nejvíce vyhovovat. Dále Frisch před soudem označil KFJB pro její žalostný stav za „dráhu na věčnost“ nebo za „Jesus-Maria-Josef-Bahn“.<sup>386</sup>

---

<sup>384</sup> *Generalbefehl an sämtliche Stationschefs der Franz Josefsbahn von Carl GundackerBaron Suttner. Vice-Präsident.* In: *Der Floh* 3, 1871, č. 40, 1. října 1871; *Generalbefehl an sämtliche Stationschefs der Franz Josefsbahn von Johann Adolf Fürst zu Schwarzenberg. Präsident.* In: TAMTĚŽ.

<sup>385</sup> *Ein neues deutsches Wort.* In: *Der Floh* 3, 1871, č. 40, 1. října 1871.

<sup>386</sup> 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: *Frozeß der Franz-Josefbahn contra „Floh“.* *Vierter Verhandlungstag.* In: *Der Floh* 3, 1871, zvláštní vydání ze dne 15. prosince 1871, s.1-4.

I před soudem tedy zazněla kritika Jana Adolfa ze Schwarzenbergu, s nímž byla KFJB nesmazatelně spojena. Josef Frisch se snažil ukázat propojení drážní společnosti s tradičním velkostatkářem v negativním světle, stejně jako to před nimi provedl Budweiser Kreisblatt. Dalším zajímavým faktem byla skutečnost, že kritika Jana Adolfa ze Schwarzenbergu jakožto železničního podnikatele se objevovala v německy mluvícím tisku. Frischova narážka na Jana Adolfa jakožto „českého šlechtice“ působí i přes zdůraznění zemské roviny a fakt, že Jan Adolf ze Schwarzenbergu komunikoval především německým jazykem jako nevraživost k české šlechtě ze strany německých nacionalistů.

Zemský soud dne 17. prosince 1871 uznal vinnými z urážky na cti vůči KFJB a jejím představitelům vlastníka a šéfredaktora časopisu Der Floh Josefa Frische a pětadvacetiletého redaktora Friedricha Fuchse zodpovědného za články hanobící KFJB. Josef Frisch byl odsouzen ke čtyřem měsícům vězení a Friedrich Fuchs ke dvěma měsícům vězení. Oba pak museli společně uhradit náklady soudního procesu a náklady protistrany za právní zastoupení. Navíc soud rozhodl, že rozsudek soudu se musí objevit v následujícím čísle der Floh.<sup>387</sup>

Jelikož hrozilo, že žalující strana se s výsledkem nespokojí a vyvolá další proces, začal Josef Frisch intervenovat u Jana Adolfa ze Schwarzenbergu. V dopisech ze dne 9. ledna a 22. dubna 1872 se snažil získat přímluvu hlubockého knížete za to, že další soudní procesy nebude KFJB vyžadovat.<sup>388</sup>

Správní rada KFJB další procesy neiniciovala. Pro Heinricha Kogerera, Jana Adolfa ze Schwarzenbergu a další členy správní rady šlo tímto o uzavřenou záležitost. Proces ukázal, že společnost se dokáže bránit mediální kritice a že si dokáže udržet vážnou tvář před veřejností.

Proces s Der Floh však nebyl posledním procesem v historii KFJB. Společnost čekal v roce 1876 soudní proces, který se týkal vydaných dluhopisů v cizích měnách. Jednalo se o nejvýznamnější hospodářskou událost pro KFJB za dobu její existence.

Problém se týkal dluhopisů vypsáných již v roce 1867. Tehdy bylo emitováno 247 800 kusů prioritních obligací v hodnotě 49 560 000 zlatých. Hodnoty jednotlivých obligací byly tehdy přesně stanoveny pro obligace vyplacené u samotné KFJB a u Credit-Anstaltu a u bankovních domů v zahraničí vybraných správní radou KFJB, a to v pevné částce v tamních měnách. Tato skutečnost přinesla roku 1876 problém. Dvorní a soudní advokát Dr. Karl Wolfgang Tremel, kurátor pro vlastníky prioritních obligací KFJB, intervenoval v březnu roku

---

<sup>387</sup> *Prozeß der Franz-Joseph-Bahn contra „Floh“*. In: *Neue Freie Presse*. 1871, č. 2628, 17. prosince 1871, s. 15–16.

<sup>388</sup> Dopisy Josefa Frische Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dnů 9. ledna 1872 a 22. dubna 1872: : SOA Třeboň, fond Rodinný archiv Schwarzenbergů Hluboká nad Vltavou (1339 - 1945), Jan Adolf II., sig. 8c/18.

1876 u ministerstva obchodu za vydání kuponů prioritních obligací v Paříži v efektivní měně, tedy podle současného převodního kursu. Obligace měly být vypláceny přímo ve francouzské metropoli, kde byly vydány, za cenu 15,50 franků podle současné francouzské hodnoty měny. To na rakouský zlatý znamenalo o 5 zlatých vyšší hodnotu než původní rakouská cena obligace. KFJB pochopitelně obligace vyplácela v rakouských zlatých. Dr. Tremel se z počátku obracel na státní správu s žádostí o intervenci, neboť stát svolil KFJB ve formulářích prioritních obligací zúročení a umoření. Lidé na ministerstvu obchodu se záležitostmi zabývali při zasedání konaném dne 3. dubna 1876. Zabývaly se především otázkou, zda je společnost KFJB povinna nést ztráty věřitelů za vyplácení prioritních obligací v Paříži. Ministerstvo přišlo s odpovědí, že tato otázka může být vyřešena právní cestou. Ono samotné však vyplácení vícenákladů nenařídilo.<sup>389</sup>

Otázka byla o to závažnější, že se jako precedens týkala prakticky všech soukromých železničních společností se státní garancí. Proto také ministerstvo obchodu vyzvalo 30. dubna 1876 železniční společnosti, aby mu předložily texty svých formulářů vydaných prioritních obligací. Ministerstvo ovšem samo stálo o zamítnutí vyplácení vícenákladů v souladu s koncesními listinami železničních společností.<sup>390</sup>

Když se Dr. Tremel nedočkal vyřízení svých požadavků, podal dne 28. dubna 1876 žalobu k c. k. Obchodnímu soudu ve Vídni. Správní rada KFJB k soudu vyslala svého člena a předního advokáta společnosti Dr. Adolfa Weisse, aby společnost u soudu proti Dr. Tremelovi obhajoval. Adolf Weiss začal obhajobu společnosti úvodní řečí ze dne 28. září 1876, kterou společnost KFJB vydala tiskem a zveřejnila (stejně jako následně další proslovy obhajoby) a která čítala celkem 90 normostran.<sup>391</sup> Na obhajobu Dr. Weisse pochopitelně i Dr. Tremel sáhodlouze reagoval, a to řečí z 5. listopadu 1876. Proces se následně nesl v duchu vzájemných argumentací a ve strachu Dr. Tremela, že soud bude na intervenci vlády nadržovat železniční společnosti.<sup>392</sup>

Pro tuto práci je zajímavý postoj Jana Adolfa ze Schwarzenbergu k celému procesu. Jan Adolf jakožto prezident správní rady společnosti pochopitelně nestál stranou a do procesu

---

<sup>389</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 113–122.

<sup>390</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 115.

<sup>391</sup> Úvodní řeč obhajoby Dr. Adolfa Weisse na c. k. Obchodní soud ve Vídni ze dne 28. září 1876: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10.

<sup>392</sup> Bližší informace o podrobném průběhu tzv. kuponového procesu Dr. Tremela s KFJB naleznete v dobové brožuře: *Process der k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn über die Klage des gemeinsamen Curators der Prioritäten-Besitzer wegen Einlösung der Prioritäten-Coupons in Paris mit je 12 Francs 50 Cent. in effectiver französischer Währung : ein Beitrag zur Währungsfrage*. Herbeck, Wien 1878.

zasáhl. Po roce procesu dne 29. prosince 1877 psal hlubocký kníže dopis Antonu von Schmerling, prezidentovi c. k. Nejvyššího soudního a kasačního dvora. Prosil ho přímluvu za dráhu. Kníže dával v dopise najevo, že jemu osobně na reputaci KFJB velmi záleží. Dokazoval tak svému známému, že v čele společnosti není pro forma a její starosti bere jako prezident správní rady zodpovědně. Proto ho také žádal o podporu společnosti. Z dopisu je patrné, že se snažil uplatnit své postavení respektovaného aristokrata s velkým množstvím známostí. Anton rytíř von Schmerling (1805-1893) byl významným rakouským politikem a právníkem. V letech 1849 až 1851 působil jako ministr spravedlnosti ve vládě Felixe Schwarzenberga, tedy bratra Jana Adolfa. Šlo tedy o člověka, jehož hlubocký kníže znal a jehož bral jako vhodnou vlivnou osobu, na kterou se mohl v prosbě o podporu obrátit.<sup>393</sup>

Proces vyvrcholil rozsudkem ze dne 18. května 1877. C. k. Obchodní soud ve Vídni rozhodl, že KFJB má jako místo k vyplacení prioritních obligací ve výši 49 560 000 zlatých označit do 30 dnů Paříž. Žádosti o nařízení vyplacení prioritních kuponů v ceně 12,50 franků za každý nebylo soudem vyhověno. Soudní náklady si měly vzájemně rozdělit obě strany.<sup>394</sup>

KFJB okamžitě slíbila otevřít nové výplatní místo v Paříži a dát tak držitelům dotčených obligací možnost volby, kde si nechají dotčené peníze vyplatit. Naproti tomu druhý bod rozsudku narazil u žalující strany. Dr. Tremel se proti němu odvolal s tím, že každá měna se má řídit vlastním kurzem a podle daného kurzu mají být vyplaceny pohledávky. Revizní stížnost k c. k. Nejvyššímu soudnímu dvoru ve Vídni však nepřinesla v rozsudku ze dne 2. dubna 1878 žádné nové výsledky.

Následně došlo k vydání nových obligačních kuponů, neboť původní emise končily v říjnu roku 1877. Nové kupony nesly pozměněný text. Vyplaceny podle onoho textu mohly být ve Vídni v hlavní kase společnosti, nebo u správní radou uznaných bankovních domů v zahraničí s ekvivalentem daného hodnoty v zahraniční měně. Spekulace s kurzem tedy u nových obligací odpadaly. Pochopitelně nové znění textu emisních kuponů napadl opět Dr. Tremel, který proti KFJB podal dne 4. prosince 1878 další žalobu k c. k. Obchodnímu soudu ve Vídni. Tento spor rozhodl Nejvyšší soudní dvůr poznatkem č. 10145 ze dne 15. prosince 1880 ve prospěch KFJB.<sup>395</sup>

Proces s Dr. Tremelem nebyl jediným kuponovým procesem v dějinách KFJB. V 70. letech 19. století se rozhořela celá řada kuponových procesů týkajících se většiny rakouských

---

<sup>393</sup> Koncept dopisu Jana Adolfa ze Schwarzenbergu ze dne 29. prosince 1877.

<sup>394</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s. 119.

<sup>395</sup> SCHADEN Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. Diplomová práce. Geisteswissenschaftlichen Fakultät Universität Wien, Wien 1992, s.120–122.

soukromých železničních společností. Souvisela se vznikem jednotného Německa po roce 1870, kdy němečtí věřitelé měli v rakouských železničních společnostech své peníze. Jejich hodnota se změnila po nastavení obchodních vztahů mezi nově vzniklou Německou říší a Rakousko-Uherskem. Procesy o spravedlivé vyplacení emisí z toho faktu plynoucí se týkaly také KFJB, ale nejvíc postižená byla Dráha císařovny Alžběty. Procesy přispěly k faktu, že se v průběhu 70. let 19. století čím dál hlasitěji mluvilo o zestátňování soukromých drah a o možné organizaci železniční sítě ze strany státu jako jednotného vlastníka a provozovatele.



## 10. Proces a Role Jana Adolfa ze Schwarzenbergu při zestátnění KFJB

Po hospodářské krizi, která zasáhla Evropu v letech 1872 a 1873, se velmi proměnila atmosféra železničního podnikání. Po krachu na vídeňské burze v květnu 1873 došlo postupně k značnému poklesu zájmu o státem garantované soukromé dráhy. Došlo téměř k zastavení přílivu kapitálu. Finanční poměry akcionářů železničních společností se změnily natolik, že kdyby nezasáhl stát, řada negarantovaných železnic se nedočkala svého dokončení a jejich společnosti by kolem roku 1874 zcela zbankrotovaly. Toto se týkalo především drah, jejichž výstavba nebyla roku 1874 ještě dokončena nebo se neblížila ke konci a nedostala původně státní garanci jako v případě KFJB. Stát musel začít do železničního podnikání zasahovat. Začalo to kuratorním zákonem ze dne 24. dubna 1874, který chránil železniční společnosti před obligatorními věřiteli. Stát se také musel ujmout dostavby řady důležitých tratí, o jejichž stavbu po krizi nebyl ze strany soukromého kapitálu zájem.<sup>396</sup>

Mezi tyto tratě patří například dráha Protivín – Rakovník, která měla být původně součástí velkolepého soukromého projektu propojující severočeskou Mimoň s Českou Lípou, Děčínem, Chomutovem, Rakovníkem, Protivínem a končícího na hranici s Bavorskem u šumavské obce Strážné ve směru na Pasov. V čele tohoto projektu stál schwarzenberský princ Adolf Josef ze Schwarzenbergu. Před krizí kolem roku 1870 měl projekt tendenci získat potřebný kapitál. Proto také společnost zvaná též Česká jihozápadní dráha získala roku 1872 koncesi na výstavbu. Po roce 1873 však zájem o kapitálové podílctví na projektu opadl. Nicméně obchodní a živnostenské komory tlačily na dostavbu alespoň některých významnějších úseků trati. Stát tedy významněji finančně investoval do výstavby tratě. Tak v roce 1875 zdárně vznikla rakovnicko-protivínská dráha postavená de facto ze státních peněz, ačkoliv se jednalo o soukromou dráhu. Podobný osud měly i jiné obchodními a živnostenskými komorami podporované dráhy, jako například dráha ze Sokolova do Kraslic, nebo jižní část Plzeňsko-březenské dráhy z Plzně na bavorskou hranici u Železné Rudy.<sup>397</sup>

---

<sup>396</sup> HLAVAČKA, Milan: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Academia, Praha 1990, s. 109–112.

<sup>397</sup> KONTA, Ignaz: *Geschichte der Eisenbahnen Österreichs*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-ungarischen Monarchie. Band I. Theil II*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1898, s. 170.

Dalším krizovým momentem, jak bylo vylíčeno v předchozí kapitole, byly procesy s dražními společnostmi o vyplácení prioritních obligací. Navíc většina státem garantovaných drah hospodařila v 70. letech s deficitem. Veřejnost byla taktěž nespokojena s trasováním soukromých drah podléhajících více soukromým zájmům koncesionářů než zájmu státu a jeho obyvatel. Všechny tyto i další problémy vedly k tomu, že sílily mezi odbornou veřejností názory, že vůdčí role v budování a provozování železnic by měl opět převzít stát. Tak došlo v druhé polovině 70. let k vytvoření zákonných podmínek k nastolení poměrů příznivých pro zestátnění některých železničních společností. Roku 1877 byl v říšské radě schválen zákon číslo 112/1877 ř. z., tedy tzv. sekvestrační zákon, který umožnil vládě spravovat nebo dát spravovat prodělečné železnice, jimž poskytoval finanční podporu. Jednalo se o zákon zahrnující garantované dráhy, které dlouhodobě hospodařily s deficitem. Pokud železniční společnost požadovala po vládě pět let po sobě více jak polovinu garantovaného zisku, získala vláda tímto zákonem právo provozovat sama provoz na tratích této společnosti. Vláda taktěž získala pravomoc odkoupit v případě dohody garantovanou dražní společnost a převzít ji s veškerými dlužnými závazky a doplatit tržní cenu akcií a obligací.<sup>398</sup>

Na základě tohoto zákona došlo k zestátnění prvních železničních společností. Jako první se od vydání sekvestračního zákona v roce 1877 plánovalo převzetí Dráhy císařovny Alžběty. Šlo o vůbec nejvýznamnější dráhu první zestátnovací fáze, neboť provozovala páteřní spojení Vídně s Bavorskem a jihozápadem Rakouska. K jejímu zestátnění pak došlo na základě zákona schváleného oběma komorami Říšského sněmu číslo 141 ř. z. ze dne 23. prosince 1881.<sup>399</sup>

Pro nás podstatnějším je zákon číslo 51/1884 ř. z. vydaný vládou Eduarda Taafeho dne 8. dubna 1884. Tento zákon zestátnoval Dráhu korunního prince Rudolfa, Vorarlberskou dráhu a KFJB. Zákon přímo schvaloval úmluvy učiněné ministerstvy obchodu a financí ve dnech 12. prosince 1883 a 21. ledna 1844 o koupi celé společnosti KFJB státem. Dráha tudíž nebyla vyvlastněna ve smyslu, v jakém toto slovíčko používáme pro konfiskace ve 20. století, nýbrž odkoupena za solidní tržní hodnotu. Zákon přímo řešil půjčky KFJB v jejich původní výši 58 060 000 Zl. Tato výše prioritních obligací měla být konečnou při přejímání dráhy státem (dále neměl dluh společnosti růst) a měla být zúrokována pěti procenty a následně dle stanoveného plánu splacena. Dále měl ministr financí vydat nezdaněné dlužní úpisy,

---

<sup>398</sup> BUCHTOVÁ, Iveta: *Právní úprava výstavby a provozu železnic v českých zemích 1824–1950*. Rigorózní práce. Právnická fakulta Univerzity Karlovy v Praze, Praha 2010, s. 33–34.

<sup>399</sup> RÖLL, Victor: *Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-ungarischen Monarchie. Band IV*. Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1899, s. 76–77.

zúročitelné ročně 5,25 %, pro splacení akcií KFJB v celkové výši 42 416 600 Zlatých. Jak je ze zákona vidět, dluh společnosti byl v roce 1884 vyšší než hodnota akcií. Provoz na tratích všech třech železničních společností měl být převzat státem, popřípadě státem určenou, zákonem schválenou společností.<sup>400</sup>

Kromě výše zmíněných tří společností byla roku 1884 zestátněna ještě Plzeňsko-březenská dráha, v následujícím roce 1885 pak Dráha arcivévody Albrechta a následně do konce 80. let 19. století Pražsko-duchcovská dráha, Duchcovsko-děčínská dráha. Další společnosti následovaly v další vlně zestátnování v 90. letech. Provoz na zestátněných drahách převzaly C. k. Státní dráhy (k. k. Staatsbahn, od roku 1915 k. k. Österreichische Staatsbahn), státní drážní společnost vzniklá roku 1884 a fungující až do zániku Rakouska-Uherska.<sup>401</sup>

Odkup akcií byl plánován státem, stejně jako u dalších tou dobou odkupovaných společností, již několik let dopředu. Ministerstvo obchodu se odkupy naplánovanými na rok 1884 zabývalo aktivně od roku 1881. Plán odkupu KFJB připravovalo ministerstvo souběžně s odkupem Dráhy korunního prince Rudolfa. Právě tato dráha byla svou koncesí a podmínkami mezi akcionáři a státem nejvíce podobná KFJB. Stát od vzniku obou společností až po jejich zestátnění přistupoval k oběma společnostem ve shodných záležitostech obdobným způsobem a úřední dokumenty připravovali úředníci pro obě dráhy současně.<sup>402</sup>

Ministerstvo obchodu odkupovalo od KFJB celkem 212 083 kusů akcií, každou za 200 zlatých. Z toho 17 225 akcií vlastnil stát a 32 500 kusů akcií bylo v soukromých rukou. Celkově měly akcie společnosti hodnotu 42 416 600 zlatých, když odečteme hodnotu státem vlastněných akcií (3 445 000 zlatých), bylo potřeba odkoupit soukromé akcie v hodnotě 6 500 000 zlatých. Prioritních obligací měla KFJB více než akcií. Jejich hodnota činila 55 560 000 zlatých.<sup>403</sup>

Ministerstvo obchodu všechny zestátnovací kroky konzultovalo s Janem Adolfem ze Schwarzenbergu jakožto prezidentem správní rady KFJB. Skrze jeho osobu řešila cestu k zestátnění společnosti. Ministerstvo obchodu si vybralo knížete jako zástupce vedení

---

<sup>400</sup> Zákon č. 51 daný dne 8. dubna 1884 o nabytí dráhy císaře Františka Josefa, dráhy korunního prince Rudolfa a dráhy Vorarlberské státem. In: *Zákoník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené. Rok 1884. Částka XVI. Vydána a rozeslána dne 25. dubna 1884.* Vídeň 1884, s. 147–149.

<sup>401</sup> RÖLL, Victor: *Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Österreich.* In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-ungarischen Monarchie. Band IV.* Karl Prochaska, Wien – Teschen – Leipzig 1899, s. 77.

<sup>402</sup> Srov. Koncept plánu ministerstva obchodu na odkoupení Dráhy císaře Františka Josefa, spis. zn. 1436/M 1881: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Handelsministerium Präsidium (1861-1895), sig. III E, kart. 34; Koncept plánu ministerstva obchodu na odkoupení Dráhy korunního prince Rudolfa, spis. zn. 469/M 1881: TAMTÉŽ.

<sup>403</sup> OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Handelsministerium Präsidium (1861-1895), sig. III E, kart. 34.

společnosti i akcionářů. Ministr obchodu Pino si vybral Jana Adolfa ne proto, že zastával zrovna nejvyšší funkci ve správní radě, ale proto, že byl pro ministerstvo „nejdůvěryhodnější“, což v soukromém dopise knížeti z října roku 1882 přímo zmínil. Teprve po konzultacích s Janem Adolfem hodlalo ministerstvo své návrhy a plány předložit celé správní radě KFJB.<sup>404</sup>

Podobně jako na Jana Adolfa ze Schwarzenbergu se ministerstvo obchodu obrátilo ve věci o zestátnění i na mladšího ze Schwarzenbergů působícího ve správní radě: na Adolfa Josefa. Také syn prezidenta správní rady měl pomoci ministerstvu zprostředkovat správní radě KFJB plány ministerstva a sloužit jako vyjednaváč mezi oběma stranami.<sup>405</sup>

Při oficiálním zrušení společnosti KFJB a převodu majetku společnosti i provozu na jejích tratích tedy hráli knížata Jan Adolf a Adolf Josef ze Schwarzenbergu významnou roli. Sami zaštiťovali oficiální vyplácení akcionářů a věřitelů KFJB, stáli v čele odškodňovacích generálních zasedání akcionářů KFJB. Můžeme pozorovat značnou důvěru, kterou tito urození členové správní rady u ministerstva obchodu požívali. Zajisté můžeme hledat důvody v postavení, které tehdy Schwarzenbergové společensky zaujímal. Taktéž důvodem může být možná loajalita členů správní rady k těmto dvěma svým členům (přece jen Jan Adolf ze Schwarzenbergu nadále platil za otce celého projektu) a tedy snadnější vyjednávání pro zástupce státu.

Zestátnění tedy za pomoci Jana Adolfa ze Schwarzenbergu zdárně směřovalo ke své realizaci. Správní rada KFJB na svém zasedání konaném dne 10. ledna 1883 jednoznačně odhlasovala připravenost společnosti na převzetí státem. Jan Adolf ze Schwarzenbergu a ředitel KFJB Heinrich Kogerer o tom následně srozuměli ministerstvo obchodu. Jediné, co bylo potřeba ještě dále projednat, byla vlastní cena akcií, neboť výše psaná výše 200 zlatých za akcii nebyla ze strany akcionářů přijatelná.<sup>406</sup>

Následně akcionáři dráhy dne 25. ledna 1883 prostřednictvím hlubockého knížete poslali ministerstvu obchodu návrhy. Správní rada rovněž jmenovala vyjednavací komitét, kterému byla dána správní radou důvěra k vytvoření návrhů ze strany společnosti KFJB přijatelných pro akcionáře. Členy tohoto komitétu kromě byli Adolf Josef ze Schwarzenbergu, Maximilian Vrints, Alexander Pallavicini, Dr. Adolf Weiss, Dr. Anton Stöhr a částečně také

---

<sup>404</sup> Koncepty dopisů ministerstva obchodu Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu a správní radě KFJB z října 1882: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Handelsministerium Präsidium (1861-1895), sig. III E, kart. 36.

<sup>405</sup> Koncept dopisu z ministerstva obchodu Adolfu Josefovi ze Schwarzenbergu ze dne 22. října 1882: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Handelsministerium Präsidium (1861-1895), sig. III E, kart. 36.

<sup>406</sup> Dopis Jana Adolfa ze Schwarzenbergu a Heinricha Kogerera ministerstvu obchodu ze dne 11. ledna 1883: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Handelsministerium Präsidium (1861-1895), sig. III E, kart. 37.

ředitel Kogerer. Jak je vidět, vyjednávání se tedy nakonec ujal i mladší z obou Schwarzenbergů, který komitét vedl. Konečnou komunikaci s ministerstvy obchodu a financí a dalšími státními orgány měl na starosti nadále Jan Adolf ze Schwarzenbergu.<sup>407</sup>

Následně obě strany: stát i KFJB vyjednávaly po celý rok 1883 o podmínkách zestátnění. Konečný verdikt však nemohl vyřknout ani komitét, ani správní rada. O přijetí podmínek museli rozhodnout akcionáři společnosti na zasedání akcionářů. Vedle posledního pravidelného generálního zasedání akcionářů, které se uskutečnilo ve Vídni dne 7. května 1884 a v němž se řešily poslední provozní záležitosti celé společnosti KFJB, se v lednu roku 1884 konalo i mimořádné zasedání akcionářů týkající se právě zestátnění KFJB. Na tomto mimořádném zasedání se mělo rozhodnout o tom, zda konečně dojde k vyplácení jednotlivých akcionářů ze strany státu. Nejvýznamnější zasedání toho roku se proto uskutečnilo dne 21. ledna 1884 v sídle společnosti ve Vídni, tedy v nádražní budově nádraží Františka Josefa v IX. okrsku Vídne. Tomuto zasedání, jako všem generálním zasedání akcionářů KFJB, předsedal jakožto prezident správní rady společnosti hlubocký kníže Jan Adolf ze Schwarzenbergu. Na pořadu jednání bylo v první řadě předloženo návrhu smlouvy společnosti se státem o odkoupení všech tratí Dráhy císaře Františka Josefa, schválené ministerstvem obchodu dne 12. prosince 1883. Návrh této smlouvy viděli někteří akcionáři na zasedání poprvé, nikoliv však Jan Adolf ze Schwarzenbergu. Ten návrh dostal již před zasedáním a měl prostor ho prostudovat a popřípadě žádat úpravy. Během zasedání promluvil i Heinrich Kogerer a postavil se, stejně jako prezident správní rady, za návrh ministerstva. Když nakonec došlo k hlasování, bylo rozdáno 139 hlasovacích lístků s 1 999 hlasy. Ke schválení stačila majorita 1 332 hlasů, ve skutečnosti návrh získal 1 691 hlasů. Byl tedy přijat a mohlo se přistoupit k dalším bodům jednání, jimiž byla příprava na provedení vlastního odkupu společnosti a odprodeji akcií.<sup>408</sup>

Akcionáři na generálním zasedání schválili podmínky, podle nichž jim stát jejich akcie měl odkoupit prostřednictvím prioritních půjček, které ročně zhodnotil každou akcii o 5,25 procent. Každá akcie tedy měla o 10,50 zlatých ročně hodnotu navýšit. Správní rada schválila likvidaci společnosti podle legislativních podmínek platných pro likvidace. Dále došlo ke schválení konverze prioritních obligací. Pro zdokonalení kupní smlouvy chtěli akcionáři

---

<sup>407</sup> Dopis Jana Adolfa ze Schwarzenbergu a Heinricha Kogerera ze dne 25. ledna 1883: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Handelsministerium Präsidium (1861-1895), sig. III E, kart. 37.

<sup>408</sup> *Verhandlungen und Beschlüsse der am 21. Jänner 1884 abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung der Actionäre der. k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn.* KFJB, Wien 1884, s. 1–11.

celkové změny zanést do statut společnosti. Takovýto rezultat nakonec sdělil Jan Adolf ze Schwarzenbergu ministerstvu obchodu.<sup>409</sup>

Následně obě strany – stát i KFJB – prováděly kroky směřující ke konečnému kroku zestátnění, který se udál dle výše jmenovaného zákona ze dne 8. dubna 1884. Jan Adolf ze Schwarzenbergu pomáhal ukončovat aktivní činnost společnosti. Jedním z jeho zájmů byla otázka, co bude s dosavadním ředitelem společnosti Heinrichem Kogererem. Spolu se svým zástupcem ve správní radě Karlem Gundackerem von Suttner poslali ministerstvu obchodu prosbu za Kogererovo penzionování se státním důchodem. Prosili o vysokou penzi 15 000 zlatých ročně s dalším příspěvkem 4 500 zlatých na bydlení. Ministerstvo obchodu návrh i výši penze a příspěvku na bydlení bez námitek schválilo. Došlo tím k zabezpečení člověka, jenž pomáhal KFJB formovat a celou dobu její existence ji vedl bez toho, aby se dostal s knížetem Schwarzenbergem, nebo viceprezidentem správní rady Suttnerem do sporu. Ti s ním dle dochovaných archivních materiálů celou dobu existence KFJB spolupracovali a vzájemně si vycházeli vstříc. Dalo by se říct, že Heinrich Kogerer byl člověkem loajálním k prezidentovi správní rady a mecenáši projektu KFJB Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu. Proto se také za něj zřejmě kníže v době ukončení činnosti společnosti postavil a lobbboval pro něj vysokou penzi.<sup>410</sup>

Od 1. května 1884 přebrala provoz c. k. Společnost státní dráhy a KFJB přestala být vlastníkem tratí. Jediný krok, který KFJB zbýval, bylo likvidační řízení, v němž by byly vyplaceny akcie a prioritní obligace společnosti. Likvidační řízení se konala postupně mezi léty 1884 a 1888 s jednotlivými akcionáři zvlášť. Zasedáním tzv. likvidátorské komise předsedal Jan Adolf ze Schwarzenbergu, který dohlížel na řádné vyplacení všech akcionářů dráhy. Akcie se vyplácely, jak již bylo poznamenáno výše, nikoliv penězi, ale státními dluhopisy s garantovaným ročním zúročením. Přítomni tomuto procesu kromě Jana Adolfa byli často i další bývalí členové správní rady, kteří byli voleni každoročně do likvidační komise stejným způsobem jako dříve do správní rady. Nejvýznamnějšími členy kromě hlubockého knížete, který si držel i v likvidační komisi přední místo, byli hlavně Karl Gundacker von Suttner a právník společnosti Dr. Adolf Weiss. Zasedání se konala ve Schwarzenberském paláci ve

---

<sup>409</sup> Dopis Jana Adolfa ze Schwarzenbergu ministrovi obchodu Pino ze dne 21. ledna 1884: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Handelsministerium Präsidium (1861-1895), sig. III E, kart. 38.

<sup>410</sup> Dopis Jana Adolfa ze Schwarzenbergu a Karla G. Suttnera jménem správní rady na ministra obchodu Pino ze dne 21. února 1884: OeStA Wien, AVA, Verkehr, Hofstellen und Ministerien, Handelsministerium Präsidium (1861-1895), sig. III E, kart. 38; Koncept odpovědi ministra obchodu Felixe Pino správní radě KFJB ze dne 27. února 1884: TAMTÉŽ.

Vídni. Lze tedy konstatovat, že význam řádné likvidace KFJB byla pro Jana Adolfa tak významnou záležitostí, že jí propůjčil i prostory ve své vídeňské rezidenci.<sup>411</sup>

Likvidační komise měla dokonce svůj obchodní pořádek, podle nějž se řídila. Ten vycházel z obchodního pořádku platného pro fungování KFJB a její správní rady a během likvidace v roce 1887 se v závislosti na vnějších okolnostech drobně proměnil.<sup>412</sup>

Poslední zasedání likvidační komise se konalo dne 7. března 1888. Na této schůzi došlo k vyplacení posledních akcionářů a k schválení závěrečné zprávy, jež ukončovala činnost komise a tím i celé KFJB. Společnost tak mohla být vyhláškou ministerstva obchodu zrušena i u obchodního soudu. Tím se uzavírá poslední kapitola činnosti společnosti KFJB.<sup>413</sup>

Jan Adolf ze Schwarzenbergu hrál tedy významnou roli při zestátnění společnosti KFJB. Můžeme říct, že nechtěl společnost opustit ani při její likvidaci a zaštitoval celý proces zestátnění. Stát ho potřeboval jako symbol řádného průběhu zestátnění a garance pro akcionáře, že se jim dostane řádného vyplacení. Jan Adolf ze Schwarzenbergu dokonce poskytl prostory pro likvidační komisi ve chvíli, kdy společnost převedla na stát veškeré své nemovitosti a neměla tak vlastní prostory ke konání schůzí. Za symbolický můžeme brát rok 1888. Jedná se o rok, kdy nejenže došlo k definitivnímu vyplacení akcionářů a ke zrušení společnosti KFJB, ale kdy kníže také toho roku dne 15. září na svém síle na Hluboké zemřel. Likvidace společnosti KFJB tedy byla jednou z posledních činností, kterou hlubocký kníže ve svém životě zdárně zvládl.

---

<sup>411</sup> Protokoly ze zasedání likvidační komise ze dnů 3. března 1885 a 15. ledna 1887: OeStA Wien, AVA, Verkehr Registraturen von Eisenbahngesellschaften, Kaiser Franz Josef-Bahn (1867-1887), inv. č. VI F, kart. 112.

<sup>412</sup> Obchodní pořádek likvidace KFJB z 02.13. 1887: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/l.

<sup>413</sup> Dopis Karla Gundacker von Suttner Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu ze dne 6. března 1888: SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10; Pozvánka na zasedání likvidátorů KFJB konané ve Vídni dne 7. března 1888: TAMTÉŽ; Opis vyhlášky ministerstva obchodu ze dne 7. března 1888: TAMTÉŽ; Dopis Alfreda Buschmanna na Schwarzenberskou ústřední kancelář ze dne 11. června 1888: TAMTÉŽ.

## 11. Závěr

Dějiny podnikatelů v 19. století jsou velmi obsáhlým tématem historického výzkumu dnešního historického diskurzu započatého průkopnickou prací Jürgena Kocky o německém podnikatelství v době industrializace z roku 1975.<sup>414</sup> Od těch dob vyšla celá řada děl analyzujících podnikatele buď v rámci podnikatelské skupiny (tedy jako specifickou mentalitu skupiny podnikatelů), nebo optikou osobního kvalitativního přístupu.

Pokud chceme jako podnikatele zkoumat člověka aristokratického původu, musíme jej hodnotit v jiných rozměrech, než klasického podnikatele měšťanského či venkovského původu. Na aristokracii můžeme nahlížet jako na samostatnou specifickou skupinu (mentalitu). V této kombinaci je na šlechtice-podnikatele lepší pohlížet individuálním kvalitativním rozbořem jeho činností, jako na samostatnou osobnost. Takto se jej také tato práce pokusila zachytit.

Tímto pohledem se nám Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu jeví jako člověk, který pro svou sebereprezentaci přijal kromě role urozeného velkostatkáře další společenské role příslušné době, ve které žil. Jan Adolfa ze Schwarzenbergu od mladých let fascinoval technický pokrok doby, ve které vyrůstal. Během cest do Anglie v letech 1825 a 1838 byl fascinován úrovní technického rozvoje. Obdivoval inovace v průmyslu, zemědělství i dopravě. Následně technické i vědecké inovace prosazoval i na svých velkostatkách. Pokračoval v modernizačním úsilí svého dědy a otce a schwarzenberské dominium vyzdvihl v moderní konkurenceschopnou společnost schopnou obstát i v proměněných společensko-politických poměrech po roce 1848.

Svou fascinaci pokrokem a vůli stát v čele moderního renomovaného podniku uplatnil Jan Adolf ze Schwarzenbergu podnikáním mimo velkostatek. Důvodem mimo jiné byla snaha prezentovat se jako vyznavač pokroku a mecenáš modernizace. V době ztráty feudálního postavení chtěl navíc působit jako člověk mající zájem o rozvoj regionu, v němž jako velkostatkář hospodařil.

Rozhodl se prosadit v rozvoji železniční sítě. Vedle honorární pozice, kterou zaujal při stavbě lombardsko-benátské dráhy v 50. letech 19. století, se pokusil podnikat v bankovním sektoru financujícím výstavbu železnic. Když zjistil, že v Credit-Anstalt se nedokáže prosadit přes vliv Anselma Rothschilda, odešel zkusit štěstí ve vlastním projektu. Hodlal založit železniční společnost. Po pokusu o pošumavskou transversální trať se chopil možnosti připravit prestižní železniční projekt propojující Vídeň s jižními a západními Čechy a Prahou. Přes své

---

<sup>414</sup> KOCKA, Jürgen: *Unternehmer in der deutschen Industrialisierung*. Göttingen 1975



společenské postavení a kontakty sehnal interesenty, kteří by stejně jako Jan Adolf do projektu vložili svůj kapitál. Na rozdíl od jiných železničních konsorcií se Janu Adolfovi ze Schwarzenbergu podařilo sehnat skupinu převážně šlechtických zájemců o výstavbu. Dokázal tak nabídnout možnost železničního podnikání konzervativní staré společenské elitě mající dostatečný kapitál.

Role Jana Adolfa ze Schwarzenbergu zůstala zásadní i po získání koncese a založení společnosti Dráha císaře Františka Josefa. Bez jakýchkoliv námitek ostatních koncesionářů byl zvolen do čela správní rady. Ostatními koncesionáři byl považován za autoritu a přední osobnost projektu. Toto postavení si pak udržel po celé období existence společnosti až do roku 1884. Společnost navíc z vnějšku byla veřejností vnímána v souvislosti s osobností knížete Jana Adolfa ze Schwarzenbergu, ať už v pozitivním slova smyslu (kníže byl brán jako garance odpovědnosti společnosti například v otázce půjček), nebo negativní (z pohledu tisku nebo zastupitelů obcí nespokojených s trasováním dráhy jako Vodňany nebo Písek).

Názor na své angažmá v železničním podniku Jan Adolf ze Schwarzenbergu po celou dobu fungování společnosti neměnil. Snažil se osobně angažovat v řešení různých krizových situací, do kterých se společnost dostala. Po železničním neštěstí u Schwarzenau v roce 1874 nabídl v rámci dostupných prostředků pomoc s léčbou raněných, zasahoval do soudních kauz společnosti, ať už šlo o spor o čest s šéfredaktorem časopisu Der Floh nebo o kuponový proces se zástupcem vlastníků prioritních obligací vydaných v Paříži s Dr. Tremelem. Využíval svého jména a postavení, aby společnost získala výhodnější podmínky. To se osvědčilo například při kuponovém procesu s Dr. Tremelem, kdy Jan Adolf ze Schwarzenbergu využil kontakty s lidmi kolem hospodářského soudu.

Méně už se kníže Jan Adolf angažoval v otázce poskytnutí protekce svým poddaným, kteří se snažili získat zaměstnání u Dráhy císaře Františka Josefa. Z většího množství žádostí o pomoc se pouze několik shledalo s pochopením a přimluvou knížete na generálním ředitelství společnosti.

Pro Jana Adolfa ze Schwarzenbergu byla taktéž otázka prestiže a cti stát jako zprostředkovatel mezi Dráhou císaře Františka Josefa a státem v otázce zestátnění dráhy. Následně až do úplné likvidace společnosti roku 1888 stál v čele likvidační komise.

Dá se tedy konstatovat, že podnikání v železniční společnosti Dráha císaře Františka Josefa byla vážně myšlenou aktivitou aristokrata a velkostatkáře. Plně korespondovalo s jeho vírou v pokrok a technický rozvoj a snahou o pozvednutí regionu jižních Čech. Představovalo také další cestu pro rozvoj jeho velkostatků na jihu Čech a za pomoci dalších drah jejich snazší propojení s knížecími državami ve středních a severních Čechách, ve Štýrsku a v Bavorsku.

Jan Adolf se skrze železniční podnikání představil světu jako aristokrat-podnikatel a mecenáš technického rozvoje.

# Seznam použitých zdrojů

## SEZNAM PRAMENŮ

### PRAMENY NEVYDANÉ

#### *Zahraniční:*

##### **Österreichisches Staatsarchiv Wien (ÖStA)**

Allgemeines Verwaltungsarchiv, Verkehr, Hofstellen und Ministerien (1824–1919)

fond Ministerium für Handel und Volkswirtschaft (1861–1867), sig. III Da, kart. 14–23, 25, 30, 36.

fond Handelsministerium Verkehr (1868–1896), Präsidium, sig. III E, kart. 5–10, 19, 21, 25, 34, 36, 37, 38.

fond Handelsministerium Verkehr (1868–1896), Allgemein, sig. III Ea, kart. 18, 19, 36.

Allgemeines Verwaltungsarchiv, Verkehr, Registraturen von Eisenbahngesellschaften (1824–1934):

fond Kaiser Franz Josef-Bahn (1867–1887), sig VI F, kart. 1–3, 108–110, 112, 113.

##### **Historisches Archiv Bank Austria**

fond Credit-Anstalt: Geschäftsberichte, Verwaltungsprotokolle.

#### *Domáci:*

##### **Národní archiv Praha (NA Praha)**

Pracoviště Chodovec

fond České místodržitelství Praha (1850–1920), kart. 2026–2033.

fond Ministerstvo obchodu Vídeň (1870–1918), kart. 1–5, 419, 420, 1569–1572, 1576, 1590–1591.

fond Zemský výbor v Čechách (1791–1873), kart. 1393, 1394.

##### **Statní oblastní archiv Třeboň (SOA Třeboň)**

Pracoviště Třeboň

fond Obchodní a živnostenská komora České Budějovice (1850–1949), inv. č. 7–12.

fond Velkostatek Hluboká nad Vltavou (1336–1950), kart. 2497–2501.

fond Velkostatek Chýnov (1497–1947), fasc. 942–944, 1192.  
fond Velkostatek Netolice (1351–1923), kart. 1706–1708, 1994.  
fond Velkostatek Protivín (1374–1924), kart. 639, 640.  
fond Velkostatek Třeboň (1323–1951), sig. ID $\alpha$  3a, IC 4K $\beta$  3a, ID 4K $\beta$  3a,  
ID 4K $\beta$  3a, ID $\alpha$  3a.

#### Pracoviště Český Krumlov

fond Rodinný archiv Schwarzenbergů, Hluboká nad Vltavou (1339–1945),  
Jan Adolf II., sig. 8c/18, 8 c/20, Nezpr.  
fond Sběrka rukopisů Český Krumlov (1327–2003), Deník Jana Adolfa II.  
fond Schwarzenberská ústřední kancelář Hluboká nad Vltavou (1525–1940),  
fasc. 10, 10/I, 10/II, 10/III, 10/IV, 10/V.

### **Státní oblastní archiv Plzeň (SOA Plzeň)**

#### Pracoviště Plzeň

fond Obchodní a živnostenská komora Plzeň (1850–1950), inv. č. 1–3, 99–115,  
kart. 1.

### **Zemský archiv Opava (ZA Opava)**

#### Pracoviště Olomouc

fond Rodinný archiv Kleinů–Wisenbergů (1781–1945), ev. j. 503, kart. 4, 5.

### **Státní okresní archiv České Budějovice (SOkA České Budějovice)**

fond Archiv města České Budějovice (1850–1944), kn 2841–2845,  
kart. 173, 493–495.

fond Okresní úřad České Budějovice I (1850–1945), kart. 53.

fond Okresní zastupitelstvo České Budějovice (1865–1928), kart. 61–62.

### **Státní okresní archiv Klatovy (SOkA Klatovy)**

fond Archiv města Klatovy (1353–1945), kn. 1133, 1146.

fond Archiv města Sušice (1341–1945), kn. 801.

## PRAMENY VYDANÉ

*Denkschrift über die projektierte Eisenbahn von Wien über Tulln, Wittingau, Budweis und Pilsen nach Eger mit einer Abzweigung von Wittingau über Tabor nach Prag (Kaiser Franz-Josefs-Bahn). Wien 1865.*

*Geschäft-Bericht der k. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn und Rechnungs-Abschlüsse für das Jahr 1868. L. C. Zamarski, Wien 1868.*

*Geschäft-Bericht der k. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn und Rechnungs-Abschlüsse für das Jahr 1869. L. C. Zamarski, Wien 1869.*

HICKMANN, A. L.: *Industrial Atlas des Königreiches Böhmen. Prag 1862.*

*Process der k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn über die Klage des gemeinsamen Curators der Prioritäten-Besitzer wegen Einlösung der Prioritäten-Coupons in Paris mit je 12 Francs 50 Cent. in effectiver französischer Währung : ein Beitrag zur Währungsfrage. Herbeck, Wien 1878.*

*Protocoll über die Verhandlungen der am 25. Juni 1868 in Wien abgehaltenen ersten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1867/68. L. C. Zamarski, Wien 1868.*

*Protocoll über die Verhandlungen der am 26. Juni 1869 in Wien abgehaltenen zweiten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1868. L. C. Zamarski, Wien 1868.*

*Protocoll über die Verhandlungen der am 28. Juni 1871 in Wien abgehaltenen vierten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1870. L. C. Zamarski, Wien 1871.*

*Protocoll über die Verhandlungen der am 26. Juni 1872 in Wien abgehaltenen fünften ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1871. L. C. Zamarski, Wien 1872.*

*Protocoll über die Verhandlungen der am 28. Juni 1873 in Wien abgehaltenen sechsten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1872. L. C. Zamarski, Wien 1873.*

*Protocoll über die Verhandlungen der am 25. Juni 1874 in Wien abgehaltenen siebten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1873. L. C. Zamarski, Wien 1874.*

*Protocoll über die Verhandlungen der am 17. Juni 1875 in Wien abgehaltenen achten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1874. L. C. Zamarski, Wien 1875.*

*Protocoll über die Verhandlungen der am 31. Mai 1876 in Wien abgehaltenen neunten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1875. L. C. Zamarski, Wien 1876.*

*Protocoll über die Verhandlungen der am 30. Mai 1877 in Wien abgehaltenen zehnten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1876. L. C. Zamarski, Wien 1877.*

*Protocoll über die Verhandlungen der am 28. Mai 1878 in Wien abgehaltenen elften ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1877.* L. C. Zamarski, Wien 1878.

*Protocoll über die Verhandlungen der am 29. Mai 1879 in Wien abgehaltenen zwölften ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1878.* L. C. Zamarski, Wien 1879.

*Protocoll über die Verhandlungen der am 13. Mai 1880 in Wien abgehaltenen dreizehnten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1879.* L. C. Zamarski, Wien 1880.

*Protocoll über die Verhandlungen der am 5. Mai 1881 in Wien abgehaltenen vierzehnten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1880.* L. C. Zamarski, Wien 1881.

*Protocoll über die Verhandlungen der am 4. Mai 1882 in Wien abgehaltenen fünfzehnten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1881.* L. C. Zamarski, Wien 1882.

*Protocoll über die Verhandlungen der am 7. Mai 1883 in Wien abgehaltenen sechzehnten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1882.* L. C. Zamarski, Wien 1883.

*Protocoll über die Verhandlungen der am 7. Mai 1884 in Wien abgehaltenen siebzehnten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn sammt Geschäfts-Bericht für das Jahr 1883.* L. C. Zamarski, Wien 1884.

SCHALLER, Jaroslaus: *Topographiedes Königreichs Böhmen. Zwölfter Theil: Klattauer Kreis.* Prag – Wien 1789.

SOMMER, Johann Gottfried: *Das Königreich Böhmen: statistisch-topographisch dargestellt. Bd 7-10.* Prag 1838-1842.

SOMMER, Johann Gottfried: *Das Königreich Böhmen: statistisch-topographisch dargestellt. Sechster Band: Pilsner Kreis.* Prag 1838.

SOMMER, Johann Gottfried: *Das Königreich Böhmen: statistisch-topographisch dargestellt. Siebenter Band: Klattauer Kreis.* Prag 1839.

SOMMER, Johann Gottfried: *Das Königreich Böhmen: statistisch-topographisch dargestellt. Achter Band: Prachiner Kreis.* Prag 1840.

SOMMER, Johann Gottfried: *Das Königreich Böhmen: statistisch-topographisch dargestellt. Neunter Band: Budweiser Kreis.* Prag 1841.

SOMMER, Johann Gottfried: *Das Königreich Böhmen: statistisch-topographisch dargestellt. Zehnter Band: Taborer Kreis.* Prag 1842.

*Verhandlung und Beschlüsse der am 21. Jänner 1884 abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn.* L. C. Zamarski, Wien 1884.

## SEZNAM LITERATURY

- ALLEN, Robert C.: *The British industrial revolution in global perspective*. Cambridge 2009.
- AMEDICK, Sigrid: *Männer auf Schinenstrang. Sozialgeschichte der unteren bayerischen Eisenbahnbeamten 1844–1914*. Stuttgart 1997.
- BEZECNÝ, Z.: *Příliš uzavřená společnost*. České Budějovice 2005.
- BERDAN, Helga: *Die Machtpolitik Österreich-Ungarns und der Eisenbahnbau in Bosnien-Hercegovina 1872-1914*. [netišťená diplomová práce], Wien, Universität Wien, Fakultät für Philosophie, 2008.
- BINDER, Filip: *Aristokrat v zemi historismu. Britské cesty knížete Jana Adolfa II. Schwarzenberga*. In: *Historický obzor*, č. 7/8, roč. 26, 2015, s. 143–158.
- BIRKE, Adolf M. (Hg.): *Bürgertum, Adel und Monarchie. Wandel der Lebensformen im Zeitalter des bürgerlichen Nationalismus*. München 1989.
- BRAUN, Rudolf: *Konzeptionelle Bemerkungen zum Obenbleiben. Adel im 19. Jahrhundert*. In: WEHLER, Hans-Ulrich (Hg.): *Europäischer Adel 1750–1950*. Göttingen 1990.
- BRŇOVJÁK, Jiří – KREJČÍK, Tomáš: *Nobilitační listiny a nobilitační spisy*. In: MYŠKA, Milan – ZÁŘICKÝ, Aleš (Edd.): *Prameny k hospodářským a sociálním dějinám novověku I*. Ostrava 2008, s. 64-89.
- BRŇOVJÁK Jiří – ZÁŘICKÝ Aleš (Edd.): *Šlechtic podnikatelem – podnikatel šlechticem. Šlechta a podnikání v českých zemích v 18. a 19. století*, Ostrava 2008.
- BRUSATTI, Alois (Ed.): *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band 1: Die Wirtschaftliche Entwicklung*. Wien 1973.
- BURRI, Monika – ELSASSER, Kilian T. - GUGERLI David (Hgg.): *Die Internationalität der Eisenbahn 1850-1970*. Zürich 2003.
- CERMAN, Ivo – VELEK, Luboš (Edd.): *Adelige Ausbildung. Die Herausforderung der Aufklärung und die Folgen*. München 2007.
- CERMAN, Ivo – VELEK, Luboš (Edd.): *Adel und Wirtschaft. Lebensunterhalt der Adelligen in der Moderne*. München 2009.
- DANDA, Josef: *Historie, výstavba a architektura našich nádražních budov 1839–1989*. In: *Hospodářské dějiny – Economic History* 19, 1991, s. 59–64.
- DIETRICH, Herbert: *Personen aus Österreichs Eisenbahngeschichte*. Wien 1993.
- DVOŘÁK, Jiří: *K historii schwarzenberských tuhových dolů v Černé v Pošumaví (Schwarzbach)*. České Budějovice 2006.
- EIGNER, Peter: *Österreichische Wirtschafts- und Sozialgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert*. Wien 1999.

- EIGNER, Peter: *Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich Band I-II*. [netištěná habilitační práce], Wien, Universität Wien, Fakultät für Philosophie, 2001.
- FASORA, Lukáš – HANUŠ, Jiří – MALÍŘ, Jiří: *Občanské elity a obecní samospráva 1848–1948*. Praha 2006.
- FREUDENBERGER, Herman: *Lost Momentum: Austrian Economic Development 1750s – 1830s*. Wien–Köln–Weimar 2005.
- FRIE, Ewald: *Adelsgeschichte des 19. Jahrhunderts? Eine Skizze*. In: *Geschichte und Gesellschaft*. 2007, 33, s. 398–415.
- GAŽI, Martin (Ed.): *Schwarzenbergové v české a střeoevropské kulturní historii*. České Budějovice 2008.
- GEIGER, Peter – KNOZ, Tomáš – FUČÍKOVÁ, Eliška – HORÁK, Ondřej – HOREL, Catherine – KRÄFTNER, Johann – WINKELBAUER, Thomas – ŽUPANIČ, Jan: *Liechtenstein-tschechische Beziehungen in Geschichte und Gegenwart. Synthesebericht der Liechtenstein-Tschechischen Historikerkommission*, Vaduz 2014.
- GEORGIEV, Jiří: *Až do těch hrdel a statků? Konzervativní myšlení a otázka samosprávy v politických strategiích české státoprávní šlechty po roce 1848*. Nakladatelství Lidové noviny, Praha 2011.
- GAWRECKI, Dan (Ed.): *Metodologické a metodické otázky výzkumu průmyslových oblastí za kapitalismu*. Opava 1981.
- GROF, Leopold: *Historie Ostravsko-Frydlantské dráhy*. In: *Hospodářské dějiny – Economic History* 19, 1991, s. 29–36.
- GRUBER, Josef: *Dopravní politika*. Praha 1920.
- GRUBER Josef: *Obchodní a živnostenská komora v Praze 1850–1900*. Praha 1900.
- GUTKAS, Karl: *Geschichte Niederösterreichs*. München 1984.
- HÁJEK, Jan: *Bankovníctví v českých zemích v 50. a 60. letech 19. století*. In: *Hospodářské dějiny – Economic History* 22, 1999, s. 83–106.
- HÁLEK, Jan: *Rakouská diplomacie 1848–1852. Zahraniční politika Felixe knížete Schwarzenberga*. Praha 2011.
- HARTMANN, Karl: *Praktisches Handbuch über die Anlage von Eisenbahnen, ihre Kosten, Unterhaltung und ihren Ertrag, über die Anfertigung und Prüfung guß- und stabeiserner Schienen, und die Einrichtung der Dampf- und anderen Eisenbahnwagen*. Augsburg 1837.
- HAZDRA, Zdeněk: *Adelige Demokraten im Kampf gegen den Totalitarismus. Das Schicksal der Grafen František, Antonín und Zdeněk Bořek-Dohalský während der nationalsozialistischen Okkupation*. In: SCHMITZ, Walter – STÜBEN, Jens – WEBER, Matthias: *Adel in Schlesien, Band 3 – Adel in Schlesien und Mitteleuropa. Literatur und Kultur von der Frühen Neuzeit bis zur Gegenwart*. Oldenburg Verlag, München 2013, s. 635–658.
- HAZDRA, Zdeněk: *Exilová činnost Františka prince Schwarzenberga (1913–1992) jako výraz snahy o udržení hodnotové kontinuity s Masarykovým Československem*. In: JASEK



- Peter (Ed.): *Protikomunistický odboj v strednej a východnej Európe*, Ústav pamäti národa, Bratislava 2012, s. 743–759.
- HAZDRA, Zdeněk: *Mostem mezi dvěma světy. Osud Antonína hraběte Bořka-Dohalského z Dohalic – šlechtice, kněze a vlastence (1889–1942)*. Petit, Praha 2012;
- HAZDRA, Zdeněk – HORČIČKA, Václav – ŽUPANIČ, Jan (Edd.): *Šlechta střední Evropy v konfrontaci s totalitními režimy 20. století*, ÚSTR – FF UK, Praha 2011.
- HERZAŇ, František – STRÍŠ Jozef: *Vývoj organizácie železníc*. In: *Hospodářské dějiny – Economic History* 19, 1991, s. 37–45.
- HLAVAČKA, Milan: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha 1990.
- HLAVAČKA, Milan: *Zlatý věk české samosprávy. Samospráva a její vliv na hospodářský, sociální a intelektuální rozvoj Čech 1862–1913*. Praha 2006.
- HLAVAČKA, Milan (Ed.): *České země v 19. století. Proměny společnosti v moderní době*. Praha 2014.
- HLAVAČKA, Milan – CIBULKA, Pavel (Edd.): *Chudinství a chudoba jako sociálně historický fenomén*. Praha 2013.
- HLAVAČKA, Milan: *Cesta na výsluní. Emancipace české technické inteligence na přelomu 19. a 20. století*. In: *Moderní dějiny* 22, 2014, č. 2, s. 23–38.
- HLAVAČKA, Milan: *Pionýrská léta první rakouské parostrojní železnice*. In: *Hospodářské dějiny – Economic History*, č. 19, 1991, s. 7–21.
- HÖBELT, Lothar: *Konservatismus in Österreich. Literaturbericht*. In: SCHRENCK-NOTZING, Caspar von: *Satnd und Probleme der ERforschung des Konservatismus*. Berlin 200, s. 233–241.
- HOFMANN, Gustav: *Blatenský velkostatek v polovině 19. století. Příspěvek k dějinám vývoje kapitalismu v zemědělství*. In: *Sborník archivních prací* 8, 1985, s.98–130.
- HONS, Josef: *Hrabě Karel Chotek a první české železnice*. In: *Dějiny vědy a techniky* 1998, č. 2.
- HORČIČKA, Václav: *Lichtenštejnové v Československu*. Agentura Pankrác Praha, 2014.
- HORČIČKA, Václav – MARXER, Roland: *Liechtenstein und die tschechoslowakischen Konfiskationen von 1945. Vom Zweiten Weltkrieg bis zur Gegenwart*. Historischer Verein für das Fürstentum Liechtenstein, Vaduz 2013.
- HORČIČKA, Václav – ŽUPANIČ, Jan: *Šlechta na křižovatce. Lichtenštejnové, Schwarzenbergové a Colloredo-Mannsfeldové v 1. polovině 20. století*. Agentura Pankrác, Praha 2017.
- HORSKÁ, Pavla: *„Otevřené dějiny“ a dějiny podnikatelů*. In: MYŠKA, Milan (Ed.): *Podnikatelstvo jako předmět historického výzkumu*, Ostrava 1994, s. 20–23.
- JAKUBEC, Ivan: *K problematice kolejové motorizace ve třicátých letech u ČSD a DRG*. In: *Hospodářské dějiny – Economic History* 19, 1991, s. 91-115.
- JAKUBEC, Ivan: *Vývoj československých a německých drah 1929-1937*. Praha 1991.

- JAKUBEC, Ivan: *Železnice a Labská plavba ve střední Evropě 1918-1938. Dopravněpolitické vztahy Československa, Německa a Rakouska v meziválečném období*. Praha 1997.
- JAKUBEC, Ivan (Edd.) – JINDRA, Zdeněk: *Dějiny hospodářství českých zemí. Od počátku industrializace do konce habsburské monarchie*. Praha 2006.
- JELÍNKOVÁ HOMOLOVÁ, Dita: *Šlechta v proměnách: osudy aristokracie v Československu v letech 1918–1948*. Nakladatelství Lidové noviny, Praha 2017
- JELÍNKOVÁ HOMOLOVÁ, Dita: *Sudetoněmecká šlechta v Československu v letech 1918–1945: postoje, motivy a strategie*. In: UHLÍKOVÁ, Kristina (Ed.): *Konfiskované osudy – hledání provenience movitých památek vyvlastněných v roce 1945*. Artefactum, Praha 2018
- JINDRA, Zdeněk – JAKUBEC, Ivan (Edd.): *Hospodářský vzestup českých zemí od poloviny 18. století do konce monarchie*. Praha 2015.
- JINDRA, Zdeněk – SVÁTEK, František – ŠTAJF, Jiří: *Úvod do studia hospodářských a sociálních dějin. Svazek I*. Karolinum, Praha 1997.
- JINDRA, Zdeněk: *Úvahy o česko-německých hospodářských vztazích na přelomu 19. a 20. století*. In: *Hospodářské dějiny – Economic History* 20, 1992, s. 63–74.
- JIRÁNEK Tomáš: *Projevy hospodářského nacionalismu v obchodních a živnostenských komorách v českých zemích 1850-1918*. Pardubice 2004.
- JUŘÍK, Pavel: *Kníže Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu*. In: *Obnovená tradice* 19, 2008, č. 37, s. 47–55.
- JUŘÍK, Pavel: *Schwarzenbergové. Nic než rovné*. Knižní Klub, Praha 2018.
- JUŘÍK, Pavel: *Železnice v jižních Čechách a Schwarzenbergové. O přínosu hlubocké větve Schwarzenbergů k rozvoji železniční dopravy v jižních Čechách*. In: *Obnovená tradice* 19, 2008, č. 37, s. 58–60.
- KADLECOVÁ, Jana: *Schwarzenbergové a rybníkářství na Třeboňsku*. In: *Obnovená tradice* 19, 2008, č. 37, s. 26–27.
- KÁRNÍKOVÁ, Ludmila: *Vývoj uhelného průmyslu v českých zemích do roku 1880*. Praha 1960.
- KAVKA, František: *Neuskutečněné železniční projekty v Čechách*. In: *Hospodářské dějiny – Economic History* 19, 1991, s. 47–58.
- KING, Jeremy: *Budweisers into Czechs and Germans. A Local History of Bohemian Politics 1848-1948*. Princeton 2002.
- KOCKA, Jürgen: *Geschichte des Kapitalismus*. München 2013.
- KOCKA, Jürgen: *Bürgertum im 19. Jahrhundert. Band I: Einheit und Vielfalt Europas*. Göttingen 1995.
- KOCKA, Jürgen: *Bürgertum im 19. Jahrhundert. Band II: Wirtschaftsbürger und Bildungsbürger*. Göttingen 1995.
- KOCKA, Jürgen: *Bürgertum im 19. Jahrhundert. Band III: Verbürgerlichung, Recht und Politik*. Göttingen 1995.

Kolektiv autorů: *Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch-ungarischen Monarchie. Band I–IV.* Wien–Leipzig–Teschen 1897–1899.

Kolektiv autorů: *Geschichte der Eisenbahnen Österreichisch-ungarischen Monarchie. Band V–VI.* Wien–Leipzig–Teschen 1908.

Kolektiv autorů: *Pod císařským praporem. Historie habsburské armády 1526-1918.* Praha 2003.

Kolektiv autorů: *Metodologické a metodické otázky výzkumu průmyslových oblastí za kapitalismu.* Slezský ústav ČSAV, Opava 1981.

Kolektiv autorů: *Průvodce po Rakouském státním archivu ve Vídni pro českého návštěvníka.* Praha 2013.

KÖSTER, Burkhard: *Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825-1859.* München 1999.

KRÁL, Miroslav: *Z historie schwarzenberských pivovarů.* In: *Obnovená tradice* 19, 2008, č. 37, s. 10–12.

KRÁLOVEC J.: *Obchodní a živnostenská komora v Plzni. Přehled vývoje hospodářských poměrů v obvodu komorním a činnosti komory po čas jejího trvání.* Praha 1906.

KRÁL, Miroslav: *Spolupráce firmy Lanna se Schwarzenberky.* In: *Obnovená tradice* 19, 2008, č. 37, s. 23–24.

KRATOCHWIL, Karl – MEERWALD, Alois: *Heimatbuch der Berg- und Kreisstadt Böhmisches-Budweis.* Budweis 1930.

KREJČIŘÍK, Mojmír: *Kleinové. Historie moravské podnikatelské rodiny.* Brno 2009.

KREJČIŘÍK, Mojmír: *Po stopách našich železnic.* NADAS, Praha 1991.

KREJČIŘÍK, Mojmír: *Železnice a životní prostředí.* In: *Hospodářské dějiny – Economic History* 19, 1991, s. 23–28.

KRUEGER, Rita: *Czech, German and noble. Status and national identity in Habsburg Bohemia.* New York 2009.

KUBÍKOVÁ, Anna: *Účast Schwarzenberků na světové výstavě ve Vídni roku 1873.* In: *Obnovená tradice* 6, 1996, č. 14, s. 8–10.

KVIZDA, Martin: *Ekonomické dějiny železniční sítě. Mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah.* Brno 2006.

KUNT, Miroslav – KALINA, Tomáš: *Neveřejné úzkorozchodné dráhy v Čechách. Soupisy z let 1909 a 1925-1930.* Praha 2006.

LENDEROVÁ, Milena: *Tragický bál. Život a smrt Pavlína ze Schwarzenbergu.* Paseka, Praha–Litomyšl 2004.

LENDEROVÁ, Milena – BEZECNÝ, Zdeněk – KUBEŠ, Jiří: *Proměny elit v moderní době. Sborník k narozeninám docenta Roberta Saka.* Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, České Budějovice 2003.

- LOUŽENSKÝ, Jiří: *Neuskutečněné tratě na jihu Čech*. In: *Rozpravy NTM v Praze 115: Z Dějin železniční dopravy 1991*, s. 77–87.
- LUFT, Robert: *Der Adel in der mährischen Landespolitik um 1900*. In: *Opera historica 2*, 1992, s. 111–115; TÝŽ: *Die Mittelpartei des mährischen Großgrundbesitzes 1879-1918. Zur Problematik des Ausgleichs*. In: SEIBT, Ferdinand (Hg.), *Die Chance der Verständigung. Absichten und Ansätze zu übernationaler Zusammenarbeit in den böhmischen Ländern 1848-1918*. München 1987, s. 187–243.
- LUSTIG, Rudolf – SVĚTNIČKA, František: *Schematismus velkostatků v Čechách*. Praha 1933.
- MACAR, Václav: *O dráze Františka Josefa*. In: *Obnovená tradice 6*, 1996, č. 14, s. 33–34.
- MAIER, Karel: *Hospodaření a rozvoj českých měst 1850–1938*. Praha 2005.
- MAYER, Arthur von: *Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen*. Berlin 1891.
- MAYSL, Albert: *Obchodní a průmyslová komora v Českých Budějovicích 1850-1905*. České Budějovice 1906.
- MATĚJČEK, Jiří: *K metodice výzkumu sociální skupiny podnikatelů. Podnikatelé v systému sociální stratifikace*. In: MYŠKA, Milan (Ed.): *Podnikatelstvo jako předmět historického výzkumu*. Ostrava 1994, s. 24–31.
- MELVILLE, Ralph: *Adel und Revolution in Böhmen. Strukturwandel von Herrschaft und Gesellschaft in Österreich um die Mitte des 19. Jahrhunderts*. Mainz 1998.
- MELVILLE, Ralph: *Der böhmische Adel und der Konstitutionalismus. Franz Stadions Konzept einer Postfeudalen Neuordnung Österreichs*. In: SEIBT, Ferdinand (Hg.): *Die Chance der Verständigung. Absichten und Ansätze zu übernationaler Zusammenarbeit in den böhmischen Ländern 1848-1918*. München 1987.
- MENNING, Daniel: *Standesgemäße Ordnung in der Moderne. Adlige Familienstrategien und Gesellschaftsentwürfe in Deutschland 1840–1945*. München 2014.
- MICHAELIS, Julius: *Deutschlands Eisenbahnen. Ein Handbuch für Geschäftsleute, Capitalisten und Speculanten*. Leipzig 1859.
- MYŠKA, Milan: *K otázce metodiky „kolektivní biografie“ při studiu dějin podnikatelstva*. In: MYŠKA, Milan (Ed.): *Podnikatelstvo jako předmět historického výzkumu*. Ostrava 1994, s. 161–167.
- MYŠKA, Milan (Ed.): *Podnikatelstvo jako předmět historického výzkumu*. Ostrava 1994.
- MYŠKA, Milan: *Sociální skupina podnikatelstva jako předmět historického výzkumu*. In: MYŠKA, Milan (Ed.): *Podnikatelstvo jako předmět historického výzkumu*, Ostrava 1994, s. 8–19.
- MYŠKA, Milan: *Šlechta a podnikání v českých zemích v 18. a 19. století*. In: BRŇOVJÁK Jiří – ZÁŘICKÝ Aleš (Edd.): *Šlechtic podnikatelem – podnikatel šlechticem. Šlechta a podnikání v českých zemích v 18. a 19. století*. Ostrava 2008, s. 39–48.
- MYŠKA, Milan: *Šlechta v Čechách, na Moravě a ve Slezsku na prahu buržoazní éry. Hospodářská aktivita české aristokracie a tzv. „kapitalistická modernizace“*. In: *Časopis Slezského muzea. Série B 36*, 1987, s. 46–65.

- MYŠKA, Milan: *Vceňovací operáty stabilního katastru*. In: MYŠKA, Milan – ZÁŘICKÝ, Aleš (Edd.): *Prameny k hospodářským a sociálním dějinám novověku I*. Ostrava 2008, s. 90–99.
- MYŠKA, Milan – ZÁŘICKÝ, Aleš (Edd.): *Prameny k hospodářským a sociálním dějinám novověku I*. Ostrava 2008.
- NABRDALIK, Bartosz: *Galizische Eisenbahnen – ein rein strategisches oder auch ökonomisches Unternehmen?*. [netišťená diplomová práce], Wien, Universität Wien, Fakultät für Philosophie, 2010.
- NEJEDLÁ, Oldřiška: *Soupis publikací obchodních a živnostenských komor v českých zemích pro léta 1850–1947*. In: *Průmyslové oblasti 2*. Ostrava 1969, s. 226–266.
- NEUMANN, Jiří: *První šumavský plavební kanál*. In: *Obnovená tradice* 12, 2001, č. 23, s. 2–6.
- NEUMANN, Jiří: *Vojtěch Lanna a grafit. Věhlas šumavské tuhy je již minulostí*. In: *Obnovená tradice* 12, 2001, č. 24, s. 9–12.
- NIEL, Alfred: *Eisenbahn und Gesellschaft*. [netišťená dizertační práce], Wien, Universität Wien, Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät, 1952.
- OURODOVÁ-HRONKOVÁ, Ludmila (Ed.): *Schwarzenberská krajina Hlubocka a Třeboňska. Proměna Krajiny na vybraných schwarzenberských panstvích v letech 1660–1930*. České Budějovice 2017.
- OTRUBA, Gustav: *Zur Geschichte der neuzeitlichen Verkehrswesens in Österreich vor den Eisenbahnen*. Linz 1988.
- PALECZEK, Raimund: *Kdo řídil schwarzenberská panství. Soupis vedoucích schwarzenberských úředníků*. In: *Obnovená tradice* 19, 2008, č. 37, s. 13–16.
- PALECZEK, Raimund: *Průkopníci techniky v Evropě – schwarzenberští inženýři Johann Kraus a Josef Falta*. In: *Obnovená tradice* 19, 2008, č. 38, s. 49–58.
- PALECZEK, Raimund: *Die Modernisierung des Großgrundbesitzes des Fürsten Johann Adolf II. zu Schwarzenberg. Beispiel einer deutsch-tschechischen Symbiose in Südböhmen im Neoabsolutismus 1848–1860*. Marburg 2009.
- POPELKA, Petr: *Podíl šlechty na železničním podnikání v habsburské říši. Základní srovnání situace v Anglii, Německu a habsburské říši*. In: BRŇOVJÁK Jiří – ZÁŘICKÝ Aleš (Edd.): *Šlechtic podnikatelem – podnikatel šlechticem. Šlechta a podnikání v českých zemích v 18. a 19. století*. Ostrava 2008, s. 178–194.
- POPELKA, Petr: *Prameny statistické povahy pro výzkum železniční dopravy do roku 1945*. In: MYŠKA, Milan – ZÁŘICKÝ, Aleš (Edd.): *Prameny k hospodářským a sociálním dějinám novověku I*. Ostrava 2008, s. 122–135.
- POPELKA, Petr: *Zrod moderního podnikatelstva. Bratři Kleinové a podnikatelé v českých zemích a Rakouském císařství v éře kapitalistické industrializace*. Ostrava 2011.
- POPELKA, Petr: *Zrod moderní dopravy. Modernizace dopravní infrastruktury v Rakouském Slezsku do vypuknutí první světové války*. Ostrava 2013.

- PRŮCHA, Václav: *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992. I. Díl: Období 1918–1945*. Doplněk, Brno 2004.
- REIF, Heinz: *Adel im 19. und 20. Jahrhundert*. München 1999.
- REIF, Heinz: *Westfälischer Adel 1770-1860. Vom Herrschaftsstand zu regionalen Elite*. Göttingen 1979;
- REIF, Heinz: (Hg.): *Adel und Bürgertum in Deutschland I-II*. München 2000–2001.
- RINGES, Vladimír.: *Století železnic*, Praha 1938.
- RINGES, Vladimír.: *Stezkou dějin naší dopravy*. Praha 1958.
- ROBBINS, Edwin Clyde: *Railway conductors. A Study in Organized Labour*. New York 1914.
- ROUBÍK, František: *Silnice v Čechách a jejich vývoj*, Praha 1938.
- RODAN, Kamil: *Schematismy velkostatkářské držby*. In: MYŠKA, Milan – ZÁŘICKÝ, Aleš (Edd.): *Prameny k hospodářským a sociálním dějinám novověku I*. Ostrava 2008, s. 100–111.
- RUPLER, H.: *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band IX. Soziale Strukturen*. Wien 2010.
- RYCHLÍK, Jan: *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu*. Praha 2007.
- RYCHLÍK, Jan: *Videňská arbitráž a rozvoj osobní dopravy na Slovensku*. In: *Hospodářské dějiny – Economic History* 19, 1991, s. 117-131.
- RUTKOWSKI, Ernst: *Briefe und Dokumente zur Geschichte der österreichisch-ungarischen Monarchie. Band I: Der verfassungstreue Großgrundbesitz 1880-1899*. Oldenburg–München 1983.
- SAK, Robert – BEZECNÝ, Zdeněk: *Dáma z rajského ostrova*. Mladá fronta, Praha 2000.
- SALZ, Arthur: *Geschichte der Böhmisches Industrie in der Neuzeit*. München–Leipzig 1913.
- SAX, Emil: *Die Oekonomie der Eisenbahnen Begründung einer systematischen Lehre von Eisenbahnwesen in Wirtschaftlicher Hinsicht*. Wien 1871
- SCHADEN, Anneliese: *Die Finanzierung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn 1866-1884*. [netištěná diplomová práce], Wien, Universität Wien, Fakultät für Philosophie, 1992.
- SOMBART, Werner: *Der moderne Kapitalismus. Band I-III*. München–Leipzig, 1916–1927.
- STEKL, Hannes: *Adel und Bürgertum in der Habsburgermonarchie 18. Bis 20. Jahrhundert*. Wien–München 2004.
- STEKL, Hannes: *Österreichs Aristokratie im Vormärz. Herrschaftsstil und Lebensformen der Fürstenhäuser Liechtenstein und Schwarzenberg*. Wien 1973.
- STELLNER, František – SOBĚHART, Radek (Edd.): *Hospodářské dějiny v České republice na počátku 21. století*. Praha 2009
- STELLNER, František – SOBĚHART, Radek (Edd.): *Studie k hospodářským dějinám 1. Hospodářské dějiny v České republice na počátku 21. století*. Praha 2009.
- STÜRMER, G.: *Geschichte der Eisenbahnen. Entwicklung und jetzige Gestaltung sämtlicher Eisanbahnnetze der Erde*. Bromberg 1872.

- ŠPINAR, Jindřich (Ed.): *Dějiny Zlaté Koruny. Zlatá Koruna, Plešovice a Rájov v proměnách staletí*. České Budějovice 2013.
- ŠTEFANOVÁ, Dana: *Schwarzenberská banka 1787-1830*. In: BRŇOVJÁK Jiří – ZÁŘICKÝ Aleš (Edd.): *Šlechtic podnikatelem – podnikatel šlechticem. Šlechta a podnikání v českých zemích v 18. a 19. století*. Ostrava 2008, s. 69–92.
- ŠURECHOVÁ, Mária: *Niektoré aspekty výstavby nových železničních tratí na Slovensku v mezivojnovom období*. In: *Hospodářské dějiny – Hospodářské dějiny – Economic History* 19, 1991, s. 65–90.
- TAYLOR, Alan J. P.: *The Habsburg Monarchy 1809-1918. A History of the Austrian Empire and Austria-Hungary*. London 1955.
- THEN, Volker: *Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer in der Industriellen Revolution. Ein preußisch/deutsch-englischer Vergleich*. Göttingen 1997.
- TÖNSMEYER, Tatjana: *Adelige Moderne. Großgrundbesitz und ländliche Gesellschaft in England und Böhmen 1848-1918*. Wien–Köln–Weimar 2012.
- TÖNSMEYER, Tatjana – VELEK, Luboš (Edd.): *Adel und Politik in der Habsburgermonarchie und den Nachbarländern zwischen Absolutismus und Demokratie*. München 2011.
- TOPKA, Jiří: *Úzkokolejná drážka šamotky Zliv*. In: *Obnovená tradice* 19, 2008, č. 38, s. 12–15.
- TENFELDE, Klaus: *Unternehmung in Deutschland und Österreich während des 19. Jahrhunderts. Forschungsprobleme*. In: RUMPLER, Helmut (Hg.): *Innere Staatsbildung und gesellschaftliche Modernisierung in Österreich und Deutschland*. Wien–München 1991, s. 125–138.
- URBAN, Otto: *Česká společnost 1848-1918*. Praha 1982.
- URBAN, Otto: *Kapitalismus a česká společnost. K otázkám formování české společnosti v 19. století*. Praha 2003.
- VONDRA, Václav: *Schwarzenberský pivovar v Protivíně*. In: *Obnovená tradice* 6, 1996, č. 14, s. 28–29.
- VONDRA, Václav: *O provozu a prodeji schwarzenberské továrny ve Zlivi*. In: *Obnovená tradice* 17, 2006, č. 33, s. 50–53.
- VONDRA, Václav: *Vojtěch Kocourek – iniciátor schwarzenberské továrny ve Zlivi*. In: *Obnovená tradice*, roč. 12, 2001, č. 24, s. 33–36.
- VOŠAHLÍKOVÁ, Pavla: *Jak se žilo za časů Františka Josefa I.*, Praha 1996.
- VOŽENÍLEK, Jan: *Předběžné výsledky československé pozemkové reformy*. Praha 1930.
- WAGNER, Jan Eduard: *Neueste Eisenbahn- und Strassenkarte von Böhmen*. Prag 1878.
- WEBER, Max Maria von, *Der staatliche Einfluss auf die Entwicklung der Eisenbahnen minderer Ordnung*. Wien–Leipzig–Pest 1878.
- WEBER, M. M.: *Der staatliche Einfluss auf die Entwicklung der Eisenbahnen minderer Ordnung*. Wien–Leipzig–Pest 1878.

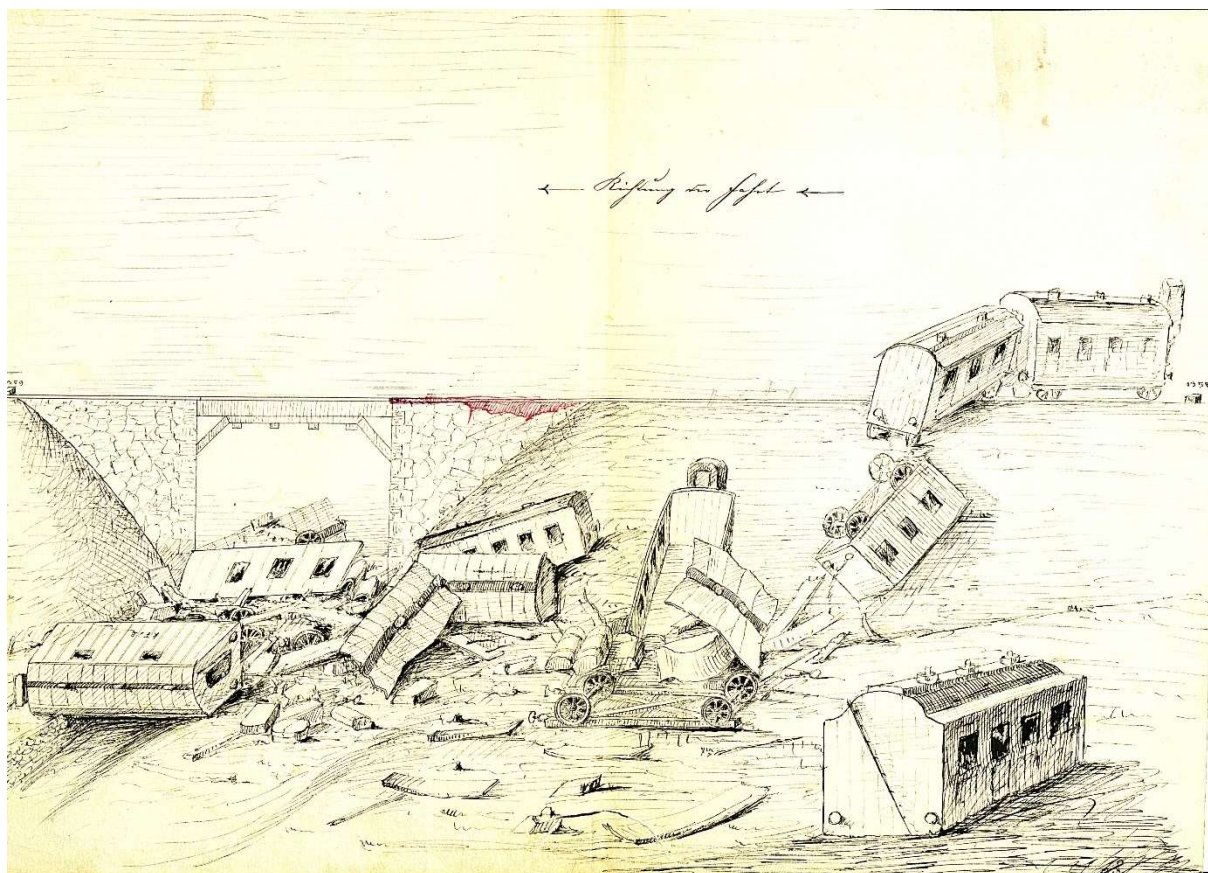
- WEHLER, Hans Ulrich (Hg.): *Europäischer Adel 1750–1950*, Göttingen 1990.
- WIELAND, Christian – LEONHARD, Jörn (Edd.): *What Makes Nobility Noble? Comparative Perspectives from the Sixteenth to the Twentieth Century*. Göttingen 2011.
- ZÁŘICKÝ, Aleš: *Compass – kompas*. In: MYŠKA, Milan – ZÁŘICKÝ, Aleš (Edd.): *Prameny k hospodářským a sociálním dějinám novověku I*. Ostrava 2008, s. 228–233.
- ZÁŘICKÝ, Aleš: *Rothschildové a ti druzí. Dějiny velkopodnikání v Rakouském Slezsku před první světovou válkou*. Ostrava 2005.
- ZAUNER, Gerhard: *125 Jahre Kaiser Franz Josef-Bahn*. Wien. 1995.
- ŽÁKAVEC, Teodor.: *Lanna – příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu*. Praha 1936.
- ŽUPANIČ, Jan: *Židovská šlechta podunajské monarchie. Mezi Davidovou hvězdou křížem*. Nakladatelství Lidové noviny, Praha 2012; TÝŽ: *Nová šlechta Rakouského císařství*. Agentura Pankrác, Praha 2006.
- ŽUPANIČ, Jan – FIALA, Michal: *Nobilitas Iudaeorum. Židovská šlechta střední Evropy v komparativní perspektivě*. Agentura Pankrác, Praha 2017



## **PŘÍLOHY**

Příloha A:	.....	194
Příloha B:	.....	195
Příloha C:	.....	196
Příloha D:	.....	197
Příloha E:	.....	198

## Příloha A: Nákres z vyšetřování nehody u Schwarzenau (1874)



Příloha A Policejní nákres nehody u Schwarzenau (1874): SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/V.

# Příloha B: Jízdní řád trati Plzeň - Budějovice (1868)

**K. K. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.**

## FAHRPLAN

der  
**Personen- und gemischten Züge**  
auf der Strecke  
**BUDWEIS-PILSEN.**

Giltig vom Tage der Bahneröffnung bis auf Weiteres.

Die mit überdruckten Zahlen bedeuten die Nachtstunden von 6 Uhr Abends bis vor 6 Uhr Morgens.

Budweis - Pilsen.					Pilsen - Budweis.						
Meilen	Stationen	Zug Nr. 1		Zug Nr. 3		Meilen	Stationen	Zug Nr. 2		Zug Nr. 4	
		Uhr	Minuten	Uhr	Minuten			Uhr	Minuten	Uhr	Minuten
—	<b>Budweis</b> Abf.	7	45	6	12	—	<b>Pilsen</b> Abf.	2	56	1	52
1	Frauenberg	8	7	6	32	1	Plzenec	3	18	2	14
3	Netolic	8	37	7	—	1.5	Stahllau	3	28	2	26
4	Wodnian	9	—	7	21	3	Blowic	3	51	2	51
5	Protiwin	9	16	7	37	3.5	Zdar-Zdirec	4	3	3	3
6	Racic-Pisek	9	38	7	56	4.5	Nepomuk	4	20	3	21
7	Čejtic	9	54	8	12	6.5	Wolsan	4	58	3	59
8	Strakonice	10	20	8	33	8	Horazdiowic	5	26	4	36
9	Katowic	10	37	8	50	9	Katowic	5	47	4	57
10	Horazdiowic	11	7	9	11	10	Strakonice	6	6	5	23
11.5	Wolsan	11	44	9	47	11	Čejtic	6	23	5	40
13.5	Nepomuk	12	14	10	15	12	Racic-Pisek	6	39	5	59
14	Zdar-Zdirec	12	30	10	31	13	Protiwin	6	58	6	18
15	Blowic	12	44	10	43	14	Wodnian	7	17	6	38
16	Stahllau	1	9	11	6	15	Netolic	7	36	6	59
16.5	Plzenec	1	19	11	16	17	Frauenberg	8	4	7	29
18	<b>Pilsen</b> Ank.	1	40	11	37	18	<b>Budweis</b> Ank.	8	23	7	48

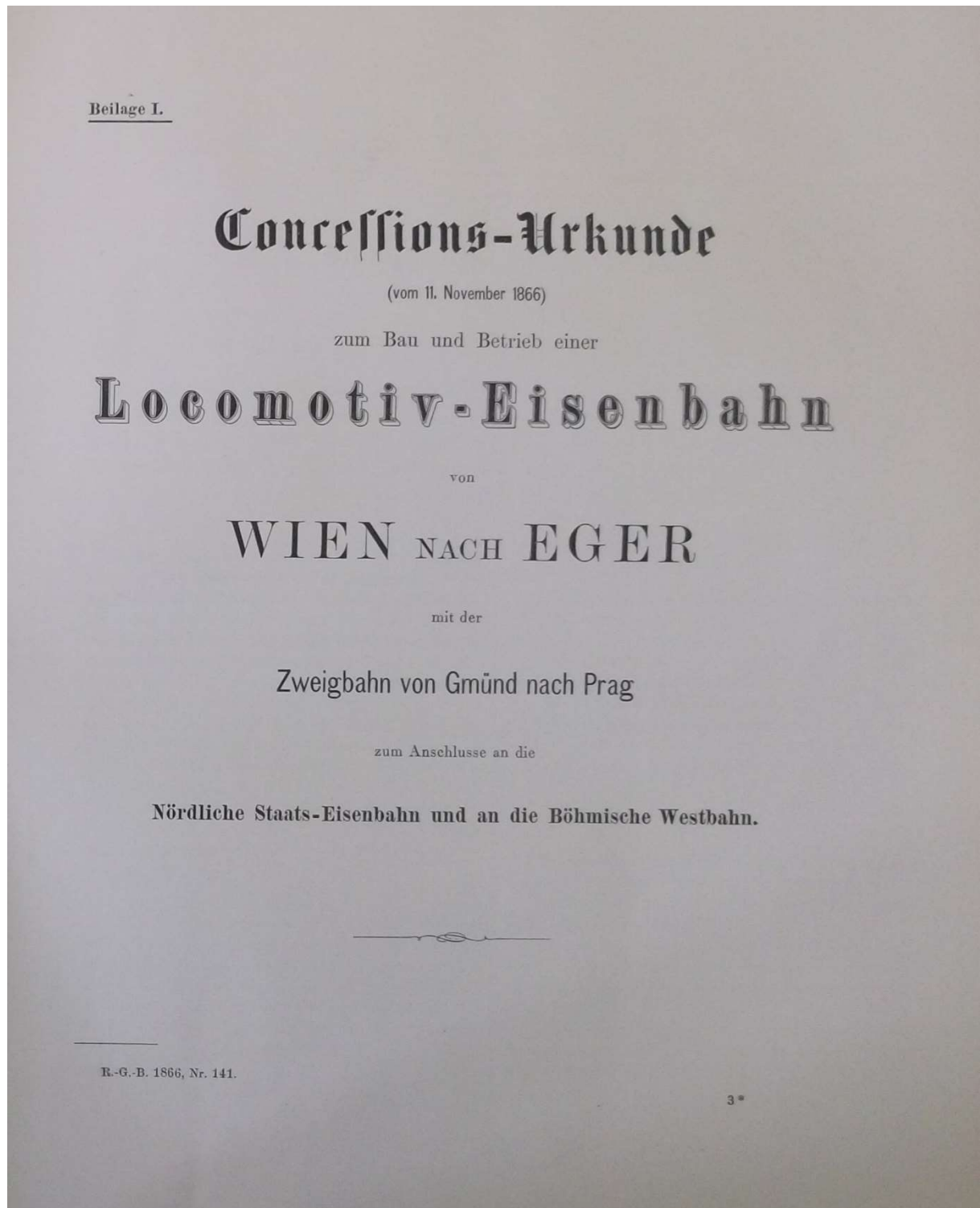
Bahn-Anschlüsse für die Richtung von Budweis nach Pilsen.				Bahn-Anschlüsse für die Richtung von Pilsen nach Budweis.				
Stationen	an Zug		Stationen	an Zug		Stationen	an Zug	
	Nr. 1	Nr. 3		Nr. 1	Nr. 3		Nr. 2	Nr. 4
in Pilsen	1	10	in Dornau	1	10	von Frankfurt a. M.	11	—
in Prag	2	20	in Mainz	2	20	von Ansbach	11	30
von Prag	3	40	in Bingen	3	40	von Senftenberg via Heideberg	—	—
in Dresden	3	20	in Koblenz	3	20	von Carlsruhe via Heideberg	—	—
in Böhme-Lipsa	—	—	in Coblenz	4	40	von Mannheim	—	—
in Briesen	—	—	in Cöln	—	—	von Heideberg	—	—
in Briesen	7	24	in Bonn	—	—	von Würzburg	—	—
in Pilsen	10	14	in Osnabrück	—	—	von Stuttgart via Nördlingen	—	—
in Pilsen	3	20	in Lüneburg	—	—	von Nördlingen	—	—
in Pilsen	6	46	in Verden	—	—	von Bielefeld	—	—
in Pilsen	7	50	in Verden	—	—	von Nürnberg	—	—
in Pilsen	8	16	in Verden	—	—	von Regensburg	—	—
in Pilsen	10	14	in Verden	—	—	von Regensburg via Turmas-Kralup	—	—
in Pilsen	12	18	in Verden	—	—	von Turmas-Kralup	—	—
in Pilsen	13	17	in Verden	—	—	von Böhme-Lipsa	—	—
in Pilsen	14	18	in Verden	—	—	von Prag	—	—
in Pilsen	15	19	in Verden	—	—	in Pilsen	—	—
in Pilsen	16	20	in Verden	—	—	in Pilsen	—	—
in Pilsen	17	21	in Verden	—	—	in Pilsen	—	—
in Pilsen	18	22	in Verden	—	—	in Pilsen	—	—

**Die General-Direction**  
der k. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Druck von L. C. Zemanek in Wien.

Příloha B Jízdní řád trati Plzeň – Budějovice (1868): SOA Třeboň, fond Schwarzenberská ústřední kancelář, Sig. G.b 5F, fasc. 10/III.

## Příloha C: Titulní strana koncesní listiny KFJB (1866)



Příloha C Titulní strana koncesní listiny KFJB (1866): , Sig. G.b 5F, fasc. 10/I.



## Příloha D: Mapa sítě KFJB (1869)



Příloha D Mapa sítě KFJB (1869): Protocoll über die Verhandlungen der am 25. Juni 1868 in Wien abgehaltenen ersten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn. Wien 1868.

## Příloha E: Seznam účastníků valné hromady akcionářů KFJB (1871)

<b>VERZEICHNISS</b> <small>der für die</small> <b>vierte ordentliche General-Versammlung</b> am 28. Juni 1871 <b>Stimmberechtigten Herren Actionäre</b> <small>der</small> k. k. priv. Kaiser Franz-Josefs-Bahn.		
Aumann Fr. Berger Adolf. Bermann Bernh. Blau Albert. Boeckmann Adolf, Ritter v. Daubek, Dr. Decastello Alfred, Dr. Dini Moritz. * Dittler Robert Eduard. Ellinger Karl. Ellissen Rudolf. Engel F. A. Epstein Julius. Fluck von Leidenkron Moritz, Dr. Fritz Karl. Fürstenberg Johann Egon, Landgraf von, Excellenz. Gärber Moritz. Glaser Wilhelm, von. Olickh Anton, Dr. Horn Robert. Hoyos-Sprinzenstein Ernst, Graf. Huber A. W. Huschák Josef. Jägermayr Hugo.	Kaiser Ignaz, Dr. Kallmus N. Kogerer Heinrich. Kohn Rudolf. Krippner Wenzel. Kunz Ed. Kutschera Franz. Ladenburg Ludwig. Landtmann August. Loos von Loosimfeld Heinrich. Maschat Josef. Maresch Josef, Dr. Muck Karl. Muck Moritz. Nostitz-Rienek Hugo, Graf. Osswald Nikolaus. Pangerl Mathias. Paupé August. Pawlik Josef. Pereira Heinrich, Freiherr von. Pokorný Rudolf. Pollak A. M. * Reitzes S. M., Gebr. Sallaba Rudolf. Schletzer Franz.	Schmeidler H. Schmidt Emil. Schönerer Mathias, Ritter von. Schwarzenberg Adolf Josef, Fürst. Schwarzenberg Johann Adolf, Fürst. Seeling Karl. Seutter-Lötzen Eduard, von. Springer W. Stupper Franz. Suttner Karl Gundaker, Freiherr von. Suttner Gustav, Freiherr von. Ullrich Franz. Vrints Maximilian, Graf von, Excellenz. Weber Julius. Weidinger Franz. Weiss Adolf, Dr. Weiss C. G. Nachfolger. Weittenhiller Friedrich, Eder von. Wolf Hermann, Director. Ziegler Ludwig. Zorn Hermann. Zöpf Julius.

Die mit \* bezeichneten Herren waren weder persönlich anwesend noch durch Bevollmächtigte vertreten.

Příloha E Seznam účastníků valné hromady akcionářů (1871): Protocoll über die Verhandlungen der am 25. Juni 1868 in Wien abgehaltenen ersten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der kais. kön. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn. Wien 1868.