

## KONĚSPŘEŽKA 2005

Tentokrát jsem se vydal po stopách první koněspřežné dráhy na evropském kontinentě. Vedla z Českých Budějovic do Lince. Tudíž jsme vyrazili v pátek z Prahy na jih narvaným vlakem do Českých Budějovic, kde se přestupovalo na lokálku, která nás vezla do Rybníku a



místní dráhou do Vyššího Brodu, kde byl základní tábor, řečeno jazykem horolezců. Klášter je v rukou cisterciáků a pomalu, avšak jistě, se rozvíjí do původní krásy. V areálu se nachází ubytovna, která nám na dvě noci zajistí nocleh a střechu nad hlavou. Vyšší Brod mám rád a mám k němu svůj specifický vztah. Poprvé jsem tu byl v roce 1990 a stal se tu ze mne vodák. Pravidelně rok co rok jsem zde pod vyrovnávací přehradou Lipno II nasedal do kanoe a plavil se po krásné řece Vltavě. Dnes tu však jsem za jinou dopravní cestou, než je řeka. I když s řekou či řekami má koněspřežná dráha mnoho co dočinění.

Od pradávna se ze Solné komory na území Rakouska přes Šumavu na území Čech vozila sůl a opačným směrem kožešiny, jantary a jiné zboží. Byla tu obchodní tzv. Solná stezka. Od středověku se přemýšlelo o propojení Vltavy a Dunaje. Avšak až s nástupem průmyslové revoluce se mohla tato myšlenka zhmotňovat. František Josef Gerstner byl pověřen, aby tento kanál

navrhl, avšak členitý terén neumožnil zbudovat kanál a ředitel pražského technického učiliště přichází s myšlenkou koněspřežné dráhy. Avšak prohníla c.k. monarchie novotám nakloněná nebyla a tento projekt zapadl na čas v zapomnění. Až po 13 letech roku 1820 Gerstnerův syn František Antonín byl pověřen stavbou. Rozjel se do Anglie a zjistil, že budoucnost není v koních, ale je v páře. Proto se F. A. Gerstner rozhodl stavět koněspřežnou dráhu důkladně, aby se mohl v budoucnosti místo koní vydat po železnici i parní vlak. Roku 1825 stavba začala a stavitel a projektant v jedné osobě při ní položil základy železničních staveb, které se dodržují dodnes. Železnice nesmí kopírovat terén, musí pozvolna zdolávat výšku a neopouštět ji. Jelikož železnici stavěl poctivě, rozpočet se navyšoval a skončilo to tím, že v roce 1828 Gerstner ze stavby odchází. V té době byl český úsek již hotov. Na rakouském úseku začal pracovat Gerstnerův žák Matyáš Schönerer. Ten však, aby se zavděčil, stavěl dráhu velmi levně. Tudíž provoz na českém úseku byl zahájen 30. 9. 1828 a 1. 6. 1830 na celém úseku České Budějovice – Linec. Nutno ještě dodat, že roku 1872 se vydal po trati první parní vlak, který mohl na českém území využít dráhu koněspřežky, avšak na rakouské straně bylo nutno železniční trať vybudovat znovu. Zajímavé je, že nynější elektrifikovaná trať z Českých Budějovic do Horního Dvořiště kopíruje ve valné části trať koněspřežky.



Po noci v klášteře následuje přesun do Schängenu. Na česko-rakouské pasové kontrole po nás nikdo nic nechtěl a my jsme dorazili do městečka Kerschbaumu, kde byla přepřahací stanice a občerstvovna. Jídlo na cestě bylo v ceně jízdenky, avšak dle dobových svědectví nevalné chuti. Rakušané obnovili u této stanice část koněspřežky a díky koni Maxovi a dvou replikám historických vozů zde vozí turisty. V přepřahací stanici je zřízeno muzeum

koněspřežky a je zde možnost se i najíst. V muzeu jsem se dozvěděl většinu o koněspřežce a mile mě zahřálo u srdce, že exponáty a popisky byly dvojjazyčné: německy a česky.

Po výkladu v muzeu, kde nás provázela v dobovém kroji Daniela, jsme si zakoupili jízdenky na koněspřežku a dva kočí Sepp a Franz nás usadili ve voze II. třídy, zapřáhli Maxe a vyrazili jsme. Max byl statný kůň a vůbec nedbal pokynů výpravčího, neboť jak uslyšel klapnutí kovu o kov, pochopil, že je zapřaženo a vyrazil. Nedbal na to, že vozkové nestačili



pojistit zapřažení závlačkami a výpravčí nedal pokyn k odjezdu. Projeli jsme celkově asi 500 metrů. Naštěstí jsme měli zpáteční jízdenky, tak jsme opět mohli vystoupit před stanicí. Děti samozřejmě byly nadšené, ale přiznám se, že i pro mne to byl nezapomenutelný zážitek. Velmi dobře jsem si uvědomil rozdíl mezi koněspřežnou drahou a koňským povozem. Koleje byly ze dřeva pobité

kovovými pasy a usazené v kamenných žlábcích. Díky tomuto se snížilo tření a na plně obsazený vůz lidmi bohatě stačila jedna koňská síla. Po návštěvě muzea jsme se odebrali na nádraží v Summerau, kde jsme přesedli do elektrického vlaku, který nás odvezl do cílové rakouské stanice koněspřežky – Lince. Hlavní nádraží v Linci není v místě konečné stanice koněspřežky, ale musím uznat, že po rekonstrukci vypadá linecké hlavní nádraží velmi dobře. I zde se sem tam vyskytli lidé ošuntělí a zjevně pod vlivem alkoholu, ale všude tu vládli klid a čistota. Pevně věřím, že po rekonstrukci pražského hlavního nádraží to bude stejně tak. Neboť Linec je sice také hlavním městem, ale pouze jen spolkové země. Kdyžto hlavní nádraží v Praze je vstupem do České republiky.



Při rekonstrukci byla do podzemí nádraží zavedena tramvajová trať. V tomto mi to opět připomnělo Prahu, neboť i my máme pod nádražím MHD. Nástupiště od vlastní trati není nikterak odděleno, jen ta mělkost je zářející a nezvyklá. Takže z podzemí jsme se vypravili tramvajovou linkou 3 pod kopec Pöstlingberg, na kterém se nachází poutní mariánské místo. Tento kopec je tedy mariánskými poutěmi proslavený. Nás však toto místo zaujalo i z jiného pohledu, a to pohledu dopravně technického. Neboť z Lince na vrchol vede nejstrmější adhezní tramvajová trať v Evropě. Rakušané mají toto v patrnosti, a proto existuje zpáteční jízdenka na linku 3 a na historickou linku na Pöstlingberg. Průšvih jsme udělali, neboť jsme počítali s tím, že se jízdenky označují ve voze. Jenže ouha, až při přestupu na historickou linku jsme si všimli, že jízdenky se v Linci označují na nástupištích a ne

ve voze. Tak jsme jeli načerno. Naštěstí jsme revizory nepotkali. To už byl Linec zahalen do mraků, ze kterých se valila voda. Nešlo o déšť prudký či lijavec ale o celodenní a vytrvalý.

Historické vozy se vyznačují snad po celém světě tím, že kabina není oddělena od cestujících, pouze do vozu jsou z obou stran zašupovací dveře. Dřív se nestavila klasická obratiště, ale jen úvratě a tím je dáno, že tyto vozy jsou oboustranné. Stoupání bylo opravdu



velké, avšak tramvaj si s ním hravě poradila. Trať je jednokolejná s výhybnami, kde dochází k míjení vozů. Obdobný systém je na pražské lanovce Újezd – Petřín. Společně s Pajdou jsme



prozkoumali vnitřek vozu a zjistili jsme, že v podlaze jsou poklopy, které se dají nadzvednout. Pod jedním poklopem jsme objevili zásobník písku, a ačkoliv bylo mokro, tramvaj si nepodsypávala. Sluší se říci, že řidič si nepodsypával kola, neboť tyto typy tramvají nejsou vybaveny protiskluzovou či protismykovou ochranou. Pod dalším poklopem jsme objevili točící se kolo; je zajímavé za jízdy sledovat otáčející se kolo z nadhledu. Zaplatil jsem za to tím, že jsem byl od vazelíny. Stálo to však za to. To už asi po 20 minutách jsme se dostali do horní úvratě konečné a byli jsme z vozu vystoupeni. Zajímavé bylo vidět, jak řidič přehazuje kladku. Nebylo to přehazování z troleje na trolej, ale otočení o 180° tak, aby kladka se táhla za vozem. I systém výhybek byl velmi zajímavý, sice jsme to s Pajdou rozklíčovali, ale do popisu si netroufám. Déšť začal být dost nepříjemný. Odebrali jsme se do kostela a až vevnitř jsme se dozvěděli, že se jedná o poutní baziliku. Bazilika je významným znamením pro Linec a i celé Horní Rakousy.

Zasvěcení baziliky je Matce boží. Uprostřed kolosálního prostoru oltáře se vyjímá malá a jemná Matka bolestná. Při návštěvách sakrálních míst se vždy nachytám přitom, že mě jímá hluboká pokora a obdiv. Nejsem na těchto místech schopen slova a přecházím jen v šepot. To se bohužel nedá říci o všech návštěvnících poutní baziliky. Boční kaple byla zalitá září a teplem ze svíček od poutníků. Připojili jsme se k řadě, zakoupili svíčku a Tom s Kubou ji zapálili. Pomyslel jsem si v duchu přání, aby déšť byl mírnější a my mohli vychutnat krásy Lince. Vyšli jsme z baziliky a mraky se rozestoupily a my jsme mohli z vrchu pohlédnout na Linec, kterým se valila voda kalného Dunaje. Pršet úplně nepřestalo, ale mženi už bylo pro mne přijatelné a v duchu jsem Panně Marii děkoval. A pak že zázraky neexistují. Existují, jsou všude kolem nás, jen se jim otevřít a vnímat je a věřit jim!



Abychom měli všechny dráhy v Linci vyzkoušené, rozhodli jsme se, že podnikneme návštěvu do poutního kopce, kde se nachází dětská atrakce, ve které projíždí elektrický drak. Atrakce je zasvěcena pohádkám a z velké části, ne-li z celé, jde o pohádky bratří Grimmů. U pokladny Pajda zažádal, uměje místní jazyk, o rodinnou vstupenku, neboť ta byla pro nás nejvýhodnější a v tu chvíli jsem přišel ke dvěma synům: Tomovi a Kubovi. To už mi vydrželo až do neděle. Prohlídka umělého prostoru v kopci byla efektní a zajímavá. Jak dobře vím, pohádky jsou projevem kolektivního nevědomí a jsou základem každého národa či lidstva. Jelikož středoevropský prostor není velký, tak většinu pohádek jsme poznali. Po této návštěvě už nám nezbylo nic jiného, než se odebrat ke konečné a nechat se svézt zpět dolů do města. Linec je velmi průmyslové město a jako takové mě neoslovilo. Pěkné je centrum včetně pěší zóny kombinované pouze s tramvajovým provozem. Prošli jsme centrum celé a chtěli navštívit i Neuer Dom (Novou katedrálu). Jenže se zrovna v této

katedrále konalo nějaké zasedání biskupů, a tak jsme návštěvu zavrhlí a líným krokem se přesunuli na nádraží.

Tam jsme zažili kontrolu jízdenek. V Linci jezdí pěti článkové tramvaje. To znamená, že se jedná pouze o jeden vůz. Do tohoto vozu nastoupilo pět kontrolorů, kteří byli vybaveni čtečkami jízdenek a velmi rychle a efektivně zkontrolovali všechny cestující. To se však



čas naplnil a nám nezbývalo nic jiného než se odebrat zpět do vlasti. Opět jsme využili železnice a jeli ke státní hranici. Jaké však bylo pro mne překvapení, když za Summerau přišla rakouská pasová kontrola a jala se provádět velmi důsledně svou práci. Mám pas již 9 let a na fotce si už tolik podobný nejsem. Rakušané se tvářili tak, že mě nepustí domů. Nakonec po dlouhých pěti minutách rozhodli, že mě v Schängenu nepotřebují a vrátili mi pas. Po té přišli naši, orazítkovali nám pasy a my zdárně dojeli do Horního Dvořiště. Po přestupu v Rybníku na lokálku jsme spokojeni dorazili do základního tábora ve Vyšším Brodě.

V neděli jsme opustili ubytovnu ne však klášter. Neboť v areálu kláštera se nachází poštovní muzeum. Po té jsme se vypravili do Rybníku, kde měl přípoj spěšný vlak. Na tento



spoj jsme měli zamluveno a zapláceno zastavení, neboť v zastávce Bujanov spěšňák nestavil. Jaké bylo naše rozčarování, když jsme zjistili,



že spěšný vlak jezdí pouze od pondělí do soboty. Ani na vysokých místech ČD, kde jsme si zastavení objednali, na toto nepřišli. Tak jsme pokorně počkali na osobák a přesunuli se do Bujanova. Bujanov je jednou z přepřahacích stanic koněspřežky a nachází se tu české muzeum koněspřežky. Je o něco skromnější než v Kerschbamu, ale i zde byly dvojjazyčné popisky: české a německé. Budova se přímo nachází v areálu zastávky. Po prohlídce muzea jsme se již odebrali do Českých Budějovic, kde končila i nejstarší koněspřežná železnice na evropském kontinentě, a kde se zakončila i naše malá expedice „Po stopách koněspřežky“.

