MÉ PAMĚTI

1830 – 1910

Eduard Bazika

Eduard Bazika
MÉ PAMĚTI

Obsah

Obsah **i**

Předmluva **vii**

Úvod **ix**
Titul můj 31. srpna 1909 ix

I Díl 1 **1**

1 Dětství **3**
Rodiště 3
Krušovice 7

2 Studia **13**
Rakovník 13
Praha 15
Technika 16

3 Po studiích **27**
Na Křivoklátě 27
Na Smečně 29
Cholera 30
Assentirka 30
Vídeň 31

4 Přednosta trati **37**
Pardubice 37
Praha 41
Roztoky 45
Podmoklí 46
Olomouc 51

5 Přednosta stavebního odboru v Praze **65**
1871 . . . 65
1872 . . . 72
1873 . . . 79
1874 . . . 85
1875 . . . 91
1876 . . . 97
1877 . . . 102

6 Lokální dráhy **107**
1878 . . . 107
1879 . . . 115
1880 . . . 124
1881 . . . 132
1882 . . . 140
1883 . . . 148
1884 . . . 158
Naše cesta do Itále . . . 169
1885 . . . 178
1886 . . . 191
1887 . . . 195
1888 . . . 211
1889 . . . 215
Cesta naše do Berlína, Hamburku a Kuxhafenu . . . 221
1890 . . . 225
1891 až do 31. března 1892 . . . 240

7 Konec aktivní služby **249**

II Díl 2 **253**

1892 **255**
Bechyně . . . 257
Titul císařského rady . . . 258

1893 a 1894 **261**
Zemské místní dráhy . . . 261
Domácí a rodinné události v roce 1893 . . . 282
Domácí a rodinné události v roce 1894 . . . 285

1895 a 1896 **291**
Privátní práce 1895 . . . 291
Privátní a odborné práce 1896 . . . 293

Rodinné a jiné záležitosti 1895 295
Rodinné a jiné záležitosti 1896 299

1897 a 1898 **307**
Odborné práce 307
Rodinné záležitosti 1897 308
Rodinné záležitosti 1898 313

1899 a 1900 **323**
Odborné práce 323
Rodinné a jiné záležitosti 1899 329
Rodinné a jiné v roce 1900 334

1901 a 1902 **341**
Místní dráhy 341
Jiné odborné práce 345
Rodinné a jiné události v roce 1901 347
Rodinné události 1902 353
Cesta do Solnohradska a do Mnichova 356

1903 **361**
Odborné práce 361
Některé politické a jiné události 364
Rodinné a jiné záležitosti 366

1904 **375**
Odborné práce 375
Rodinné 377
Politické 385
Zemřelí 1904 386

1905 **389**
Odborné práce a události rozličné 389
Rodinné a jiné 393
Politické 397
Zemřelí 1905 399

1906 **401**
Odborné výkony 401
Politické a jiné 404
Zkušební komise 406
Jubileum Techniky 408
Rodinné a jiné události 442
Zlatá svatba 444

Cesta do Švýcar 450

1907 **467**
Odborné výkony 467
Rodinné a jiné události a upomínky 471
Některé politické a jiné události 477
Zemřelí 479

1908 **481**
Odborné a technické 481
Vzpomínky politické 483
Domácí a rodinné záležitosti a události 485
Cesta do Solnohradska Holandska a Belgie 490
Odešlé v roce 1908 509

1909 **515**
Odborné 515
Politické události 521
Rodinné a různé události jiné 523
Náš výlet do Alp 533
Zemřelí 546

1910 **549**
Odborné výkony 549
Politické a jiné události 553
Rodinné 554
Zemřelí 573

Doslov **575**

Přílohy **581**

A Seznam příbuzných **583**

B Seznam staveb a projektů **595**

C Seznam o mém postupu v železniční službě **635**

D Mé značnější literární práce **647**

E Seznam míst, kde jsem bydlel **653**

F Seznam letních bytů **655**

G Lázeňská místa **657**

H Panovníci, papežové a ministři **659**

I Seznam návštěv vzácných pánů **663**

J Článek k 50letému jubileu Společnosti státní dráhy **667**
Volný překlad článku k 50. výročí Společnosti státní dráhy 681

Předmluva

Následující stránky obsahují úplný přepis rukopisu pamětí Eduarda Baziky, které vznikaly v letech 1903–1910. Před vlastním textem je ale vhodné uvést několik poznámek. Faktickou správnost jsem většinou nijak nekontroloval a vzhledem k poznámkám, které do rukopisu doplnil Eduardův syn Vladimír Bazika je zřejmé, že text obsahuje mnoho nepřesností. Jména některých osob se v průběhu textu mění, kde to bylo možné, jsem je sjednotil. U méně známých osob to však možné nebylo. Ačkoliv je originální rukopis relativně čitelný, občas se přece vyskytla situace, kdy bylo nutné text luštit a odhadovat, obzvláště v případě němčiny. Zde tedy mohly vzniknout další nepřesnosti. Čistě německé texty (pasáže z novin) jsem za pomoci automatického překladače a kontroly pravopisu přeložil do češtiny, pro jistotu ale vždy uvádím i německou verzi. Jak Eduard Bazika upozorňuje v Úvodu, originální rukopis obsahuje pravopisné chyby. V rámci svých schopností jsem se to pokusil napravit.

Originální text jsem doplnil mapkami a pro oživení též ilustrativními obrázky. Ohledně obrázků je třeba mít na paměti, že ne vždy zobrazují stav věci tak, jaký byl v době vzniku originálního textu. Obrázky byly získány metodou „co vyhledávač dal“ a autorská práva nebyla řešena vůbec nijak.

Jak tento přepis vlastně vznikl? O existenci pamětí Eduarda Baziky jsem se dozvěděl od svého otce Ivana Baziky, když mi bylo cca 10 let. Ovšem samotné paměti jsme doma neměli, takže jsem je považoval za ztracené.

Mnohem později jsem na internetu narazil na článek historika Milana Hlavačky „Koněspřežka byla velká škola železničního podnikání“, kde se mimo jiné uvádí:

> „Já mám v ruce paměti inženýra Eduarda Baziky, který chodil krajinou a pro zemský sněm psal zprávy, zda ta která lokálka má smysl … a pak ještě do pamětí upřímně dopíše: výsledek je ještě horší, než jsem si myslel.“

Z toho vyplývá, že pokud má pan Hlavačka v ruce paměti Eduarda Baziky, bude možné je nějak získat. A skutečně, získání ve výsledku nebylo zas tak obtížné, paměti jsou k dispozici v Národním archivu. Požádal jsem tedy v září 2021 o přístup do badatelny, kde jsem dostal k dispozici ofocený rukopis. To bylo

trochu zklamání, ale originál nejspíš archiv k dispozici nemá. Za dvě odpoledne jsem paměti nafotil – v respirátoru, neb byla zrovna doba covidová.

Následovalo samotné přepisování, při kterém se ukazovalo, že budu muset navštívit archiv ještě jednou. Občas mi při focení utekl řádek, rukopis také obsahuje hůře čitelné poznámky potomků Eduarda Baziky, které jsou v originále tužkou a na mých fotografiích nejsou čitelné vůbec. Doufal jsem, že přímo z kopie třeba ještě něco rozluštím.

V lednu 2023 jsem požádal o přístup k pamětem Eduarda Baziky podruhé, abych do přepsaného textu doplnil poslední nejasnosti. Dozvěděl jsem se ale, že pan historik Hlavačka zrovna dokončuje „akademické“ zpracování pamětí Eduarda Baziky, které již brzy vyjde. Po této zprávě jsem se rozhodl své úsilí věnované textu s nepřesnostmi a nelegálními obrázky přerušit a počkat, v jaké formě budou paměti zpracované panem Hlavačkou.

Pan Hlavačka zpracování pamětí nakonec vydal v září 2023.[1] Oproti originálnímu textu obsahuje cenné poznámky zasazující některé události do kontextu, případně upozorňující na nepřesnosti. Na druhou stranu vypouští zápisky z rodinných zahraničních dovolených a nepřináší ilustrativní mapky. Text v této knize zahrnuje obojí. Veškeré poznámky označené jako „pozn. Milana Hlavačky“ jsou citacemi z výše zmíněné knihy.

A teď již následuje samotný text pamětí.

Pavel Bazika
2021–2023

prapravnuk Eduarda Baziky
pravnuk Eduarda Baziky ml.
vnuk Věry Bazikové
syn Ivana Baziky

[1] ISBN 978-80-7037-370-5

Úvod

Následující můj životopis měl by se spíše nazývati deníkem, neb jsem musel vše urovnati dle svých zápisků chronologicky.

Záznamy mé začínají pravidelněji teprve rokem 1871 a týkaly se spíše mých výkonů ve službě, co jsem zaznamenal z doby předcházející, zakládá se na dokumentech a na paměti. Proto nečiní životopis ten nárok na úplnost a mnohé zažité události byly opomenuté, a to z toho důvodu, že by byl vypadal spis velmi obsáhle – a neb že jsem se na mnohé již nepamatoval. Leč přiložené výkazy doplňují četné okolnosti týkající se mé činnosti.

A je-li v pamětích těch obsahujících čili zahrnujících dobu skoro osmdesáti let nějaká nesprávnost, stala se nevědomky! Není mně tajno, že je v mé češtině mnoho chyb, však doufám, že mně mé milé děti a vnoučata, snad i pravnoučata, omluví, když uváží, že jsem mimo normální školy krušovické učil se pouze ve školách německých, že mé úřadování po dobu 42 let bylo ponejvíce jen německé a že přísloví praví: „Čemu se Honzíček nenaučí, to Honza již nestihne.“

Titul můj 31. srpna 1909

Eduard Bazika, čestný Doktor technických nauk, císařský rada, majitel medaile „Signum laboris fedeliter per acti XXXX annorum“,[2] vrchní inspektor a přednosta stavebního odboru při privátní Společnosti státní dráhy Rakousko-Uherské v. v., bývalý místopředseda komise pro státní zkoušku v odboru pro inženýrské stavitelství na České vysoké škole technické, jakož i člen zkušební komise pro diplomovou zkoušku na jmenované vysoké škole, člen zemské železniční rady pro Království české a člen stálého jejího výboru, člen a bývalý místopředseda Spolku architektů a inženýrů v Království českém.

V zastoupení Zemského výboru při zemských drahách: Předseda správní rady místní dráhy z Vodňan do Týna nad Vltavou a z Chlumce nad Cidlinou do Králova Městce, místopředseda správní rady při drahách Karlové Vary – Mariánské Lázně, Karlové Vary – Janov-Jiřetín (Johanngeorgenstadt), z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice, z Německého Brodu do Humpolce, Benešov, Vlašim, Dolní Kralovice, Strakonice, Vimperk, Volary.

[2] čestná medaile za čtyřicetileté věrné služby

Členem správní rady místních drah: z Plané do Tachova, ze Svitav do Poličky a Skutče, z Německého brodu do Žďáru a Tišnovic, z Lokte do Schönwehr, z Jičína přes Rovensko do Turnova, z Rakovníka do Loun, z Teplice (Weckelsdorf) do Poříčí a Trutnova, z Domažlic do Tachova a sdružených Pošumavských drah.

Člen správní rady Podolské cementárny a rozhledny a lanové dráhy na Petřín, člen Matice technické, Svatoboru, Muzea Království českého, Matice školské severočeské a Československé jednoty, Měšťanské besedy v Praze, bývalý člen Městského zastupitelstva na Královských Vinohradech, čestný člen České besedy v Podmoklech. Od roku 1911 jsem zakládajícím členem Spolku architektů a inženýrů *a od 18. dubna 1912 jeho čestným členem.*

Díl 1

Kapitola 1

Dětství

Rodiště

Narodil jsem se v Olešné, v obyčejné mluvě ve Volešné (Woleschna), v kraji Rakovnickém, nyní v okresu Rakovnickém, dne 19. září 1830. Panství Olešná patřilo tenkráte hraběti Františkovi Meraviglia, jemuž přináleželo též panství Hostim u Znojma.[1]

Zámeček Olešná

[1] Obec Hostim se nachází u Moravských Budějovic. (pozn. Milana Hlavačky)

Roztomilý zámeček v slohu barokním-empírovém s mansardovou střechou a vzácným zařízením – stál (a stojí dosud) uprostřed úředních a hospodářských budov v tomtéž slohu zbudovaných. Za mé paměti byl zámek pečlivě udržován, nyní ovšem slouží k podřízeným účelům jako byt služebníků knížecích.

Olešná má *kostel sv. Martina*, již roku 1350 byla tam fara. Původně patřila Olešná k panství Křivoklátskému, Karel IV. daroval ji mansionářům[2] kostela na Hradě pražském. Vladislav II. daroval Olešnou Jiřímu z Ebersdorfu, jenž vystavěl zde tvrz. Od jeho synů koupil Olešnou roku 1540 Jan Šlovský ze Šlovic, jehož potomci zde sídlili drahnou řadu let, potom se zde jmenuje Kryštof Krakovský z Kolovrat, hrabě z Kaisersteina, roku 1734 hrabě z Molartů, od roku 1766 hrabě Meraviglia[3] a od roku 1836 kníže Karl Egon z Fürstenbergu, majetník panství Křivoklátského a Krušovického, takže Olešná a Křivoklát mají zase společného majitele jako za dob Karla IV.

Kostel sv. Martina, Olešná

[2] kněžím s určitými povinnostmi

[3] Rod Meraviglia pocházel z Milána, rodová větev Meraviglia-Crivelli byla roku 1761 v osobě Jana Štěpána Meraviglia-Crivelli povýšena do hraběcího stavu a téhož roku nadaná také českým inkolátem. Antonín Meraviglia (1758–1810), syn Jana Štěpána a Marie Anny z Mollartu, majitel panství Olešná na Rakovnicku, získal roku 1798 panství Hostim. (pozn. Milana Hlavačky)

Poblíž zámku a dvora, jen přes silnici, rozprostírala se za mé doby velká ozdobná zahrada s krásným plotem se zděným parapetem a sloupy ozdobených z kamene uměle tesaných figur, jichž bylo zajisté as 40. V zahradě stály dva pěkné skleníky a dům čp. 3 jako byt zahradníkův.

Uprostřed zahrady nalézala se asi 12 m měřící, z tesaného pískovce vyzděná a kamennou obrubou opatřená a do terénu zapuštěná kašna, v níž uprostřed na podstavci stál Půty, který z neslušného místa (jež se obyčejně fíkovým listem zastírá) vodu do kašny vysílal. V této kašně bych se byl jako čtyřletý hoch zmála utopil.

Za touto fontánou byla u kuželníku zděná budova s vysokou střechou a s oblibou jsme do trámoví této zvláštní střechy lezli. Vypadalo to jako kiosek.

Ve jmenovaném domu č. 3 jsem se narodil, neb můj dobrý otec byl od roku 1820 *zámeckým zahradníkem u hraběte Františka Meraviglia.*

Za mého pobytu na Olešné (1830–1837) již majetník panství tam nebydlel a nábytek zámku byl rozprodán z větší části, leč zámek i zahrada se udržovaly pečlivě a teprve po prodeji panství na knížete *Karla Egona z Fürstenbergu*, sídlícího v Donaueschingen v Bádensku, se zahrada zrušila a ostala jen jako ovocný sad a pole.

Narodil jsem se jako čtvrté dítě a byl jsem křtěn farářem pat. ad. Hornofem též 19. září 1830. Kmotry byli: Josef Dřalous, knížecí Fürstenbergský zahradník v Krušovicích, a Františka Konopásková, vdova po olešenském učiteli (strýcovi).

Můj otec byl synem *Vojtěcha Baziky*, dříve hraběcím hospodářem dvora (tuším) Pavlčína, později majitelem usedlosti č. 1 v Novém Dvoře v okrese Rakovnickém, jež se dosud v rodině Baziků nachází.

Dědeček Vojtěch Bazika odevzdal usedlost synovi Františkovi (mladšího mého otce) a přesídlil do Olešné, *kde ve věku 96 let v roce 1837* zemřel. Byl jsem na jeho pohřbu.

První jeho choť Rosína, rozená Holých, byla matkou mého otce (neznal jsem ji), druhá přežila dědečka a chodíval jsem k nim na návštěvu.

Otec můj se narodil 19. října 1794 na Novém dvoře č. 1 a byl křtěn na Olešné. Má drahá *matka Anna Baziková, rozená Konopásková,* pocházela z Chlumu u Rakovníka, kde byl její otec dědičným rychtářem a narodila se tam dne 1. ledna 1793. Později, před rokem 1820, přesídlil její otec do Olešné č. 2, kde zakoupil hostinec naproti zámku ležící (zámek č. 1, tento hostinec č. 2 a mého rodiště dům č. 3).

Mí rodiče slavili svůj sňatek v Olešné dne 2. června 1822. Mí sourozenci, již na živu ostali, byli: Josefie, František a Lucie, poslední mladší mne (1835).

Seznam příbuzných Abych nemusil v tomto životopisu citovati celé své příbuzenstvo, sestavil jsem dle svého vědomí přiložený výkaz na straně 583, do kterého lze nahlédnouti.

Na Olešné (jak se říkávalo) strávil jsem život až do sedmi let a začal jsem tam choditi do školy k strýcovi Janu Konopáskovi, bratru mé matky. Potýkal jsem se se slabikářem. Kamarádi mí byli bratranci Konopáskové, děti strýce učitele: Max, Roman, Dominik, Žanka – Emánek, nejstarší Max byl ovšem o 10 let starší než já.

Tropili mí bratránkové a můj bratr František rozličná alotria na lovech, stavěly se pece na kolomaz, dobývaly se pevnosti, pěstovali se v hojnosti králíci, pro které se zbudovala podzemní síť kanálů a brlohů, prováděly se dostihy bosou nohou na strništích, vytesávaly se z pískovce moždíře a střílelo se, v borech sbíraly se houby, kotrče, jahody atd.

Všeliké nehody jsem utrpěl do sedmi let: Byl jsem pokousán do levého ramena velkým psem, když jsem šel pro deputátní pivo do panského sklepa, pořezal sobě nožky, jda (as dvouletý) přes okna pařeniště, klekl jsem na žhavou plotnu, mám dodnes známku na koleni a na rameni.

A jak trávily se tenkráte na vesnici neděle a svátky? *U nás hrálo kvarteto*, provozovali klasické skladby, Mozarta, Beethovena a jiné. V neděli odpoledne hrál strýc Konopásek (učitel) a můj otec na housle, strýc Novák, písař v zámku (otec znamenitého geologa a paleontologa profesora Nováka, jenž znal dle výroku prof. Jana Krejčího 1 000 druhů petrefakt[4] silurského útvaru českého (Praha, Berounka)), kancelista[5] Haselmann a střídavě pan starý (sládek) Schrötter.

Správcem panství a hospodářství, jakož i přednostou patrimoniálního[6] úřadu politického i soudního, byl p. Schneider (Moravan), duchovním p. Šindelka (před ním Peperger). Synové p. Šindelky, naši spoluhráči, byli a jsou soudními radami v Praze.

Strýc Jan Konopásek, učitel na Olešné, byl znamenitý pedagog a učitel hudby, zvláště piana, vyučil svou dceru a syny takřka na virtuosy. Max byl známým skladatelem a učitelem hudby ve Lvově, Roman v Krakově, Dominik ze zpěváka tenoristy přivedl to na kapelníka opery mnichovské, později vratislavské a berlínské, kde se oženil a zemřel.

Další milí přátelé byli Gregorové, on byl na Olešné kovářem a jeho choť byla sestra mé matky. Kovárna tamější jest ještě v rukách této rodiny, a sice syna Františka, jedna dcera Johanka, jež měla Seidla, zemřela již (tuším 1905) a Josefa Fialová ještě žije. (Zemřela v říjnu 1911.)

[4] zkamenělin
[5] nižší kancelářský úředník
[6] vrchnostenského

Krušovice

Hospodářský správce přišel z Moravy a, zvyklý na silnou vrstvu humusu tamější, shledal pluhy a orání na olešenském panství velmi mělké a dal všude orati hlouběji. Leč zdejší ornice byla jen as 6 až 8 palců hluboká a přišla dospod pod červenici (permský útvar), takže pole po několik let byla méně úrodná a nebohatý hrabě F. Meraviglia byl nucen panství to prodati knížeti Karlu Egonovi Fürstenbergovi, majiteli panství Křivoklát, Krušovice, Nišburk a jiných a bydlícím v Donaueschingen (v Bádensku), též v jeho rozsáhlém majetku.

Zahrada v Olešné se novým majitelem považovala za luxus a zrušila se, zámek dal se úředníkům jako bydliště. Prodej stal se roku 1836, a tím můj otec byl přeložen v roce 1837 do Krušovic, as 7 km od Olešné vzdálených, a tam stal se knížecím zámeckým zahradníkem.

V Krušovicích jest jednopatrový nepatrný zámek ve spojení s kaplí a nedaleko bytových domů a pivovaru. Vedle zámku byla a jest částečně dosud rozsáhlá, zdí oplocená zahrada, ponejvíce školky obsahující, a bylo v ní vzácné ovoce – ringle, mirabelky, broskve, meruňky a jiné, na něž jsme chodili a si pochutnávali. Pan učitel Jan Stach zvláště broskve na dlouhé zdi miloval a do kapes svého modrého kaftanu topil, nedbaje, že otec za ovoce nájemné platit musil. Poněvadž kníže v Krušovicích nikdy nebydlel a málokdy vůbec „z Reichu“[7] přijel, bylo ozdobné zahradnictví vedlejší věcí a hlavní bylo štěpařství, neb kolem Krušovic bylo vysázeno na stráních tisíce ovocných stromů a těžilo se ročně za ovoce až 4 000–5 000 zlatých Šajnů = 3 200 až 4 000 Korun.

1 zlatý Šajnů rovnal se 0,4 zl. konvenční mince, kdežto 1 zl. konvenční mince = 1,05 zl. rakouské měny zavedené roku 1858 a 1 zl. rakouské měny = 2 Korunám zavedeným roku 1900.

Bydleli jsme na západní straně asi 1 km od místa v knížecím domě nedaleko cihelny, u bytu byla rozsáhlá deputátní kuchyňská i ovocná zahrada k naší potřebě, kde bylo ovoce dost, zvláště stromů s muškatelkami jsem si vážil. Zde se pěstovala zelenina k prodeji. Byla příležitost míti 2 až 3 krávy, prasátka, drůbež, neb kolem bytu byly jen knížecí pozemky a naše deputátní louka.

Byt sestával z 2 pokojů, prostorného čeledníku a spíže, s velkou půdou jako k obývání zařízenou, kam jsme chodili mlsat suché švestky! K bytu vystavěl sobě otec skleník na své útraty a měli jsme vůbec pohodlné bydlení. V zahradě přiléhající stávalo 6 až 10 úlů včel.

Při své *poslední návštěvě Olešné a Krušovic* s chotí dne 18. dubna 1904 našel jsem dům v Olešné, v kterém jsem se narodil (č. 3), v dosti dobrém stavu, obydlený lesním, leč byt náš bývalý v Krušovicích, tenkráte tak útulný, shledal jsem v disperátním stavu a na spadnutí, bez skleníku, bez zahrady, bolně se mě to dotklo.

[7] Z Říše. (pozn. Milana Hlavačky)

Zámeček Krušovice

Při této návštěvě mé dědiny navštívil jsem svou nemocnou sestřenici *Fanny Grafovou*, ovdovělou choť knížecího lesního, rozenou Konopáskovou, dcerou bývalého učitele (Prokopa Konopáska) na Olešné (před učitelem strýcem Janem Konopáskem). Ona nato zemřela 11. června 1904 a zanechala jedinou dceru Resinku, mající nyní domek na Olešné zděděný po babičce, tak nazvanou starou školu.

V Krušovicích jsem teprve začal vážně školu „triviální“ navštěvovati. Mimoto učil jsem se německá slovíčka a hře na piano. Katechetou byl velmi vážný zámecký kaplan *pat. Dvořák*, jenž se stal později farářem v Řenčově. Učitelem byl již jmenovaný milovník broskví, zasloužilý pan Jan Stach, a preceptorem byl *Čeněk Mates* (pozdější učitel v Pecínově).

Takový preceptor měl „hezký“ plat – 20 zl. Šajnů = 8 zl. *ročně* = 16,80 Korun a stravu u učitele. Mimoto mohl hráti při muzikách po hospodách, na poutích a posvíceních a v pondělí dřímati ve škole, přičemž jsme měli pré. Učitel přednášel nám z hlavy počty a zeměpis a ubohý pomocník vše ostatní!

Vzdělání tehdejších učitelů bylo nevalné – po odbyté venkovské škole české šli na jediné v Čechách stávající *české* pädagogium u sv. Jindřicha v Praze, kde přednášel po dvě léta učitel Studený, přitom chodili do varhanické školy

v Konviktské ulici za ředitele Pietsche a profesora Blažka.

Velice se mnou byl spokojen p. katecheta Dvořák a dvakrát mezi během školním mne zapsal do zlaté knihy, jednou společně s mou (druhou) sestřenicí.

V Krušovicích byli mí rodiče od roku 1837 až do roku 1858, kdy se odstěhovali na Lána, kde později mladý kníže Max Egon bydlel. Tam (v Krušovicích) trávil jsem své prázdniny za dobu mých studií od roku 1840 až 1849.

Místa spjatá s dětstvím

V Krušovicích byl patrimoniální úřad, politickou i soudní správu měl justiciár von Hetzendorf, jenž byl později vrchním na Křivoklátě a po roce 1850 okresním c. k. hejtmanem v Novém Městě nad Metují. Hospodářským ředitelem byl Hasenöhrl – panic, duchovním Zvěřina (Syn jeho Adolf má naproti našemu bytu na Smíchově v Královské třídě dům. A scházíváme se (1906).), horním správcem Mayer, kontroloři Ledvinka a Preisler, sládkem Knob, hospodářskými adjunkty (tzv. písaříčili paní Francové) Burka, Pánek, Stradal, Goltz (pozdější kabinetní rada), Kratochvíl (po Hasenöhrlovi ředitelem) a Pícha. Dvorním knížecím radou byl v Praze Carl Egon Ebert (spolubásník) a po něm Merlet. Správcové zámku byli Nejedlých matka a dcera, poslední byla sličná a měla poměr s písařem Stradalem, bratrem teplických Stradalů. Knížecím stavitelem byl Müller, jenž se po 40letém pobytu v Krušovicích nenaučil česky, po něm přišel jeho syn, jenž se oženil s velmi hezkou dívkou z Velvarska.

Hostinec zájezdní měl Prokop Kočí, synovec mého otce a jeho choť byla nevlastní sestrou strýce Nováka, kontrolora na knížectvu. Kočovic měli děti Julii (později provdanou Müllerovou), Fany, provdanou za svobodného pána Tunkla z Aschbrunnu a Hohenstadtu, Tony a Jana, gymnazistu a mého kamaráda, jenž záhy zemřel jako student.

Otec hostinského Kočího byl Petr Kočí, bratranec otce mého, který měl dceru Pavlínu, sousedku to mou ve zlaté knize, jež se provdala za knížecího hospodáře.

Hostinec v Krušovicích na státní silnici z Prahy do Karlových Varů vedoucí, tehdáž, když nebyly žádné železnice, byl velmi navštěvován formany a v létě cestujícími do Karlových Varů a jiných; mnohou noc stálo tam 10 kočárů a majitelé jich tam přenocovali. Hostinec byl slušný.

V Krušovicích *trávil jsem ve škole 3 roky*, a sice 1837–1840. V zimě, když jsem chodil ze školy neb pro pivo do panského sklepa, mnohé neblahé chvíle způsobily mně bludičky, jichž bylo na louce mezi zahradou a naším bytem „na lukách“ hojný počet a rejdily a lítaly až k silnici a skákaly kolem mě. Bál jsem se jich, později přišli „Hanoveráni“, luční inženýři, prostí to lidi a luka odvodnili – od té doby jsem žádnou bludičku neviděl.

Piano hrát jsem se u Matesa mnoho nenaučil, ale přičiněním strýce Konopáska na Olešné, kam jsme s bratrem Františkem o prázdninách každý týden museli choditi, přehrál jsem perfektně 100 kusů od Černého a jiná cvičení. Ovšem kdybych nebyl přišel z domova na studie, byl bych se více muziky naučil – leč v cizině to nešlo.

V Krušovicích trávil jsem jako realista a technik prázdniny, o čemž se později zmiňuji.

Krušovické panství jest nyní fideikomisní statek[8] s dvorem Krušovickým a Lišanským, parostrojním pivovarem a lihovarem. Na bývalé tvrzi seděli v XV. století Zumrové z Herstošic, 1459. Bořivoj z Roudné, 1461. Vaněk Čelechovec z Královic, jehož syn Jan prodal (okolo roku 1530) je Václavu Pětipeskému z Chýš, dále se tu připomínají Valečtí z Vřesovic, 1541. Albrecht Šlik z Holíče, 1548. Václav Bírka z Násilé, od něhož je ještě téhož roku koupil král Rudolf II. a připojil je k panství Křivoklátskému, s nímž dostaly se v roce 1685 od Leopolda I. Arnoštů hraběti z Valdstýna a později do rodu knížat z Fürstenbergu. Roku 1816 vystavěn nynější zámek a při kapli ustanoven zvláštní kaplan. Jinak patří Krušovice k faře Mutějovické, tam jsem byl v roce 1839 (?) od *arcibiskupa Pražského Schrenka*[9] *biřmován*, a tam se též pochovávalo neb na lišanský hřbitov také někdy.

Pošta byla v Řenčově as 3 km od Krušovic. Tam se přepřahaly poštovní rychlíky z Prahy do Karlových Varů atd. projíždějící a tam se též připřahali koně k tzv. „rytům“, to jest ku povozu cestujícím přináležejícím. Pokud se pamatuji, stála 1 míle jízdy v poštovním rychlíku (Eilwagen) 30 krejcarů, to bylo ½ zl. konvenční měny, takže při tenkráte se čítající vzdálenosti z Prahy do Karlových Varů per 18 mil stála jízda as 9 zl. pro osobu, tj. as 19 Korun.

Služební poměry mých rodičů, jako vůbec knížecích úředníků, nebyly skvělé,

[8] svěřenství – historický institut pozůstalostního řízení, předchůdce dědičného práva

[9] Adolf Josef Schrenk byl pražským arcibiskupem v letech 1838–1849. (pozn. Milana Hlavačky)

zvláště hotové služné bylo nepatrné. 100 zl. konvenční měny ročního platu, 5 % z prodaného ovoce, 3 krejcary za každý vysazený neb prodaný ovocný stromek, 4 sudy piva (as 8,5 hl), dříví, uhlí, obilí, ryby, sůl, hrách, tak zvaný dost slušný deputát. Citované příjmy daly by se tenkráte ohodnotit as na 350 zl. konvenční měny rovnající se as 735 Korunám.

To ovšem nestačilo na slušnou výživu a opatření čtyř dětí a museli se rodiče namáhat, aby příjmy zvýšili, a sice otec pěstoval květiny, zeleninu, sadbu a ovoce, kdežto matka chovala dobytek, krávy, jalovice, prasátka, drůbež atd. Starostí měl ubohý otec dost, když jsme studovali dva v Rakovníku a já pak v Praze; i bratr František mohl studovati aspoň vyšší reálku v Rakovníku, otec mu dal na vůli, když měl bratr odbytou IV. třídu, oba ročníky (jakási podreálka), chce-li studovat dále neb chce-li býti zahradníkem neb lesním. On volil zahradnictví.

Kníže Karel Egon, jenž měl statky české i bádenské v držení, málokdy na své české panství přišel, tu měli ovšem úředníci velkou autonomii. *Pan Hasenöhrl* jako hospodářský ředitel a *vrchní lesmistr Gintl* na Křivoklátě jako správce veškerého lesního hospodářství byli takřka neomezení páni.

Výjimky činil rok 1848, kdy kníže *Karl Egon Fürstenberg s celou rodinou do Krušovic zavítal.*

Bylo to v létě. V Donaueschingen, jako na mnoha místech v Německu, vypukla proti němu malá revolučka zosnovaná prý jeho vlastními úředníky, a to přimělo jej jeti do Čech a bydleti asi ½ léta v Krušovicích.

Tu nastala pro otce velká práce – opatřoval zeleninu, ovoce a rozličné, a upraviti zahradu slušně, na což dříve páni hospodářští úředníci mnoho nevěnovali.

Zvláštní událost knížecí rodině v Krušovicích nadešla tím, že se tam narodil kníže Karel Egon; můj otec dekoroval květinami křticí stůl a vykonal jiné zdobení místnosti. Měl tedy nyní starý kníže dva dědice a panství po jeho smrti se zase rozdělilo. Křivoklát, Krušovice, Olešná a Nišburk připadly Max Egonovi a panství Donaueschingen Karlovi Egonovi. Max nastoupil panství a usídlil se v Praze a na Lánech, mladší bratr jeho Emil byl u rakouského vojska, proto byl *přeložen můj otec 1858 na Lána*, aby pomocí syna a mého bratra Františka zvětšil a uspořádal tamější park.

Max se oženil s krásnou Leontinou, byli na Lánech a měli dvě děti. Maxe Egona a Karla. Když Max Egon v roce 1873 v Lánech na difterii[10] zemřel, nastoupil syn Max Egon české panství a po smrti Karla Egona (v Krušovicích roku 1848 rozeného) v Donaueschingen připadly mladému Maxovi zase i panství v Reichu as v roce 1904 nebo 1905. S Maxem a Karlem si mí synovci na Lánech hrávali, ovšem dosti neradi! [11]

[10] záškrt

[11] Episodka z roku 1873, za mého pobytu na Lánech. Jaroslav strčil do Maxe, aby už šel k obědu, když jej Kinderfrau (chůva) volala. Max upadl, odřel si dlaň a vykřikl na Jarouše: „Ty trdlo!“ (?) a utíkal k zámku. (pozn. Vladimíra Baziky)

Kapitola 2

Studia

Rakovník

Bratr František, dvě léta starší mě, byl již dvě léta na hlavní (německé) škole v Rakovníku. Nyní došlo na mne a *1. října 1840 jako 10letý hoch odebral jsem se oplakán od matky s bratrem Františkem do Rakovníka* a ačkoli jsem velmi málo byl němčiny znalý, přišel jsem do druhé třídy německé hlavní školy, to byla *čtvrtá třída* kompletní hlavní školy, jež sestávala:

<table>
<tr><th>rok</th><th>třída</th><th></th><th></th></tr>
<tr><td>1</td><td>Unterabtheilung</td><td rowspan="3">triviální škola</td><td rowspan="5">hlavní škola</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Oberabtheilung</td></tr>
<tr><td>3</td><td>I. třída</td></tr>
<tr><td>4</td><td>II. třída</td><td rowspan="4">německá hlavní škola</td></tr>
<tr><td>5</td><td>III. třída</td></tr>
<tr><td>6</td><td rowspan="2">IV. třída ve dvou ročnících</td><td rowspan="2">kvazi podreálka</td></tr>
<tr><td>7</td></tr>
</table>

Dolejších pět tříd tvořilo hlavní školu a IV. třída ve dvou odděleních reprezentovala kvazi-podreálku. Trval jsem tedy v Rakovníku čtyři léta a ukončil druhý ročník IV. třídy 1843/44.

První rok bydleli jsme s bratrem u pekaře Toužimského na náměstí, roh do úzké k vysoké bráně vedoucí uličky (jež jest přestavena), ještě s dvěma studenty, jež byli v reálce. Jeden jmenoval se Kovanda, druhého jméno jsem zapomněl. Měli jsme pokoj v 1. patře vedle cukráře Toužimského. Strava byla dobrá, ale švábů mnoho, takže budoucí rok jsme se přestěhovali do prvního domu vlevo za Pražskou bránou patřící řezníkovi Thüringrovi. Bydleli jsme u panny Anežky, sestry paní Thüringrové, první rok bydlel jsem tam s bratrem Františkem, pak

dvě léta sám.

V II. třídě byl učitelem pan Krejč (též český spisovatel), ale ani slova s námi česky nepromluvil; holdoval asi zásadě: „žer ptáčku, a neb pojdi“, věda, že čím dříve se německy naučíme, tím lépe bude nám.

Bylo nás takových němců jako já as 60 % a při první kompozici z pravopisu dostali jsme „3“, neb bylo kolik slov, tolik chyb.

Jen katecheta a ředitel hlavní školy, piarista Güth,[1] katechizoval s námi česky a měl z nás radost, jak dobře jsme náboženství uměli.

V III. třídě byl pan František Procházka, mladý ještě učitel, v prvních škamnách byla děvčata, místnost byla v budově před kostelem, která nyní již několik let jest odstraněna.

Pan Procházka chodil s námi se koupat a míč hráti a bylo nám blaze, když jsme mu mohli s tvrdým míčem z gumielastiky nějakou zasaditi!

Ve IV. třídě v obou ročnících, jež byly v *jedné síni* v budově reálných škol ještě stávající a od bývalého arcibiskupa *Chlumčanského*[2] nadané, vyučoval páter piarista Valerian Scholz, nadaný a ještě mladý to muž, dobrý pedagog a přítel žactva. Chodili jsme s hudbou vlastní (já měl triangl) vyměřovat do Lišan, do Lubné a jinam, kde bydleli tatínkové žáků a nás častovali. Katechetou byl ředitel čili rektor reálky, dobrý to pat. Maxmilián.

Studovali tam tenkráte hoši z německých krajin – Chomutova, Ústí nad Labem, Litoměřic, Štětí, Žatce atd. a byli jsme s nimi v nejlepším přátelství, ovšem mluvili jsme s nimi německy, neb panovalo „Signum“, knížečka to, do které se musil každý zapsat, když česky ve škole neb mimo školu promluvil. V sobotu pak dotyčný nešťastník a majitel poslední Signum profesorovi odevzdal a následoval trest všech zapsaných v něm – opisováním nejdelšího kondolenčního listu v „Aufsatzlehne“ obsaženého.

Kolegové byli mimo jiných: Anton Šimer, Ant. a Václav Bláha, Šolar, Ruckartové, Bradských, Klimt, Veltrubských, Trafný, Rubnizius, Jedlička a další, s kterými jsem se v životě dalším částečně shledal, zvláště s Šimrem, Ant. Bláhou a Rubniziusem u Společnosti státní dráhy.

Z Rakovníku jsme s bratrem cupávali kolem Červeného mlýna, Lišany a lesíkem nad Jordánskem domů do Krušovic aspoň každých 14 dní, cesta to as 1¾ hodiny. V létě po škole sešla se všechna mládež z hlavní školy i reálky v „Rokli“ za vysokou bránou, a tam se hrál míč a večer křapáč, pěkné to byly zábavy.

[1] piaristé – příslušníci Řádu zbožných škol
[2] 1815–1830

Praha

Tehdáž byly v Čechách jen tři reálné školy, a to v Rakovníku, v Liberci a v Praze, ovšem německé. První dvě byly rozdělené na tři léta a vyučovalo se technickým a humanitním předmětům, ovšem jen encyklopedicky, neb bylo vyučování v rukou piaristů, již se v přednáškách často střídali.

Zakladatel měl patrně v úmyslu vychovávati žáky pro praktický život, který účel se však nedocílil, neb vyučování bylo velmi šablonovité a theoretické. Pražská reálka (německá) obsahovala jen dva ročníky a byla dobrou přípravou pro Techniku, poněvadž se matematika intenzivně pěstovala, co se ovšem o nadjmenovaných reálkách v Liberci a v Rakovníku nemohlo tvrditi. Byly případy, že absolventi těchto dvou reálek neudělali přijímací zkoušku na Techniku, kdežto absolventi čtvrté třídy druhého ročníku, kterým byla Technika přístupná, když byli 16 let staří, udělali přijímací zkoušku tuto s prospěchem.

Ohledem na tuto okolnost, ačkoliv by bylo bývalo rodičům snadnějším mě v Rakovníku potřebným opatřiti, obětavý můj otec na přímluvu mého bratrance Ferdinanda Konopáska rozhodl se mne poslat na německou *reálnou školu pražskou*.

Byl jsem ubytován u mé sestřenice Cecílie Konopáskové, provdané Jansové (a Albrechtové), v Růžové ulici nalevo před zahradou Fiedlerovou; dům již nestává, jest tam nová budova. Mimo mne bydleli tam dva kandidáti české präparandy[3] u sv. Jindřicha: Holý ze Senovrat a Friedl, oba též navštěvovatelé varhanické školy pod Pitschem a profesorem Blažkem.

Reálka byla v budově Techniky, nynější Německé techniky v Husově třídě (tenkráte Dominikánské ulici). Profesorové na reálné škole byli:

- John pro matematiku a vedení knih[4]
- pat. Schneidr (bolzanista[5]) pro náboženství a současně ředitel školy[6]
- Wenzig[7] – mluvnice, sloh a dějepis – zeměpis
- Grois – kreslení
- Florian – krasopis[8]

[3] Tyto školy poskytovaly tříměsíční kurz, který stačil pro učitele škol triviálních, a šestiměsíční určený pro učitele škol hlavních. (pozn. Milana Hlavačky)

[4] Josef John. K dohledání výuky na Pražské polytechnice viz: Das Ständisch-Polytechnische Institut zu Prag; Programm zur fünfzigjährigen Errinerungs-Feier an die Eröffnung des Institutes, 10. November 1856. (pozn. Milana Hlavačky)

[5] směr vycházející z názorů českého logika a utopického sociálního myslitele B. Bolzana.

[6] Pater Franz Schneider (1794–1858), přednášel do roku 1849. (pozn. Milana Hlavačky)

[7] Josef Wenzig (1807–1876), profesor geografie a němčiny na První pražské reálce, kterou dva roky navštěvoval E. Bazika, školní inspektor, spisovatel, libretista a poslanec českého sněmu. (pozn. Milana Hlavačky)

[8] Joseph Florian. (pozn. Milana Hlavačky)

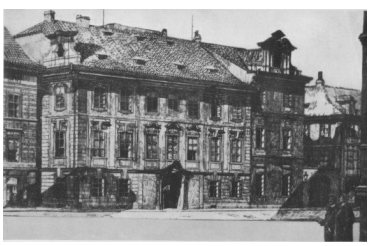
Asistenti byli: Kögler starší a mladší, Sluka a Friotschek.

Když jsem navštěvoval II. ročník reálky, bydlel jsem již u Ledvinků v Konviktské ulici v domě lakýrníka (?) Hájka. Spolubydlící byli: Mihula v III. roku Techniky, Včela Václav v I. roku Techniky, Snopek J. dtto. Ledvinka byl bratr kontrolora krušovského a byl dílovedoucím hotovitele pian Ulricha; měl pouze jednoho synáčka Vašíčka. Bydlel jsem tam po tři roky, byla to spořádaná rodina. Platil jsem za byt a stravu (mimo prádla a večeře) 12 zl. C. M.[9] = 25,20 Korun měsíčně.

Spolubydlící byli synové zámožných rolníků. Mihula měl poměr s mladou hezkou paní obstárlejšího domácího pána, kterému jsem ovšem tenkrát nerozuměl, až Mihulu pan Ledvinka vypověděl.

Mihula, sveden rokem 1848/49, nedostudoval a zemřel při katastru někde v Sedmihradsku. O Včelovi a Snopkovi jsem od studií nic neslyšel.

Technika



Budova Německé techniky v Praze

Na podzim 1846 vstoupil jsem do Německého polytechnického ústavu (stavovského) v Praze; jako pražský realista vzal jsem I. a II. ročník najednou. Byla to matematika, geodezie nižší a fyzika, mimoto náboženství, jež bylo tenkrát (až do roku 1848) z trestu na Technice zavedeno, poněvadž se studující přidružili k jakémusi vzbouření tiskařů (?) za vlády Metternicha.[10]

Můj drahý otec mně dopsal, abych oba ročníky nebral najednou, že krušovští úředníci hospodářští – sběhlí to technikové – pravili, že budu rád, když zmůžu I. ročník, že by se mně pro případ nezdaru vysmáli.

Nevyhověl jsem tentokráte tomuto otcovu přání a bylo by se mi to málem zhatilo, neb po zkoušce z matematiky, náboženství a nižší geodezie (praktické geometrie), jež jsem odbýval čtyři dni po ukončení přednášek, a sice náboženství a geodezii v jednom dni – zbyly mne na přípravu ke zkoušce z fyziky u přísného Wersina pouze čtyři dny. Měl jsem však po tři dny tak ohromné bolení hlavy, že jsem na ostrově Střeleckém čelo do písku nořil, abych měl úlevu; teprve čtvrtý den mně bolest přestala a poněvadž jsem fyziku po celý rok tradíroval, bylo mně možno zkoušku s prospěchem udělati.

Všichni profesoři začínali zkoušet s lit. *B*[11] – a tu jsem byl všude první den zkoušen a tím se vysvětlí mé nervózní bolení hlavy.

[9] C. M., tedy Conventions-Münze, tedy konvenční měny. (pozn. Milana Hlavačky)

[10] Jednalo se o vzbouření pražských potiskovačů kartounů z léta 1844. (pozn. Milana Hlavačky)

[11] tedy dle abecedy od B

Nemohu opomenouti zmíniti se o nehodě, jež mě stihla, když jsem jel v říjnu 1846 do Prahy s vozkou Bařtipánem v noci do Prahy. Byl jsem coby nastávající technik dosti dobře se šatstvem a prádlem vyčastován a vezl jsem tuto výbavu a prádlo pro bratra Františka, jenž byl pomocníkem v Salmovské zahradě u Birnbauma s sebou. Když jsme ráno před Strakovskou bránou zastavili, byly jmenované věci ukradené a maje na sobě jen starý kabát pod pláštěm, musel jsem pak v Praze při teplu 22–25 °C chodit v plášti (viz níže na str. 18).[12]

V školním roce 1847/48 poslouchal jsem u Wersina mechaniku. Svědomitý tento učitel naučil nás počítati. Měli jsme těžké a obsáhlé úlohy na čtvrtek a neděli; ve čtvrtek býval tenkráte prázdný den. Asistentem u Wersina a učitele mechanického kreslení a deskriptivy byl Hausmann. Zkoušky odbývaly se půlletně písemně a ústně.

V druhém pololetí, když nastaly v Praze dne 11. března 1848 známé nepokoje, přednášel Wersin až do svatodušních svátků, do vypuknutí vzpoury, a došel až k vodním kolům – ovšem po svatodušních svátcích již se nepřednášelo nikde a zbývající část látky mechaniky přednesl nám Wersin[13] v druhém pololetí 1849, a sice velmi obšírně, tak, že po 20 let se parní stroje tak důkladně neprobraly jako tenkráte, neb jindy Wersinovi zbylo na tento důležitý předmět pouze několik hodin.

Zkoušky (k nařízení ředitele barona Chanovského z Langendorfu,[14] kterého jsme o to prosili) ze stavitelství a mechaniky odbývali jsme koncem školního roku 1849; páni profesoři nechtěli nás zkoušet, odkazuje nás na „státní zkoušky“, ku kterým však nedošlo, takže mnoho kolegů, kteří se semestrálním zkouškám nepodrobili, utrpěli na svém dalším vývoji značnou škodu; vůbec to udělené svobodné učení a vyučování (Lehr- und Lernfreiheit), které připouštělo, že mohl žák z I. ročníku vstoupiti do třetího nebo čtvrtého pouze s frekventančním vysvědčením[15] (a že státním zkouškám nedošli) poškodilo velice kvalitu tehdejších techniků, které semestrální zkoušky nesložili. (Příčina, že se to svobodné učení dále nerozvinulo, ležela v politické reakci, jež po roce 1849 nastala – pod Bachem.)

V roce 1847/48 poslouchal jsem mimo mechaniky všeobecnou chemii u Bal-

[12] Původní rukopis uvádí teploty v Réaumurech, pro lepší srozumitelnost byly teploty přepočítány do dnes používaných stupňů Celsia. Milan Hlavačka k Réaumurově stupnici poznamenává: „Réaumurova teplotní stupnice byla vytvořena roku 1730. Francouzský přírodovědec René Antoine Ferchault de Réaumur určil jako dva důležité body teplotu 0° Ré pro teplotu tání ledu a 80° Ré pro teplotu varu vody. Po svém zavedení byla velmi populární, ale již během 19. století byla nahrazena jinými systémy, proto se s ní dnes setkáme spíše výjimečně. Nejmenší díl stupnice se nazývá stupeň Réaumura.“

[13] Profesor mechaniky Karl Wersin (1803–1880). (pozn. Milana Hlavačky)

[14] Franz Chanovsky Kraselow Dlouhowesky Ritter von Langendorf (1789–1877). (pozn. Milana Hlavačky)

[15] vysvědčení předávané žákům při dokončení hlavní školy

linga[16] a v roce 1848/49 byl jsem posluchačem oblig. pozemního a vodního stavitelství u prof. Wiesenfelda[17] a asistentů Bergmanna a v druhém běhu Niklasa. Mimoto jsem poslouchal a složil zkoušku výbornou u prof. Zippého[18] z neobligátní mineralogie, geologie a paleontologie, neb jsem měl chuť jíti na nově zřízenou *horní akademii v Příbrami*, kde se tyto předměty vyžadovaly.

Navštěvoval jsem mimo oblig. stavitelství i Bergmanna přednášky o architektuře a u pat. Schneidra psychologii, to v roce 1848/49.

Okradli mne

Nemohu opomenouti, že když jsem se chystal nastoupiti technická studia a začátkem října 1846 s povozem vozky Bařtipána z Krušovic řádně vypravený šatstvem a prádlem v noci do Prahy jel, navzdor že byl s sebou starý a mladý Bařtipán, ukradené mi bylo veškeré šatstvo a bratra Františka, jenž tenkráte byl v Salmovské zahradě v Praze, prádlo, takže jsem zápis a veškeré nutné návštěvy musil odbývati v černém plášti.

To mě však nevadilo jít v říjnu při 22 °C tepla na dostihy za invalidovnou v Karlíně a kluci se mi smáli, že při takovém teple jdu v plášti (v kterém jsem seděl v noci na voze).

Byly to rozpaky, neb peněz jsem tolik neměl, abych byl mohl jít k nějakému Rothbergerovi se znova ošatiti!

Byt v Klementinu

V studijním roce 1848/49 bydlel jsem v Klementinu u kustoda hvězdárny Voráčka v II. patře vedle bytu bibliothékáře slavného *Pavla Šafaříka*; často, když jsem se ráno na rozsáhlé půdě Klementina učil, též on se tam s knihou v ruce procházel.

Ředitelem hvězdárny byl Kreil a jeho asistentem dr. Jelínek, pozdější profesor vyšší matematiky na České technice.

Se mnou tam bydleli Antonín Bláha z Lubné, jenž byl později u katastru v Haliči, pak Václav Bláha z Lišan, později vrchním inženýrem v dílnách Společnosti státní dráhy rak. uh. v Praze, a Ignat Šedivý. Voráčkové byli hodní lidé, měli jedinou dceru a častěji si na ně vzpomínám s vděkem.

Tenkráte jsem se stravoval sám, měl jsem tam jen byt a mimo victuálií,[19] které jsem každý skoro týden z domova dostával, utratil jsem za celý školní rok (1848––49) pouze hotových 250 zl. Šajnů = 210 Korun včetně v to mé zábavy a kreslicí potřeby. Oběd stál tenkráte 48–50 haléřů = 24 krejcarů, polévka, hovězí maso

[16] Profesor chemie Karl Napoleon Balling (1805–1868). (pozn. Milana Hlavačky)
[17] Profesor stavitelství Karel Wiesenfeld (1802–1870). (pozn. Milana Hlavačky)
[18] Profesor Franz Xaver Maxmilian Zippe (1791–1863). (pozn. Milana Hlavačky)
[19] výživné

a příkrm; ovšem, že jsem sobě každý den oběd nedopřál a s koláči se spokojil, ačkoliv otec s tím spokojen nebyl.

Navštěvoval jsem mimo obligátního stavitelství u Bergmanna přednášky o architektuře a u pátera profesora Šneidra[20] psychologii, to v roce 1848–1849.

Návštěvy v Petrohradě

Zámek Petrohrad

Po čas studií mých v Praze trávil jsem část prázdnin u sestry Pepi, od 12. 5. 1846 provdané Dolanské, v Petrohradě, kde švagr byl zahradníkem u hraběte Černína Eugena a právě nyní, když toto píšu (19. 8. 1903), dozvídám se, že Dolanský, jenž jest skoro 86 let stár, zápasí s ochrnutím, které jej již před čtyřmi lety navštívilo. Zemřel 1904.

Tam jsem strávil milé časy, chodili jsme večer do Vilence – Šruc, Kopec, Janeček, hraběcí inženýr Kozlík a jiní.

Ve dne jsem se procházel v krásném parku v oboře a často potkával kočárek s pány, který vedla starší komtesa Marie (?), jež se později provdala za hraběte Pejačeviče. Ve vozíku seděla, knihu v ruce, unylá mladší komtesa, jež mladá zemřela.

Hrabě Eugen Černín[21] byl veliký milovník zahradnictví a staral se, že i rolníci hojně ovocných stromů vysázeli. Park petrohradský velice zvelebil. Zahradníky

[20] Profesor p. Franz Schneider přendášel do roku 1849 na pražské polytechnice náboženství. (pozn. Milana Hlavačky)

[21] Eugen Karl Czernin z Chudenic (1796–1869). (pozn. Milana Hlavačky)

tam byli: Janeček, Fediš a Dolanský. Pomáhal jsem švagrovi někdy i stromy očkovati, neb jsem absolvoval u prof. Lumbe[22] pomologii.

Ostatní čas prázdnin trávil jsem doma v Krušovicích, a to dost vesele. Bylo tam několik kamarádů – Stachové, Zvěřina, Mayer, Kočí, Propr[23] a jiné. Chodili jsme střílet veverky, sušili jsme ovoce, konali jsme výlety do vůkolí. S prachem jsme zacházeli, přičemž jednou v aleji nedaleko svatého Jana popálil sobě ruce bratr František a tvář syn duchovního Zvěřina, který měl památku navždy, to jest prach pod kůží v obličeji; posledně jsem jej viděl jako správce v Olešné s touto vadou.

V roce 1848 a 1849 o prázdninách navštěvoval jsem často zámeckého velebníčka pátera *Reymaua*, jenž se zabýval lučbou a strojnictvím, a tu jsme společně všelijaké problémy řešili tak, že mě to velice zajímalo. Též na klavír jsem u něho hrával a naučil mě škály hrát.

Nejpříjemnější výlet konal jsem k návštěvě strýce Nováka do Nišburku v roce 1849.

V Krušovicích bydlel na odpočinku vrchní lesmistr Bohutinský a měl u sebe dvě neteře, slečnu Lory a Loty, jež byly dobré přítelkyně mé sestry Pepi a pocházely z Opočna.

Občas přijížděla vnučka „starého pána“ *Lotinka Bohutinská*, dcera nadlesního na Oboře (nyní Leontinenhof).[24]

Bylo to hezounké děvčátko as 18leté a mně, 19letému kloučkovi se zalíbila. Proto mne velice těšilo, když otec přišel se zprávou, že pojede Lotinka domu na Oboru a že mohu jeti s ní a se slečnou Hruškovou, její tetičkou; a tak se stalo. Bylo to v sobotu v září (1849 ?) a druhý den v Joachymově při taneční zábavě hornických úředníků jsem s ní častěji tančil. To bylo však s ní předposlední setkání. Na této zábavě sešel jsem se s *Ottou Mayerem*, spolužákem (nyní nedaleko mne ve výslužbě jako horní rada bydlící, jenž zemřel v únoru 1907), a v Nišburku s Jedličkou, též spolužákem; s těmito jsem tenkráte jezdil po Berounce na člunu a jeho sestřenice slečna Marešova (*později choť virtuose Lauba*) zpívala nám „Nad Berounkou pod Tetínem“ a jiné písně. Krásný to byl večer.

Lotinka Bohutinská vzala sobě za chotě svého bratránka Josefa Wagnera, knížecího hospodářského úředníka a v roce 1898 v Nišburku zemřela, kde choť její žil ve výslužbě. Byla skoro po celý svůj manželský život churavá a již v letech 1866–1867 byla se švagrovou Marií na Merkovce[25] se léčiti. Naposled jsem se s ní sešel v roce 1850 v létě 4. srpna dle otcovych zapisku na Křivoklátě. Požíz-

[22] Profesor a ředitel polytechnického ústavu Josef Tadeáš Lumbe, od roku 1867 šlechtic z Malonic, nebo též Josef Taddäus Lumbe (1801–1875 nebo 1879). (pozn. Milana Hlavačky)

[23] Důchodní čili důchodní písař byl správcem pokladny panství či později velkostatku. (pozn. Milana Hlavačky)

[24] dvůr v Lánech dnes užívaný Českou zemědělskou univerzitou

[25] zaniklé lázně v lesích mezi Krušovicemi a Lužnou u Rakovníka

vali jsme u pana berního *Manna*, jejího příbuzného, čaj vysoko na pavlánu nad údolím k Městečku. To byl konec mé *platonické první* lásky![26]

Karel Wagner †

V době mých studií v Praze mnoho jsem se stýkal s Karlem, Gustavem a Ottou Wagnerem, syny to poštmistra Řenčovského. Karel byl můj dobrý přítel a připravil jsem jej ku zkoušce z matematiky u *Dopplera*.[27] Jezdíval jsem s ním na svátky domů a do Prahy.

Později zabral po mně místo u stavitele Šebka ve Vídni (1857) a bydleli jsme spolu v Jägerzeile (nyní Praterstrasse) v roce 1857. Byl bratrem Josefa Wagnera a předem jmenovaného.

Též Rakovnické Rückarty, jež bydleli v Ostruhové (Nerudově) ulici ve svém domě, jsem někdy navštěvoval, ještě jako realista. Bydlel s nimi *Petřík* (technik), jenž byl pak v roce 1849 na Hradčanech ve vyšetřování a k vojsku odveden; později byl knihkupcem v Praze.

1848

Líčil jsem zde má studia v Praze, dvě léta v reálné škole a tři léta na Technice, aniž bych se byl zmínil o případech důležitých, jež odehrávaly se roku 1848, když jsem byl v III. ročníku Techniky v mechanice.

Půlletní zkoušku jsem odbyl dobře. Tu jsme byli anonymně vyzváni ke schůzi ve Svatováclavské zahradě v budově „Pod Slovany“ na 11. března 1848 (lázně ty zbouraly se v roce 1908 a stojí tam pěkná budova České techniky (vedlejší budova)).

Události roku 1848 lze sobě přečísti v četných knihách, a proto se omezím pouze na líčení dojmů, které se mě týkaly a které jsem sám částečně zažil.

Revoluce únorová (1848) francouzská, kdy musil odstoupiti Luis Philip, nepokoje ve Švýcarsku a v Německu a kvašení takřka v celé Evropě neušetřilo ani Rakovník a zvláště Čechy.

Zde v Praze objevila se první manifestace 11. března, ve Vídni 13. března 1848.

Kdo schůzi do Václavského sálu svolal nebylo známo, dozvěděl jsem se však později, že hlavní zástupce byl Pravoslav Trojan, a jmenuje se nyní i ulice u Václavského náměstí Trojanova,[28] Karel Havlíček, dr. F. Lad. Rieger, Faster, Brauner atd.

Tam debatovalo se o známých čtyřech bodech obsažených v petici císaři Ferdinandovi I. a zvolila se deputace, jež ji měla podati.

[26] Další podrobnosti viz v otcových dvou zápisníkách z let 1848–51. (pozn. Vladimíra Baziky)

[27] Profesor Christian Doppler (1803–1853). (pozn. Milana Hlavačky)

[28] Schůzi do Svatováclavských lázní na Novém Městě pražském svolali členové stolní společnosti Repeal. Zde Alois Pravoslav Trojan přečetl návrh petice, která byla později dovezena delegací Pražanů do Vídně (pozn. Milana Hlavačky)

Tato deputace se vypravila a jela přes Olomouc do Vídně, neb z Brna do České Třebové nebyla ještě dráha hotová.

Na hranici Čech a Moravy, u Žichlínku (Sichelsdorf), kde tvoří říčka Sázava hranici, vlak se zastavil, deputace vystoupila a dr. Brauner pronesl dojemnou řeč k vážnému momentu se vztahující.

Byl jsem ve Svatováclavské zahradě dne 11. března, ale poněvadž jsem byl velmi malý a do sálu pouštěli pouze usedlejší lidi, půjčil jsem svůj klobouk kolegovi Mihulovi, jenž měl pouze čepici, a ten jako „větší“ dostal se do sálu.

Nyní nastal všeobecný ruch a shon po čepicích. My technikové jsme měli modré se soukenným červenobílým proužkem kolem hlavy – právníci červené s bílým proužkem, medikové černé s bílým proužkem a filozofové zelené s červenobílým proužkem. U čapkáře čekalo mnoho studentů na čepice, a já též alespoň dvě hodiny jsem tam čekal, než jsem se s ní na ulici pyšniti mohl.

Legie studentů

Nyní utvořily se *studentské legie*, technická, právnická, lékařská a filozofická – – později i realisté měli svou centúrii.

Tribunem technické kohorty byl *prof. Wiesenfeld* (bývalý důstojník), centurio IV. ročníku byl Grimm a Polívka, III. ročníku (mechaniky) *Brádka*, II. a I. ročníku Kleinert a Kalkus (†1903). Brádka byl nejpopulárnější osobou mezi studentstvem a lidem. Když nastala reakce, vstoupil k vojsku, dlouho byl opomenut, konečně to přivedl až na plukovníka a žil pak v Praze na odpočinku, kde v roce 1902 zemřel. (V přednáškách v mechanice jsem vedle něho sedával. On věnoval poslední vůli značné legáty ve prospěch studentstva.[29])

Když jsme byli poněkud organizovaní, dostali jsme šavle, ale jen část nás. Vyšel jsem ze sálu mechaniky s tím palašem, jenž mi sahal po prsa a měl řemen na čtyři prsty široký; pokukoval jsem nedůvěřivě na toto monstrum, a tu přistoupil ke mně kolega Ptáček a řekl, že má holku, které by se rád ukázal se šavlí, abych mu jí do večera půjčil, že jí večer do Techniky přinese, beztoho prý jsem na ni tuze malý.

Šavli večer nepřinesl a já byl nucen jíti na první patrolu se španělskou holí. Byli jsme na Novém světě za Hradčany, heslo bylo *Babette – Bamberg* a náš dekurio, když na nás v pavilonu královny Anny zařvala stráž: „Halt – wer da?“, zapomněl heslo a musili jsme mu ho napověděti.

Když jsme byli v Chotkovém sadu, dole na Malé straně vířily bubny, a proto jsme sešli na náměstí Malostranské, kde již veškeré patroly byly shromážděné, studenti, svornost, národní obrana a jiné. Že prý táhne lůza k Poříčské bráně, pravilo se. Když se ukázalo, že to byl slepý poplach, táhli jsme zase na Nový svět.

[29] Legát nebo legátum neboli odkaz je institut dědického práva, spočívající v právním jednání pro případ smrti, kterým zůstavitel dává na úkor pozůstalosti část majetku někomu, kdo není jeho dědicem. (pozn. Milana Hlavačky)

Ráno o 4. hodině přepadli jsme na Pohořelci pekaře a ukojili svůj ohromný hlad.

Takové hlídky konala má dekurie i v Podskalí a často, jenže jsme již měli pušky 15 vídeňských liber těžké = 7,87 kg, takže až jsem měl rameno obolelé. Nepořádky jsme nočním vlivem rychle urovnali, neb technikové byli všeobecně oblíbení pro svou liberálnost a demokracii. Studenti tvořili tělesnou stráž na Strahově v klášteře, u Křížovníků, u kníž. arcibiskupa, v místodržitelství i jinde a byli častováni.

Centurie Bradkova byla nejdisciplinovanější a když jsme byli komandováni do Strahovského kláštera na stráž, našli jsme tam již „dobrovolníků" z centurie I. ročníku, kteří již měli pivo vypité a pokrmy snědené – ani jedenkrát jsem se nezúčastnil stráže, jež byla častována.

Veškeré hlavní stráže byly obsazené studenty, neb národní obranné vojsko (tenkráte se jí říkalo židovská garda, poněvadž musili hájiti židy) nebylo nikde vidět, pořádek však byl všude.

Kolega Dušánek byl tamborem naší kohorty a často když Wersin přednášel, vtrhl do sálu a vybubnoval nás, abychom šli hájiti židovské město.

Na začátku nové éry v březnu 1848 byla mezi Čechy a Němci, zvláště u studentstva, úplná shoda a bratrství a německému studentu Uffo Hornovi jsme tleskali jeho svobodomyslným projevům!

Teprve volby do Frankfurtského parlamentu vyvolaly roztržku. Německé studentstvo počalo nositi pásky „schwarz rot gold" a české studentstvo slovanskou trikolóru.

Byl jsem přítomen v zasedání *Národní rady,*[30] jíž předsedal hrabě Lev Thun, když četl se známý článek, že Němci na nás (kteří nechceme voliti do německého parlamentu) zkusí ostří svých mečů a Rieger na to odpověděl, že my pak *použijeme argument palcátů!* V této záležitosti odbývala se ve Svatováclavské zahradě schůze lidu, při které Sladkovský ohnivě řečnil proti volbě do Frankfurtu, a když jsme se tam odtud vraceli, byla Praha zaplavena písničkami dle noty známých národních písní, jako: „Šuselka[31] nám píše", „Když jsi ty Němečku pán, jdi si do Frankfurtu sám" a všechny čelily proti obeslání. Ponejvíce je skládal Karel Havlíček. Pro všeobecný odpor nevykonaly se u nás již vypsané volby do Německého parlamentu, jest známo, že Čechy, Morava a Slezsko tenkráte patřily k německému „Buntu", a proto zde byly volby vypsány.[32]

Ve Václavském sále odbývalo se též první přelíčení před porotou pro tiskový poklesek v Národních novinách proti Karlu Havlíčkovi. Žalobcem byl státní návladní Ambrož, známý to hudebník a kritik. Byl jsem přítomen a těšil jsem se z toho, jak dobře se Havlíček hájil a že jednohlasně osvobozen byl porotou.

[30] Národního výboru (pozn. Milana Hlavačky)

[31] Franz Schuselka – jeden z předáků německého národního hnutí v Českých zemích

[32] České země byly od roku 1815 součástí Německého spolku. (pozn. Milana Hlavačky)

Byl jsem členem studentského spolku „Slavia“ a ještě chovám lístek[33] podepsaný předsedou, jímž byl *Vilém Dušan Lambl.* Členem Slovanské lípy jsem nebyl, tam bylo málo studujících, více dospělých. Nosili jsme dlouhé vlasy a šavle na šňůře neb na řemenu. Student byl tenkráte pánem v Praze, ale i ve Vídni.

Sbor Svornost, k němuž přináleželi nejlepší vlastenci mezi námi: Brauner, Villani, Faster, Trojan, Havlíček, Vávra atd. Když podepsal hrabě Stadion, místodržitel, II. petici pražskou k císaři Ferdinandovi I., která byla podána za účastenství ohromného zástupu lidu, napíchl se na bodák arch tvrdého papíru s nápisem „*podepsal*“ a průvod táhl na Staré město přes Karlův most. Před mostem však v Mostecké ulici vpravo zastavil se a domnělému německému reakcionáři *Fortnerovi* (zlatníků) učinila se hlučná kocovina, první to, kterou jsem zažil![34]

Později velkolepá *kocovina* pod protektorátem vojsk, které příchody k Staroměstskému náměstí pro „lůzu“ uzavřelo, provedla se *rektorovi univerzity*, nemýlím-li se Fischerovi[35], jenž bydlel v Heincovým domě proti radnici. Navzdor tomu, že v aule Rieger a jiní proti tomu úmyslu mluvili, Boroš pronesl: „Aus dieser Katzenmusik könnte ein Kaztenjammer werden“[36], nedalo se studentstvo odvrátiti. Nedočkal jsem se konce této harmonie a utíkal jsem domů, nemohl jsem to snésti. Když jsem docházel do Konviktské ulice, již byla zase slyšeti kocovina a pak jsem se druhý den dozvěděl, odbývala se pod okny prof. Wersina, jenž bydlel naproti pomníku císaře Františka u nábřeží.

Svatodušní svátky se blížily a poněvadž prof. Wersin ještě přednášel, nechtěl jsem jeti na třídenní prázdniny domů. Otec však mně psal, abych domů přijel, že mohu po svátcích zase, pro případ dalších přednášek, jeti do Prahy.

Ve svátkách však vypuklo známé povstání v Praze a studijní rok byl ukončen. V Krušovicích bylo slyšeti otřásání následkem pražského bombardování provedeném knížetem Windischgrätzem. Rodiče velice tomu byli rádi, že jsem v Praze nebyl.

V září objevil se v Krušovicích kolega Laufke ze Železné za Mělníkem žádaje mne, abych jej připravil ke zkoušce z fyziky, poněvadž nemohl ji udělati za 2. běh za příčinou povstání svatodušního. Šel jsem tedy s ním přes Slané, Velvary, Vepřek (kde jsme překročili násyp v práci se nalézající pro dráhu Praha – Podmokly – Niedergrund) a šli dále přes Cítov, Dolní Beřkovice do Železné; ve Slaném jsme nocovali a sešli se tam se známým vlastencem Arnoldem (ne páterem); chtěli jsme pak doraziti do Železné, ale pro déšť a bláto musili jsme přenocovati v Cítově, a to v pokoji, odkud nám vynesli nebožtíka, jenž tam dva

[33] Tento lístek jsem v pozůstalosti otcově bohužel nenašel. (pozn. Vladimíra Baziky)

[34] kocovina – kočičí muzika (Katzenmusik) – místo obyčejných inštrumentů vezmou se k tomu píšťaly, staré klíče, řehtačky, nějaký flašinet, a tu se hvízdá, kvičí, řehtá, kňučí, mňouká, bafá, až se při tom koncertu osrdí otřásá, zvláště když se takhle několik tisíc muzikantů sběhne a svou úctu vzdává

[35] Fischer byl rektorem roku 1843, †1847

[36] Z kočičiny může být kocovina. Rektorem byl Josef Reisich. (pozn. Milana Hlavačky)

dny ležel, o čemž nám šelma hostinský však nic neřekl.

Cesta s Laufkem, 60 km vzdušnou čarou

Otec Laufkeho byl zámožný rolník a obchodník v chmelu. Obývali jsme zvláštní domek, ráno jsme studovali a pak konali výlety do Vidími, do Housky, na Kokořín, do Veithova Slavína atd. Také jsem s Laufkem vyjel na koni, ale čtverák Laufke se dal do klusu, můj kůň ho následoval a já bez sedla ovšem jsem se udržeti nemohl, třeba jsem se křečovitě hřívy držel – a sletěl jsem dolu. To byla moje první a poslední projížďka na koni!

Výlety s Laufkem

Laufke, když přišel po prázdninách do Prahy, ačkoliv byl dobře připraven, zkoušku neudělal a dal se (prý kvůli značné záloze „Handgeld“) assentovat k jízdě. Byl to hodný, ale lehkomyslný kluk; mlád zemřel.

1849

Na podzim roku 1848 jsem se zase odebral do Prahy a dal se zapsati do IV. ročníku (do stavitelství pozemního a vodního). Studenti, jež byli po povstání svatodušním assentováni, byli již zase propuštěni, poněvadž ve Vídni ještě vládl studentský vliv. Legionáři měli stejnokroj dosti hezký, ale nedopřál jsem si ho, chtěje dobrého otce šetřiti.

Stráže již byly v rukou vojska a bylo již znamenati reakci. Demonstrativně nosili studenti cylindry hodně „nalité“ (to jest natažené). Ve Vídni již vládl Bach a vše klonilo se již k stavu, jak panoval až do roku 1859 – vládě to Kempena (komandant četnictva) a Bacha.

Navštěvoval jsem se zálibou přednášky *Zippého* o mineralogii a geologii. Chodilo nás tam as 14, mezi nimi *Löv*, *Lehmann*, Kress; jednoho odpoledne, as v červnu 1849, pohřešili jsme v přednášce kolegu Kresse (bratra to pozdějšího ředitele Buštěhradské dráhy), a tu se šuškalo, že byl odveden na Hradčany do vyšetřování. Mimo něho byla zatknuta celá řada českých i německých studentů, členů to „Markomanie“ a Českomoravského spolku (bratrstva), které (prý) Bakunin nabádal k povstání v Praze, jak on spískal tenkrát (za spolupůsobení R. Wagnera) v Drážďanech. Mezi zatknutými byl též D. Sladkovský.

Když jsem již byl v Pardubicích c. k. inženýrským asistentem cca v roce 1852, vozili na 18 let (z milosti) odsouzené (vojenský soud odsoudil je k smrti) do Olomouce (Sladkovský), do Munkače a jinam. Po pěti letech byli amnestováni.

Kapitola 3

Po studiích

Prázdniny v létě 1849 strávil jsem, jak již uvedeno, v Petrohradě a v Krušovicích a krátkou dobu v Nové Huti u Nováků.

Otec dopisoval si se stavitelem Šebkem ve Vídni za účelem mého zaměstnání a pan *František Šebek*[1] slíbil, že jak budu míti absolvováno, mohu k němu přijíti jako kreslič. Rodiče nejevili k této dráze mého života mnoho chuti a přáli si jistějšího zaopatření, a proto se věc protáhla.

Zakročil jsem ku katastru a k radě knížecího vrchního lesmistra Gintla na Křivoklátě, zakročil jsem též o přijetí do I. telegrafního kurzu ve Vídni, an bratr pana Gintla byl telegrafním ředitelem v ministerstvu obchodu.

Jiných vyhlídek tenkráte pro technika nebylo, mimo tabákové režie; k drahám se dostati bylo potřeba protekce a přítomnosti ve Vídni. Čekaje na vyřízení svých žádostí, zaměstnával jsem se občas u cestmistra krušovského pana Karla Švarce z ochoty při pracích na adaptaci budovy kriminální v Rakovníku, někdy i u stavitele Müllera ml.

Cvičil jsem se v malbě květin a studoval pilně elektrotechniku, poněvadž byla předmětem přijímací zkoušky do kurzu. Mimoto jsem četl německé klasiky z knihovny p. horního mistra Mayera a opakoval mechaniku a stavitelství pozemní.

Tak jsem se omeškal, což jest mně dnes nepochopitelné. Když jsem absolvoval Techniku ovšem jsem ještě nebyl 19 let starý, takže jsem mnoho nezanedbal.

Na Křivoklátě

V létě 1850 byl jsem intervencí mé sestřeničky Fanny (později provdané Grafové) požádán, abych přistoupil k vyvazující komisi[2], ke které musili dávati dominia

[1] Stavitel František Šebek (1814–1862). V roce 1850 si založil ve Vídni stavitelskou školu a stavební firmu. V hlavním městě monarchie postavila Šebkova firma budovu hlavní pošty, patologického muzea a četné obytné a bankovní domy. (pozn. Milana Hlavačky)

[2] Vyvazovací komise začaly dle rozhodnutí Říšského sněmu z konce srpna 1848 a císařské sankce ze 7. září 1848 působit od roku 1850 do roku 1852. Jejich cílem bylo uskutečnit na

pomocné síly. Komise tato vyvazovací (Grundentlastungs Commißion) sídlila právě na Křivoklátě. Členové byli:

- Karel Zachystal, vedoucí komise, VIII. dietní třída
- Matoušek, ekonom, IX. třída
- *Jan Pechar*, aktuaro[3], X. třída

Zachystal byl později notářem v Roudnici, Matoušek šel zase k hospodářství a *Jan Pechar* přišel po rozpuštění komise k Společnosti státní dráhy do Budapešti jako diurnista[4], stal se revizorem a kontrolorem, přišel na jižní dráhu jako inspektor; když byla Duchcov-Podmokelská dráha[5] na skřapánkách v letech šedesátých, byl k ní povolán jako ředitel, sanýroval ji, stal se později při zestátnění ředitelem Pražsko-Duchcovské[6] a Duchcov-Podmokelské dráhy c. k. ředitelem v Praze. Když byl do Vídně přesazen, rezignoval a jest nyní milionářem na penzi. Že byl přísný a pracovitý, nebyl oblíben u svého úřednictva. Jest to pendant k zemřelému podnikateli dráhy Šebkovi: pracovitost a bezohlednost byly jejich hesla, mimoto hrabivost.

Pechar byl tenkráte dobrý a veselý kamarád, jezdili jsme po zábavách a tancích. Na Křivoklátě bydlel jsem u Tollmannové, vdově, jež měla mladou snědou dcerušku Mařenku. Obcoval jsem mnoho s *Mannem*, synem c. k. berního, gymnazistou a neučeným nadaným kresličem hlav. Mimoto byl tam spolužák Mitinger, lesnický adjunkt. Později zbláznil se prý.

Při vyvazovací komisi zastupoval knížete Egona Karla Fürstenberga vrchní knihvedoucí z Nišburku Schwappl. Mnohé scény se objevily při jednání: jeden vážený rolník, když mu komisař řekl, proč se proti uvedenému bezpráví dodávání victuálií dříve nehlásil, řekl: „To by mě byli naflákli, až by mne byla pr… zplesnivěla.“ Kulturní obrázek to z patrinomálních dob!

---

venkově výkup desátků a robot tím, že navštívily každou rolnickou usedlost a na základě okulární vizitace vypočetly sumu za výkup, kterou měl rolník během následujících dvaceti let odvést. (pozn. Milana Hlavačky)

[3] nižší, středoškolsky vzdělaný úředník

[4] písař za denní plat

[5] Duchcovsko-Podmokelská dráha byla soukromá železniční společnost, která provozovala dráhu mezi Podmokly (nyní Děčín), Duchcovem a Chomutovem. Postavena byla v letech 1869 až 1872 a jejím největším akcionářem byl liberecký podnikatel Johann Liebig. (pozn. Milana Hlavačky)

[6] Pražsko-Duchcovská dráha byla založena akciovou společností na dopravu uhlí ze severozápadních Čech do Prahy. Bohužel její hlavní trať z Prahy–Smíchova, Slaného, Loun a do Duchcova byla dokončena až rok po krachu na vídeňské burze, tedy v roce 1874, což významně ovlivnilo její prosperitu. V roce 1884 převzaly provoz Státní dráhy do své režie. Zároveň došlo ke sloučení této společnosti, která dostavěla ještě dráhy z Mostu do Moldavy a ze Zlonic do Hospozína, s Duchcovsko–Podmokelskou dráhou a v roce 1892 byly obě dráhy postátněny. (pozn. Milana Hlavačky)

Když jsem meškal na Křivoklátě, byla Kempenova[7] žendarmerie v plné slávě a lesku. Nosili bílé kalhoty, lesknoucí se helmy a pěkné zelené kabáty se šňůrami.

„Postenführer“ vyvedl pana Sýkoru, váženého to občana a hostinského, v noci v punčochách a podvlékačkách nahoru do zámku, poněvadž se utkali, že měl p. Sýkora knihu cizinců u vazby doma.

Soudcem byl na Křivoklátě spisovatel Vinařický, starý to již pán. Vrchním lesmistrem byl na Křivoklátě pan Gintl, známý to lesník své doby.

Na Smečně

V říjnu 1850 stěhovala se vyvazovací komise z Křivoklátu do Smečna a já s ní. Když jsme do Smečna jednu neděli k večeru přijeli, pozval nás pan ředitel Simoni hraběte Jana Martinice k jízdě do Sternbergu[8], kde se odbývala taneční zábava a kde jeho dvě dcerušky byly přítomny. Jeli jsme tam hned a sešel jsem se při zábavě se spolužákem z techniky Grafem *a jeho milou sestrou Marií*. Tak oslavili jsme náš příchod na Smečno vesele. Nacházel se tam jako hraběcí inženýr spolužák *Valeš*, pozdější ředitel panství, jenž se později oženil se slečnou Silvií, dcerou bývalého hraběcího ředitele ve Slaném p. Chvojky, roztomilou to blondýnkou, kterou jsem v roce 1888 zase spatřil jako statnou, silnou as 55letou paní; Valeš zemřel v roce 1900 (?) a paní roku 1906 v Praze III. Rodiče kolegy Grafa žili na Smečně na odpočinku, on býval lesmistrem, tuším na Krici,[9] a byla to velmi vážená rodina; mimo Marušky, as 18leté, byla ještě jedna dceruška, as 15letá, a tři synové. V této rodině trávíval jsem předvečery a často hrávali jsme „Whist“:[10] Mařenka, její rodiče a já. Byli jsme zváni častěji k řediteli Simonimu a tam jsme se bavili a tančili – též jednou ve Slaném. Rodina Grafova mně velmi vycházela vstříc a mile se ke mně chovala, takže jsem ji velice ctil, neb jsem zažil v kruhu jejím pěkné hodiny, které bych byl musil trávit v méně milé společnosti v hostinci.

Marie Grafová provdala se as za ½ léta po mém odchodu za sekretáře u c. k. hejtmanství ve Slaném Stummera, který později byl jako ministeriální rada a odborný přednosta pravou rukou hraběte Taaffeho. Marie Stummerová, rozená Grafová, leží na hřbitově v Českém Krumlově u kostela v nynějším městském parku.

[7] Johann Franz baron Kempen von Fichtenstamm (1793–1863 byl rakouský generál, zakladatel a od září 1849 první velitel četnictva. (pozn. Milana Hlavačky))

[8] cca 1,5 km vzdálený zámeček u obce Ledce

[9] Na Chříči. (pozn. Milana Hlavačky)

[10] Whist je karetní hra pro čtyři hráče. (pozn. Milana Hlavačky)

Zámeček Sternberg, taneční zábavy

Cholera

Jedné neděle, když vrátili jsme se od ředitele Simoniho ze zábavy as o 3. hodině ranní, po krátkém spánku přišla senzační zvěst, že p. Simoni onemocněl na asiatskou choleru.

Druhý případ týkal se mého domácího, kupce. Tyto dva případy šťastně se ukončily, však dále pak umíralo se v malém městečku, tenkráte Muncifajem zvaným, 6 až 8 lidí denně – neb i v Praze a jinde řádila cholera v mlhovitém měsíci listopadu 1850. Nemilá to situace pro nás, již jsme byli o druhé hodině odpoledne s prací hotovi a pak musili jsme tráviti čas v tomto smutném milieu[11] nešťastného, ohroženého, malého místa.

Assentirka

Když jsem na Smečně zaměstnán byl, povolal mne v říjnu 1850[12] otec za příčinou odvodu do Krušovic. Přehlédli jsme ustanovení termínu k losování, a tak se

[11] prostředí, okolí

[12] Dle otcových zápisků (str. 36 přepisu ze šifrovaného originálu) konal se odvod 18. prosince 1850. (pozn. Vladimíra Baziky)

stalo, že jsem nebyl na základě svého dobrého vysvědčení již od c. k. okresního hejtmanství apriori osvobozen.

Poněvadž můj bratr František nebyl přítomen, ačkoliv též se dostaviti měl, otec můj, spoléhaje na slib prov. okresního hejtmana Gschirrhakla v Rakovníce, že se mně nic státi nemůže a že vše přivede k platnosti v můj prospěch, přiměl mne k tomu, abych, nejsa ještě 20 let, k assentu šel. Vojenská komise nechtěla přistoupiti na důvody mnou a p. hejtmanem uvedené a kdyby mě nebyl osvobodil hnědý flíček v pravém oku, byly by mě čapli na osm let aktivní služby, neb vojsko mělo tenkráte po roce 1848 studenty na mušce.

Můj dobrý otec při této delší dobu trvající debatě byl bílý jako křída, neb mohly býti veškeré mým studiím věnované oběti marné!

Vídeň

Na mé žádosti došlo jen vyřízení z Haliče, že jsem byl jmenován katastrálním adjunktem, kteroužto hodnost neobmýšlel jsem přijati a poněvadž byl vypsán *první* státní kurs pro telegrafisty a pan stavitel František Šebek se ptal, proč nepřicházím, vydal jsem se 2. ledna 1851 v noci ze Smečna na cestu do Vídně[13] s úmyslem, že půjdu k p. Šebkovi, který byl mému otci vděčný, poněvadž *jeho* otec, když byl od hraběte Wallise v Kolešovicích jako zahradník ze služby propuštěn i s rodinou, našel u mých rodičů v Olešné útulku.

Do Slaného jel jsem o 4. hodině ranní ekypaží pana ředitele Simoniho, ze Slaného do Prahy dostavníkem a z Prahy do Vídně večer 2. ledna 1851 po dráze. Jel jsem III. třídou, která tenkráte měla místo oken kožené plachty, však ve společném americkém voze nebylo mně zima ani smutno.

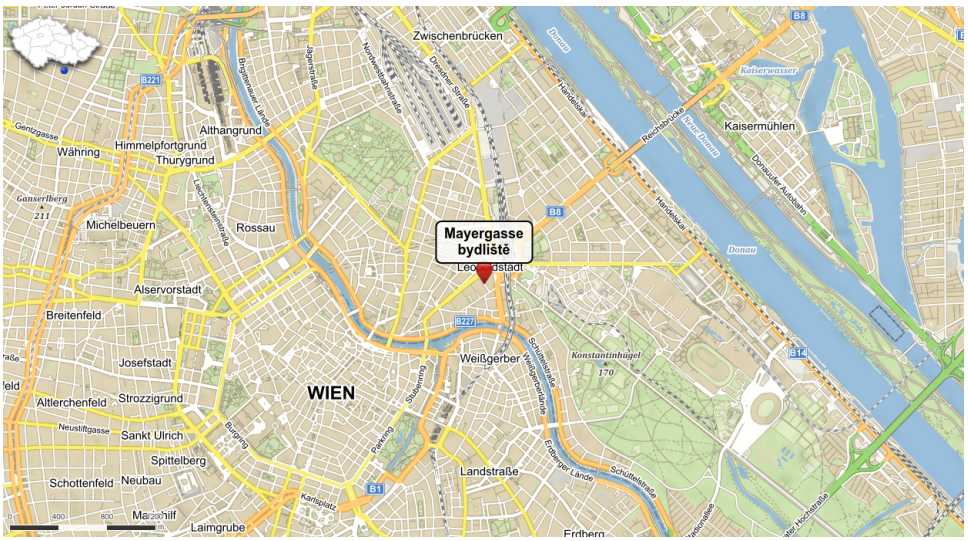
František Šebek

Nastoupil jsem u p. Šebka službu v Leopoldově Pfarrgasse, ale za tři neděle stěhovali jsme se s kanceláří do vlastního domu p. Šebka v Leopoldau Neugasse (nyní se jmenuje jinak). Jak se otevřelo jaro, kreslil jsem na staveništi Biberbastei, kde stavěl pan Šebek budovu nynější pošty a ministerstvo obchodu. Bydlel jsem v II. Mayergasse u krejčího Sigla, Moravana. Ulice ta odbočuje z Praterstrasse. Pracoval jsem od 8–12 hod a od 2 do 6 hodin. Služné nebylo přiměřené práci. V kanceláři byl ještě Petráš a dva páni. *František Šebek* byl bolzanista, velmi správný a šlechetný muž, ačkoli byl horlivý Čech, přece byl ve Vídni ctěn a vážen, členem obecního zastupitelstva, a když nastala éra svobodomyslnější (1862)[14], byl poslancem v Českém sněmu a na Radě říšské. Bolzanisté: biskup

[13] Dle otcova zápisníku z té doby přijel do Vídně již o Silvestra 1850 dopoledne. (pozn. Vladimíra Baziky)

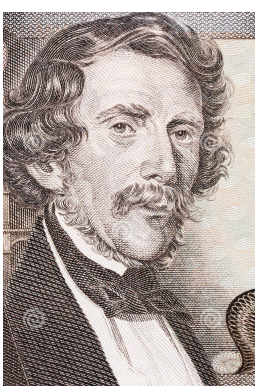
[14] V únoru 1861, nikoliv v roce 1862, byla vydána ústava a na jaro téhož roku byly vypsány volby do zemských sněmů, které byly delegaturou poslanecké sněmovny Říšské rady. (pozn. Milana Hlavačky)

Hurdálek, pat. Fessel, pat. Šnejdr *a jiní* byli jeho přátelé.



První bydliště ve Vídni

Při obědě v neděli scházel jsem se tam s telegrafním ředitelem a ministrem obchodu Gintlem a pat. Fesselem, jenž býval v Litoměřicích hodnostářem biskupským.



Carl von Ghega

Práce byla hojnost, kreslil jsem detaily pro rozsáhlou stavbu pošty a jiné práce a rozpočty jsem vykonával.

Telegrafní kurs Pan Šebek mi dovolil, že jsem mohl navštěvovat telegrafní kurs pro c. k. telegrafisty. Přednášel teorii na Vídeňské technice dr. Steiner a praktické cvičení s námi prováděl telegrafní úředník p. Kohl. Poněvadž pan Steiner jel na výstavu do Londýna (1851)[15], protáhl se kurs na šest měsíců, takže jsem již byl v státní službě, když se zkoušky odbývaly.

V neděli, a někdy i mimo neděli, chodil jsem do „Kafé Gerlovič“, kde jsem se scházel s bývalými spolužáky. Gutsch a Wackermann byli již ve službě a pobízeli mne, abych se také ucházel o místo u státní stavby drah. Zakročil jsem tedy k stavebnímu ředitelství c. k. státních drah (Ghega), neb se dodělávala ještě dráha přes Semmering[16] a stavěla se kolem

[15] Odjel na první světovou výstavu, která se konala v Londýně v roce 1851. (pozn. Milana Hlavačky)

[16] Jižní státní dráha vedla z Vídně do Terstu a přes Semmering překonávala alpské předhůří. Celá dráha byla dokončena v roce 1857–1858. (pozn. Milana Hlavačky)

Krakova, Bochnia, Dębica a jiné. U Ghegy jsem byl osobně. Mimoto jsem zakročil u *General Direction für Communicationen* v ministerstvu obchodu, kde byl generálním ředitelem sekční rada *Adalbert Schmidt*, inspektorem pro stavbu a udržování *Klemensiewicz*, pro strojové oddělení tech. rada Vilém Engerth a inspektor Gugg atd. Sekčním šéfem byl Kalchberg a ministeriolním radou Pichler. V personálním bureau byl radou *Hers*, později generálním ředitelem dráhy Karla Ludwiga[17] a sekretářem známým z procesu *Offenheim*,[18] tenkráte ovšem ještě neměl palác na Schwarzenbergském náměstí ve Vídni a byl chuďas jako my ostatní. Koncem dubna 1851 obdržel jsem dekret od Ghegy[19] k stavbě dráhy z Bochnie do Dębici jako stavební elév s 300 zl. služného a 300 zl. stavební přílohy. (Ghegovi jsem se představil.)

Rozestavěné železnice 1851

O několik dní později (28. 4. 1851) *jsem byl jmenován c. k. inženýrským asi-*

[17] Dráha Karla Ludvíka, respektive c. k. Haličská dráha arcivévody Karla Ludvíka z Krakova do Lvova a Černovic v Bukovině. (pozn. Milana Hlavačky)

[18] Proces s ředitelem Victorem Ofenheimem byl zahájen v lednu 1875. Ředitel Haličské dráhy arcivévody Karla Ludvíka byl za obrovského zájmu veřejnosti dva roky po pádu vídeňské burzy obviněn z uplácení a zpronevěry. Ofenheim se bránil sebevědomým způsobem, obžalobu odmítl jako nepoučenou a všechny problémy spojené s provozem dráhy označil za zcela běžné daným podmínkám. Právní zástupce Ofenheima během přelíčení zaútočil na ministra Antona von Banhanse, přičemž naznačil, že Banhans se dopouštěl stejných praktik, za které má být teď souzen jeho klient. Na jeho obranu vypovídal i liberální politik a bývalý ministr Karl Giskra, který odmítl skandalizaci Ofenheima kvůli podezření z uplácení a prohlásil, že fenomén spropitného je v Rakousku v podnikatelských kruzích zcela běžným jevem. Nakonec byl Ofenheim zproštěn viny a ministr Banhans podal demisi. (pozn. Milana Hlavačky)

[19] Karl Ghega (1802–1860), rakouský inženýr, vysoký úředník Rakouských státních drah a stavitel železnic, například horských úseků Jižní dráhy z Vídně do Terstu v předalpském sedle Semmering. (pozn. Milana Hlavačky)

stentem IV. třídy u generálního ředitelstva pro komunikace a určen na jižní dráhu (Vídeň–Terst). Služné obnášelo 400 zl, pro které místo jsem se rozhodl, poněvadž se proslýchalo, že bude c. k. *stavební* ředitelství zrušeno, což se také později stalo. Pan Šebek mě velice důrazně domlouval, abych u něho ještě ostal, že i kdybych chtěl později přestoupiti k drahám, lepší plat obdržím; však věda, že můj otec sobě přeje, abych měl pevnější postavení, i pan Šebek mě blahovolně propustil.

V ministerstvu obchodu

Když jsem se šel panu inspektorovi Klemensiewiczovi představiti, překvapil mě zvěstí, *že nepůjdu na jižní dráhu*, nýbrž že musím ostati ve Vídni u generálního ředitelstva, a tak se stalo; *2. máje 1851 složil jsem přísahu* a hned započal svou životní dráhu, která dost dlouhý čas nebyla růžemi posetá.

Místnosti byly původně v Lichtenštejnském paláci v Panské ulici, kde se nacházely luxusní pokoje a sály. Když však nás tam navštívil generál Kemper, komandant četnictva, viděli jsme, že jest po naší slávě a stěhovali jsme se brzo do protějších stavení, kde bydlel ministr obchodu Bruck[20] a bylo ministerstvo ostatní (nynější sídlo prezidia ministerstva).

Byl jsem několik dnů u hlavního protokolu (s 70 000 čísly ročně) a pak jsem byl přidělen k oddělení pro stavby a udržování, kde byli: *Mráz*, *Halberstadt*, Maršík, Perníkář (z Landškrouna), Hödel, Fürst, Sobas Simon, Gutsch, *Wackermann*, *Rouland*, *Jindřich Graber* (později v Praze a přednosta udržování), Rassel, *Svoboda* (později v Praze), *Krüger*, *Magniet*, Schröter; přednostou staveb a udržování byl Klemensiewicz (Polák). S pány se zvýrazněným jménem sešel jsem se později na Severní státní dráze, tenkráte „*Nördliche Staatbahn Brünn Prag, Olmütz Böhm Trübau, Prag Bodenbach (Niedergrund)*“. (Otevřené k dopravě byly trati: Olomouc–Třebová 1. 9. 1845, z České Třebové do Prahy též 1. 9. 1845, z Brna do České Třebové 1. 1. 1849)

Byl jsem nápomocen vrchnímu inženýru Mrázovi při konstrukci nových výměn signálových kolejnic s nestejnými jazyky pro systém 20 vídeňských liber na 1 stopu (1 m = 31 kg), pro který to systém jsem konstruoval šroubový hřebík. Pracoval jsem nejvíce v konstruktivním kreslení mostů a z části i vrchní stavby.

V prosinci 1851, když byly převzaté od státu do vlastní režie státní dráhy, při kterých byla dosud doprava pronajata: Severní státní dráha na Severní dráhu císaře Ferdinanda, Jižní dráha na Konsorcium Vilém Eichler a spol. a Vídeňsko-Rábská na Schönerera et Comp., provedla se organizace personálu a utvořil se pro každou dráhu status pro technické a administrativní úřednictvo.

[20] Karl Ludwig von Bruck (1798–1860), německý protestantský obchodník, zakladatel LLoydu v Terstu a v 50. letech 19. století ministr obchodu. V roce 1860 spáchal sebevraždu. (pozn. Milana Hlavačky)

Při této organizaci byl jsem *přidělen na Severní státní dráhu*, však ostal jsem prozatím ve Vídni v tom samém bureau, kterého se stal přednostou *ředitel Keißler* z Prahy (později ředitel Státní dráhy císařovny Alžběty[21]); již tímto byl präterován.

Vůbec p. p. Kalchberg a Pichler proti návrhu vzácného technika Adolfa Schmidta provedli organizaci technické věci a technickému personálu velmi nepříznivou a místo konkretálního statutu pro všechny dráhy vydal se alfabetický status pro každou dráhu, a tím jsem byl velice poškozen, neb dle konkretálního statutu byl jsem na I. místě asistentů IV. třídy navržen a mohl jsem postoupiti v několika dnech do třídy III. (500 zl), kdežto dle nového způsobu nebyl postup dle řady a skutečně po 3 let a 8 měsíců, pokud jsem státu sloužil, „seděl“ jsem na 400 zl. Když jsem vstoupil do státní služby, bydlel jsem s kolegou Karlem Wagnerem, jenž byl mým nástupcem u p. stavitele Šebka. V Jägerzeil, nynější Praterstraße, č. 1397 měli jsme pěkný pokoj s vyhlídkou na Jägerzeil a platili jsme měsíčně 20 K (10 zl).

Večery a vycházky trávili a konali jsme společně s Wagnerem, Wildem a Wanklerem a jinými; často chodili jsme s Perníkářem do Korutanského (operního) a do Dvorního (starého) divadla na galerii za 24 krejcarů = 86 hl. a někdy s kolegou *Starým* na sedadla v přízemí; jeho sestra měla dvorního úředníka. Když odešel Wagner do Chorvatska, bydlel se mnou spolužák Vodňanský. Karel Wagner, když studoval a když se mnou bydlel, měl milostný poměr se slečnou Frony Fučíkovou, dopisy chodily každodenně a při vší charakternosti a poctivosti Karla nevzal sobě Frony, nýbrž byl okolnostmi nucen vzíti sobě v Záhřebu jinou dívku! Proto děvčátka pozor! Slečna Frony bydlela v Praze III. u mostu Karlova.

[21] Západní dráha císařovny Alžběty neboli Západní dráha. (pozn. Milana Hlavačky)

Kapitola 4

Přednosta trati

Pardubice

Začátkem března 1852 odebral jsem se na Severní státní dráhu do Prahy, abych se představil u ředitelstva a dozvěděl se, na kterou stanici jsem určen. Ředitelem v Praze byl Cajet. Kohl, technik; administrátor (kooordinovaný) byl Tischer (právník). Inspektorem pro stavby a udržování dráhy byl *Tebich* (přítel stavitele Šebka) a ten mě určil jako inženýrského asistenta k inženýrskému oddělení v Pardubicích, jehož přednostou byl inženýr *František Marek* (později přednostou dopravy v Budapešti a v Praze, † mlád (51 let) v roce 1875). Diabetes.

Toto oddělení mělo za úlohu říditi dopravu a udržovati dráhu. Trať byla od Českého Brodu až do Moravan, as 82 km dlouhá. Místní asistenti (Platzassistent, technický asistent) byli v Pardubicích Naxera, v Přelouči Rožmitálský, později Rouland, v Labské Týnici Vincenc Karabáček, v Kolíně Temple, v Poděbradech, v Pečkách Lampa, později Anger. V Pardubicích byl pro dopravu elév Adolf Švarc (zemřel u Buštěhradské dráhy roku 1900) a později elév *Václav Mašek* (†1902) a elév Václav Reinell (později přednosta dopravy v Praze, †). Když byl inženýr František Marek přeložen do České Třebové, nastoupil na jeho místo rozmarný a sekantní inženýr František Kopera.

Mimoto sloužili se mnou po dobu mého meškání v Pardubicích inženýr *Antonín Perner*, s kterým jsem kamarádil, asistent Zwilling, správce materiálu a otec dvou hezkých dcer Hanisch, asistent Vítek, diurnisté Hamburger Joneš a Grammann, spolužák Antonín Šimer, správce administrativy (Bahnantsverwalter) Přibyslavský, oficiálové Gruber, Šenet, Martiny, Butula, Lauda a šéf topírny *Stocer Štěpán*.

Když byl přesazen vzácný můj přítel *Karabáček na Semmering*, byl jsem jmenován Platzassistentem důležité stanice Pardubické, dostal jsem velký natur. byt, řídíce tam dopravu a svěřeno mně udržování trati z Moravan do Přelouče (as 30 km).

Tenkráte nestávala ještě dráha z Pardubic do Liberce a byla doprava v před-

Hlavní stanice pardubické trati

jmenované stanici velmi čilá, mimoto střídaly se tam stroje, bralo se uhlí a voda. To vše měl jsem na starosti, maje k pomoci eléva V. Maška (měl 300 zl.), který konal dopravní službu ve dne a každou druhou noc.

Pokud jsem nebyl místním asistentem, bral jsem podílu na stavbě druhé koleje mezi Českým Brodem, Pečkami a Kolínem, neb jsem musel kámen a štěrk obstarávat a s vlaky dovážet, ponejvíce od Labské Týnice. Tenkráte musil býti každý materiální vlak doprovázen technickým úředníkem.

Kolejnice byly tzv. „hochkantig“[1] (viz obrázek), 12 vídeňských liber na 1 stopu (1 m = 20 kg) ve váze a byly uložené v litých stoličkách (chairs), jež se často rozpadly. Stroje byly již dost těžké, rychlíky projížděly, a proto bylo pořádné udržování dráhy velmi obtížné a drahé – a jízda ne valně bezpečná, zvláště za mrazů kolejnice (15 až 18 stop = 4,725 až 5,67 m dlouhé) dost často se lámaly. Neštěstí však se nám nepřihodilo, neb jízda nebyla tak rychlá jako nyní.

Dekorace

Jako místní asistent často musil jsem dekorovati nádraží, a sice když jela arcivévodkyně *Marie Henrieta (†1902) jako choť Krále Belgického* do Bruselu Pardubicemi roku 1853 a zvláště vydatně, když jel císař pán *František Josef* s mladou chotí, císařovnou *Alžbětou,* ponejprve do Prahy v roce 1854. Pro ochuravění inženýra Kopery a asistenta Naxery spočívala veškerá železniční služba a dekorace na mně a nepřišel jsem čtyři dni před příchodem dvorního vlaku ani do postele!

[1] Hochkantig, tedy česky s vysokou hranou. (pozn. Milana Hlavačky)

O rozsáhlosti dekorace, která se děla ponejvíce na útraty okresů a částečně dráhy, budiž uvedeno, že jsem spotřeboval na pokrytí zdí loubího (Halbi) a na festony 500 fůr klestí a as 2 centy motouzu. Praporů bylo ohromné množství, neb na každé telegrafní tyči byly dva praporky z Brna až do Prahy.

Za město Pardubice jsem stavěl bránu a pro okresního hejtmana Čermáka rozličné dekorace vykonal uvnitř loubí. Však ze žádné strany nikdo se nepoděkoval! a vzal jsem za vděk vlastním uspokojením. Na svou pěst stavěl jsem obelisk z kolejnic, strojových rour a jiných železných hmot, jenž se vydařil.

Za doby mého zaměstnání při stavbě druhé koleje a dovážení materiálu dlel jsem často v *Labské Týnici* a stýkal se s přítelem Vincencem Karabáčkem. S ním jezdíval jsem v neděli do Kolína, kde byl jeho otec purkmistrem a poznal jsem jeho sestru Annu, jeho švagrovou Rosu Harrerovou, jeho pozdější druhou manželku (jež ještě v Kolíně žije) slečnu Haničkovou, slečny Palečkovy a *Marii Janovskou* z mlýna v Labské Týnici. Bavívali jsme se dobře i při tanci. Vincenc Karabáček zemřel v roce 1866 a leží v Zálabí u Kolína při kostele. V Labské Týnici a Kolíně pohyboval jsem se v letech 1853 a 1854.

V Pardubicích měl jsem styk s mnohými přáteli a to s Kernem, Matákem († leží na Vyšehradě), Paloušem, Robasem, Gonberem, Rašem, s Benedettim, Kopcem, Naxerou, Stocerem. Zpěvácké kvarteto, ke kterému jsem přináležel, sestávalo z Butuly, Martinyho, Kerna a mne (II. bas tenor). Rodiny, s kterými jsme se bavívali při výletech a tancích byly: Matiaskové, Hromádkové, Bořických, Karusy, Benešovských, Krausovi, Kotovicové, Švarcové a jiné. S Rašem a Matákem uspořádal jsem velký ples u Ostřebalů (sál) a byla veškerá honorace krajské vlády, důstojnictva devátého pluku Husarského, úřednictvo a měšťanstvo přítomno.

Osud rodiny Kotovicova, vrchního panství pardubického, jež tenkrát v Pardubicích byla vážená, nebyl nejšťastnější. Krajským prezidentem (tenkráte za Bacha bylo sedm krajů) byl David, okresní úřady byly smíšené a měly agendu politickou i soudní. Netrvalo to dlouho.

Zasnoubení

Tenkráte, když jsme společně bál uspořádali, měl jsem již zájem k slečně *Anně Matiaskové*, kterou jsem seznal na důstojníky uspořádané merendě[2] v staré nádražní restauraci (u Pröckla 1854). Byla tenkráte as 16 let stará a roztomilá. Sledoval jsem ji pak dále na procházkách a výletech na vinici, na Kunětickou horu atd. – a utvořila se náklonnost má a tuším i její. Rozšafná maminka *paní Barbora Matiasková,* bydlící v Kostelní ulici č. 99, se svou milou zábavou mě též připoutala, a tak utvořil se dál a dál důvěrnější poměr *a 19. září 1855 na den na-*

[2] maškarní zábava, veselice

šich obapolných narozenin (já byl 25 a Anna 18 let) slavili jsme své zasnoubení. Když toto píšu (19. 9. 1903), jest tomu *48 let*.

Historii naší lásky sepsal jsem *v memoirech* tehdejších milostných let, a tak se zde nebudu dále o našem poměru šířiti.[3]

Mí kamarádi Štěpán Stocer, úředník vazby, a F. Kopec, c. k. soudní auskultant,[4] též nalezli zálibu na slečně Anně Matiaskové; oba jsou již – první as před osmi, druhý as před 43 lety – mrtví (1903). Stocer žil se svou matkou v Pardubicích a sestra Anny – Paula – chodila se k ní učiti francouzsky. Paní Stocerová byla dobrá přímluvkyně pro svého syna; Stocer zemřel jako první inspektor vazby v Budapešti u Společnosti státní dráhy. V roce as 1854/55 žil v Pardubicích pan Benedetti, bývalý vychovatel u hraběte Bombellesa na dočasném odpočinku, znamenitě vzdělaný to člověk as 40letý, od kterého jsem se lecčemus přiučil. Když se zotavil, byl učitelem na chvalně známém Bílkově ústavu ve Vídni.

Rodinu Matiaskovou navštěvoval skoro každodenně páter Říha, dočasně penzionovaný kněz, který děvčatům Matiaskovým vpravil mnohé vědomosti historické i přírodovědecké. S milým dobrým tatínkem Janem Matiaskem hrával maxla; později byl zase farářem kdesi u Králova Hradce.

Pardubice považuji za mou druhou domovinu, zažil jsem tam za svého 3 léta a 8 měsíců trvajícího pobytu krásnou dobu svého mládí! Proto jsem se o těch časech šířeji zmínil.

Společnost státní dráhy

Dne 1. ledna 1855 uskutečnil se prodej státních drah na c. k. privátní Společnost rak. uh. státní dráhy. Nastala nám úředníkům nová utěšenější éra. Stísněné finance za doby Alexandra Bacha přinutily vládu prodati na rakouskofracouzskou společnost dráhy: Severní, Jihovýchodní (uherské), jakož i dráhu z Vídně do Raabu. Cena byla 70 milionů zlatých. Kladenské, Sobochlebenské doly a doly a továrny, jakož i statky v banátě, Řešica, Anina, Steierdorf atd. za 10 milionů, celkem za 80 000 000 zl. (= 168 000 000 Korun).

Cena ta pokládána všeobecně za nízkou, ale uváží-li se, že vrchní stavba musila se *úplně* odstraniti, nádraží že byly vesměs krátké, vozidla nedostatečná, takže se musili díti hned v prvních letech ohromné investice, byla tato cena přiměřená.

Správa nové společnosti nastoupila teprve v říjnu 1855, ačkoliv dráhy již 1. ledna byly prodány. V čelo správy vstoupil francouzský inženýr *Jakob Maniel* jako generální ředitel,[5] Vilém Engerth jako ředitel dopravy a vozby, Feltz a Grim

[3] A pro mne jsou tyto memoiry naprosto nezvěstné. Snad s nimi po otcově skonu maminka nějak disponovala (pozn. Eduarda Baziky mladšího, 15. 5. 1944).

[4] Právník, absolvent právnické fakulty, který se praxí u soudu připravoval ke složení soudcovské zkoušky. Jeho pozdější obdobou je justiční čekatel.

[5] Jacques Maniel. (pozn. Milana Hlavačky)

jako ředitelé staveb a udržování dráhy (byli již v červnu 1856 dosazeni *Carlem von Ruppertem*), generální inspektoři byli *de Laglio*, Vilém Eichler, Bender.

Nastoupila nová organizace. Platy úřednictva a služebníků byly značně zvýšené. Nejmenší služné inženýrského asistenta bylo stanoveno na 900 zl, úzkoprsností p. p. Mráze a Engertha dostali asistenti se 400 zl. místo 900 pouze 700 zl. a k těm patřil jsem i já.

Vilém Engerth

Dne 12. září 1855 obdržel jsem Manielem podepsaný dekret a byl jsem přidělen k oddělení pro stavby a udržování dráhy v Praze, jehož přednostou (Bahnerhaltungschef) byl vrchní inženýr *Vincenc Schmidt*.

Pokročení do služného 700 zl, jež bych při státu nebyl dosáhl při tehdejších poměrech ani za 5–6 let, mě velice potěšilo, a to hlavně z příčiny, že budu blíže uskutečnění mého přání se oženiti.

Ačkoliv jsem při mých 400 zl. služného měl též na dráhách příjem as 200––250 zl, nebylo řádné pomýšleti na to; nyní již se to dalo uskutečniti při našich skromných nárokách.

Praha

V listopadu 1855 stěhoval jsem se do Prahy do bytu po Makasym na Františkánském náměstí[6] (dům již nestojí), kde mne navštívila maminka Matiasková s nevěstou Annou.

Ve službě byl jsem velice zaměstnán, měl jsem likvidace všech listin a účtů celé trati z Podmoklí až do Dašic týdně, mimoto reklamaci pozemkové daně a daně vůbec, pak personální referát a mnoho jiných technických záležitostí, poněvadž mí kolegové se v těch věcech nevyznali, neb přišli z jiných oddělení.

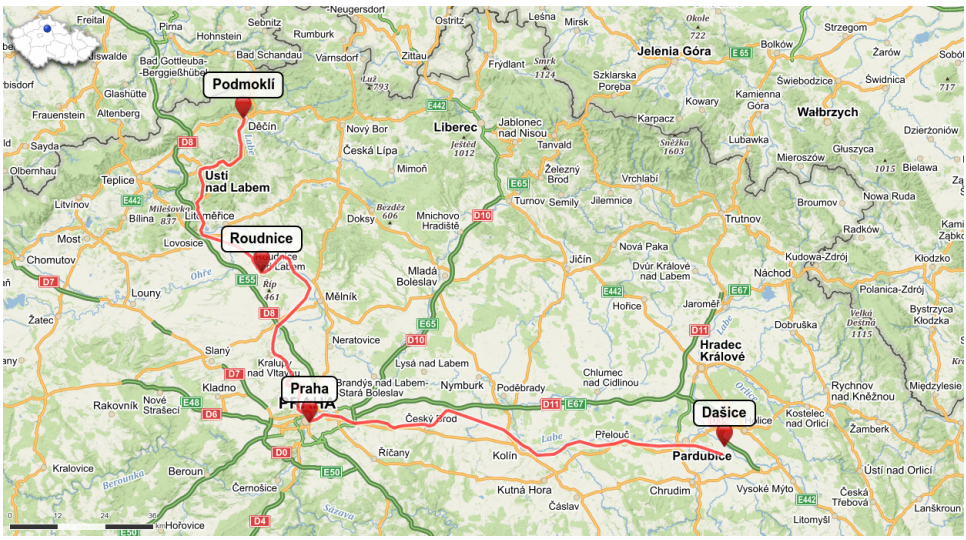
Kolegové byli v roce 1856: Stella, Wackermann, Schnorr von Karlsfeld (z Bavor), Markmann von Lichtabell (z Oldenburku), Herzik, Plakwic, později Syrový, Liebl, Flat, Zelinger, Ponec; poslednějších pět přišli jako aspiranti a uváděl jsem některé do služby. Pro kladení nové koleje z vignolových kolejnic, 37 kg na 1 m těžkých, železných, *provedl jsem nivelaci z Prahy do Roudnice*.

Postoupil jsem v červnu 1856 do 800 zl. služného, ale bytné jsem dosud neměl.

Výhody při Společnosti státní dráhy

Zakoupení státních drah francouzskou společností způsobilo úplnou změnu v železnictví rakouském, zvláště v oboru technickém. Na našich technikách v Praze a ve Vídni nevyučovalo se v té době stavbě železnic a mostů, pouze teorie mostů řetězových se skromně tradírovala. Z techniky nepřinesli jsme sobě znalost nijakou v tomto oboru. Taky to byl shon u jiných drah po našech autografovaných

[6] od roku 1878 Jungmannovo



Rozsah trati spravované z Prahy

normáliích výměn, vrchní stavby, vozidel, pozemních staveb a všeho ostatního, jež pod aégidou Manielovou počalo vycházeti (1856); a dnes ponejvíce ještě stavby na všech zdejších drahách dle nich se provádějí.

Organizace technického účtování při udržování dráhy, podmínky při zadávání staveb a dodávání rozličných hmot, dřev, kolejnic, mostů atd. ještě dnes u mnoha drah používaných pochází od Společnosti státní dráhy.

Rozhodující změna stala se však při veškeré správě. Až dosud (do 1855) byla v rukou právníků čili netechniků. Předseda pražského ředitelstva byl právník a měl as čtyři sekretáře, též právníky; techničtí inspektoři hráli podřízenou roli. Když však nastoupil Maniel, veškerá správa dostala se do rukou techniků a odborníků a právníci byli pouze ve Vídni v právním bureau (Rechtsbureau) a jeden doktor práv pro výkup pozemků, a tak to jest ve Společnosti státní dráhy dosud a vše jest v rukou odborníků. Technický stav nabyl vážnosti a byl vládnoucím při drahách.

Ale i hmotně se stav techniků jiných zlepšil vlivem Společnosti státní dráhy. Například Severní dráha Ferdinandova, která toho času (1855) oplývala penězi, platila své úředníky též tak špatně jako státní dráhy, neb inženýrský asistent se značnou odpovědností dostával ročně 400 zl. bez všech jiných výhod.

V krátké době přistoupily skoro všechny dráhy rakouské k platům, jaké byly při společnostech státní Severní a Jižní dráhy zavedené a i na techniky v jiných oborech mělo toto ocenění inženýrů vliv – na hmotné jich postavení.

Můj sňatek

V Praze cítil jsem se osamocen a používal jsem každé příležitosti k návštěvě Pardubic. Německé pořekadlo praví: „Jung gefreit hat Niemand gereut,“[7] a to jsem sledoval, konaje přípravy k svatbě. Maminka Matiásková s nevěstou Annou přijely do Prahy a nakupovala potřebné nám nářadí. Najmul jsem byt „U Půjčovny“ č. 954 (nově 6) v II. patře, dva pokoje do ulice a kuchyně, za 140 zl. Mé nevěstě se velice zamlouval můj dosavadní útulný panický bytek, scházela však kuchyně.

Určili jsme sňatek na 13. máje 1856. Slavil se v Pardubicích a byli přítomni mimo rodičů nevěstiných: Můj dobrý otec, bratr František a sestra Lucie; sestry nevěsty: Paula, Emma, Božena a Marie. Družičky byli Emma Hromádková a sestra nevěsty Paula; nevěstu vedl můj kolega Karel Lehmann, družičku Makasy (bratr paní Staffkové), svědkové byli Vincenc Karabáček a Alois Pöch, přednostové trati v Kolíně a Běchovicích. Mezi dalšími hosty byli manželé Hromádkové a jiní.

Pardubický klášterní kostelík

Z těchto menších svatebních hostů žijeme dnes (24. 9. 1903) pouze my a sestry choti Anny: *Emma* Lošťáková – choť brněnského zemského školního inspektora,

[7] Je dobré se oženiti mladý. Nebo dle Milana Hlavačky: Správně Jung gefreit hat nie gereut, tj. Mladý a svobodný, nikdo toho nelitoval.

Božena – choť vrchního inspektora při Severozápadní dráze[8] v. v. Jiřího Christofa Frencla *a Marie* – choť c. k. okresního hejtmana v Žižkově Josefa Smutného. Pöch a Makasy zemřeli záhy, Karabáček v roce 1867 a Lehmann v roce 1901, Paula 19. 6. 1875.

Pardubický kostel

Přistoupím k veselejšímu tématu. Po sňatku, který vykonal cooperator páter Mann v pardubickém kostele (když jsme se byli dříve vyzpovídali pat. Říhovi v klášterním kostelíčku), byla u Matiasků svatební hostina a pak jsme s celou společností vyjeli na Kunětickou horu, kde jsme se veselili; večer pak byl, pokud toho místnosti dovolily, malý taneček. Ráno jsme se rozloučili s otcem, bratrem, sestrou a hosty a konali jsme některé návštěvy na rozloučenou. *Dne 15. máje pak odebrali jsme se do Prahy* a paní tchyně nás doprovázela, aby nám pomohla zaříditi domácnost. Později nás navštívila na delší čas švagrová Paula.

Žili jsme skromně a šťastně, sem a tam jsme šli do zábavy, na výlet neb do divadla. Navštěvoval nás můj spolužák a přítel, jenž právě z Uher do Prahy byl přesazen, *Eduard Kačerovský* a Alois Pöch, jenž zajímal se o Paulu (v roce 1857 se zbláznil a později zemřel). Maminka pardubská, má tchyně, nás hojně opatřovala dobrými potravinami a má žínka uměla šetrně a dobře vařiti.

Když jsme slavili sňatek, byla Anna 18 let a 8 měsíců a já 25 let a 8 měsíců; naše sousedka pí. Eichlerova jmenovala nás rodinou dětí, neb Paula byla 16 let, když u nás dlela. Svatba Kačerovského s Marií Erbenovou (1858) byla ponejvíce naše dílo, neb u nás se seznali a spřátelili.

K našemu štěstí narodila se nám 5. března 1857 *dceruška Anna* a byla v našem bytu stařičkým farářem od sv. Jindřicha pak pokřtěna (kteréžto kněz ji

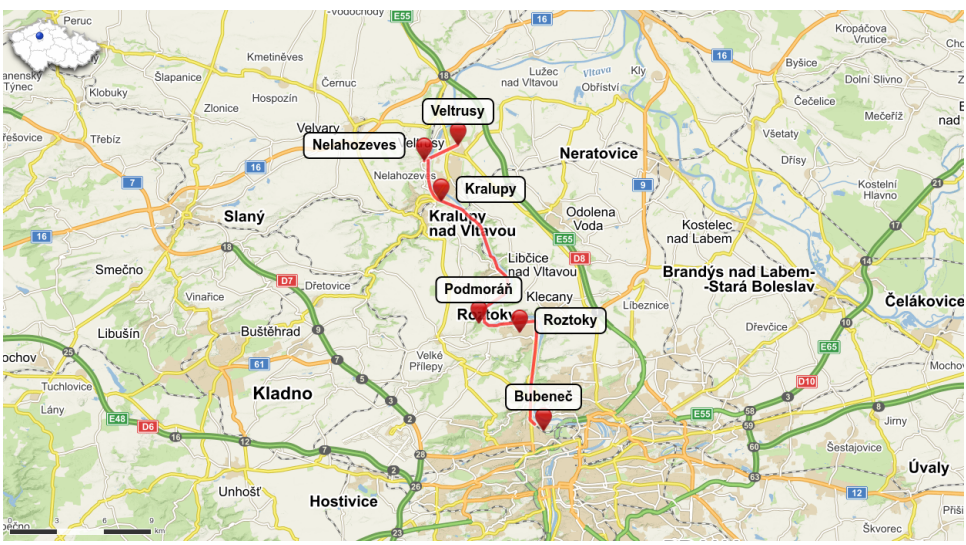
[8] Jedná se o Rakouskou severozápadní dráhu z Vídně přes Znojmo, Kolín do Mladé Boleslavi a z Hradce Králové do Děčína a z Hradce Králové do Sichkova. (pozn. Milana Hlavačky)

též dne 21. 9. 1878 kopuloval). Anička velice prospívala, v 11. měsíci již chodila a v krátkosti žvatlala.

Roztoky

„Wenn Gott gibt ein Hasel, gibt er auch Grasl.“[9] Toto přísloví se osvědčilo, neb v srpnu 1858 byl jsem ustanoven jako substitut za přeloženého šéfa trati Bořického do Roztok, kde jsem požíval polovičních diet. Trvalo to tam 1¾ roku až do 20. 3. 1860. Byl tam sice naturální byt a odstěhovali jsme se tam, ale byt v Praze jsme pořád platili, neb byla substituce provizorní.

Trať měl jsem z Bubenče až blíže Kralup a mnoho starostí mně působily skály, stále nepokojné a pro dopravu nebezpečné, ačkoliv jsem skály u Podmoráni akáty posázel. Bohudík nic nepříjemného se mně nestalo.



Roztocká trať

Nemohu zamlčeti nešťastnou epizodu z té doby. Můj přednosta v Praze Vincenc Schmidt měl v létě 1858 svou rodinu v Nelahozevsi mezi Kralupy a Veltrusy. Den před svatým Václavem, když měli již své věci zabedněné, jeli po draisine[10] do blízké restaurace u nádraží Veltruského na večeři. Když se vraceli, as po sedmé hodině, poblíž nádraží srazili se s vozíkem, jenž použili dělníci v tunelu pracující, aby se rychleji domů dostali. Poranili se tak, že dceři starší Marii musila býti noha odejmuta, paní Schmidtova a její matka měly nohy pošramocené, že na ně napadaly, pan Schmidt se jen na tváři poškrábal, syn František

[9] Když dá Bůh lísku, dá i trávu.
[10] drezínou

a dcera Ida šťastně affairu přestáli. Pro pana Schmidta jako inspektora a šéfa udržování dráhy (Bahnerhaltungschef) i ze stanoviska služebního byla to nemilá věc, též pro přednostu trati veltruského p. Melichara.

Druhý den jel jsem do Veltrus záležitost vyšetřovat a tu mne pan Ponec, jenž tam byl elévem u přednosty trati, sdělil, že dělníci neoprávněně vozíku použili.

V roce 1859 bydlela tato rodina v Roztokách v zámku pana Ledra k radosti naší malé Aninky, která si tam chodila hrát s panenkami a jednou velkou pannu v náručí domů přinesla, že prý jest její.

Právě když jsem v Roztokách dne 8. srpna 1858[11] přijímal pod internací Fr. Rotha od p. Bořického trať a inventář, narodila se nám v Praze *Boženka*, roztomilé to díťátko hezounké, a když se choť Anna zotavila, přišly za mnou do Roztok.

Společnost roztocká sestávala z pana faráře Veverky (bolzanisty) se sestrou ředitele továrny Rotta, přednosty stanice Němečka, hospodářského správce a lesního. V neděli přišla buržoazie z Prahy a panoval tenkrát v Roztokách velký rybářský sport, kdo měl ruce, měl v nich prut s udicí! Kudláček, Römisch, Kernové, Grillo, Köppl a jiní byli stálí hosti nedělní. Chodívali jsme do chatrné restaurace „Ptáka“. Když v roce 1858 zavedlo se hotové vyplácení stříbrem u národní banky a nová rakouská měna (Österreicher Währung), zdražily se doutníky a začali jsme v hostinci po tři dny kouřiti z fajfek. Hotové placení udělalo v nejkratší době fiasko, ale doutníky zůstaly drahé.

V roce 1859 vysázel jsem před nádražím stromořadí z kaštanů, které jest nyní již velmi objemné.

Bylo v Roztokách zvykem střídati se v dávání hostu a v roce 1859 slavili jsme velmi veselý silvestr ve mlýně u Loulů, neb vdova paní Loulová byla velmi rozšafná paní. Dcera provdala se za velkostatkáře na Sázavě p. Schwarce.

Podmoklí

Nastala organizace trati, místo přednosty trati v Roztokách se zrušilo a dne 10. února 1860 dostal jsem Manielem podepsaný dekret, že jsem byl jmenován přednostou trati v Podmoklí.[12] S tím byl spojen naturální pěkný byt a 400 K funkční přílohy.

Službu nastoupil jsem tam po příteli Antonínu Roulandovi dne 20. března 1860 a měl jsem trať od „Marienbergu“ u Ústí[13] až po velké nádraží Podmokelské.

Trať byla položená s kolejnicemi tzv. 16liberními *nespojenými* (nekuplovanými), tj. 26,8 kg na 1 m a ve velkém nepořádku, neb Maniel žádal, aby se na

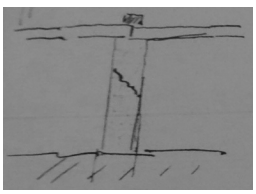
[11] Boženka narodila se 6. srpna. (pozn. Vladimíra Baziky)

[12] dnes Děčín hlavní nádraží

[13] Mariánská skála v Ústí nad Labem

1 míli (7,6 km) používali k udržování kolejí pouze čtyři lidi. Rychlíky pojížděly a měl jsem starostí dost, aby se nestala nehoda.

Teprve v roce 1862 položily se silnější kolejnice, 37 kg na 1 m, železné a spojené. Vyměřovací práce se provedla mezi dopravou. Na nádraží Podmokelském byly vesměs tzv. Springwechseln se závažím pod terénem, které způsobovaly časté vyšinutí strojů. Ty též jsem vyměnil.



V roce 1862 vystoupilo Labe neobyčejně vysoko, byla velká voda skoro jako v roce 1845. K mému úžasu dostala se při stavbě provizorní přijímací budovy pilotem proraženým kanálem k Labi vedoucímu pod tuto budovu z hrázděného zdiva. Trámy budovy ležely na dosti vysokých sloupech z tesaného pískovce. Tyto sloupy začaly jeden po druhém praskati a bylo nebezpečí, že se budova sesune, neb sotva jsme jeden podepřeli, druhý a třetí praskal.

Zápasil jsem dole s pomocí domácího zedníka a prvního tesaře (bylo to v neděli), z hořejška křičel saský inspektor Hamany, má-li se s rodinou vystěhovati. C. k. poštovní správce Jelínek volal, že má za milion zlatých peněz nahoře, má-li vyprázdniti místnost poštovní a tak to šlo stále, až jsem sám strach dostal. Měl jsem dosti dříví v zásobě a podařilo se nám as 20 těch pilířů podepříti tak, že dole byl hotový les. K tomu následkem zprávy z Bohemie, že se chce budova zbořiti, přišla hromada úředních komisí našich a saských, *ale od Společnosti státní dráhy neukázal se po celý týden nikdo,* a tak celá odpovědnost ležela na mně! Kdyby se mně něco podobného přihodilo při mých nynějších zkušenostech, *utekl bych*, nenasadil bych svůj a jiných život!

Stavěl jsem v Podmoklí nové skladiště a novou posunovačku (Schrebebähne). Veškeré obytné budovy byly z hrázděného zdiva a vyměňování dolejších starých dřev bylo obtížné a nebezpečné. A to se muselo opakovati!

Příjezd císaře Františka Josefa a korunního prince pruského

V roce 1860 v létě byl sjezd císaře Františka Josefa s korunním princem pruským (pozdějším císařem německým Vilémem I.) v Teplicích. Oba přijeli též do Podmoklí, aby jeli do Reichstadtu[14] a zase se přes Podmoklí vrátili. Z této příčiny se musila stará provizorní budova spravovat, natírat a všemožně *dekorovat*, což nebyla malá úloha, jež se musila rychle provésti a stála mě mnoho starostí a namáhání. Byl přítomen generální ředitel Maniel a Engerth Vilém, ale nemíchali se do prací.

[14] Do Zákup. (pozn. Milana Hlavačky)

Komise

V Podmoklí odbývaly se častěji internacionální komise, to za příčinou projektu přístavu v Podmoklí a mnou projektovaného přístavu v Rozbělesích (Rosawitz) a za příčinou stavby nové společné přijímací budovy, kterým byly přítomní ředitel von Ruppert a Engerth.

Přes noc jsme vždy musili, inženýr Schuhmann (později ředitel Vídeňské Všeobecné Baubanky) a já, utvořiti nový půdorys celé budovy dle změn z porady vyšlých. To trvalo po čtyři dni – a pan von Ruppert nám nic neodpustil.

Přijímací budova v Podmoklí vystavěná roku 1865

Pro naše a saské členy panující rodiny často jsem budovu prozatímní dekoroval.

Společenský život

Spolusloužili se mnou v Podmoklí přednosta stanice Eduard Becher, podpřednosta Václav Reinelt, celní vrchní ředitel Golitschek, polizkomisaři Hoffman a Hlaváček, saský nádražní inspektor Hamany a policejní komisař Holderberg, administrativní úředníci Zámisch, Liběcký, Magerstein, aspiranti Kutych, Julius Schuste, Wiesler. (Kutych jest nyní dopravním ředitelem u Ferdinandovy severní dráhy a Wiesler vedoucím inspektorem u Severozápadní dráhy v Praze.)

Naši bližší přátelé byli duchovní *Alois Komínek* s roztomilou ženuškou (†1902), Jan Brünnich, správce hraběcího pivovaru, učitel Fišer, profesoři Liebwerdský, Uhlíř a Benda, Kožul, rodina dr. Biedermannova, hraběcího lékaře. S těmito přáteli tvořili jsme jakési začátky české besedy v hotelu na poště a podnikali výlety: k hrobu Máchovu u Litoměřic, do Stádic, do Peruce na národní slavnost, na vrch

„Zinkeu“. Akademikové Liebwerdští,[15] z kterých utvořil p. Fišer zpěvácký spolek, nás často doprovázeli. Scházeli jsme se dvakrát týdně na poště a v sále jsme uvítali slavnostně členy spolku pro prozkoumání Čech, jenž v Podmoklí začal, a byli to: prof. *Krejčí*, prof. *Fritsch*, p. *Kořistka*[16] a jiní. Též Šamberkovi[17] jsme jeden večer věnovali, když odjížděl ze známých milostných příčin do Drážďan a v Podmoklí se zdržel. Dr. Josef Schneider byl náš přítel a domácí lékař.

Život národnostní počínal se již tenkráte vyvinovati, ovšem více u Čechů než u Němců a spolužití s Němci bylo v porovnání s nynější dobou ještě snesitelné. Úřednictvo při dráze, u pošty, u celního úřadu a u policie bylo ponejvíce české a žádný proti nám nežehral. Podobně mělo se to v Děčíně. Okresní hejtman (Strnad), okresní soudce a více úředníků byli Češi a hraběcí úředníci též skoro všichni. V Kasině německém[18] děčínském bylo as 20 Čechů a poněvadž se členové volili balotáží,[19] jest důkaz, že nebyl žádný zvláštní odpor proti Čechům.

Krásná krajina Podmoklí, Děčína a vůkolí nás velice zajímala. Konali jsme časté výlety do Českého a Saského Švýcarska a do Drážďan, zprva na svůj vrub, později jsme tam doprovázeli naše milé příbuzné a přátele, jež nás navštěvovali. *Švagr Hüttinger* navštívil nás po své nemoci a procestovali jsme s ním celé toto Švýcarsko. Často přihodilo se, že jsme malou Aninku vlekli od lodi, když nám usnula, ale s sebou musila se vzíti!

Nemohli jsme se nasytit krajinských požitků, jež poskytoval „Prebišthor“, Winterberg, Kuhstall, Bastei a přiléhající údolí u Herrnskretschen a Žandavy. Pěkné procházky: Spitzhüttel, Forellenteich, Sněžník, Kraglice, Teplická silnice atd. V Drážďanech jsme byli velmi často, ačkoli stálo agio na stříbro až 38 %[20] a navzdor tomu jsme všelicos dostali tam laciněji než v Praze.

Obzvláště první rok nás Podmoklí blažilo. Rodinné poměry byly utěšené, ale i smutné. 30. března 1861 na vzkříšení narodil se nám syn *Zdeněk Jan Martin* a byl křtěn 14. dubna, kmotři byli tchán Jan Matiaska a můj otec Martin Bazika. (Zdeněk zemřel 2. 12. 1866 v Olomouci a navštívili jsme jeho hrobek 29. 9. 1903.)

Dne 14. března 1862 vedli jsme s triumfem naší malou Anečku ponejprve do školy do Rozběsů (Rosawitz)! Ne nepatrný rozruch stal se v naší domácnosti, když jsme sobě koupili 20. 2. 1864 klavír u Müllera v Praze za 310 zl. = 650 K a oba jsme zase zkoušeli naše hudební vědomosti!

[15] Libverda je dnes součást Děčína. (pozn. Milana Hlavačky)

[16] Profesor Karel Kořistka (1825–1906), od roku 1851 profesor praktické geometrie na pražské technice. (pozn. Milana Hlavačky)

[17] nejspíš František Ferdinand Šamberk – herec, režisér a autor divadelních her

[18] spolek Německé Kasino – protiklad české Měšťanské besedy

[19] Balotáž je tajné hlasování, původně černými a bílými kuličkami. (pozn. Milana Hlavačky)

[20] Agio je rozdíl ceny mezi stříbrnou mincí a papírovými penězi, které mohlo v každé zemi být rozdílné. (pozn. Milana Hlavačky)

Výlety do Českosaského Švýcarska

Otec můj zemřel

V srpnu 1860 (šestého), když choť Anna byla s švagrovou Emmou v Liebwerdě, rozstonaly se nám Aninka i útlá Boženka na šarlach,[21] choť přijela hned a nemoc měla velmi příznivý průběh. Dne 6. července 1863 rozstonal se nám Zděnoušek a trvala jeho kastrická horečka[22] tři neděle; přičítali jsme to požitku nezralého ovoce z naší pěkné zahrádky.

Navštívili nás v Podmoklí paní tchyně, švagrová Paula, Emma, Božena a k naší velké radosti *též z Lánů můj milý otec*. Byla to jeho *poslední* návštěva u nás, neb v sobotu 9. července 1864 odpoledne zemřel na Lánech (silnice ku Křivoklátu č. pop. 102). Bližší popis života mého dobrého a obětavého otce nalézá se v příloze „Seznam mých příbuzných“ na straně 583.

Jeli jsme na pohřeb na Lána, který se odbýval 12. července 1864. Byl doprovázen milou matkou, bratrem Františkem, sestrou Lucinkou, mnou a chotí Annou, chotí bratrovou, svým nejmladším bratrem Františkem z Nového Dvora, dcerou jeho sestry Knejzlíkové z Chrášťan s dvěma dětmi s švagrem Josefem Konopáskem z Chrášťan a jeho švagrem Gregorem, kovářem na Olešné, s dvěma dcerami (Fialovou a Seidlovou). Mimoto byla hojnost jiných přátel a známých, neb otec byl všeobecně ctěn a oblíben.

Že jsem se domohl lepšího života, děkuji jen jeho obětavosti a jeho snaze z nás něco udělati. Bratr František mohl též mimo čtvrté třídy obou ročníků (nižší reálka) aspoň rakovnickou reálku tříroční prostudovati – kdyby byl otce poslechl a nebyl chtěl býti zahradníkem.

[21] spála
[22] gastrická – způsobená žaludeční poruchou

Otec můj domohl se svým přičiněním dosti dobrého vzdělání a nikdy jsem jej v jeho prázdných chvílích neviděl, aby neměl poučnou knihu v ruce. V konání svých povinností byl neúnavný a svědomitý.

Přeložení do Olomouce

Ačkoliv jsme v Podmoklí byli rádi, vadila nám pouze přílišná drahota ohledem na malé služné, které obnášelo, když jsem 20. 12. 1860 byl pokročil, 1 800 Korun a 400 K funkční přílohy. Proto nebyli jsme právě nemile dojati, když přišel dopis 24. února 1865, že jsem *přeložen do Olomouce* jako přednosta trati. Překvapující při tom bylo, že jsem nepostoupil ve služném za 4¼ let při tomto přesazení, které bylo motivováno tím, že budou v Olomouci nové stavby a přestavba nádraží, a že mě tam potřebují.

Napsal jsem tedy panu řediteli staveb a udržování *Carlu von Ruppertovi* důtklivý list, věda, že v tom je nějaké nedopatření, a skutečně v budoucím sezení správní rady postoupil jsem o dvě třídy z 1 800 K na 2 200 K. Tenkráte byl právě inspektor Schmidt přesazen do Prešpurku a Jindřich Graber přišel na jeho místo. Já jsem byl dosazen inženýrem Juliem Eichlerem, jenž byl z Prahy z trestu přesazen. Bratr jeho Vilém byl generální inspektor u našeho ředitelstva.

Velice nás potěšilo naše loučení 23. 3. 1865. V místnostech na poště, ve všech pokojích a v sále byl oslavován můj odchod, Libwerdští chovanci hospodářské školy zpívali pěkné sbory a prováděli všelijaké šprýmy. Veškeré úřednictvo rakouské a i saské od dráhy, pošty, cla, policie bylo zastoupeno, ačkoliv loučení mělo povahu *českou*.

V první řadě byli mí přátelé čeští přítomni a Alois Komínek pronesl pěkný přípitek na mne a mou choť. Velkou zásluhu o uspořádání měl učitel p. Fišer a Komínek. Přítomni byli i měšťani z Děčína a Podmoklí.

Dne 24. března 1865 podepsal jsem protokol o odevzdání mé funkce a odpoledne jsme při hojném účastenství svých přátel a známých s bolným srdcem opouštěli krásné místo našeho pětiletého pobytu a pěkných vzpomínek!

Choť Anna a dítka ostaly v Pardubicích u maminky a babičky až do 10. dubna, já pak z Pardubic odejel do Brna dne 27. března 1865 představiti se svému přednostovi p. Wintrovi, vrchnímu inženýru, a přibyl do Olomouce dne 28. března. Trať a novou službu přijal jsem od Wolfa, bývalého spolužáka, dne 30. března 1865.

Olomouc

V poslední době v Podmoklí choť Anna laborovala silně s katarhem trubice a mnoho léků a prostředků užívala, aniž by bylo bývalo lépe. Rychlé ochlazení vzduchu v letních večerech bylo as příčinou tohoto neduhu, který vzbuzoval

obavy. Však v Olomouci v krátké době choroba se ztratila změnou podnebí, což byla první výhoda našeho přesídlení.

Sociální poměry byly docela jiné, nenašel jsem na nádraží společnost, která by mne byla poutala, a proto jsem trávil večery ponejvíce doma. Později, když jsme se obeznámili s českou společností, navštěvovali jsme častěji besedu, pak v létě koncerty vojenské hudby na „Špici“ a v klášteře Hradišťském. Po čtyři roky měli jsme předplatné v divadle na dvě sedadla, stála sedadla 30, později 40 krejcarů.

Veliká výhoda spočívala v tom, že bylo před válkou 1866 vše velmi laciné. Vídeňská libra[23] telecího masa krásného stála 10 až 12 krejcarů, po válce 18 krejcarů. Žili jsme velmi lacino proti drahému Podmoklí. Mezi Hanáky žije se velmi pěkně, podívat se na obyčejný olomoucký trh bylo rozkoší, všeho hojnost a vše laciné – lid těžkopádný, ale dobrý a upřímný. Sluha *Kažár* nás učil tamějším speciálním významům lidské mluvy.

Kralupy

Sotva jsme se poněkud aklimatizovali, dostal jsem dne 2. července 1865 vyrozumění, že se mám hned odebrati do Kralup, kde se musilo rekonstruovati společné nádraží státní a Buštěhradské dráhy za příčinou připojení se nově vystavěné dráhy *z Kralup do Turnova*. Byla to práce velmi nutná, neb 1. října měla se nová dráha otevříti, a zároveň velmi obtížná, neb vše se provádělo mezi intenzivní vozbou na tomto nádraží uhelném. Jednalo se o kladení nových kolejí, as 40 výměn, přeložení jeřábů, vodovodů a čisticích kanálů u jeřábů, kladení posunovačky. Nejobtížnější však bylo snížení celého vodovodu od Vltavy až k nádraží o 60 cm pod nejnižší vltavskou vodu.

Práce šly na útraty tří drah a kladl jsem *patero účtů*. Veškeré práce, jež se vykonávaly v režii stály 160 000 zl. = 320 000 K. Poněvadž se otevření dráhy do Turnova opozdilo do 1. listopadu 1865, přijel jsem do Olomouce teprve 10. listopadu. Skoro celý červenec a srpen 1865 nemohl jsem počíti s pracemi, nemaje materiál a nádobí. Pak ovšem byla práce nutná a každé čtyři dny musil jsem p. von Ruppertovi posílati rapporty.

Já jsem za poloviční diety prožil dobu velké námahy a starostí, kdežto můj substitut v Olomouci, Brutemann, popřál sobě pohodlí v mém bytě. Kdybych nebyl obdržel 300 zl. = 600 K renumerace,[24] hmotně nebyl bych dobře pochodil, ani kancelář mi nebyla placena!

Po ukončení školy v klášteře, kam má dítka chodila, přijela choť Anna se všemi třemi dítky a s švagrovou Emmou za mnou do Kralup dne 12. srpna 1865 a po několikadenním pobytu odebraly se do Petrohradu k švagrovi Dolanskému a mé sestře Pepi, kde pobyli až do 28. září. Vzali s sebou do Olomouce synovce Josefa

[23] 0,56 kg
[24] prémie

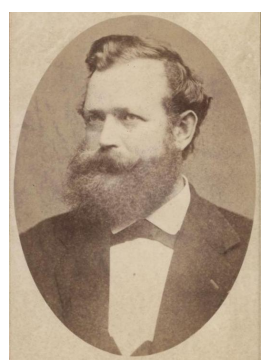
Dolanského, jenž navštěvoval dva ročníky reálné školy a odešel 4. 8. 1867. Zemřel v roce 1901 jako správce hraběte Černína v Schönhofu.

V Kralupech obcoval jsem s mnoha milými kolegy. Tu byl Schima, vedoucí dopravy u Buštěhradské dráhy, Petrlák, stavbyvedoucí u podnikatele F. Schebka, Lath (†1907), přednosta stavebního odboru Turnovské dráhy, Adam, při spolku uhelném spoj. drah, D. Pomatovský atd. Strávili jsme mnoho pěkných a zábavných večerů v staré restauraci v domě Buštěhradské dráhy. Též jsem častěji dojížděl večer do Prahy. S podnikatelem Schebkem jsem často obědval a jak mně vrchní inspektor Graber sdělil, chtěl mě angažovati pro stavbu dráhy Františka Josefa, což jsem apriori odmítl, věda, jak se svými inženýry zachází. Těžkou službu v Kralupech ulehčil mně milý a šlechetný vrchní inspektor Jindřich Graber. Přednostou dopravy v Praze byl Stampf a jeho zástupce kolega Goth, bývalý můj dekurio v centurii Bradkově.

Přidělen mně byl v Kralupech p. Čermák, jenž zemřel as 1900 v Plzni jako přednosta udržování při c. k. ředitelstvu státních drah.

Když jsem se vrátil do Olomouce po 18nedělní vzdálenosti, počaly již přípravy k přestavbě nádraží státní dráhy v Olomouci.

Byl jsem povolán 4. máje 1866 telegraficky do Vídně k řediteli von Ruppertovi, kde jsem dostával první instrukce za příčinou nové stavby. Sešel jsem se tam s Grünesem, Baugutem, Naxerou a Roulandem. Když jsem se vrátil, započal jsem s předběžnými pracemi, jež byly brzo přerušené vírem válečným. Stahovala se mračna na obzoru a chystala se válka mezi Rakouskem a Pruskem. Vbrzku byl jsem zase povolán do Vídně a bylo mně uloženo provésti jisté rozšiřovací práce na našem omezeném nádraží. Bylo to nutné, neb hlavní stan generála Benedeka byl v Olomouci. Přidělával jsem koleje a ve čtyřech dnech zbudoval nakládací rampu na děla 80 m dlouhou i s příjezdem. Koleje k této rampě měly velmi ostré oblouky, a když celý „generalstab“ s Benedekem a z naší strany Engerth a vrchní inspektor Marek stáli na rampě a dívali se, jak děla se nakládají, tlouklo mně srdce očekáváním, kdy se některý ten vůz z kolejí vyšine! Nestalo se však nic.



Carl von Ruppert

Válka 1866

Kolem Olomouce, ve Štěpánově, v Litovli, v Mohelnici, Moravské Třebové a jinde bylo rozloženo naše vojsko a tuším 23. neb 21. června 1866 jel z Olomouce se zvláštním vlakem, který jsem doprovázel až do Mohelnice, generální štáb čili hlavní stan, *Benedek*, *Krizmanič*, *Hönigstein* a jiní – do České Třebové, kde se Benedek zdržel čtyři dny, což se mu ve zlé vykládalo, poněvadž korunní princ

pruský, věda, že se naše armáda uchyluje do Čech, použil tyto čtyři dny k marši z Horního Slezska do Čech a jen tím včas přišel k Chlumu.

Pozice vojska před bitvou

Když vojsko Benedekovo z Třebové odtáhlo, cítila se nutnost Třebovou jako uzlový bod dráhy obsaditi a dne 29. června měly jíti tři vlaky s 5 000 muži z Olomouce do Třebové.

V Olomouci však bylo vozů jen pro jeden vlak a ostatní stroje a vozy z Třebové vyžádané nemohly projeti v Žichlínku pro velký počet vozů s proviantem tam nahromaděných, a proto druhé dva vlaky mohly teprve 30. června ráno odjeti. Za to byl přednosta stanice Olomoucké A. Wiedemann, ačkoli nevinen, považován za zrádce a suspendován nátlakem generálního štábu. Za něho přišel *Wünsch*. Tento můj dobrý přítel se divil, že máme rodinu ještě zde, že kdyby Prusi pevnost oblehli, provizorní nádraží by mohlo shořeti, což ovšem nebylo vyloučeno.

Poněvadž byla obava, že vlaky již brzo přestanou jezdit, nedalo se prodlévati a má dobrá choť vše složila a naložili jsme to na dva vozy železniční – i klavír – – a tyto odjely do Uher, prozatím do Prešpurku.

Rodina, tj. *Anna choť, sestra Luci, děti Anča, Boženka a Zdeněk i služka Marjánka, odjeli 6. července 1866 do Prešpurku.*

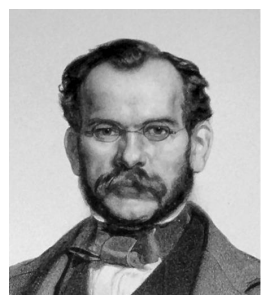
Já neměl žádné informace pro mou osobu a poněvadž mě přednosta dopravy a toho času přidělený člen transportní komise p. Marek řekl, že společnost sobě přeje, aby co možná úřednictvo ostalo na místě, vyhověl jsem tomuto pokynu.

Dne 10. července *přišel Benedekův voj* a hlavní štáb do Olomouce zpět. Byl jsem se podívati na to zbědované vojsko. Disciplína byla velmi volná, vše spílalo generálům a pozbylo chuti. Od 10. až 16. července po severní dráze expedovalo se deset vlaků denně s vojskem do Vídně.

Když Benedek viděl, že Prušáci mohou již dopravu přerušiti, neb již byli nablízku, vytáhla 16. července celá armáda o třetí hodině ranní z Olomouce a šli pochodem k Dubu a k Tovačovu, kde se staly toho dne známé srážky s Prusy, které přinutily Benedeka táhnout namísto k Vídni k Valašskému Meziříčí a k Prešpurku, při které příležitosti byla poslední srážka u Blumenavy. Když stáli Prusi již na „Galvarienbergu“ u Prešpurku, postavily se děla v „Märzengasse“, zrovna před bytem mé rodiny, aby proti Prusům střílely a kdyby nebylo přišlo v jednu hodinu po poledni příměří, byli by bývali Prusi za hodinu ve městě. Benedek ovšem s gros své armády byl již za Dunajem a nečekal na ně.

Po odjezdu mé rodiny nebyla mi v Olomouci chvíle dlouhá, měl jsem na své trati poblíž pevnosti pět naším vojskem spálených mostů a připravoval jsem nové. Dělníky platil jsem penězi u pevnostního komanda vyzvednutými. Komandant ženijního sboru žádal uzavření dráhy před pevností, kde každý osobní vlak, pokud jezdily, musil zastaviti a byl prohlédnut, zdali nejsou v něm Prusi.

V době od 16. července až do příměří byli jsme v Olomouci úplně uzavření, nedostal jsem jediný list od choti, kdežto ona mé listy dostávala. Mé zprávy na ředitelství též se do Vídně dostaly a tam po všech kancelářích zvědavost všech ukojovaly, neb ve Vídni se nevědělo, co se v Čechách a na Moravě děje. U nás kolovaly báječné zprávy a zatkli v strážním domku před pevnůstkou našeho kontraktního kominíka, který vypravoval, že byli Prusové u Brna poraženi a jiné senzační zvěsti nepravé. Druhý den jsem jej vybavil ze zajetí.

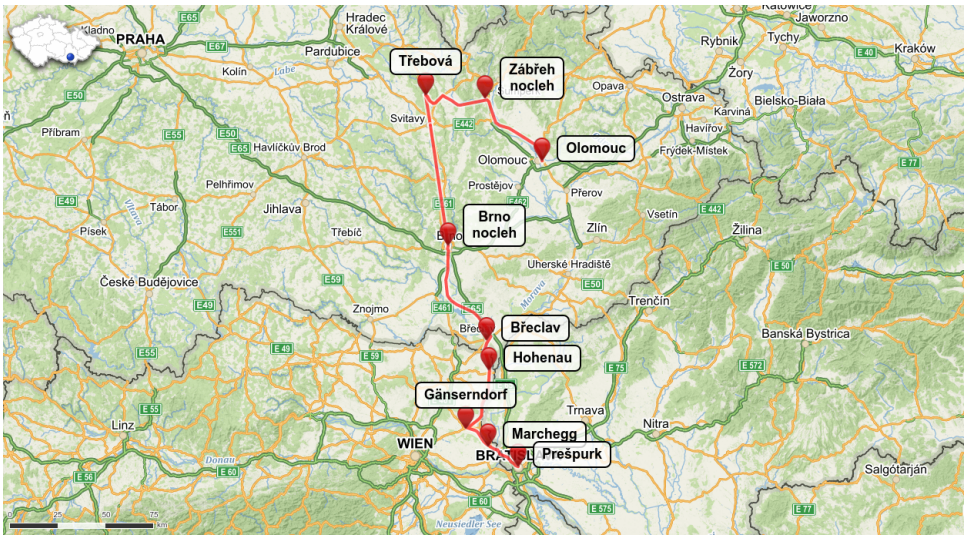


Vilém Eichler

Usnesli jsme se s p. Wiedemannem, který dosud nebyl rehabilitován, že opustíme Olomouc stůj co stůj. Bylo to v neděli as 5. srpna 1866. Šel jsem na pevnostní komando pro „Papirschen“, ale nechtěli mně ho dáti, předstíraje, že budou techniky k rozličným stavbám u fortů potřebovati. Sklíčen vracel jsem se na nádraží, a tu potkal jsem okresního komisaře Kaade (okresní hejtman Jan odjel před nepřítelem), který mně ochotně průvodní lístek vystavil, jenž na památku ještě chovám. Když jsem se vrátil do nádraží, k mému podivení a překvapení stál na koleji voják a u něho „Zahlmeister“ Jung od našeho ředitelstva, který zvěstoval, že jest příměří, že Prusové po naší dráze a Severní již jezdí z Podmoklí až do Břeclavi, neb mezi Břeclaví a „Hohenau“ byly demarkační linie mezi naším a pruským vojskem. Hned jsem se rozhodl, že s ním pojedu a ještě do večera jsme byli v Zábřehu a tam nocovali. U spálených mostů měnili jsme vozíky a drezíny. Ráno jeli jsme vozíkem do Třebové a s pruskými vlaky dále do Brna, kde jsme zase nocovali, oba na jednom kanapi v dopravní kanceláři, neb hotely byly plné pruských důstojníků.

Třetí den obědvali jsme v Břeclavi, jeli povozem (za 10 zl.) do Hohenau a tam odtud zvláštním vlakem pana Viléma Eichlera, generálního inspektora, do Gänserndorfu, kde jsem já čekal na vlak, jenž ponejprve po válce jel z Vídně do

Uher. As v deset hodin večer dostal jsem se do Prešpurku k ohromné radosti mé a mé ubohé rodiny!



Cesta z Olomouce za rodinou

Po cestě z Třebové až do Břeclavi nakládal vlak na vícero stanicích pruské vojáky cholerou stižené a perony v Brně a v Břeclavi byly plné, neb leželo jich tam, kolik místo dovolilo. To nebylo příjemné cestování. V Prešpurku, kde byl *Gallin* přednostou stanice, jsme náš nábytek zase do dvou vagónů naložili a pánu Bohu odporučili, neb u Marcheggu byl zbořený železniční most a ředitel von Ruppert tam as s 12 inženýry, mezi nimi přítel Bernhard Baugut, nové provisorium budoval a skutečně to trvalo mnoho a mnoho neděl, než jsme věci dostali!

10. srpna 1866 odjeli jsme z Prešpurku a byli ještě večer v Olomouci k našemu obapolnému uspokojení, že ta epizoda ještě tak šťastně dopadla a všichni jsme se zdrávi vrátili.

Moravičanský železniční most

Když jsem byl v Olomouci po bitvě u Hradce uzavřen, přišel telegram od přednosty stanice Pláška v Mohelnici (který ve věku 93 let 3. 10. 1903 na Vinohradech zemřel), že moravičanský železniční most jest zbořen naším vojskem. Sebrali jsme s Wünschem stroj a jeli tam. Shledali jsme, že jsou kolejnice, malý materiál a fošny vytrhané a do Moravy hozené, ale více těm obyčejným vojínům jen se sekyrami opatřenými nebylo možno udělati.

Smluvil jsem se s komandantem, nadporučíkem a přítelem mého bývalého kolegy Chmely, že sám učiním most pro děla neschůdným a provedl jsem to se svými tesaři, Woleským a jinými.

Most tento, dle systému von Ruppertova s pruty omega (Ω), byl ovšem, a jest, tak solidní, že by se jen dynamitem dal zbořiti.[25] Oprava všech spálených a tohoto mostu stála 1 000 zl. Za všechny mé výkony pro válku a mezi válkou, za výlohy značné a útrapy celé rodiny, dostal jsem renumerace 100 zl! Byla to společnost splendidní.[26]

Záslužní zlatý kříž

Záslužní zlatý kříž s korunou měl jsem dostati. Josef Goth, jenž zastupoval v Praze pana Františka Marka, přednostu dopravy (jenž byl v hlavním stanu přidělen), sdělil mně, že jsem navržen za mé výkony po čas války, abych obdržel *zlatý záslužní kříž s korunou.*

Později jsem se dozvěděl, že p. Vilém Engerth, tenkráte zástupce generálního ředitele Bressona, který jako Francouz po čas války byl na dovolené, v Praze na listině navržených škrtal a že také mne tato jeho činnost se dotkla!

V privátních kruzích udělovaly se vyznamenání velmi štědře, jen u státní dráhy pan Engerth to zkazil, patrně aby jeho zásluhy se skvěly!

Theodor Fliedner

Konečně musím podotknouti, že jsme po čas války a po válce seznali velmi vzácného mladíka, diakona pruského, jenž byl v Pardubicích ubytován u paní tchyně Barbory Matiaskové a pak k celé rodině, k nám, Frenclovým a Hüttingerovým, velice přilnul. Byl to *Theodor Fliedner*, syn z velikého humanitního ústavu *Kaiserswerth am Rhein*, kde otec jeho, pastor, byl zakladatelem s malinkými začátky. Mladý Fliedner po válce delší dobu na bojištích vyšetřoval kde kdo padl a stavěl pomníky nejen pruským, nýbrž i našim vojínům (s nápisy českými a německými), které mu dodával kameník v Pardubicích Staude. Jest, a vlastně bylo, jich rozestavených po všech bojištích hojný počet. Nyní jest protestantským pastorem a dosud žije (8. 10. 1903).

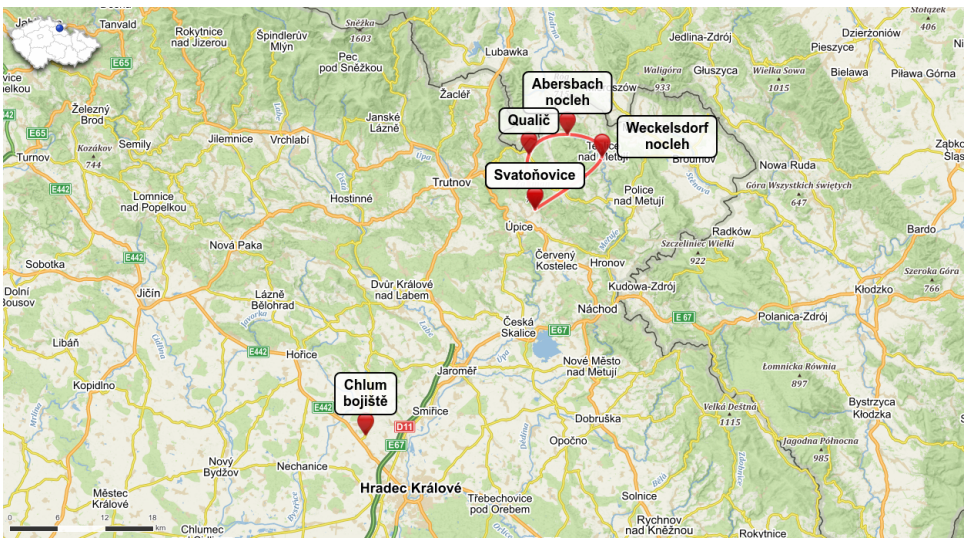
Bojiště u Chlumu

Když jsme byli u švagra Frencla ve Svatoňovicích *na křtinách Jaromírových* po *svatbě Hüttingerových* 10. až 14. 9. 1867 (svatba 14. 9), navštívil jsem se švagrem bojiště: od Chlumu, přes Svívský les až do Sadové, a ještě mnoho známek tuhého boje jsme tam shledali, zvláště řemení, propadlé šachty zakopaných koní a vícero náhrobků.

Pak učinili jsme výlet *přes Qualič do Weckelsdorfu, Abersbachu*; Hüttingerové, paní tchyně Matiasková, Fliedner a my (já a choť), a přenocovali jsme ve Weckelsdorfu, druhý den v Abersbachu a pak forcíroval jsem s tchyní a chotí

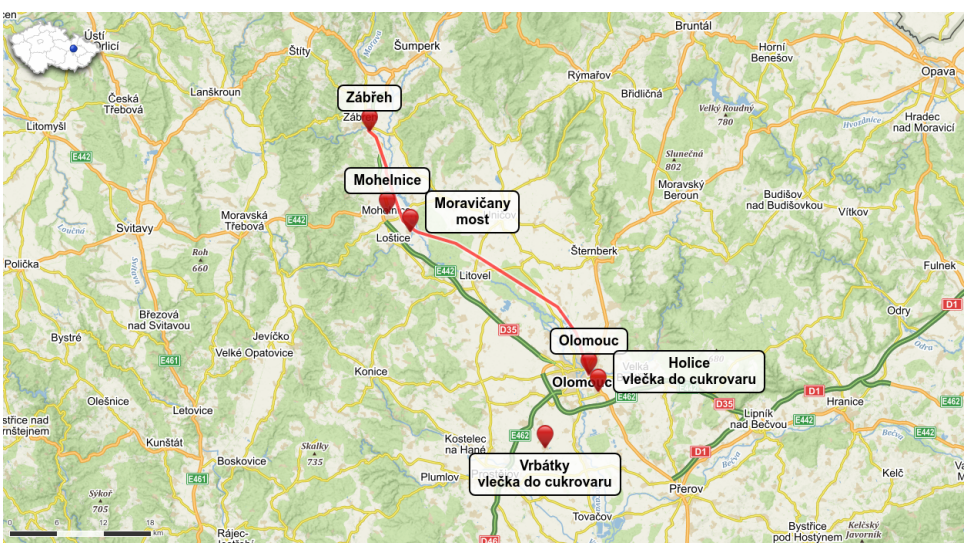
[25] most byl následně dvakrát přestavěn a též zcela zničen na konci II. světové války
[26] výborná, úchvatná, skvělá

zpáteční cestu do Svatoňovic přes Qualič tak, že jsme ještě vlak zastihli a Božen-kou Frenclovou nám připravenou kávu ve vlaku vypíti musili. Má choť dosaváde na tento pochod nemile pamatuje. Nechtěl jsem překročiti dovolenou!



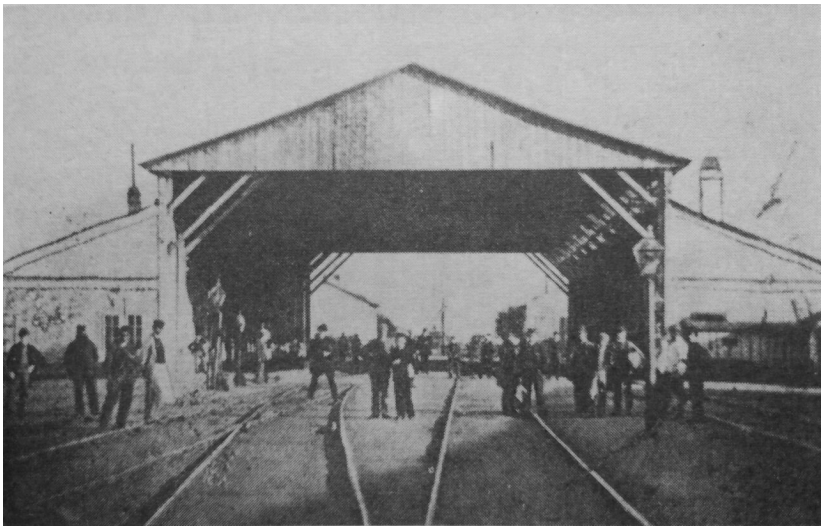
Výlety ze Svatoňovic

Nové stavby v Olomouci



Okolí Olomouce

Po válce započala nová činnost a byla dosti rozsáhlá. Má trať šla až do Mo-helnice a později až do Zábřehu, 46 km, nejdelší to trať tenkráte pro přednostu



Původní nádraží v Olomouci

Nové nádraží v Olomouci

trati. Kolejnice železné byly špatné – Phönix – ani 6 % jich nebylo bez vady a bylo velmi obtížné udržovati dráhu v pořádku. Dřevěné mosty byly shnilé a as při dvanácti vyměňoval jsem konstrukci proti železné neb nové dřevěné, mnohdy bez provizoria mezi dopravou. Měl jsem k ruce čtyři dozorce trati ze staré školy a žádnou jinou pomoc.

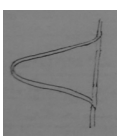
Do stanice Olomoucké dodávala firma „Gebrüder Eisler“ tvrdé pražce a dřeva pro výměny. Já jsem jich přijímal na sto tisíců as do jakosti a věnoval jsem tomu ranní hodiny – od pěti do půl osmé, než jsem jel na trať. Vděk jsem za to neměl

Interiér nového nádraží v Olomouci

žádný, naopak dodavatel ve Vídni panu generálnímu inspektorovi Lhotskému tvrdil, že neštuduji, jak bych odůvodnil, že kus přijímám, nýbrž že studuji, jak bych odůvodnil, že ho vyvrhuji.

Když nastala stavba, nemohl jsem již vyhověti a přicházeli z Vídně k přijímání Baugut, Naxera, Jaschke, Svoboda atd.

Mimo mé činnosti jako přednosty trati byla mně uložena přestavba Olomouckého státního nádraží, jež bylo krátké a nedostačilo nejskromnějším nárokům. Rekonstrukce pozůstávala v následujících krátce načrtnutých pracích:



Silnice ze Sternbergu do Olomouce se přeložila as o 180 m ku Praze, aby se získalo místo pro další koleje, kterou se dovezlo po obyčejných vozech as 56 000 m^3 zeminy.

Na straně k Olomouci mezi nádražím a hostincem Na Špici zakoupil se hřbitov, exhumovaly se mrtvoly a vozily se na nový hřbitov za městem. As 20 fůr kostí jsme tam odvezli, mezi vykopanými byl i komorník ještě udržený i s ornátem. Tím získalo se místo pro novou silnici k nádraží a pro skladiště.

Stavěla se topírna na dvanáct strojů, sklad na zboží velmi rozsáhlý, jeřáb překládací, budova pro úřad a sklad na rozličné hmoty a při tom kasárna, stanice vodární s vydatnou pěknou studnou, váha dvojitá pro vagóny, velké otáčidlo, k budově c. k. pošty se přistavěla na obou stranách jednopatrová křídla pro byty přednosty trati a stanice a kanceláře. Dřívější sklad a budova přízemní, *kde jsme bydleli,* se zbourala, též topírna stará atd.

Kladlo se mnoho kolejí a výměn i křižování a krátkost nádraží vyžadovala

studií, aby se vše umístilo, mnohou trigonometrickou úlohu musil jsem luštit, aby se vyhovělo.

Krátký čas pracovali na vrchní stavbě vojáci od genií. Udělali mně více škody než užitku, ale nemohl jsem to odmítnout.

Když jsem již se svými čtyřmi „bahnmistry“ vystačiti nemohl, obdržel jsem na výpomoc prov. úředníka p. Fr. Hanke, kterého jsem prostřednictvím pana Šnábla později odporučil k Buštěhradské dráze (kde v roce 1902 jako inspektor zemřel). Po něm přišel p. Nigrin, nynější přednosta trati a inspektor v Pardubicích, krátkou dobu byl u mne pan Šauer, kterého jsem pak odporučil České severní dráze, kde dosaváde jest. Pomoc obdržel jsem teprve na sklonku roku 1868.

Návštěva generálního ředitele p. Bressona

V roce 1870, 15. a 16. září, navštívil mne pan generální ředitel Bresson, sám, tak jako v Kralupech, neb on šel vždy jen tam, kde se mnoho peněz vydávalo. Vyslovil mně své uspokojení a divil se mírným cenám za které jsem m^2 remízy a skladu provedl. Stavby byly koncem 1870 ukončené a i účty stavební sestavené v stavebních žurnálech, týkající se podnikatele Slabyhoudka. *Veškerý náklad na nové stavby v Olomouci obnášel 321 841 zlatých = 643 682 Korun.* Stavbu prováděl jsem samostatně, zřídka přišel vrchní inspektor Jindřich Graber z Prahy na inspekci a z Vídně nepřišel nikdo.

Privátní činnost

Poněvadž na Moravě nebylo civilních inženýrů, byl jsem často požádán o technickou radu. Prof. J. R. Demel požádal mě, zdali bych nechtěl vésti dozor na stavbu Vrbáteckého cukrovaru. Přijal jsem tuto úlohu a byl jim radou a kontrolorem stavby, kterou prováděl stavitel Jiruš (z křivoklátských Jirušů) ze Selovic u Brna. Ovšemže jsem cesty do Vrbátek vykonával pouze ve svátek a v neděli. (Bylo to v druhé polovici 1870.)

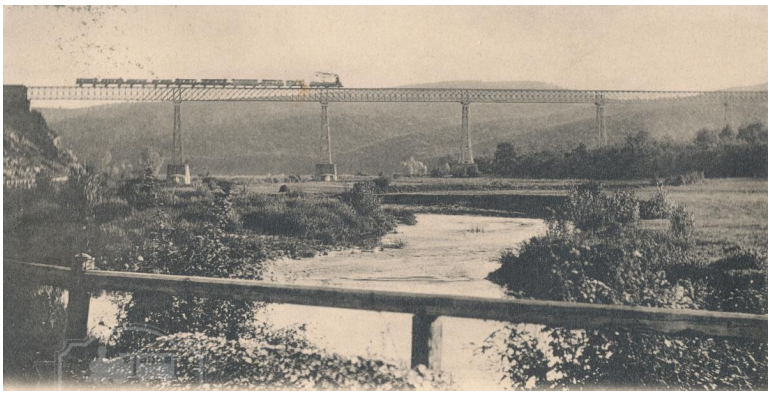
Též při stavbě cukrovaru v Holici u Olomouce byl jsem rádcem při zadávání stavby, kterou dostal pan Nekvasil z Karlína. Při stavbě jsem již nebyl, jsa v Praze.

Vlečku z cukrovaru Vrbáteckého na stanici jsem projektoval a provedla se pod mým dohledem.

Navštívil jsem stavbu dráhy z Vídně do Brna

Abych seznal, jak se provádějí pozemní stavby na trati z Vídně do Brna pod častým dohledem pana ředitele von Rupperta, která to dráha se právě stavěla (1869), zajel jsem si do Brna a šel pěšky s inženýrem Doškem (bývalým spolužákem), jenž měl dohled na stavby přes Střelici, Silůvky, Kounice, Ivančice až k mostu přes Jihlavku, jenž se právě posunoval na pilíře z železných válců a při

kterém jest konstrukce 38 m nad dnem řeky. Dojmy své uveřejnil jsem tenkráte v „Politik“.



Most přes Jihlavku (Ivančický most)

Návštěva dráhy z Vídně do Brna

Rodinné poměry v Olomouci

Další nešťastný pro nás následek války 1866 bylo onemocnění našeho nadaného, dobrého a přítulného synáčka *Zdeňka Martina Jana*. Mezi válkou bylo vše kolem Olomouce a Kláštera Hradiště pod vodou. V srpnu po válce stáhla se voda a patrně utvořivší se miasmy[27] byly příčinou vypuknutí šarlachové epidemie. Šli jsme za jedné pěkné listopadové neděle 1866 na procházku po dráze k Černovíru.

[27] starořecký pojem pro znečištění ovzduší

Druhého dne ulehl již Zdenoušek, stýskaje sobě na bolení v krčku. Dostavila se difterie se šarlachem, udělaly se boule na krčku, jedna byla prořízнuta, však materie byla šedá a poukazovala již na otravu krve.

Byl ubohý as dva dni v agonii k našemu úžasu a trápení a po as třínedělní nemoci dne *2. prosince 1866 skonal*.

Dne 4. prosince byl při hojném účastenství pochován na hřbitově Chválkovickém a má na levé straně při zdi zazděnou železnou tabuli a na hrobečku obrubu z kamene a železné zábradlíčko.

Rodinné poměry v Olomouci

Dlouho trvalo, než jsme se po této ráně zotavili, neb to byl hoch, jenž budil veškeré naděje do budoucnosti!

Bůh seslal nám náhodu, neb 11. února narodil se nám synáček, jenž při křtu v Chválkovicích dostal jméno *Vladimír Zdeněk*. Nádraží Olomoucké patří do obce Bělidla a k farnosti Chválkovické. Dům v kterém se narodil jsem zboural roku 1870.

Sňatek Lošťáka a Emmy

V Olomouci jsme se seznámili s vikářem pat. Ignátem Wurmem, pozdějším říšským poslancem a kanovníkem Diakovarským, s redaktorem Černochem („Našinec“) a chotí jeho, s Jaromírem Jánem, vícero profesory, mezi nimi s *Josefem Lošťákem*, který se zajímal o mou švagrovou Emmu Matiaskovou, švarnou to dívčinu, a s kterou se po nedlouhé známosti (pět měsíců) dne 15. listopadu 1870 v Pardubicích oženil. Nyní jest švagr Lošťák c. k. zemským školním inspektorem v Brně. Po svatbě jeli jsme na Lána 16. 11. navštívit matku a bratra.

Šest let v Olomouci strávených mezi svými dobrými přáteli a známými máme v živé upomínce. Ku konci podotýkám, že jsem byl mezi několika těmi, kteří založili *Olomouckou záložnu!*

Po dobu mé služby v Olomouci postoupil jsem 1. 5. 1868 z 2 200 K na 2 400 a 18. června 1869 do 2 800 K služného, funkční přídavek zvýšen na 600 K a přišel jsem do kategorie inženýrů. V roce 1870, když jsem byl z přístavby k poště hotov – stěhoval jsem se do našeho nového, tam upraveného bytu v západním přístavku, sestávajícího ze čtyř pokojů, dvou kanceláří, dvou předsíní a příslušenství, elegantně vystrojeného, kde jsme ovšem nebydleli ani ½ léta, neb 12. máje 1871 rodina již ho opustila.

Vzal jsem dovolenou od 17. 8 až 22. 8. 1870, navštívil dcerušku Annu, jež byla návštěvou u mého dobrého přítele a spolužáka Bernharda Bauguta v Seewalchen na Attersee a pak na zpáteční cestě navštívil jsem Gmundy, Ebensee a Ischl a těšil se rozkošnou touto krajinou a jízdou po Gmundském jezeře pod mohutným Traunsteinem. Když jsem meškal v Seewalchen (na staré faře), odbývaly se krvavé bitvy u Gravelotte a Metzu mezi Francouzy a Prusy.

Mohutný Traunstein

Kapitola 5

Přednosta stavebního odboru v Praze

1871

Ředitel staveb pan Carl von Ruppert každoročně projíždíval s drezínou neb vlakem veškeré tratě v Čechách i v Uhrách, na Moravě a v Dolních Rakousích. Při takové inspekci přijel též na mou trať s panem generálním inspektorem de Serresem 29. března 1871. Jel jsem mu naproti do Mohelnice. V Litovli již mě zavolal do svého vozu a pravil, že chtěl něco pro mě udělati, leč že se hodlal přesvědčiti, zdali při nových stavbách, které provádím, též má trať jest v pořádku. Nyní že vidí, že ano. Byl jsem navržen k pokročení do 1 600 zl. = 3 200 K, ale poněvadž p. Ruppert s p. Graberem dobře nevařili, protáhla se tato záležitost a on chtěl jednati zvláštního přesvědčení a nespoléhat se na návrh Graberův.

Když jsme v Olomouci prohlíželi nové stavby, ničeho nevytýkal a prozrazoval mlčky své uspokojení. On totiž v letech 1869 a 1870 staral se výhradně o stavbu dráhy z Vídně do Brna a o stavby v Olomouci se málo interesoval, takže byl nyní výkonem tím překvapen. Jeli jsme do divadla a po divadle šli do hostince k Laurovi.

Když jsem z místnosti vyšel a zase se vracel, zaslechl jsem, jak ředitel Ruppert k panu generálnímu inspektorovi de Serresovi pravil: „*Les bonnes Idées viennent comme l'éclair,*“ to jest: „Dobré myšlenky přicházejí jako blesk.“ P. Ruppert začal se mne vyptávati, kdy budu míti stavební účet hotový, že musím ještě v běhu týdne do Prahy, jakmile dostanu od ředitelstva list, na rozhodnutí správní rady, jež se odbývá v pátek (v pondělí mi to řekl), nelze prý čekati. Nevěděl jsem dosud, co se mnou zamýšlí, až mě ráno, když jsem pro pány přišel, pan de Serres řekl, že pan ředitel není s p. vrchním inženýrem a chefem stavebního odboru Hegrem v Praze spokojen, a že mě tam obmýšlí přesaditi.

Skutečně ve čtvrtek 4. dubna 1871 přišel list, kde mě jmenuje ředitelství staveb s výhradou schválení správní radou *chefem stavebního odboru v Praze* (Baulei-

tungschef, chef des travaux), nařizuje okamžitý odchod do Prahy a slibuje postoupení o dvě třídy z 1 400 do 1 800 zl. Oficiální dekret jest datovaný 21. dubna 1871.

Již 8. dubna jsem nastoupil novou službu, neb p. vrchní inženýr Bernhard Baugut (bývalý spolužák) již tam čekal, aby intervenoval při přijímání funkce a veškerého inventáře. V Olomouci jsem odevzdal protokolární trať 22. 4. 1871 na mnou odporučeného p. Ruppertovi následníka Josefa Kubaštu, dosaváde v Zábřehu.

Tím stal jsem se *vrchním úředníkem*, obdržel 800 K funkční čili stavební přílohy, 640 K bytného a měl právo na I. třídu při železniční jízdě.

Jiná ohromná výhoda byla pro mé dcerušky *Anču* a *Boženku*, jež jsem v Olomouci dílem doma česky, pak ve městě v německé škole dal vychovávati. Měly nyní příležitost choditi v Praze do vyšší dívčí školy a učiti se hudbě a zpěvu, což bylo v Olomouci s obtížemi a velkým nákladem spojeno.

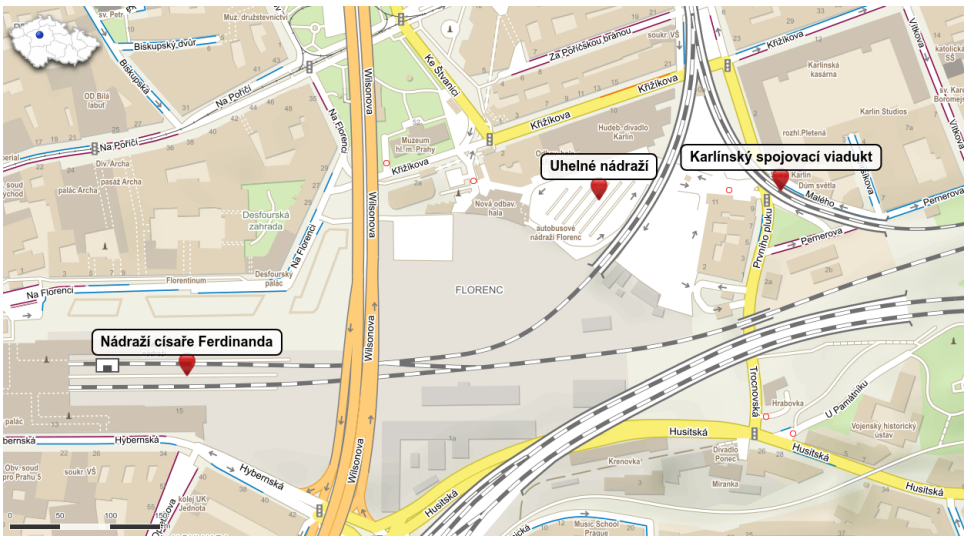
Jaké okolnosti jsem děkoval svému povýšení

Příčina této pro nás šťastné a důležité události byla následující: Po válce 1866 zvedla se doprava zboží na státní dráze, a zvláště vývoz obilí, v té míře, že *zvratná* stanice Praha již nebyla sto nárokům vyhověti.

Chef dopravy císařský rada František Marek v Praze telegrafoval na ředitelství, že se musí něco státi a nato, v nepřítomnosti Bressonově, jel do Prahy energický von Ruppert a bylo smluveno, že se má stavěti mezi Žižkovem a starým viaduktem prozatímní viadukt, aby veškerých 60 vlaků tenkráte projíždějících Prahou nemuselo do této stanice jeti a mohly částečně transitovati.

Když se odbývala pochozí komise, obec Karlínská rozhodně protestovala proti dřevěnému viaduktu. Poněvadž však definitivní zděný viadukt nebyl by se v tak krátké době jak nutno vystavěl a když se ředitel von Ruppert zavázal ve dvou letech po otevření dřevěného viaduktu vystavěti nový zděný, dala komise svolení ku stavbě provizoria.

Obec Karlínská žádala však záruku, že bude ve dvou letech definitivum postavené a místoředitelský rada Weber navrhoval, aby se Společnost státní dráhy zavázala k jistému penále, když by se lhůta nedodržela a ustanovil se značný obnos 100 000 zl. = 200 000 Korun, který von Ruppert přijal. *Termín* k dohotovení zděného viaduktu byl ustanoven *na 11. října 1871.* Mnoho času se pak ztratilo projektováním a vykupováním, a když ředitel koncem března 1871 do Prahy přijel, zhrozil se, že stavba nebyla dost pokročilá, neb se teprve kopaly základy pilířů a některé se začaly vyzdívati. Zahrozil mému předchůdci p. Hegrovi, když to nepůjde rychleji, že by ho musil přesaditi. Z Prahy jel ředitel do Olomouce a tam se odehrála zpředu líčená scéna s mou osobou.



Karlín

Stavba Karlínského viaduktu

Bylo by bývalo pro pana ředitele von Rupperta velice nemilé a nepříjemné, kdyby se lhůta nebyla dodržela a nebylo mu divu, že činil opatření pro p. vrchního inženýra Hegra velmi ponižující, neb nebyla vyloučená možnost, že by to byl také dokázal. Byla to velká úloha, za šest měsíců zbudovati viadukt 180 sáhů = 337 m dlouhý, klenutý, s dvěma železnými mosty, a připojení na starý, z kvádrů zděný a šikmými klenutími opatřený viadukt pro dráhu do Podmoklí. Mimoto ohromný násep pod Žižkovem a nová kolej pro Františka Josefa dráhu.

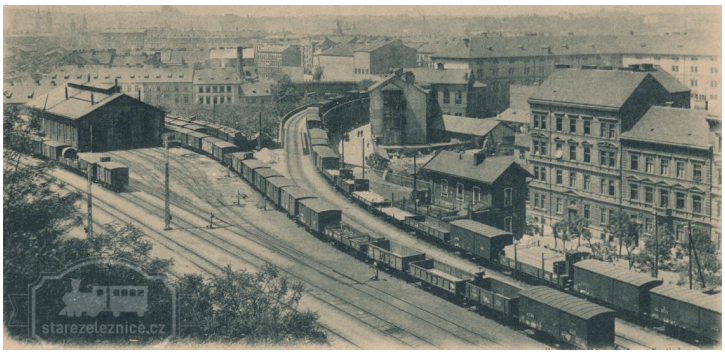
Podnikatelé již ustanovení byli *Ehler a Kandert* a měli špatné ceny.

Můj bývalý spolužák *Alois Hofrichter*, jenž byl při stavebním odboru, mě uvítal: „Jest to pro tebe velmi čestné, že jsi sem byl povolán – *ale neprovedeš to.*“ Abych byl blízko u staveniště, byl mně za 150 zl. pronajat byt v domě Společnosti v Karlíně o pěti pokojích s příslušenstvím a povoleno 200 zl. na opravu.

Byly to trapné časy, každý deštíček budil ve mně nervosu, neb měl jsem čas přesně rozvržený a nesměl scházeti ani den. Ředitel Ruppert stále tlačil na rozmnožení dělnictva a my nevěděli kam ho postaviti, měli jsme bez toho 400 zedníků!

Když jsem nabyl přesvědčení, že podnikatelé nejsou v stavu celou práci v té krátké době provésti, rozdělil jsem práci na tři díly: jednu polovinu viaduktu z cihel prováděli Ehler a Kandert, druhou polovinu prováděl na útraty jich jiný podnikatel a připojení na starý kvádrový viadukt dělali jsme v režii, přičemž pan inženýr asistent *Gustav Thoman* jako stavbyvedoucí dobré služby konal. Kvádry opatřoval jsem ze Saska, z Postolovic a Žandavy. Lisované cihly vozili

jsme částečně až z Bystřice u Olomouce a z Brandýska z naší cihelny. V Praze se stavěla porodnice a byla o fasádní cihly velká nouze.



Karlínský viadukt

Pan ředitel Ruppert k mé nevelké radosti často přišel stavbu inspicírovat. V červenci jednoho rána, když jsme šli z města na stavbu, promluvil ke mně: „Pane Baziko, když bude viadukt 11. října odevzdán, *stanete se vrchním inženýrem!*“ Pochyboval jsem o tom, když jsem v dubnu teprve o dvě třídy postoupil, ale on byl muž od slova, tři dni po odevzdání stavby, v pátek večer po zasedání správní rady, dostal jsem od něho telegram z Vídně: „Gratuliere zum Oberingenieur.“[1]

Uspíšil jsem práce tak, že se již v polovici srpna mohlo začíti se štěrkováním a kladením vrchní stavby na viaduktu, takže byla stavba skutečně dohotovená v té míře, že se dne 11. října 1871 odbývala technická policejní zkouška a viadukt se odevzdal oddělením k dopravě a udržování. Večer byl banket u Černého koně pro *13 osob,* ale žádná z nich v roce nezemřela! Spadla mně veliká tíha z krku a můra z plecí!

Jest tomu dnes, 11. října 1903, co toto píšu, již 32 let od toho dne, kdy se mně tak ulehčilo. Bylo tenkráte také tak deštivo, jako je dnes v Adolfově.

V Praze mne očekávající úlohy

Mimo uvedeného o stavbě viaduktu lze uvésti další poměry stavebního odboru v Praze. *V Kolíně* dostavovalo se společné nádraží a přijímací budova, přijal jsem tam stavbu 11. 4. 1871.[2]

V Ústí nad Labem stavěly se topírna, skladiště na zboží a uhlí a vícero menších staveb. Byl tam inženýr asistent Oskar Müller jako stavbyvedoucí, převzal jsem stavby dne 12. dubna 1871.

Ředitel Ruppert přijel již 19. dubna na inspekci a odjel 22. 4. Doprovázel jsem jej do České Třebové.

[1] „Gratuluji Vám k (ustanovení) vrchním inženýrem.“ (pozn. Milana Hlavačky)
[2] přijímací budova byla zbořena při přestavbě v letech 1937–40

Personál sestával u stavebního odboru, když jsem se stal chefem:

- Definitivní inženýrští asistenti: Alois Hofrichter, Gustav Toman, František Riedl (Eleve), Meißner v Kolíně, Oskar Müller v Ústí n. L.
- Provizorní úředníci: Pánek, Sekyrka, Antonín Starý, Josef Jaroš, Voneš, Knára v Ústí (zemřel jako vrchní inspektor Teplické dráhy v roce 1902), pak stavební dozorci Ulík a Tůma, sluha Robert Wild.

Album všech staveb Album všech staveb pracně jsem sestavil a považuji ho jako přílohu mého životopisu, neb jsou v něm zanešené veškeré stavby, které jsem prováděl direktivně jako stavbyvedoucí a neb jež se prováděly pod mým vyšším dozorem jako chefa stavebního odboru v Praze (a v Chocni a v Halbstadtu). Proto zde uvedu jen význačnější své výkony a stavby, aby nenabyl životopis velikých rozměrů.

Nádraží v Kolíně

Stavební výlohy za všechny tyto objekty obnášely *přes 30 milionů Korun.* V Albu jsou veškeré detaily historické i hmotné uvedeny. V příloze B na straně 595 jest *stručný* seznam všech mých prací v Albu obsažených.

Uhelné nádraží v Praze

Uhelné nádraží v Praze stavělo se zároveň s viaduktem Karlínským a odevzdalo se do upotřebení 11. prosince 1871. Obtíže činil podjezd pod hlavními kolejemi pro vlečku k uhelnému nádraží mezi čilou dopravou mezi Prahou a Bubny provedený a bourání hradeb.

První průlom pražských šanců čili hradeb

Zajisté pamětné jest, že jsem byl první, který na zboření pražských bašt ruku položil. K rozšíření státního nádraží bylo potřeba snesení bašt pod bývalou kavárnou „Bohemie“ na baštách.

Poněvadž císař František Josef v roce 1866 bašty ty dal k dispozici Pražské obci,[3] s dovolením městské rady začali jsme v květnu 1871 zem odvážeti koňmo na násep pro druhou kolej pod Žižkovským vrchem a jinou část jsme odváželi

[3] Stalo se tak až v roce 1868. (pozn. Milana Hlavačky)

Karlínský viadukt (oblouk dole)

s vlaky do Buben na násep nového nádraží pro dopravu, dílny a topírny, které se právě začalo budovati.

V té samé skoro době bouraly se hradby na severní straně nádraží za příčinou stavby uhelného nádraží (na Florenci). Po snesení hradeb pod bývalou Bohemií upravila se prodloužená Hybernská ulice až k rohu, kde nyní stojí budova administrativní c. k. státních drah (U Bulhara). Komise za příčinou bourání hradeb na jižní straně konala se 11. května 1871. Na severní straně otevřela se ulice do Karlína.

Stavba nádraží Bubny

Již 10. května 1871 a později 12. a 20. července toho roku odbývaly se komise v Bubnech, kde se prováděly velké stavby na rozšíření stávajícího malého nádraží. Násyp by byl musil býti ohromný, kdyby se bylo chtělo celé nádraží dáti do niveau dopravního nádraží. Proto utvořily se tři plateau, a sice jedno pro dopravní nádvoří, druhé pro dílny a třetí pro topírny, jež se spojily s rampami. Na hořejším nádraží stavěly se dvě skladiště, rampy, budova pro kanceláře a byty, strážní domek aj. Na druhém plateau veliké dílny a sál pro dělníky k obědvání (kantýna). Na třetím plateau topírny pro 16 strojů, otáčidlo, magacín a rampa na uhlí, vodárna a u Vltavy studna. Reservoiry stojí na II. plateau. Na rozluštění Bubenského nádraží o třech plateau rád přistoupil *pan subdirector de Serres* k mému *podnětu*.

Dne 15. září 1871 začalo se v Bubnech již se zdivem na dílnách, když byly

zemní práce již hotové. Též veliké, takzvané drážďanské skladiště poblíž nově postavené rozsáhlé rampy (na kanony) v Praze se stavělo 1871.

pokračování na straně 75 →

Dne 6. listopadu 1871 *rozdělilo se stavební ředitelství* na stavební část pod *Ruppertem* a část pro udržování dráhy pod *Koppem* a utvořila se „Betriebs--direction“ pod Koppem.

Choť Anna přistěhovala se do Prahy dne 15. května 1871. Děvčátka Anna a Boženka učily se na měšťanské plovárně plavati a udělaly svou zkoušku.

Na začátku školního roku dali jsme je do vyšší dívčí školy a piano hrát učily se u Lubenského (?), později zpěvu u Pivody.

Já ovšem při tak tuhém zaměstnání Prahy mnoho jsem neužil, musil jsem často cestovati do Vídně, do Saska kvůli dodávání kamene, do Drážďan, do Bystřice u Olomouce atd. Bylo nám novinkou večery tráviti při koncertech na Žofíně neb v Měšťanské besedě a občas navštěvovati divadla.

1872

Rekognoskování trati z Chocně do Halbstadtu

Již 27., 28. a 29. prosince 1871 byl jsem povolán k panu řediteli Ruppertovi do Vídně, který mně dal instrukci k přehlédnutí terénu z Chocně do Pruského Slezska u Meziměstí (Halbstadt) za příčinou obmýšlené stavby dráhy a nařídil, aby se hned po novém roce započalo. Vrátil jsem se 30. 12. do Prahy a hned na Nový rok, dne 1. ledna 1872, odjel jsem s asistentem Gustavem Tomanem do Chocni, najali jsme si tam u Tauchiga sáně a dne 2. ledna vyjeli jsme docela incognitto za svým cílem. Měli jsme dva aneroidy[4] a brali hlavní body, abychom mohli sestaviti přibližný podélný profil. Ve dne jsme brali body, večer počítali. Přenocovali jsme v Bolehošti, v Novém Městě nad Metují, ve Starkstadtu a ve Friedlandě v Prusku. Pak jeli jsme po Pardubicko-Liberecké dráze[5] do Pardubic a 6. 1. z Pardubic direktně do Vídně, kde jsem 7., 8. a 9. podal přibližnou zprávu. 10. 1. vrátil se do Prahy, od 11. do 15. ledna pracoval na zprávě a projektu, pak od 18. až 24. ve Vídni vypracovali předběžný projekt dráhy *z Chocni do Halbstadtu* i s approx. rozpočtem. Pracovali jsme dle nám p. ředitelem Ruppertem naznačené čáry, která se poněkud odchyluje od provedené trati.

Rekognoskace trati Choceň–Halbstadt

[4] kovový tlakoměr, vynalezen roku 1843

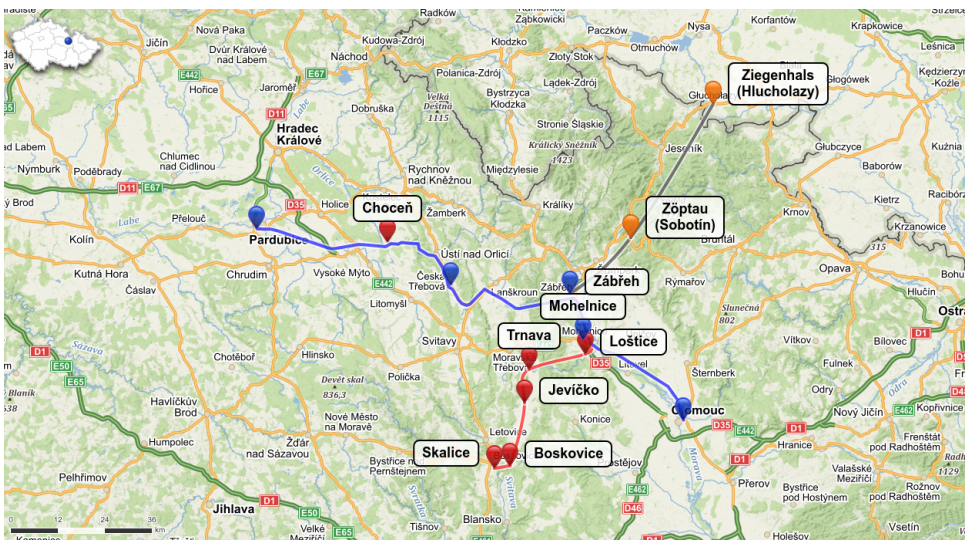
[5] Pardubicko-Liberecká dráha nesla oficiální název Jihoseveroněmecká spojovací dráha. (pozn. Milana Hlavačky)

Ze Skalice u Boskovic do Mohelnice

Jednalo se Společnosti státní dráhy o nějaké spojení Severní státní dráhy s pražskými drahami, a tu se zdála býti ještě jedna konkurenční linie výhodou, a sice Skalice, Boskovice, Jevíčko, Trnava, Loštice, Mohelnice – Zábřeh, Zöptau, Ziegenhals, a proto jsem byl zavolán 26. ledna 1872 do Vídně a vybídnut p. ředitelem Ruppertem, abych hned rekognoskoval tuto trať.

Proto jsem vyjel již 1. února 1872 s Tomanem do Skalice a s dvěma aneroidy jsme brali body a konali jiná šetření. Nocovali jsme: Svitavka, Četkovice, Trnava a Mohelnice a 5. února jeli jsme direktně do Vídně, kde jsem podal zprávu a 6., 7., 8., 9. a 10. února jsme vypracovali podélný projekt, výpočet a dobrozdání.

Tato nevýhodná linie nevolila se, místo ní ta z *Chocni do Meziměstí a Broumova.*



Rekognoskace nepoužité trasy Skalice u Boskovic–Mohelnice a linie Severní státní dráhy

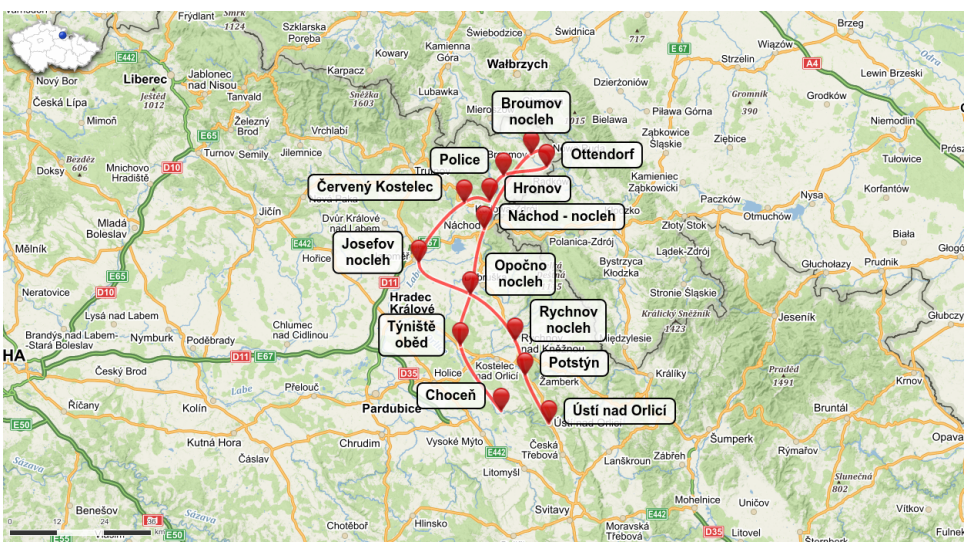
Revize trati Choceň–Broumov

Mezi studiemi Společnosti státní dráhy, kterou linii voliti, utvořilo se konsorcium pro stavbu dráhy z Chocně do Broumova, sestávající z následujících p. p.: Kníže Ferdinand Kinský v Chocni, kníže Colloredo Mansfeld v Opočně, Theodor Böhm v Novém Městě nad Metují, Schroll v Broumově, Svída ze Sofienthalu, Táborský, Karel Schöffel a jiní. Dali vypracovati generální projekt, žádali o koncesi a 15. dubna 1872 počala revize trati, při které intervenoval za generální inspekci inspektor Černý, za místodržitelství rada von Maschke a konsorcium zastupovali p. p. vrchní inženýr Příborský, Böhm a Karel Schöffel, inženýři Šeněk a Jelínek.

Poněvadž konsorcium reflektovalo, že stavbu provede c. k. privátní Společnost státní dráhy rak. uh., byla ona pozvána ke komisi a vyslala p. ředitele von Rupperta a mne.

Byl jsem za tou příčinou povolán 10. dubna do Vídně a 11. v Chocni potřebné zařídil jsem. 15. dubna vyjeli jsme z Chocně, v Týništi opulentně obědvali a v Opočně v zámku nocovali – centrální ředitel Zielberg nám prokazoval úctu. Ráno navštívili jsme krásný, zahradníkem Liehmem vybudovaný park.

16. jsme nocovali v Náchodě (navštívil jsem zámek), 17. v Broumově a 18. ráno vyjeli jsme do Ottendorfu, pak byla u továrníka Josefa Schnolla skvostná snídaně na vidličku se šampaňským a při nejveselejší náladě vyjeli jsme as v poledne a jeli přes Polici, Hronov, Červený Kostelec do Josefova, kde jsem s p. ředitelem Ruppertem nocoval u Veselého. 19. 4. vyjeli jsme přes Opočno do Rychnova, kde jsme v zámku přenocovali a 20. přes Potstýn do Ústí nad Orlicí odjeli. V Ústí se psalo komisionální dobrozdání. Při krátké snídani v Potstýně jsem, vyhovuje přání p. Rupperta, linýroval podélný profil druhé strany údolí, kde dráha *nebyla* projektovaná, na *neckách*, neb tak dlouhého stolu nebylo.


Broumov nocleh
Ottendorf
Police
Červený Kostelec
Hronov
Náchod - nocleh
Josefov nocleh
Opočno nocleh
Rychnov nocleh
Týniště oběd
Potstýn
Choceň
Ústí nad Orlicí
Liberec
Jablonec nad Nisou
Česká Lípa
Železný Brod
Turnov
Semily
Jilemnice
Mnichovo Hradiště
Doksy
Mladá Boleslav
Mělník
Neratovice
Lysá nad Labem
Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Nymburk
Poděbrady
Český Brod
Kolín
Kutná Hora
Čáslav
Benešov
Chotěboř
Přelouč
Pardubice
Hradec Králové
Jičín
Dvůr Králové nad Labem
Hořice
Náchod
Polanica-Zdrój
Lądek-Zdrój
Bystrzyca Kłodzka
Stronie Śląskie
Kłodzko
Złoty Stok
Paczków
Otmuchów
Nysa
Kamieniec Ząbkowicki
Ząbkowice Śląskie
Ziębice
Piława Górna
Bielawa
Dzierżoniów
Świdnica
Wałbrzych
Kamienna Góra
Kowary
Karpacz
Lubawka
Świebodzice
Szklarska Poręba
Frýdlant
Nový Bor
Mimoň
Vrchlabí
Strzelin
Wiązów
Brzeg
Lewin Brzeski
Grodków
Niemodlin
Tułowice
Korfantów
Biała
Prudnik
Głuchołazy
Jesenik
Králický Sněžník
Praděd
Krnov
Bruntál
Šumperk
Rýmařov
Zábřeh
Mohelnice
Uničov
Litovel
Olomouc
Vítkov
Opava
Hlinsko
Svitavy
Moravská Třebová
Česká Třebová
Lanškroun
Litomyšl
Vysoké Mýto
Chrudim
Přelouč
Choceň
Kostelec nad Orlicí
Holice
Týniště nad Orlicí
Zámberk
Králíky
Rychnov nad Kněžnou
Náchod
Hronov
Police nad Metují
Broumov
Meziměstí
Nové Město nad Metují
Jaroměř
Hradec Králové
Pardubice
Kolín
Nymburk
Mladá Boleslav
Liberec
Jablonec nad Nisou
Česká Lípa
Děčín
Ústí nad Labem
Most
Teplice
Chomutov
Karlovy Vary
Plzeň
Klatovy
Strakonice
Písek
Tábor
Benešov
Kladno
Praha
Beroun
Rakovník
Louny
Žatec
Litoměřice
Ústí nad Labem
Děčín
Česká Lípa
Liberec
Jablonec nad Nisou
Semily
Turnov
Jilemnice
Vrchlabí
Trutnov
Náchod
Hradec Králové
Pardubice
Chrudim
Svitavy
Ústí nad Orlicí
Choceň
Týniště nad Orlicí
Rychnov nad Kněžnou
Kostelec nad Orlicí
Potstýn
Králíky
Zábřeh
Šumperk
Jeseník
Bruntál
Krnov
Opava
Vítkov
Uničov
Mohelnice
Litovel
Olomouc
Prostějov
Přerov
Zlín
Uherské Hradiště
Hodonín
Břeclav
Znojmo
Jihlava
Havlíčkův Brod
Kutná Hora
Čáslav
Kolín
Nymburk
Mladá Boleslav
Mělník

Vltava rozvodněna

→ pokračování ze strany 69

V Praze pracovalo se usilovně, zvláště v Bubnech na stavbách pozemních a na dílnách. Stavitel Havel měl zednické a kamenické práce, inženýr Tichý za Bubeníčka práce tesařské, dozor ze strany Společnosti měli páni mé kanceláře Oskar Müller, Voneš, Jaroš, Tůma a Ulík (oba poslední dozorcové stavební).

Skoro každý den prohlížel jsem práce stavební nejen v Praze, ale i v Bubnech. Dne 26. června 1872 byla již na dílnách stolice postavena.

Dne 26. května 1872 rozvodnila se Vltava následkem průtrže mračen v obvodu Berounky tak, že scházelo pouze 1,85 m k vodě z roku 1845. Vltava pod viaduktem státní dráhy (k Podmoklí) tekla pouze jedním menším otvorem na břehu ostrova Štvanice. Stáli jsme na viaduktu, pan Graber a jiní páni, očekávali jsme každou chvíli, že voda podemele pilíř na Štvanici stojící – který však, stoje na pilotovaném roštu, obstál. Ostatní velké otvory byly zabité až na dno řeky vory, plavárnami, rozličnými částmi domků atd. Trvalo to mnoho týdnů, než bylo řečiště zase vyčištěné.

pokračování na straně 79 →

Výlet do Českého a Saského Švýcarska

Tzv. Zlatý potok (Goldbach) učinil strašné spousty v žatecké krajině. U Holetic svezla se Buštěhradská dráha na délku as 1 km o skoro 100 m dolů ve směru k potoku, pilíř železničního mostu u Měcholup byl podemletý. Mnoho lidských životů a majetku vzalo za své.

Abych škody na Buštěhradské dráze viděl, jel jsem s chotí Annou a s dceruškami Ančou a Boženkou po Buštěhradské dráze dne 30. května 1872 do Chomutova. Použil jsem tuto příležitost k dalšímu výletu do Bíliny, Teplic, Podmoklí a 1. června jeli jsme na Prebišthor, Winterberg, Kuhstall, na „Bastay“, kde jsme nocovali, a pak 2. června ráno do Drážďan jeli. Byla to neděle a potkali jsme davy drážďanských výletníků, neb Sasáčkové rádi cestují. V Drážďanech navštívili jsme obrazárnu a vrátili se 3. června ráno do Prahy. Byl to velký výkon pro děvčata, ale držely se statečně.

Skalní most Bastei

Poříčany – Nymburk Za příčinou projektu dráhy *z Poříčan do Nymburku* a staveb v Bubnech byl jsem povolán 6. června do Vídně k ředitelství a 14. a 15. června rekognoskoval jsem tento terén.

Návštěva Bressonova Jako obyčejně přišel pan generální ředitel Bresson inspicírovat stavbu v Praze a v Bubnech 11. a 12. června, poněvadž se mnoho peněz vydávalo, byl však spokojen.

Výlet do Friedlandu

Abychom malému Vladimírovi zjednali úlevu po jeho chorobě, když nemohl se postaviti na nohy, zavezli jsme ho do Friedlandu k Frenclovým, neb švagr tam byl stavbyvedoucím inženýrem dráhy z Liberce do Seidenberku. Bylo to 28. června 1872 a jela s sebou choť a obě děvčata. Pokochali jsme se pěknou krajinou a vrátili se pak přes Liberec, s odbočkou *do lázní Liebwerdských* zpět do Prahy.

Pečlivým pěstováním paní Boženy Frenclové, milé švagrové, podařilo se našeho Vládíčka v brzku postaviti na nohy.

Jmenování chefem stavebního odboru v Chocni

→ pokračování ze strany 74

Již 23. července 1872 byl jsem povolán k panu von Ruppertovi do Vídně za příčinou vypracování detailního projektu pro dráhu z Chocně do Meziměstí a Broumova. Dne 29. 7. jel jsem do Chocně opatřiti nějakou kancelář pro stavební odbor. Dekretem ze dne 30. srpna byl jsem jmenován, mimo mého povolání v Praze, též *chefem stavebního odboru v Chocni* pro trať z Chocně do Týniště – 23 km, první sekce.

Najal jsem 26. 8. mně profesorem Bukovským, mým přítelem, odporučené absolventy pražské České vysoké školy technické, a sice p. p.: *Jana Šebestu*, *Gustava Pelikána*, *Jaroslava Grégra* (nynějšího vrchního stavebního radu města Prahy), *F. Nehasila* (nynějšího generálního vrchního inspektora pro udržování dráhy ve Vídni u Společnosti státní dráhy), později *Josefa Vamberského* a *Bendíka*.

K odboru stavebnímu v Chocni přiděleni byli mně: Gustav Toman, ing. asistent Gréger (právní úředník), Keller, Jan Holovský, Bendík, Josef Vamberský, později Victor Bartl a Moos, geometr Sochor a Hunčovský, A. Novotný a sluha Zahradník.

Detailní trasování Choceň–Týniště

Najal jsem místnost v nedostavěném domě (hostinec) naproti nádražní staré budově od Taussiga, kde odbor dlel, až byl koupen hostinec manželů Spieglových při knížecím parku. Tam jsme se pak odstěhovali s kanceláří, já jsem obýval

rohový pokoj na jih, strana k parku, kde, dle tvrzení starého Spiegla, svého času psal *František Palacký* historii *Jiřího z Poděbrad*, když dlel v létě v Chocni. V hostinci tomto přenocovávali arcivévoda František Karel, arcivévodkyně Sofie a jiní, když jezdili do Prahy k návštěvě císaře Ferdinanda. Tenkráte nejezdily v noci po dráze tyto panstva!

V první polovici srpna 1872 bylo detailní trasování v plném proudu. Dne 1. a 10. srpna přijel ředitel von Ruppert do Chocně a jel pak dále k ostatním stavebním odborům v Týništi (Novák), v Náchodě (Vaněk) a v Broumově (Strigler). Též 24. 8. jel jsem s ním do Týniště. V této době, 17. srpna, navštívil jsem svou *matku, bratra Františka a sestru Lucii na Lánech*, doprovázeje švagra Josefa Lošťáka z Chocně do Prahy.

V Chocni jsem velmi rád pobyl, užíval jsem ráno pěkného parku knížete Ferdinanda Kinského, koupal se v čisté vodičce Tiché Orlice a těšil se z pěkné krajiny. To potrvalo i v další době stavební, neb jsem se tam pohyboval až do konce roku 1875 a pak teprve v Meziměstí zaměstnán byl (1876–1877).

Večery trávil jsem v „Panském domě“ v dosti příjemné společnosti: Faborského, plnomocníka Száblových, faráře Dvořáka, správce Vogla, MUDr. Tomka, roztomilého to společníka, a občas pánů z mé kanceláře a podnikatelské, pánů Kiliana, Rohra, Řeháčka, Krautmayera atd. Hostinský Falbl a Tocháček vozili mě po trati.

Příjemný výlet vykonal jsem kočárem 10. a 11. 9. 1872 do Nového Města nad Metují, kam nás, chefy stavebních odborů, povolal ředitel Ruppert, abychom stanovili jednotné ceny za příčinou sestavení rozpočtu stavebních výloh.

Již 5. září žádal ředitel Ruppert, aby detailní projekty a rozpočty pro celou trať až do Broumova byly hotové do 30. září 1872 a já skutečně již 30. 9. odjel s hotovým projektem do Vídně. Poněvadž však pan Vaněk a Strigler nebyli úplně hotoví a nebylo možno projekt a rozpočet čtyř sekcí sestaviti, nepustil nás ředitel domů, až bylo vše hotové, a meškal jsem tedy až do 23. října ve Vídni při velké nudě, neb můj projekt byl hotový. (Utratil jsem 109 zl.)

pokračování na straně 79 →

Když jsem se vrátil, věnoval jsem se stavbě v Bubnech, konal vyšetření stran stavby rampy a magacínu na rychlozboží pro Sasy v Podmoklí (4. 11), *odevzdal jsem 26. 11. 1872 ulici Na Florenci a novou Křižovnickou třídu* (vedle uhelného nádraží) *velkoobci Pražské*, odbýval komisi za příčinou stavby vodárny v Bubnech a zařídil přípravy k výkupu pozemků v Chocni a na trati, poslal jsem tam Šebestu a Novotného (30. 10. 1872).

Poněvadž jsem byl v *inženýrském spolku* zvolen za *předsedu výstavního komitétu*, obíral jsem se touto výstavou a hleděl získati objekty k vystavení v březnu 1873.

Jak z předcházejícího viděti, byl jsem v roce 1872 dost často zaměstnán mimo Prahu a má žínka vedla žezlo doma nad našimi dítky – Ančou a Boženkou, jež pilně navštěvovaly dívčí školu a učili se pianu.

Léto 1872 trávili na Lánech, maje tam letní byt najmutý a užívaje častěji pohostinství v rodině mého bratra Františka a krásného knížecího parku a obory.

1873

→ pokračování ze strany 75

Stran stavby dráhy Choceň–Broumov nastala přestávka, neb se vyjednávalo o koncesi. Zato věnoval jsem se stavbám v Praze, v Bubnech, v Podmoklí a Ústí n. L.

- *Skladiště pro rychlozboží pro Sasy v Podmoklí odevzdal jsem 26. května 1873.*
- Stavba přijímací budovy v Ústí n. L. se započala a 14. března odbývala se stavební komise. Dne 25. 3. poslal jsem tam Voneše.
- *Spolek inženýrů a architektů pro Království české navštívil stavby v Bubnech dne 18. března 1873.*
- V Praze odbývala se stavební komise pro stavbu nárožního pavilonu pro restauraci II. a I. třídy a byty a prodloužení loubí až do Havlíčkovy třídy a vůbec pro adaptace přijímací budovy v dubnu 1873, za městskou radu intervenovali stavitelé Čermák a Koura.
- Stavba budovy pro reservoiry v Bubnech byla zadána vlachu Juliánimu.
- V Bubnech odevzdal jsem do používání *sál pro dělníky k odbývání obědů s kantýnou, dům pro kanceláře a byty* na dopravním nádraží, *kanceláře při ještě nedohotovených dílnách* a dohlédl na obtížnou stavbu studně u Vltavy pod viaduktem.

pokračování na straně 86 →

→ pokračování ze strany 76

Na trati z Chocně do Broumova odbývala se *pochozí komise*. Počala 19. června 1873 v Chocni a na mě přikázané trati končila 21. června. Přítomni byli: Okresní hejtman von Maschke, vrchní inženýr Urban, c. k. inspektor generální inspekce Černý, c. k. hejtman Houška za ministerstvo války a ze strany naší stavební ředitel von Ruppert, subředitel August de Serres-Wieczffinski a já, mimo podnikatelů Hügela a Segera a jejich inženýrů.

Nemilá epizoda odehrávala se pod širým nebem v Darebnici, když se měl psáti protokol za obec Choceňskou. Pan von Maschke (ačkoliv rozený Němec) začal diktovati česky, zatímco pan ředitel Ruppert vymáhal, aby se protokol psal německy, což bylo vyřízeno tím, že se psaly protokoly česky a německy, oba autentické. K domluvě p. de Serrese, že by komise trvala o mnoho déle, p. von Ruppert od svého požadavku při dalších obcích ustoupil. Také já jsem měl s ředitelem první mrzutosti, neb on byl tenkráte již podrážděn žárlivostí na p. de Serrese, v kterém viděl svého následníka a měl mně za zlé, že jsem v té věci

ujal se českého obyvatelstva Choceňského. Bylo velké vedro a krátko po komisi dostal jsem já couravý[6] a p. Maschke břišní týf, takže (on) byl v nebezpečí života. Snad po špatné vodě.

pokračování na straně 88 →

Když jsem se z komise vrátil do Prahy, inspicíroval jsem stavby v Ústí a Podmoklí a 1. července vyjel jsem s přítelem *Kačerovským*, který byl chefem topírny v Podmoklí, na Prebišthor a přes Malý Winterberg[7] a z Schöny[8] po dráze zpět do Prahy.

Dne 6. července 1873 jeli jsme s chotí a Vladimírem na Lána navštíviti matku, bratra a sestru. Sedmého ráno v šest hodin šli jsme do parku a před polednem odjeli smíšeným vlakem[9] do Buben a povozem do Prahy. Bylo velké vedro a já se cítil již nedobře disponován a nemoc druhého dne již vypukla, jak dále vylíčeno.

August de Serres

Byl jsem jmenován inspektorem

V máji po valné hromadě Společnosti se obyčejně postupovalo a rozdílely se renumerace. Poněvadž se mně chtělo vyjeviti jakési uznání, však postoupení o 300 zl. po krátké době mého povýšení (v říjnu 1871) nebylo dobře možné, *byl jsem jmenován inspektorem.* Tento titul nadcházel dle pragmatiky teprve při služném 2 100 zl, a proto budilo toto mé povýšení v titulu (bez hmotné výhody) mezi kolegy senzaci a závist, pravilo se mně, že se o to zasadil nejvíce pan de Serres.

V tuto dobu měl jsem v pražském a choceňském odboru následující personál. (Definitivní úředníci měli mimo služného stavební přílohu 600, 400 neb 300 zl.)

1.	Eduard Bazika	inspektor a chef stavebního odboru	2 100 (600)
2.	Alois Hofrichter	inženýr	1 400 (400)
3.	Oskar Müller	inženýr a architekt	1 400 (400)
4.	Gustav Toman	inženýrský asistent v Chocni	1 000 (300)
5.	František Riedl	inženýrský asistent v Praze	1 000 (300)
6.	Victor Bartl	inženýrský elév v Chocni	800 (300)
7.	Jan Holovský	— " —	700 (300)
8.	Antonín Pánek	provizorní tech. úředník v Praze	3,50 zl. denně
9.	Josef Jaroš	— " — v Bubnech	3 zl.

[6] Zřejmě se jedná o křečový, rousavý či couravý psotník.(pozn. Milana Hlavačky)

[7] Dnes v nepřístupné zóně národního parku Saské Švýcarsko. (pozn. Milana Hlavačky)

[8] Hraniční obec v Českosaském Švýcarsku, od roku 1873 spojená s obcemi Reinhardtdorf a Kleingüsshiebel. (pozn. Milana Hlavačky)

[9] nákladní vlak s přepravou osob

10.	Antonín Starý	provizorní úředník v Praze	3 zl.
11.	František Narbut	— " —	3 zl.
12.	Voneš	— " —	3 zl.
13.	Josef Špaček	absolventský technik v Chocni	2 zl.
14.	Jan Šebesta	absolventský technik	2 zl.
15.	Bendík	absolventský technik v Chocni	2 zl.
16.	A. Novotný	kancelářský úředník v Chocni	1,80 zl.
17.	Ulík	definitivní stavební dozorce	1,80 zl.
18.	Škvor	provizorní stavební dozorce	1,80 zl.
19.	Trojan	stavební dozorce v Bubnech	1,80 zl.
20.	Thůma	— " —	1,80 zl.
21.	Fiebinger	— " —	1,80 zl.
22.	Maytt	— " —	1,80 zl.
23.	Karel Wild	kancelářský sluha v Praze	1,70 zl.
24.	Hornof	kancelářský sluha v Bubnech	1,20 zl.
25.	T. Zahradník	kancelářský sluha v Chocni	1,50 zl.
26.	Jaroslav Gröger	absolventský technik	2,50 zl.
27.	František Franěk	absolventský technik v Chocni	2 zl.

Má nemoc

Výše jsem se zmínil o mé indispozici při návratu z Lánů dne 7. července 1873. Osmého ráno jsem ještě byl v úřadě, však již jsem svého zástupce Hofrichtera upozornil, že sotva odpoledne přijdu a skutečně jsem se odpoledne položil na lůžko, které jsem po tři neděle neopustil. Dostavil se typhus lentescirend[10], kručelo a přebývalo se to v břiše, k nemalému postrachu mé drahé rodiny.

Prof. Herrmann (jenž byl ½ léta nato stižen vzteklinou a zemřel) navštívil mě od 9. 7. až 2. 8. 1873, pak přišel nástupce dr. Vraný 3., 4. a 8. srpna a ten mně dovolil již vyjížděti. Mimoto ptal jsem se o radu *dr. Wohhaupta.*

Dr. Herrmann schválil můj návrh, abych jel po nemoci do Königswartu. Má první vycházka platila službě, a sice inspicíroval jsem fundamenty, jež se kladly k rohovému pavilonu pro restauraci I. a II. třídy v Praze. Byl jsem velmi sláb, a proto jsem nadále několikrát vyjel kočárem p. Hoffmanna do Stromovky, do Hvězdy atd. Též do Zbraslavi a do Chuchle.

Königswart

Již 11. srpna odjeli jsme s Ančou a děvčaty do Königswartu,[11] Vladimíra nechali jsme u rodičů v Pardubicích. (Zabloudil jednou v městě a ptal se někoho: „Wo ist Pardubitz?“) Po cestě ještě jsem se slabostí třásl, ubytovali jsme se ve Ville

[10] asi ochabující tyf, resp. tyf s měknoucími vředy
[11] Lázně Kynžvart

„Bubrle“, kde jsme najali dva pokoje za 15 zl. týdně. Rychle jsem se zotavil a za týden již jsem konal výlety.

Doufali jsme, že budeme tam žíti sobě, však nalezl jsem tam dobré známé, paní Bechrovou s dcerami, paní Stuchlíkovou, pana Hübla (Herzog von Poříč) a jiné, takže jsme vedli pěkný společenský život.

Děvčata našly v Bechrových slečnách dobré společnice a zábavné dívky. Nemohu zamlčeti poznámku, že slavný symfonista a varhaník *Brückner*, který nedávno zemřel a ve Vídeňském městském parku pěkný pomník má, s našimi a Bechrovými děvčátky rád se zabýval, přičemž se trochu nemotorně choval, takže u této nezralé mládeže cílem žertů byl.

Mimo jmenovaných dleli v Königswartu též rodina dřevaře Vincence Bubeníčka, zpěvačka slečna Bubeníčková (později provdaná Šrámková), lékařem naším byl dr. Kohn. Tam odtud navštívili jsme Marianské lázně.

Mnichov

Když jsem se řádně zotavil, vykonal jsem od 29. srpna do 2. září výlet do Mnichova, ačkoliv tam panovala cholera.

Vše krásné jsem prohlédl, 31. srpna vyjel jsem si na Starnbergerské jezero, na kterém leží Possenhofen, rodiště císařovny Alžběty, a 1. září vyjel jsem do Regensburgu (Řezna), prohlédl 700 let starý most a jiné a jel pak povozem do Walhally, kterou jsem sobě (v bačkorách) prohlédl a pak dále jel. Ve Schwandorfu neblahým nedorozuměním ujelo mně mé kupé, v kterém jsem měl vše, i kabát svrchní, ve směru k Norimberku.

Naštěstí vyndali mé věci v Irrenlohe[12] a jel jsem pak v devět hodin večer do Chebu. Ve Schwandorfu slavil se Sedan tento den (3. 9).[13] Nehoda to zavinila, že jsem přijel k rodině o 12 hodin později do Königswartu.

Cesta po českých lázních

Na zpáteční cestě do Prahy jeli jsme 5. září 1873 do Chebu a Františkových Lázní a sedmého do Karlových Varů, kde nás provedl příbuzný p. Kočí. Natrefil jsem tam přítele Petrláka, který nám dal svůj povoz k dispozici a jeli jsme 8. 9. při krásném počasí rozkošnou cestou kolem Oharky[14] do Gießhüblu k pramenu světoznámé kyselky. Na tento výlet má choť Anna ještě dnes často vzpomíná, ačkoliv jest tomu přes 30 let. Aninka i Boženka velice tenkráte zářily spokojeností.

Právě měsíc po odjezdu z Prahy vrátili jsme se a nastoupil jsem 9. září 1873 svou službu, zdráv a posilněn.

[12] První železniční stanice za Schwandorfem. (pozn. Milana Hlavačky)

[13] Bitva u Sedanu představovala součást prusko-francouzské války. Proběhla 1. září 1870. Pruská vojska pod vedením Viléma I. Pruského zde porazila vojska Francie v čele s Napoleonem III. Napoleon III. byl v bitvě zajat.

[14] Ohře

Výlet Mnichov–Königswart

Světová výstava ve Vídni

Dosti pozdě, ale přece, navštívili jsme internacionální výstavu ve Vídni dne 3. až 7. října 1873 s chotí Annou. Později, a sice od 26. až 29. října jel jsem na výstavu s dcerami Ančou a Boženkou. Ony bydlely u Baugutů a já Tiefer Graben 23 privátně. Výstavy takových rozměrů byly nám nové a udiveně jsme se dívali na mohutnou rotundu, při které vedl montáže náš vrchní, později generalinspektor Schmidt, který měl od Společnosti státní dráhy dovolenou. Výstava byla velmi rozsáhlá, rozmanitá a krásná.

Výstavní pavilon Rotunda

Okolnost, že ve Vídni panovala cholera – ovšem v nepatrné míře – zavinila částečně, že resultát finanční této výstavy byl milionový deficit.[15]

Pilně studoval jsem hojné předměty do mého oboru sahající, na které byla výstava bohatá.

[15] dle Wikipedie byla ztráta dokonce téměř 15 milionů zlatých

V Chocni připravoval se výkup pozemků, pokoušeli se o to mladí právníci notáře D. Forstera, kterému p. Ruppert výkup svěřil, dr. Lom a dr. Schreiner (nynější říšský a zemský poslanec, německý Ladsmannministr[16] a nevalný přítel Čechů), ačkoliv tenkráte pěkně po česku s rolníky hovořil.

Když výkup nešel kupředu, přišel začátkem prosince zkušený p. Kratochvíle. V té době jednalo se již o zakoupení usedlosti manželů Spieglových a počal jsem uvažovati, zdali je výkup ten nutný k zřízení pohodlného příjezdu k nádražní budově. Pan ředitel však nařídil výkup a obdržel jsem volnost k vyjednávání, které jsem po čtyřech dnech, 18. května 1874, ukončil s úsporou 20 000 Korun proti limitu mně danému (72 000 − 52 000 = 20 000). Budova ostala státi a adaptovala se po vystěhování se stavebního odboru jako dům k obývání – zahrada, skleník, kolna a nádvoří použila se k založení silnice k přijímací budově.

pokračování na straně 85 →

[16] Gustav Schreiner (1847–1922), v letech 1908–1910 ministr krajan, tedy ministr bez portfeje v předlitavské vládě ministerského předsedy Richarda Bienertha. (pozn. Milana Hlavačky)

1874

Již 2. až 5. ledna 1874 odbýval se soudní odhad pro část pozemku v Chocni, které nebylo lze v dobrém vykoupiti a počalo se se stavbou studně u Tiché Orlice za tunelem pro vodárnu choceňskou.

Úmrtí mé matky

Právě na můj svátek, dne 18. března 1874, o půl jedné v noci má drahá matka skonala na Lánech v rukou sestry Lucie, která ji až ku konci dosloužila. Matička dosáhla stáří 81 let. Pohřeb konal se 20. března na hřbitov lánský a byla uložena do hrobu v roce 1864 pohřbeného otce našeho, takže pospolu odpočívají, když byli po 42 let spolu žili.

Naše matička svou přičinlivostí a pílí, namáhavou prací a spořivostí při skromném příjmu našeho postavení pomáhala značnou částí k naší výchově a k výbavě sestry Pepi.

Direktní příjmy otce mimo accidentií i s deputátem obnášely dle tehdejších cen as 315 zl. = 630 K a jest zřejmo, že ostatní muselo se vytěžiti z chovu dobytka a drůbeže, prodeje zeleniny, květin a ovoce, sadby a úspoře na deputátním dříví a pivu. Rodiče při své obětavosti uskromnili se ve všem – v nás, dětí, prospěch.

Stavba dráhy a nádraží v Chocni

→ pokračování ze strany 84

Stavba dráhy choceňské v dubnu 1874 již se rozvinula a 10. dubna 1874 odbývala se pochozí komise přijímací budovy na nádraží Choceňském.

Město Choceň velice vřele se ucházelo o přeložení dosavadní služby pro osobní dopravu na stranu města (severně) a poněvadž se nyní měla stavěti nová veliká budova, byla otázka ta aktuelní. Při vší přízni této myšlence, jinak racionální, nebylo následkem konstelací terénu, knížecího parku a úrovně staré trati možno přání města vyhověti, ačkoliv jsem se namáhal situační plán této stanice odpovídající vyslovenému přání sestaviti.

Účastenství při komisi bylo veliké, a sice od místodržitelství c. k. okresní hejtman von Maschke, vrchní inženýr Scheiner (pozdější chef technického departamentu XI. místodržitelství v Praze), komisař Neuberg z Vysokého Mýta, okresní inženýr v Hradci Králové Svoboda, inženýr Kulich z Litomyšle, Wächtler od generální inspekce, Hanák z Brandýsa za okres a pan subdirektor de Serres, podnikatelé a já. Při hostině, kterou jsem uspořádal v Spieglové restauraci, bylo 20 osob.

Když se ukončil protokol a poloha budovy na jižní straně (jako dříve) byla zjištěna, dal Spiegel, starý to ferina,[17] bývalý purkmistr choceňský, k nemalému

[17] šprýmař

Choceňské nádraží

pohoršení choceňských občanů střílet z moždířů(!), maje zájem na tom, aby budova stála na straně jako tenkráte ještě jeho restaurace.

pokračování na straně 92 →

Stavby v Podmoklí

→ pokračování ze strany 79

Již 28. února 1874 byl jsem v Podmoklí vyjednávat s hraběcím duchovním A. Komínkem o zakoupení pozemků pro stavbu tří domů (souvisejících) pro rakouské a saské státní úředníky (finance, pošta, policie) a dne 7. dubna jsem pozemek u hořejšího nádraží již přijal a ohraničil. Vyplatil jsem dne 18. dubna do důchodu hraběte Františka Thuna 14 410 zl. Dne 12. 6. jel jsem do Teplic, abych dal podepsati od podnikatele této stavby a celních magacínů a kanceláří p. Sigmunda (nynějšího říšského a zemského poslance), jenž byl ve spojení se stavitelem Köglerem, purkmistrem v Ústí n. L., stavební smlouvu. Se stavbou začalo se v červenci a 23. 7. byl dosazen jako stavbyvedoucí pan inženýrský asistent Mößsner, prov. úředník stavební Sterzl a stavební dozorce pozdější úředník Tůma. Stavba pokračovala rychle, takže 20. listopadu 1874 již se počalo krýti břidlou.

Již 17. prosince 1874 vyjednával jsem s p. Sigmundem o stavbě celních maga-

cínů a domů pro kanceláře a odbývala se komise společně se saskými delegáty. Přítomni byli c. k. finanční rada Schick, finanční rada Weber (sas), Gutsverwalter[18] Kunice (sas), náš chef stanice Wiederman, saský inspektor Hamany a já ze strany Společnosti státní dráhy.

pokračování na straně 96 →

Stavby v Praze, Bubnech a Ústí nad Labem

→ pokračování ze strany 79

V Praze pokračovalo se v adaptaci starého nádražního přijímacího stavení a stavěl čili dodělával se restaurační pavilon a loubí. Velká péče věnovala se výzdobě *dvorního salonu*. Tapety byly zvláště objednány v Paříži ve vzorku *českého lva*, zrcadlo přišlo z Belgie, výzdobu a mobiliář obstarala Sociétät francais et Autrich ve Vídni k objednání p. ředitele de Serrese. Ponejprv používala se místnost nově zařízená 2. února 1876.

Spolek architektů a inženýrů též dvorní salon v březnu sobě prohlédl. Stavbu restauračního pavilonu jako podnikatel prováděla teplická Stavební banka (ředitel Staněk) a vedení stavby jsem obstarával já sám pomocí inženýrského asistenta Pánka. Restaurace otevřela se 4. 10. 1874.

Dílny v Bubnech před zbořením

V Bubnech se pokračovalo na stavbě dílen, topíren, otáčidla, magacínů pro náklady, kanalizace, plynovody, vodovody atd. *Dílna, jež stála 427 107 zl. při rozměru 4 000 m²* byla stavěna velmi lacino, odevzdala se do částečného upotřebení již 1. března 1873 a definitivně se odevzdala 14. listopadu 1873, když byly již veškeré pomocné stroje z Prahy tam přeneseny.

pokračování na straně 95 →

[18] osoba, která pro někoho obhospodařuje zemědělský majetek (statek)

Dostavba přijímací budovy v Ústí n. L. dokončila se 18. dubna 1874 a 15. 7. se předložil definitivní účet stavební. Podnikatelem byla Stavební banka v Teplicích (ředitel Siegmund, bývalý říšský poslanec, později Staněk).

Choceň–Týniště

→ pokračování ze stran 79 a 84

Největší činnost má byla na nové trati z Chocni do Týniště. Často, aspoň jednou či dvakrát týdně, jsem prošel trať s orgány podnikatelstva. Někdy se Sagerem, nejvíce s vrchním inženýrem Kilianem a takto stavby inspicíroval. Dne 23. května 1874 přišli navštíviti trať ve stavbě se nalézající p. p. správní rada *Isaac Pereira z Paříže, subředitel de Serres, sekretář pařížské správní rady Gottschalk*, ředitel domain *Barré*, sekretář *Bresson* (syn generálního ředitele) a doprovodil jsem je do Týniště.

Dne 23. srpna 1874 přijel na inspekci dvorní rada *Pischof* (chef generální inspekce), *inspektor Černý od generální inspekce*, pan *de Serres* a *pan Asch.* Také můj věrný navštěvovatel (když peníze se vydávají) generální ředitel *Bresson* a ředitel *de Serres* přijeli dne 9. 9, v Chocni jsem je hostil, přenocovali a ráno jeli do Broumova. Měl jsem přichystanou večeři pro vícero osob, pan Bresson nepřál sobě však společnost, a tedy jedli jsme pouze p. Bresson, de Serres a já. Pan Matiasch, cestovní maršál, traktoval nás s koňakem, o kterém řekl p. Bresson, když ho byl dříve p. Matiaschovi pochválil německy, že jest „ne pas bon“.[19] Páni Hügel a Sager, podnikatelé, nebyli k večeři pozváni.

Jmenované p. p. Bressona a de Serrese jsem pak při jejich návratu doprovázel po stavbách v *Bubnech a v Libni.*

Stavba dráhy pokračovala v té míře, že se prozatímní jízda s materiálními vlaky zahájila 8. října 1874 do Korunky Jelení (Čermná), 28. října až do Borohrádku a 9. prosince až do Týniště. Zkouška mostu přes spojené Orlice odbývala se 10. prosince 1874.

pokračování na straně 92 →

Ruppert odstoupil

Zajisté při jmenování tolika návštěv, jež na novou trať dívati se přišly, itinerář tohoto pohřešuje stavebního ředitele Rupperta, jenž se dosud o dráhu tak intenzivně staral a ji navštěvoval. On odstoupil v červnu 1874 a při stavbě jsme jej již neviděli. Smlouvu s ním správní rada již neobnovila. Vyčítalo se mu, že při stavbě spojovací dráhy z Vídně do Brna, již on prováděl s malými podnikateli, nároky těchto po stavbě dlouho trvaly, poněvadž p. von Ruppert kladl veliké požadavky na provedení, že stavba prälimmována na 27 000 000 zl. stála dvakrát tolik (53 000 000). A proto při stavbě z Chocni do Meziměstí a Broumova volil se systém generálního podnikatele, který povaze p. Rupperta neodpovídal.

[19] špatný

Zahájení prozatímní jízdy na trati Choceň–Týniště

Von Ruppert byl poctivý, řádný a energický muž, však velice přísný a někdy bezohledný. Technický stav při Společnosti státní dráhy rakouskouherské pozvedl, nebyl skoupý a přál podřízeným. Pravilo se o něm, že jest „groß um Lieben, groß um Hassen“,[20] a to povstalo tím, že on nadmíru nenáviděl netečné a líné úředníky. On přišel k Společnosti z Bádenska v roce 1856 a šla o něm pověst, že jest znalec v stavbě železných mostů. Neužil dlouhého odpočinku, umřel ve Vídni ~1875.

Nástupcem jeho byl pan de Serres, dosavadní Subbaudirektor.[21]

Rodinné záležitosti

Stavby na rozličných místech v Chocni, v Praze, v Podmoklí a Ústí n. L. vyžadovaly mé časté cestování a uvádím dále své rodinné záležitosti v roce 1874.

Dne 31. máje 1874 postoupil jsem do 2 400 zl. služného a oslavili jsme to výletem do Závisti.

V červenci (5. 7) jsme jeli s kočárem našeho domácího pána do Záběhlic a Zbraslavi. Když jsme tam v zahradě seděli, přišel dotíravý dohazovač, který chtěl „verbovati“ dceru Anču pro přítomného mladíka, který sobě netroufal sám přijíti.

Dne 27. 7. 1874 jel jsem (s dr. Lomem) do Podmoklí inspicírovat stavbu a odpoledne vyběhli jsme na „Schneeberg“, kde jsme přenocovali a ráno do Podmoklí se vrátili. Byl to pěkný výlet. Dr. Lom byl tam stran výkupu pro nás.

[20] velký v lásce i nenávisti

[21] Zástupce stavebního ředitele. (pozn. Milana Hlavačky)

Léto trávila rodina, tj. choť Anna, dcery Anča a Boženka a Vladimír, *v Chocni*. Vyjeli 27. července a vrátili se do Prahy 30. září. Bydleli jsme v domě od Spiegla zakoupeném. Děvčátka se dobře bavily, bylo v Chocni mnoho mladých pánů při stavbě a konaly se časté výlety do okolí a zvláště 9. srpna do Litomyšle k Jesslerovým.

Na svatého Václava byli jsme v Brandýse n. Orl. a byla s sebou švagrová Emma Lošťáková.

V říjnu byla u nás v Praze návštěvou slečna *Žofie Baugutová* a 29. jsem ji dovezl do Brna, kde ji přítel Bernhard Baugut očekával. V sále u Spiegla uspořádali úředníci stavebního odboru taneční Kateřinský věneček 25. 11. 1874, který má choť a děvčata z Prahy navštívily. Byla to pěkná zábava a honorace choceňská byla zastoupena úplně. Také u p. Gustava Szábla jsme se 8. 11. dobře bavili.

Společnost státní dráhy prováděla v Postupíně u Českého Brodu zajímavé vrtání na Kladenské uhelné vrstvy (Flötz) s diamantovými točivými vrtáky. Navštívili jsme tento pokus s profesorem Vilémem Bukovským 4. října 1874 a on celý výkon popsal v zprávách Spolku architektů a inženýrů.

V den naší návštěvy byl podnikatel Schmiedmann z Berlína již v hloubce as 2 300 stop = 720 m (dle jeho udání) a pořád byly v konglomerátě permské formace. Za krátkou dobu se práce ta zastavila, neb ztratili vrták a nemohli ho více zachytit. Na uhlí v této hloubce ještě nepřišli, ačkoliv se tam s určitostí očekávalo.

1875

Začátkem roku 1875 měl jsem následující stavební personál:

v Praze

2.	Alois Hofrichter	inženýr a můj zástupce	1 600 zl.
3.	Jan Kopřiva		900 zl.
4.	František Narbut		800 zl.
5.	Jan Holovský		800 zl.
6.	Antonín Pánek	provizorní tech. úředník v Praze	3,50 zl. denně
7.	Josef Jaroš	— " —	3 zl.
8.	Antonín Starý	účetní úředník	3 zl.
9.	Špaček	absolventský technik	2 zl.
10.	Škvor	stavební dozorce	600 zl. ročně
11.	Robert Wild	kancelářský sluha v Praze	1,70 zl. denně

v Podmoklí

12.	Moßmer	inženýrský asist. a stavbyvedoucí	1 100 zl. ročně
13.	August Voneš	elév	700 zl.
14.	Stergl	— " —	600 zl.
15.	Josef Tůma	stavební dozorce, později úředník	600 zl.

v Chocni

16.	Gustav Thoman	inženýrský asistent	1 000 zl.
17.	Jindřich Maas	inženýrský elév, architekt	900 zl.
18.	Victor Bartl	— " —	800 zl.
19.	Jakub Bendík	provizorní technický úředník, absolvent Techniky	— " —
20.	Josef Vamberský	— " —	— " —
21.	Hunčovský	geometr	4 zl. denně
22.	Jan Ulík	stavební dozorce	700 zl. ročně
23.	Adolf Novotný	provizorní administrativní úředník	2,20 zl. denně
24.	Paul Kriegler	stavební dozorce	— " —
25.	Meith (hanoverán)	— " —	— " —
26.	T. Zahradník	provizorní kancelářský sluha	

V běhu dubna 1875 odešli na trať Temešvár–Orszova z těchto 25 inženýrů a úředníků: Toman, Bendík a Hunčovský, později Maas, Kriegler a Meith.

Pokračování a ukončení stavby dráhy Choceň–Broumov

→ pokračování ze strany 88

Stavba dráhy do Týniště se vedla dále a často jsem celou trať se svými a orgány podnikatelstva inspicíroval. Veliká práce byla stavba přijímacího stavení v Chocni, jež vyžadovala nákladu 208 894 zl. Neméně starostí způsobily stavby skladiště, rotundy pro lokomotivy, rampy a luštění situačního plánu, kladení výměn a kolejí. Pozemní stavby stály jen v Chocni 295 546 zl, nepočítaje stanice Korunka Jelení, Borohrádek a Újezd.

Podnikatelstvo mělo pro budovu v Chocni stavbyvedoucího Harbicha.

Trať do Týniště 23 km dlouhá inclus. nádraží Choceňské stála i s vozidly 2 379 500 Korun. Pro zemní stavbu druhé koleje jest vykoupeno a menší propustě jsou založené v základech na druhou kolej. Stavba sama stála *2 000 000 tj. na jeden km 87 000 zl.*

Dle rozpočtu byl na této sekci až do Týniště pohyb země 368 100 m^3 a stál 207 228 zl, tedy 1 m^3 = 56 krejcarů. Na jeden km dráhy připadlo 16 190 m^3 pohybu země.

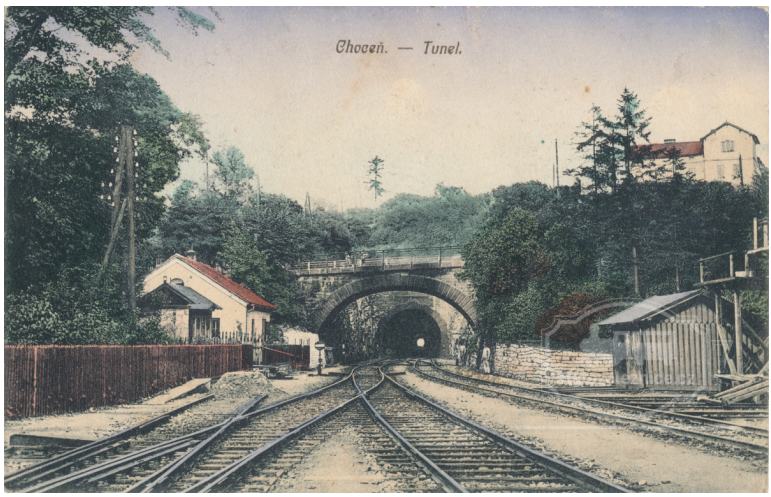
Stran založení vodárnické studně v Chocni 20° = 37,8 m od Tiché Orlice vzdálené povstal dlouhotrvající proces k žalobě mlynáře Lichtenberga a Szablové přádelny v Chocni. Chtěli nám zastaviti stavbu, však při pochozí komisi k tomu účelu svolané na den 8. máje 1875 (od generálního inspektora Wächtlera, vedoucího komise Neuberga, okresního inženýra Kulicha, inženýra Wendlera za Szábla a tří advokátů, mimo žalobníků) dostali jsme povolení k další práci, ale musili jsme dle vodního práva zakročiti. Pře trvala několik roků, já jsem sobě vzal za společnost *dr. Braunera*, známého specialistu ve věcech vodních a jako geologa slovutného profesora *J. Krejčího.*

Záležitost skončila v náš prospěch. Založení nového velikého nádraží nutilo k tomu, odstraniti okresní silnici mezi nádražím a tunelem v niveau dráhy procházející. Započal jsem vyjednávání stran výkupu a odškodnění na silnici v Chocenkách ležících domků a silnice se převedla klenutým pěkným obloukem přes dráhu.

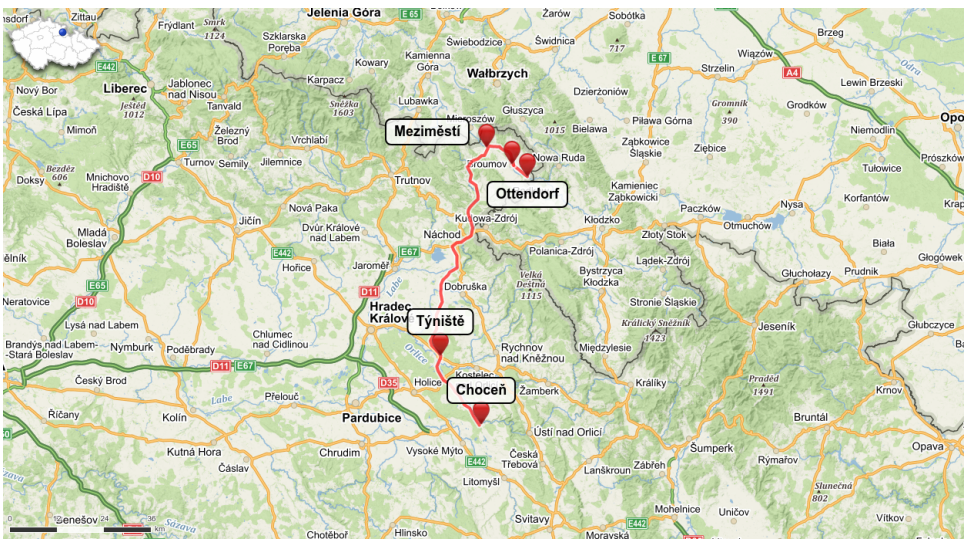
Dozvěděli jsme se, že se u Krčínského mostu přes Metuji naklonil jižní pilíř, a že se tam děje oprava. Použili jsme krásného dne na Božího Těla dne 27. května 1875 jeti s p. Victorem Bartlem drezínou z Chocni do Nového Města nad Metují.

Potkali jsme za Týništěm stroj, kterému jsme se museli vyhnout, a ptali jsme se vodiče, co se vlastně u mostu stalo. Pravil, že nic, že se jen jeden pilíř o tři *kilometry* naklonil (3 centimetry)!

Blížila se doba ukončení stavby, a tu bylo častých návštěv z Vídně. Pan viceředitel de Serres s p. Engerthem přišli 26. 6. 1875.



Choceňský tunel a silniční oblouk


Meziměstí
Ottendorf
Týniště
Choceň
Pardubice
Hradec Králové
Jelenia Góra
Wałbrzych
Liberec
Trutnov
Náchod
Broumov
Nowa Ruda
Polanica-Zdrój
Kłodzko
Dvůr Králové nad Labem
Jaroměř
Hořice
Dobruška
Rychnov nad Kněžnou
Międzylesie
Kostelec
Holice
Žamberk
Králíky
Ústí nad Orlicí
Česká Třebová
Lanškroun
Litomyšl
Svitavy
Moravská
Vysoké Mýto
Chrudim
Kutná Hora
Čáslav
Přelouč
Kolín
Nymburk
Poděbrady
Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Lysá nad Labem
Mladá Boleslav
Česká Lípa
Nový Bor
Jablonec nad Nisou
Tanvald
Železný Brod
Turnov
Semily
Jilemnice
Mnichovo Hradiště
Doksy
Jičín
Nová Paka
Vrchlabí
Karpacz
Kowary
Kamienna Góra
Świebodzice
Świdnica
Szklarska Poręba
Frýdlant
Zittau
Žarów
Sobótka
Strzelin
Wiązów
Brzeg
Lewin Brzeski
Grodków
Niemodlin
Opo
Prószków
Tułowice
Korfantów
Nysa
Paczków
Otmuchów
Złoty Stok
Ząbkowice Śląskie
Ziębice
Piława Górna
Dzierżoniów
Głuszyca
Lubawka
Bielawa
Jeseník
Stronie Śląskie
Kamieniec Ząbkowicki
Bystrzyca Kłodzka
Ladek-Zdrój
Prudnik
Głuchołazy
Biała
Głogówek
Głubczyce
Krnov
Bruntál
Opava
Šumperk
Rýmařov
Mohelnice
Uničov
Vítkov
Hlinsko
Chotěboř
Přelouč
Pardubice
Kolín
Kutná Hora
Čáslav
Nymburk
Poděbrady
Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Lysá nad Labem
Mladá Boleslav
Česká Lípa
Nový Bor
Liberec
Jablonec nad Nisou
Tanvald
Železný Brod
Turnov
Semily
Jilemnice
Mnichovo Hradiště
Doksy
Jičín
Nová Paka
Vrchlabí
Karpacz
Kowary
Kamienna Góra
Świebodzice
Świdnica
Szklarska Poręba
Frýdlant
Zittau
Žarów
Sobótka
Strzelin
Wiązów
Brzeg
Lewin Brzeski
Grodków
Niemodlin
Tułowice
Korfantów
Nysa
Paczków
Otmuchów
Złoty Stok
Ząbkowice Śląskie
Ziębice
Piława Górna
Dzierżoniów
Głuszyca
Lubawka
Bielawa
Jeseník
Stronie Śląskie
Kamieniec Ząbkowicki
Bystrzyca Kłodzka
Ladek-Zdrój
Prudnik
Głuchołazy
Biała
Głogówek
Głubczyce
Krnov
Bruntál
Opava
Šumperk
Rýmařov
Mohelnice
Uničov
Vítkov
Hlinsko
Chotěboř
Svitavy
Moravská
Vysoké Mýto
Chrudim
Kutná Hora
Čáslav
Přelouč
Pardubice
Kolín

Reinhardt a Fournier. Přenocovali v Chocni a ráno odjeli zvláštním vlakem do Broumova. Večer 24. 7. přijel p. Engerth a durdil se, že mu všichni ujeli. Když jsem jej ubezpečil, že ráno se vrátí p. p. de Serres a Polonceau, upokojil se poněkud.

Po čas pojížďky provizorních vlaků s nábytkem a zařízením pro stanice a materiálem musil jsem jako chef stavby trati na hlavní trať přiléhající vésti dopravu a sestavovat jízdní řády pro trať až do Broumova. Proto i pro vlak slavnostního otevření jsem jízdní řád navrhl *a na lokomotivě z Chocni až do Broumova a zpět jel.*

Slavnostní otevření konalo se dne 25. července 1875, vyjelo se z Chocně v deset hodin ráno. V Chocni uspořádal vídeňský restauratér bufet. V noci z 24. na 25. byl veliký déšť a naše rychlá jízda v některých místech u Opočna a mezi Halbstadt a Broumovem nebyla příjemná pro sázení se kolejí.

V Broumově přijeli hosti p. p. Bresson, Kopp, Reinhardt a jiní, kdežto zástupce generálního ředitele Vilém Engerth, de Serres a Polonceau jeli s vlakem.

V Broumově na střelnici byla uspořádána velká hostina, byl přítomen i opat Rotter, Josef Schnoll a velký počet hostů domácích, cizích a našich úředníků, poněvadž pan generální ředitel Bresson chtěl ještě ten samý den jeti do Vídně. Vezl jsem ho v noci zpět do Chocně s dost velkou rychlostí, stál jsem na stroji.

Veřejná vozba započala 26. července 1875.

pokračování na straně 97 →

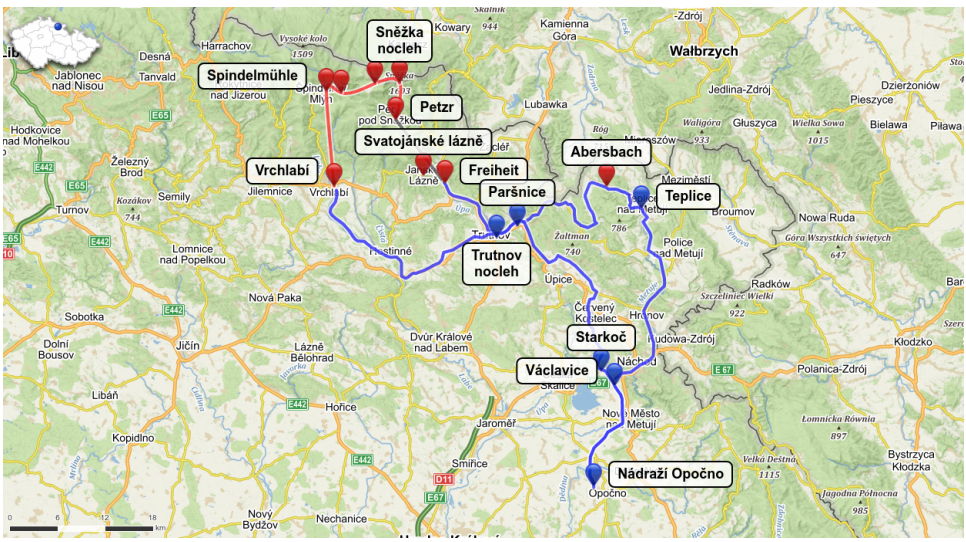
Opočno

Po otevření dráhy nastala pro mne chvíle zotavení. Vezl jsem dne 1. srpna svou rodinu – choť, Annu, Boženku, Vláďu a maličkého Edáčka, jakož i Paulu a Zdeňku Hüttingerovy do Opočna, kde jsem měl najatý u Krejhanů letní byt, v kterém jsme trvali až do 29. září 1875, já ovšem jen občasně. Zažili jsme tam krásných dnů, užívali jsme úplně rozkošný a originelní park a oboru. Děvčata se koupala v parkovém rybníku a pan Liehm, knížecí vrchní zahradník, se k nám velice úslužně choval. I do okolí jsme výlety konali, tak do *Nového Města nad Metují* přes *Dobrušku* a jiné. Navštívila nás tam švagrová Marie a *švagr Pep Lošťák a s tím udělali jsme já, Anča a Boženka další výlet*:

Sněžka

Dne 31. srpna 1875 byli jsme v Teplicích (Weckelsdorf) a v Abersbachu, spali jsme v Trutnově. Ráno 1. 9. jeli jsme do Svatojánských lázní, zpět zase kočárem přes Freiheit až k Petzrovi, v mlze na Sněžku (1 504 m), tam spali a žádnou vyhlídku neměli, neb byla 2. 9. vichřice s deštěm, která nám výstup na homoli velice ztížila.

Zato 3. 9, ačkoliv vyhlídka nebyla, sestoupili jsme při pěkném počasí přes Wiesenbaude, hřbet kozí, Svatý Petr, Spindelmühle dolů, a když jsme se ve St. Petru posilnili a povozy dostat nemohli, cupali jsme na levém břehu Labe do Vrchlabí na stanici a jeli přes Paršnice, Starkoč a Václavice do Opočna zpět.



Čtyřdenní výlet na Sněžku; pěšky, povozem, vlakem

Celkem se nám výlet ten čtyřdenní dobře vydařil, jen švagr Josef Lošťák dostal bolest do kolen a po našem příchodu několik hodin nemohl na nohy. Já jsem, když jsme vyjeli z Vrchlabí, kouře silný doutník, usnul, a tu na mne přišla mdloba, patrně z pachu doutníku, z které mne švagr ale v několika vteřinách vzkřísil.

Syn Eduard se narodil

Potěšitelnou příhodu lze zaznamenati, že se nám narodil 27. března 1875 (v sobotu na den Vzkříšení) synáček, jenž byl křtěn u Sv. Jindřicha v Praze dne 4. dubna na jméno *Eduard Miloš* (Otakar).

Bydleli jsme tenkráte v Praze III. U Půjčovny č. 4. Děvčátka měla z tohoto přírůstku velkou radost a litovaly jen, že nepřišel dříve!

Ostatní stavby

→ pokračování ze strany 87

Čas, který mně zbýval po pracích v Chocni, věnoval jsem rodině a ostatním stavbám. V Praze dokončily se adaptace starého přijímacího stavení a prodloužení loubí, stavěla se skladiště pro rychlozboží a dekoroval se dvorní salon.

→ pokračování ze strany 86

V Podmoklí stavěly se celní magacíny a dne 23. 12. odevzdaly se tři bytné domy státu k dalšímu udržování, jež byly již 19. 8. hotové. V Chocni odevzdal jsem na své trati veškeré cesty vzájemníkům a připravil plány stavební dle provedení.

pokračování na straně 99 →

Byl jsem přítomen pohřbu mého bývalého chefa v Pardubicích *Františka Marka* dne 14. června 1875 na cukrovku zemřelého a dne 17. června v Ústí nad Orlicí pochovaného. *Zemřel mlád as 57 roků.*

1876

Odevzdání cest z Chocně do Otovic

→ pokračování ze strany 92

Dráha z Chocně do Meziměstí a Broumova byla otevřena, ale ne hotová. Veškeré práce a stavby doplňovací a zvláště stavba pohraničního nádraží v Meziměstí (Halbstadt) velmi rozsáhlá byla mně uložena. Mí p. p. kolegové v Týništi, v Náchodě a v Broumově odebrali se po otevření dráhy na stavbu nové dráhy z Temešváru do Orszovy a já jsem za ně odevzdával při intervenci okresních hejtmanství cesty, vodoteče a silnice na jich budoucí udržovatele, a sice od Týniště až do Broumova a Ottendorfu v délce 8 km v době 19. a 20. 6. 1876, 28. 8. až 2. 9. a 7. až 10. 9. Intervenovali při tom: c. k. okresní komisař Mysliveček z Nového Města nad Metují a okresní hejtman broumovský p. Nádherný. Všechny neoprávněné námitky musil jsem protokolárně odmítati. Byla to pro mne práce ohromná a odpovědná, mimo naléhavých stavebních prací.

Odbývala se k žalobě mlynáře Maleše na řece Tiché Orlici dne 26. června 1876 velká komise, která uznala žalobu za neoprávněnou.

Definitivní kolaudace dráhy z Chocně do Ottendorfu odbývala se 20. 7. 1876 za přítomnosti naší a podnikatelstva velké komise.

V Náchodě převzal jsem od odborného chefa *vrchního inspektora Waňka* kancelář 24. a 26. května 1876. *Kancelář v Chocni rozpustil jsem 19. 9. 1876.* Kancelář z Náchoda přenesl jsem do *Meziměstí* v červnu 1876.

Stavby v Meziměstí

V Meziměstí instaloval jsem stavební kancelář, byla umístěna v domě továrníka Walzela,[22] v kterém jsem též po čas mé přítomnosti tam bydlel. Přidělení mně byli tenkráte v Meziměstí p. p.:

Müller Oskar	inženýr a architekt
Stejskal	inženýrský asistent
Šebesta Jan	— " —
Kopřiva Jan	— " —
Štercl (od 25. 5)	stavební úředník
Novotný Adolf	provizorní administrativní úředník

U podnikatelstva byli Wiesner architekt, *Pichler* Eduard (nyní sekční rada v ministerstvu železničním), Bartl a ještě dva mladíci.

Pochozí komise na stavby *v Meziměstí* (Halbstadt) odbývala se 21. dubna 1876 pod vedením mistodržitelského rady Kurzbörka a přítomnosti stavebního ředitele de Serrese, mne a za podnikatelstvo p. stavebního rady Hügla a jiných. Jako

[22] Josef Walzl vlastnil textilní továrnu a bělidlo Josef Walzl a synové. (pozn. Milana Hlavačky)

technický rádce fungoval p. c. k. vrchní inženýr Scheiner, za generální inspekci pan inspektor Černý, z Vídně Asch a Engler.

Stavby v Halbstadtu byly velmi rozsáhlé. Stavělo se:

- Veliké přijímací stavení s dráhou *„Breslau Schweidnitz“*[23] společné za 255 843 zlatých.
- Pruský obývací dům (40 906 zl)
- . . . takový pro rakouské úředníky (44 210 zl).
- Celní magacín s rampou a přístavkem pro kanceláře (104 740 zl).
- Dům pro kanceláře Společnosti státní dráhy (43 710 zl)
- . . . a pro pruské kanceláře (45 061 zl).
- Dům typu III pro úředníky státní dráhy (52 000 zl).
- Stavby na nádraží „Breslau Freiburg Schweidnitzer Bahn“, tj. remíza pro lokomotivy, vodárna a vodovod, třípatrový dům pro pruské úředníky, otáčidlo a vícero jiných staveb, jak jsou v knížce „Album provedených staveb“ uvedené.

Co stály stavby v Meziměstí v letech 1876 a 1877 provedené

O rozsáhlosti staveb v Meziměstí provedených svědčí obnos výloh na tyto práce vydaných, jež páčí se na 803 487 zlatých = 1 606 974 Korun za 48 rozličných předmětů, koleje v to nepočítaje.

Pozemní stavby byly ředitelstvím zadány proti paušálním obnosům podnikatelstvu p. p. Hügel a Sager, projekty větších objektů byly dělány u stavebního ředitelstva ve Vídni.

Zahradu zakládal jsem v roce 1877. Pro čtyři dělnické domky kupoval jsem osobně pozemek od pana preláta Rottera v Broumově 8. července 1876. Spor mezi inženýrem Müllerem a vrchním inženýrem podnikatelů Röhrerem stran fundace východního pavilonu při přijímací budově urovnal jsem 9. července 1876.

Stavba v Meziměstí velmi rychle pokračovala. Strávil jsem tam delší část léta ku přání ředitelstva. V Praze zastupoval mě inženýr Alois Hofrichter.

pokračování na straně 102 →

[23] Vratislav–Svidnice

Přijímací budova v Meziměstí

Ukončení staveb v Podmoklí

→ pokračování ze strany 96

Stavby v Podmoklí pokračovaly dále. Stavěly se celní magacíny, staré přihrádkové domy se bouraly, stavěl se dům pro kanceláře našich úředníků a pro chefa stanice, tenkrát *Wiedermanna*.

Kancelářské přístavby při magacínech celních byly hotové již začátkem července, skladiště již 31. května 1876. Stavební účet předložil jsem 19. listopadu. Odevzdal jsem tyto objekty 24. listopadu c. k. rakouskému a saskému celnímu úřadu k užívání a dne 1. prosince na naše oddělení k udržování.

Stavby v Podmoklí stály za veškerých devět objektů celkem *370 747 zl. = 741 494 Korun*, mezi tím dům obytný (tři související třípatrové domy) 223 665 zl, magacíny a kanceláře celní 122 911 zl, silnice 7 343 zl. atd.

pokračování na straně 111 →

Rozličné rodinné a pamětihodné události

Palacký † 26. května 1876 zemřel František Palacký, otec národa. Byli jsme na pohřbu v Neratovicích, jenž byl v Praze i tam velmi důstojný a slavný. Kdo mohl, neostal doma. Od pohřbu Karla Havlíčka nezažil jsem tak dojemný pohřeb. Byla s sebou choť Anna, dcery Anča, Boženka a syn Vladimír. Seznámili jsme se s prof. Pražákem, pozdějším profesorem na obchodnické škole.

Dny, které jsem trávil v Praze, obyčejně jsme používali k výletům, tak 16. a 17. dubna o Velikonočních svátcích, 5. června byli jsme na Kokoříně přes Beřkovice a Vysokou, navštívili jsme Svatojanské proudy (pan Pražák též tu partii dělal), byli jsme 29. května v Housce a poněvadž jsme pod vedením pana asistenta Vosyky zabloudili v lesích a nepřišli včas na nádraží Severozápadní dráhy, musili jsme přenocovati v Brandýse nad Labem a ráno jsme jeli povozem do Mstětic, takže dívky ještě včas do svých hodin přišly. Toto dobrodružství nás rozveselilo.

Též do Weltrus jsme 16. července zavítali a doprovázel nás náhodou pan Pražák.

Višenov

Odjel jsem do Meziměstí a vyhlédl sobě letní byt ve Višenově (Wiesen). K účelu tomu zajel jsem do Trutnova k p. rytíři Walzlovi, továrníku, s žádostí, aby nám pronajal prázdnou vilu ve Višenově, což on učinil.

Byl to dům mezi dvěma zahradami (parky) ležící, dvoupatrový, s pěti pokoji v prvním a čtyřmi ve druhém patře, s hojným příslušenstvím, pěkným zařízením a poskytoval valné pohodlí.

Stěhovali jsme se do *Višenova* 30. června 1875 a ostali tam až do počátku škol.

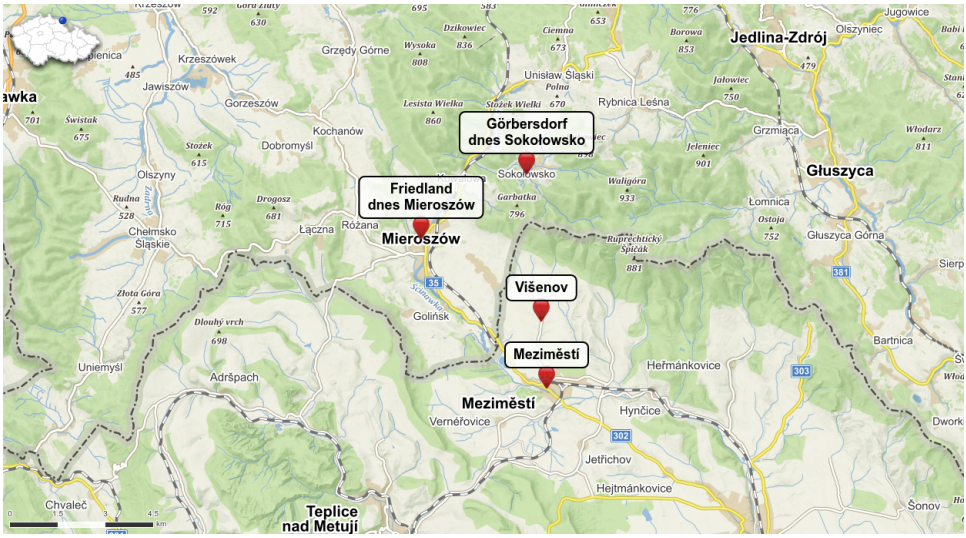
Byl to roztomilý letní útulek, nescházela vlídná společnost paní Walzlové (zemřela 19. 2. 1913), vdově po bratru rytíře Walzla, paní Pöllmanové, jeho sestry, Jeny, Huga, Richarda, dětí paní Walzlové, syna p. Pöllmanové, dcery její, návštěvou z Vratislavi, paní Schnitzlerové, paní Wiesnerové, choti architekta (švábka), pana Eduarda Pichlera, inženýra, paní Bartlové, jejíž choť chytal hojnost ptáčků zpěváčků. Ve Višenově jsme byli celé léto i v roce 1877. Po odchodu rodiny z Višenova jsem častěji jezdil do Prahy, do Chocně a do Podmoklí.

Ve Višenově jsem měl silný zápal mandlí od 6. do 14. srpna, neb jsem po koupeli ve mlýně p. Pöllmanové se společností při krásném večeru seděl do 10 hodin večer venku. Poněvadž jsem při tom pracoval na protokolech o odevzdávání cest, trvalo to tak dlouho. Léčil mne MUDr. Hausdorf z Broumova.

Ráno za chladu spěchal jsem do své stavební kanceláře v Meziměstí, dostál svým povinnostem a po druhé hodině odpolední jsem se ubíral, často při velkém vedru, do Višenova. Odpoledne pak velmi často věnoval jsem své rodině a konali jsme společné výlety do vůkolních krásných lesů neb do *Friedlandu* neb *Görbersdorfu* v Prusku.

V listopadu podával jsem zprávu o lokální dráze z *Chocni do Litomyšle.*

Dne 8. dubna 1876 byl jsem jmenován členem komise pro diplomovou zkoušku na České technice.



Letní byt ve Višenově a výlety

1877

Také v tomto roce pohyboval jsem se mezi Prahou a Meziměstím.

→ pokračování ze strany 97

Na dráze Choceň–Broumov vykonala se státní kolaudace z Chocni až do Otovic (Ottendorf) v období od 17. až 21. dubna 1877 a 22. dubna na stanici Meziměstí a až na slezské hranice u Neusorge. Přítomní byli od generální inspekce Černý, za Společnost já a inspektor Vaněk.

Byla další komise stran studně v Chocni poblíž Tiché Orlice u tunelu[24] a často musil jsem informovati našeho právního zástupce dr. Braunera a s ním se stýkati.

pokračování na straně 111 →

Neusorge

Hlavní činnost má koncentrovala se na stavby v Meziměstí. Již 25. ledna spojili jsme naši kolej s onou Vratislav-Schweidnické dráhy u *Neusorge* (na hranici naší a pruské ve směru k Friedlandu). Já a p. *Federking* pronesli jsme krátkou, k momentu tomu přiměřenou řeč, pak jsme společně obědvali ve společnosti p. Grave (Prus), Englera, p. p. Stejskala, Šebesty a vrchního inženýra Fuchse od Hügla a Sagra.

Dne *30. dubna* odbývala se *technická policejní zkouška na této krátké trati* a na nádraží. Přítomní byli: p. p. de Serres, Vaněk, Engler a já z naší strany, pak c. k. místodržitelský rada Kurzböck, vrchní inženýr Svoboda, od generální inspekce Černý, chef dopravy Rößler, Šebesta a zástupci podnikatele. V Broumově u Keibla byla pak veselá společná večeře.

Otevření dráhy z Meziměstí do Vratislavi

Dráha z Meziměstí do Vratislavi otevřela se pro veřejnou dopravu již dne 15. května 1877, aniž by bylo bývalo stavení přijímací hotovo. Tato budova otevřela se slavnostně za přítomnosti pražských orgánů a p. stavebního ředitele p. de Serrese teprve *26. srpna.* Následovala v restaurační místnosti společná zábava a večeře, při které přípitky se pronášely.

Ukončení *stavby na pruském nádraží* odevzdal jsem u přítomnosti kolegy Englera p. Federkingovi, inspektoru „Breslau-Schweidnitzké“ dráhy.

Tak trávil jsem skoro celý červenec a srpen v Meziměstí a Višenově a jen několik dní v Praze.

[24] Tento nejstarší železniční tunel v Čechách se nacházel v blízkosti choceňského nádraží. Již neexistuje, neboť byl v letech 1947–1950 snesen a nahrazen širokým zářezem. (pozn. Milana Hlavačky)

Za práce v Meziměstí *postoupil jsem 5. října do 2 700 zl. = 5 400 K* služného. Jel jsem 13. října do Vídně poděkovati se panu stavebnímu řediteli de Serresovi za postup ten.

V běhu první poloviček září navštívili Meziměstí p. p. *Gottschalk*, sekretář pařížské správní rady, ředitel dopravy *Reinhard*, vrchní inspektor *Jindřich Graber* a další.

Za příčinou sestavení účtů ze stavby v Meziměstí pro pruskou dráhu námi prováděných meškal jsem ve Vídni od 10. až do 21. prosince 1877 a od 25. do 28. ledna 1878.

Roztoky

V Roztokách se adaptace přijímací budovy a stavba budovy pro byty 27. prosince 1877 ukončila a dne 9. února 1878 byla úředně shledána c. k. vrchním inženýrem Koudelkou, mým starým známým.

Rodinné 1877

Mé přítomnosti v Praze používal jsem, abych rodině mou častou nepřítomnost nahradil, k rozličným zábavám. Takto jsme navštívili taneční věneček v Měšťanské besedě dne 13. ledna 1877 a 12. února t. r.

Má neteř *Marie Dolanská v Černčicích* provdala se *6. února 1877* za p. *von Fodermayera*, tenkráte přednosty stanice v Petrohradě. Byl jsem přítomen této slavnosti a navštívil sestru Pepi a švagra Dolanského. Marie byla ještě velmi mladé a hezké děvče (16 let).

Pozvali jsme do Prahy slečnu Jeni Walzlovou a 26. května jsem ji doprovázel z Meziměstí k nám a 11. června 1877 zase z Prahy do Višenova. Poskytli jsme takto našim dívkám zábavu.

Z Meziměstí jsem navštívil 16. března stavbu tunelu v Langwaltersdorfu a 15. 6. pruské lázeňské město *Salzbrunn*.

Již 27. června 1877 stěhovali jsme se z Prahy do Višenova a vrátili se 31. října do Prahy. Malý Vladimír přijel za námi teprve 10. června a vrátil se do Prahy 14. 9. Bydlel u Tropšových ve vlašském sirotčinci na Malé Straně.

Nastal pro naše dívky po učení v Praze zpěvu, pianu a jinému příjemnější a čilý život a také pro nás, neb já odřekl se hostinského života u p. Mayera a choť Anna sobě oddechla od pražských starostí.

Bratr František †

Však netrval náš klid dlouho, neb již 6. července jel jsem navštíviti bratra Františka, jenž již 7. 7. zemřel, zanechav vdovu s pěti sirotky. Byl pohřben 9. července na Skřivani u Rakovníku, kde byl knížecím Fürstenbergským zahradníkem. Ne-

moc jeho byla Leucocythaemia lymphatica.[25] Ostaly děti Jaroslav, Bohumír, Marie, Eduard a Leontina. Jaroslava jsem umístil v Praze u Černého Koně (u Haunera) jako „praktikanta“ na kuchařství, neb studování mu absolutně nešlo, přinesl z nižší reálky v Rakovníku nehezké vysvědčení. Stalo se tak 1. srpna 1877. Vdova Marie dostala volný byt v Novém Jáchymově u Nišburku.

Po této velmi smutné epizodě vracím se zase do Višenova. Rodina konala ve společnosti 15. 7. do Görbersdorfu, 22. 7. na Spitzberg výlety, při kterých jsme se dobře bavili. Častěji jsme se scházeli se společností ve „Weinschänk“, hostinci Višenovském. Veselá nálada se uhostila u nás, když nás navštívil (13. až 16. 8.) švagr dr. Jan Lošťák, velmi veselý a zábavný společník. Konali jsme s ním výlety 13. 8. do Görbersdorfu a 14. a 15. (svátek) do Teplic (Weckelsdorf) a do Abersbachu.

Poněvadž švagrové Emma a Marie meškaly ve Františkových lázních, navštívil nás milý švagr Josef Lošťák a meškal u nás od 3. do 10. září 1877.

Koncert v Broumově V té době byly požádány důtklivě dcery Anča a Boženka, aby se v Broumově při koncertu produkovaly, a stalo se tak na den panny Marie 8. září. Utržily obě velmi pěkného úspěchu s jejich zpěvem.

Má obvyklá nemoc, zapálení mandlí, mě zastihla od 11. do 15. září 1877 z příčiny, již jsem mylně udol při té samé nemoci od 6. do 14. srpna 1876. Po uzdravení navštívil jsem s rodinou dne 28. září *Vratislav*, jež jako bývalé české město nás velice připamatovalo na matičku Prahu.

K tklivému pozvání slečny Marie Jeslerové zavezl jsem děvčata Aninku a Boženku dne 22. října 1877 do Litomyšle, kde dlely až do 14. listopadu.

Návštěva Budapešti

Byl jsem pozván panem de Serresem k otevření nové nádherné naší přijímací budovy v Budapešti (nejvíce ze železa pozůstávající). Odjel jsem za tímto účelem 27. října do Vídně a do Budapešti. Bydleli jsme gratis v hotelu Ungaria a bylo s sebou mnoho kolegů z Vídně a též Vídeňský spolek inženýrů a architektů. Prohlédl jsem sobě tenkráte ponejprve Budapešť, který ovšem nebyl tak pěkný a rozsáhlý jako jest dnes po 36 letech autonomie následkem dualismu.

Vrátil jsem se 30. října do Višenova. Poněvadž však tchán dobrý p. Jan Matiaska, který u nás několik týdnů ve Višenově meškal, odjel, a dívky doma nebyly, choť byla čtyři dny sama až do našeho odjezdu do Prahy dne 31. října 1877. A dnes ještě připomíná, že se jí velice stýskalo! (19. 12. 1903)

[25] Lymfatická leukémie, porucha krvetvorby.

Budapešťské západní nádraží

Kapitola 6

Lokální dráhy

1878

Stavby, jež jsem jako šéf stavebního odboru dosud prováděl, chýlily se ku konci a naléháním ředitele Bressona měl se stavební odbor rozpustiti.

Dispozice již se s personálem staly. Inženýr Alois Hofrichter byl přidělen k udržování a zbyl 1. ledna 1878 pouze: Jan Šebesta, Adolf Novotný v Meziměstí a v Praze Antonín Starý, Josef Jaroš a v běhu 1878 přibyl z trati Temešvár––Orszova p. Josef Vamberský, který byl dříve v Chocni v mém oddělení.

I se mnou mělo býti po odchodu vrchního inspektora Grabera jako chefa udržování v Praze do výslužby jinak disponováno.

Sepsal jsem v roce 1876 dlouhý článek o lokálních drahách normálních a úzkokolejných a uveřejnil ho ve zprávách Českého spolku architektů a inženýrů v Praze a *upozornil jsem pana předsedu de Serrese na důležitost sekundárních drah pro Společnost státních drah rak. uh.* Při známé vnímavosti jeho pro dobré myšlenky chopil on se této akce, což bylo tím snadnější, že se jevil v Paříži přebytek kapitálu, který vyhledával dobrou investici.

Bylo mně tedy uloženo studovati a navrhovati takové dráhy, přičemž ovšem byla mimo zlepšení dopravy na hlavní linii i rentabilita podružné dráhy podmíněna. K účelu tomu poznenáhle se zase rozmnožil dle potřeby technický personál stavebního odboru a *vyhlédnuta přiměřenější místnost v Sirotčí ulici v Praze.*

Studoval jsem (19. 1) spojení Vysočanské stanice Severozápadní dráhy se stanicí Libeň státní dráhy.

Spojení Letek do Kladna

Poněvadž měl stavební ředitel p. de Serres úmysl obejíti ustanovení smlouvy s Buštěhradskou dráhou, která vylučovala stavbu uhelné dráhy z Kralup do Kladna ze strany Společnosti státní dráhy až do vypršení 15 let, studovala se dráha v jiném směru, a sice z Letek přes Cvrkýn k Pražsko-Duchcovské dráze u Noutonic, pak ze Zákolan na Třebusice a Brandýsek na Kladno (k Barré).

Trať tu jsem rekognoskoval 6., 22. a 23. března a tachymetrování provedl jsem s panem Šebestou 2. až 4. dubna z Letek až do Cvrkýna kolem Turska (vpravo). Dne 11. dubna podal jsem o této linii zprávu, ovšem nepříznivou, a proto vyčkalo se se stavbou až do vypršení smlouvy (1881).

pokračování na straně 115 →

Nepříznivá trasa Letky–Kladno

Český Brod – Černý Kostelec

Bylo mně uloženo studovati lokální dráhu z Českého Brodu do Černého Kostelce a do Stříbrné Skalice. Rekognoskoval jsem tuto linii a od 22. do 29. června též tachymetroval až do Kostelce. Shledali jsme však, že terén značně stoupá (16 %[1]) a že by se ohledem na nepatrné hospodářské poměry dráha nevyplácela. Proto jsem provedl studii generální *z Českého Brodu přes Černý Kostelec, Kouřim (vlevo), Zásmuky až do Uhelných Janovic.* K účelu tomu pracovali jsme venku 9. až 14. a 29. července až do 1. srpna, pak od 26. srpna do 1. září 1878. V kapličce nad Kouřimí, kudy jsme měřili, dne 9. července 1878 vykonal jsem pobožnost k *upomínce na skonání svého otce v tento den v roce 1864.*

Ale celá tato trať z Českého Brodu přes Černý Kostelec – Kouřim až do Zásmuk nezdála se mně býti co do poměrů technických a zvláště co do výnosnosti v porovnání s jiným směrem výhodnou. Proto obrátil jsem se k směru *Nymburk, Pečky, Plaňany, Kouřim a Zásmuky.* Na této trati nalézaly se velké a četné továrny: cukrovar Milčice, rafinerie v Pečkách, chemická továrna v Pečkách, cukrovar na surovinu jako filiálka pečské rafinerie, cukrovar plaňanský, kouřimský, svojšický, zásmucký a bečvárský.

[1] spíše 16 ‰

Návrhy trati u Českého Brodu

Jako eventuální pokračování projektu Nymburk – Pečky – Uhelné Janovice rekognoskoval jsem od 19. do 21. prosince 1878 krajinu z Nymburka přes Křinec, Rožďalovice, Libáň, Sobotku, Jičín (as ve směru později projektovaných a vystavěných Muzikou od Comercielních drah).

Dále zmíním se obšírněji o tomto projektu, jenž jsem rekognoskoval 7. až 12. září 1878.

pokračování na straně 110 →

Přelouč–Podol

Ohledem na ohromné množství saturačního vápna, jež se vozilo z Vápenného Podola do rozličných cukrovarů (as 45 cukrovarů) ze stanice Pardubické při silniční dopravě as 15 km, navrhl jsem ředitelstvu stavbu lokální dráhy *z Přelouče přes Choltice* (cukrovar), *Heřmanův Městec, Kostelec do Podola* s odbočkou z Tasovic *do Prachovic*. Vykonal jsem rekognoskování od 20. až 26. října 1878.

pokračování na straně 116 →

Poříčany–Sadská

Za příčinou spojení čilého místa Sadské s dvěma cukrovary (akciového a onoho dr.Burgemeistera) prováděl jsem od 11. až do 13. listopadu 1878 generální trasování lokální dráhy *z Poříčan do Sadské*.

pokračování na straně 128 →

Přeloč–Podol

Abych podal zprávu o obmyšlených dalších projektech místních drah a informoval se o zámyslech pana stavebního ředitele de Serrese, byl jsem 12. až 14. prosince 1878 ve Vídni.

Pečky–Zásmuky

→ pokračování ze strany 108

Vraceje se k projektu Nymburk – Pečky – Zásmuky – Uhelné Janovice, byl tento generelně velmi pěkně vypracován pomocí p. J. Šebesty. Já jsem sestavil velmi svědomitě exposé o podstatě a výnosnosti dráhy té dotýkající se deseti velkých závodů a jiných faktorů rentability.

Generelní tento projekt předložil jsem v listopadu 1878 ředitelství. Délka dráhy obnášela 50 km a byla prozatím reflektována na stavbu Pečky–Zásmuky. *Pan generální ředitel té doby, Kopp, dlouho otálel s provedením projektu*, ačkoliv jsem vícekráte záležitost popoháněl, když se Společnost lokálních drah (Österreichische Lokalbahngeselschaft) projektu chopila a *v šlépějích našeho projektu* nový pro sebe konala a o koncesi pro dráhu z Peček do Zásmuk zakročila. Až když se odbývala 22. a 23. března 1879 u místodržitelství v Praze revize trati, přijel *p. Kopp* do Prahy a ptal se mě, zdali by se koncese pro státní dráhu rak. uh. ještě získati dala. Bylo však již pozdě.

Pokus o získání koncese od Společnosti místních drah pro nás se nezdařil, a tak se stalo, že tato 21 km dlouhá dráha později od Společnosti státních drah za *dvakrát* tak velkou sumu, než můj rozpočet obnášel, zakoupena byla. *Takový byl výsledek zdržování akce pana Koppa.*

pokračování na straně 124 →

Choceň–Meziměstí

→ pokračování ze strany 102

Mimo činnosti při lokálních drahách upravovaly se ještě rozličné záležitosti na dráze Choceň–Meziměstí, jako komise u vodárny v Chocni (1. až 4. 8) a na řekách Orlice u Týniště při povodni 14. 3. 1878, jež přesahovala onu z roku 1846.

V Meziměstí jsem svou kancelář rozpustil 9. února 1878. Dne 20. května odbývala se definitivní kolaudace staveb od podnikatelů Hügel a Sager provedených, přičemž jsem zavedl protokol a stavby přednostovi trati *Hirtému* odevzdal. Podnikatele zastupoval inženýr Fuchs.

pokračování na straně 120 →

Podmoklí

→ pokračování ze strany 99

V Podmoklí byl jsem přítomen internacionální stavební komisi na stavbu *skladiště pro Sasy na rychlozboží na západní straně přijímací budovy.*

Pařížští správní radové Po valné hromadě přijížděli správní radové pařížští, někdy i s paničkami, do Prahy. Navštívili Kladno a vozíval jsem je po Praze a ukazoval jim znamenitosti jako Synagogu, Židovský hřbitov, Hradčany, Loretu, Stromovku atd. Pan ředitel de Serres, přítel to Čechů, byl jim ciceronem na těchto výletech milionářů. Tentokráte přijeli 26. máje 1878 a byl jsem s nimi na Kladně. Bývali to: Germain, Joubert.

Rodinné záležitosti

Když jsem vylíčil svou činnost ve službě, musím podotknouti též záležitosti osobní a rodinné.

Má nehoda na dráze

Když jsem v služební záležitosti jel 14. března 1878 do Meziměstí v kupé I. třídy s přítelem Eduardem Kačerovským, vyšinula se při ranním rychlíku č. II nedaleko před Kolínem jedna osa našeho vozu následkem prasknutí ráfku (Tyres) z kolejí. Vůz předposlední (náš) postavil se šikmo a byla obava, že se odtrhne a pojede z hráze as 1,5 m vysoké dolu neb že se překotí na odbočce do kolínské chemické továrny na hnojivo. Byli jsme *v nebezpečenství života* a Kačerovský vzdychl: „Edinku, dělejme testament.“ Naší námaze podařilo se konduktora na posledním voze upozornit, aby dal signál k zadržení a vyvázli jsme šťastně.

Byla to má dosaváde jediné vážná nebezpeč na dráze, ačkoliv jsem tisíce tisíců kilometrů na dráhách projel od roku 1851 až do dneška.

Druhého dne po této nehodě jsem se do Prahy nevracel rychlíkem, pouze osobním vlakem!

Velikonoční svátky připadly na 21. a 22. dubna 1878 a trávili jsme je v kruhu rodinném.

Sňatek dcery Aničky

Jest mně sepsati velmi důležitou událost v naší rodině. Přijel do Prahy z Kyjeva pan *František Havlíček*, strojnický inženýr u firmy dříve Breitfeld-Daněk a spol., toho času zástupce její v Rusku. Jako starý známý, když jsme byli v Olomouci a já s ním pracoval na budování cukrovarů vrbáteckého a holického (1869/70), navštívil nás v bytu na Vinohradech u Víšků v Jungmannově ulici.[2] Vznikla obapolná náklonnost mezi ním a naší Aninkou. Bylo to 2. června 1878.

Již 10. června přišel požádati o její ruku a ohledem na známou nám jeho energii ve svém povolání, zachovalost, jeho vzdělání a charakternost, jakož i jeho bezpečné postavení, rádi jsme svolili k tomuto svazku, když jsme se přesvědčili o tom, že Aninka naše jest srozuměna a že sobě nic nedělá ze vzdálenosti jejího budoucího bydliště v Kyjevě. Konali jsme pak společné výlety do Všenor aj. Když František odjel, byla starost o výbavu, neb svátek byl určen na září 1878. Mezitím nás František z Kyjeva ještě jednou v Chocni navštívil, kde dlela naše rodina na letním bytu od 25. 7. (u Kostela) až do 2. září.

Dne 1. září navštívili jsme ještě rodinu p. doktora Jesslera v Litomyšli.

Dne 21. září 1878 slavili jsme svatbu u svatého Jindřicha a vikář a čestný kanovník diakovarský *pater Ignát Wurm* vykonal obřad církevní.

Učitel zpěvu, slovutný *Pivoda*, uspořádal své žačce dojemný zpěv se svou školou. Svatební hostina byla u nás v bytě a uspořádal ji p. Beneš, hotelier od arcivévody Štěpána. Svědkové byli pan Urbánek a ředitel p. Bleyle, družička Boženka a mládenec synovec Josef Dolanský.

Další hosté byli: rodina Josefa Lošťáka a manželé Frenclovi, Marie Jesslerová, maminka Barbora Matiasková z Pardubic, matka ženicha paní Havlíčková, švagr a sestra jeho – manželé Melicharovi, neteř Anna Tropšová s chotěm, sestra Lucie, choť neteře Lory, Žďárský a naše děti Vladimír a Eda, v celku zvaných hostů 24. Poněvadž se pan Urbánek omluvil, sedělo nás u stolu 23. Páter Wurm, jako náš dobrý přítel z Olomouce, přijel, aby oddal naši nejstarší dcerušku, což byla od něho dost velká oběť.

Když toto sepisuji dne 23. ledna 1904, *dlejí manželé Havlíčkovi s dceruškou Madlenkou v Taormině na Sicílii, za příčinou churavosti zetě Havlíčka.*

Nemálo jsme vzdychali, když nám vlak unášel milou a dobrou naši dcerušku do daleké Svaté Rusi! Pobyli tam devět let pospolu a přišlo jich zpět pět. Malého Fanouška tam kryje posvátná zem slovanská.

[2] Číslo 325, nad tunelem. (pozn. Vladimíra Baziky)

Výstava v Paříži

Abych se roztržil po všech těch, třeba i milých, příhodách, odjel jsem na den svatého Václava, 28. září, na výstavu do Paříže.

V Kreilsheimu sjel jsem se dle úmluvy s přítelem *Bernhardem Baugutem*. Trávili jsme *spolu* další cestu a as osm dní v Paříži. Měl jsem volný lístek I. třídy i na francouzských drahách a byl bych strávil jízdu noční z Avricourtu do Paříže velmi příjemně, kdyby přítel Baugut nebyl často nafukoval svůj gumový polštář, který patrně nebyl dost těsný!

V Paříži strávil jsem 15 dní, obden na výstavě, obden prohlížeje sbírky v Louvre a jinde, starožitnosti v muzeu Saint Germainském (v Germainu palác Thiers), ve Versailles. Navštěvoval jsem veškeré znamenitosti pařížské – velkou operu, když dávali Afričanku (12. 10), prohlédl veškerá pařížská nádraží a železniční předměty, výměny, vozy atd. Navštívil Boulogneský lesík, Père-Lachaise, Jardin-des-Plantes Luxembourg a jiné, nevyjímaje zábavní místnosti.

Baugut neznal francouzského slova a já díky mé pilnosti jako ženich a přičiněním mé nevěsty uměl jsem jen tolik, abychom se mohli ubytovat (chez troi prince rue long champs) a abychom hlady nezahynuli. Tyto zkušenosti, ačkoliv jsem měl volné lístky z Paříže do Londýna, zdržely mne, že jsem se do tohoto moderního Bábelu nepodíval. Nebudu líčiti dojmy, jaké na mě Paříž udělala, každý kdo tam byl měl as podobné! Profesor Wenzig[3] v reálce pražské měl trefné mnemotechnické slovo pro Francii:

1 11 3 25
Tolle Menschen[4]

---

11 000 mil^2, 32 500 000 obyvatel

když nám vykládal (1846), že kdo ponejprve do Paříže přijede, myslí, že ten lid se zbláznil, když tak živě sem a tam se pohybuje a běhá.

Zpáteční cestu z Paříže konal jsem přes *Straßburg, Bietigheim, Heilbronn, Heidelberg, Stuttgart* (kde jsem nocoval), *Mohuč, Bingen*, pak po krásném Rýnu až do Koblence a po dráze do *Kolína nad Rýnem*, kde jsem se zdržel (jako v Mohuči) a jel pak dráhou zpět. Z Mohuče jel jsem do *Frankfurtu*, kde jsem prohlížel v stavbě se nacházející velké centrální nádraží, a pak druhý den z Hanauského nádraží jel jsem přes Aschaffenburg, Würzburg *do Norimberku*, kde jsem se pozdržel a jako ve Frankfurtu prohlížel památky a znamenitosti – starý hrad, muzeum atd. Pak jel jsem Schwandorfem, Furthem v lese, Plzní direktně do Prahy a zavítal 20. října ráno domů.

Při jízdě do Paříže navštívil jsem *Straßburg*, prohlédl dóm, byl nahoře u věže, pak v muzeu a zajímal jsem se o parní tramvaj ulicemi projíždějící. Věž dómu

[3] Josef Wenzig (1807–1876), profesor geografie a němčiny na První pražské reálce, kterou dva roky navštěvoval E. Bazika, školní inspektor, spisovatel, libretista a poslanec českého sněmu. (pozn. Milana Hlavačky)

[4] ztřeštění lidé

jest jako z krajek. Naproti dómu jest kostel svatého (nemýlím-li se) Lazara, polorománský – pologotický.

Výnosem c. k. ministra vyučování byl jsem jmenován dne 28. ledna 1878 členem komise pro II. státní zkoušku stavitelství inženýrského na České technice v Praze.

Sestra Pepi Dolanská †

Milá a dobrá sestra má v Černčicích u Petrohradu zemřela 19. prosince 1878 na zápal plic. Byla to perla ženy a hospodyně a vychovala co nejlépe na jich poměry možné sedm dítek – tři dívky a čtyři syny. Mezi syny byl Josef hraběcím správcem v Schönhofu[5] a František jest MUDr. Dcera Anna má vrchního revidenta u c. k. státních drah (F. Tropše), Marie přednostu stanice a vrchního úředníka von Fodermayera v Duxu (nyní v Budějovicích – 1906), jejíž dcera Josefína vzala sobě hraběte Berchtholda za muže.

Důkaz to, že na mizerné tehdejší poměry služebníků a úředníků nebyla to malá úloha pro sestru a švagra dát dětem takové vychování. Ačkoli žili v německé krajině a děti chodily do německých škol, naučily se všechny děti mateřštině svých rodičů. Pouze František, jenž studoval na Německé univerzitě, ačkoliv česky poněkud umí, zapomněl, že pochází z českých rodičů, což při nynějších poměrech dá se vysvětliti.

Palackého most zasvěcen

Pěkný monumentální most o sedmi otvorech přes Vltavu, projektován inženýrem Reiterem († 12. 12. 1903) a pod dohledem profesora Bikovského proveden, byl zasvěcen dne 1. prosince 1878 a nazván „Most Palackého“. Dnes již má soupeře v novém 16 m širokém mostě u Národního divadla, který elegancí a prospěšností s ním konkuruje. Jest to klenutý most císaře Františka.

[5] Krásný Dvůr, barokní zámek, který postavil v letech 1720–1724 hrabě František Josef Černín, s krajinářským parkem vybudovaným Janem Rudolfem Černínem v letech 1783–1793. (pozn. Milana Hlavačky)

1879

Studie u Kladna

→ pokračování ze strany 107

Mnohaletý plán pana ředitele de Serrese a Společnosti voziti uhlí ze svých dolů: Engerth, Bresson, Barré, Kübeck a Thienfeld (na Průhon se nereflektovali) a projektovaného dolu VII (Ronna) po *své dráze* do Kralup měl se uskutečniti. K cíli tomu studoval jsem 8. a 9. ledna 1879 terén mezi dolem Engerth, Bresson a Barré. Od 17. do 20. února provedlo se tachometrování. Poněvadž však dráha naše měla vésti z Kralup k dolům, pomýšlelo se též na spojení toto a nebylo divu, že na to byla kladena váha, což jest z následujícího jasno.

V roce 1878 byl jsem ředitelstvím vyzván, abych vypočetl, jaká úspora by se docílila, kdyby Společnost státní dráhy (StEG) sama vozila své uhlí aspoň z dolů Ronna, Barré, Engerth a Bresson do Kralup oproti již zredukované (druhou smlouvou) sazbě Buštěhradské dráhy, dosaváde as 11 krejcarů obnášející, za trať Kladno–Kralupy. Vypočetl jsem roční úsporu okrouhle 330 000 zl. = 660 000 Korun, což byla dosti obtížná práce. Elaborát ten byl pohnutkou, že se stavba energicky fedrovala, aby hned po uplynutí smlouvy s Buštěhradskou dráhou, kolem roku 1881, mohlo uhlí po vlastní dráze se voziti.

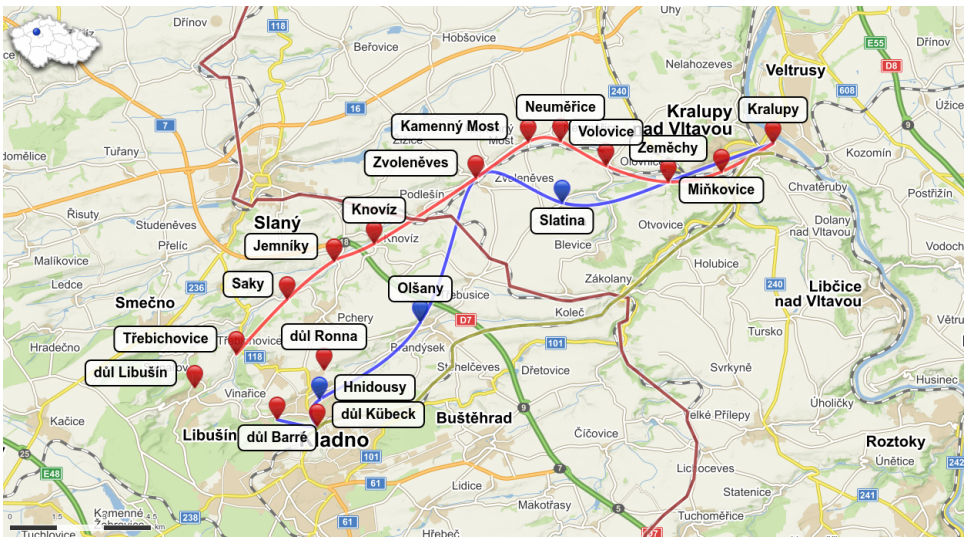
Byl zde generelní projekt panem inženýrem Janem Novákem vypracovaný ve směru k dolu Barré. Při prozkoumání shledal jsem mnohé vady, a proto jsem vypracoval v tomto směru nový vrstevní plán, a sice Kralupy – Zeměchy – – Slatina – stanice Zvoleněves Pražsko-Duchcovské dráhy – Olšany – Hnidousy – – Kübeckův důl – důl Barré (VI). To bylo 27. až 31. října a 11. až 15. listopadu při vání sněhu. S sebou byl inženýr asistent Šebesta a sluha Wild.

Kralupy – Zvoleněves – Smečno

Při propracování nové trati shledal jsem, že jsou po celé trati z Kralup až k Barré (as 20 km) roztroušená značná stoupání až 16,66 ‰ (1:60), takže by obtížení vlaku nahoru mohlo by býti jen skromné. Trasa ta měla i tu nevýhodu, že by se nebyla mohla vésti k dolu VII. Proto jsem prohlédl dne 30. a 31. března 1880 údolí takzvané *„zlaté“* z Kralup přes Miňkovice, Zeměchy, Volovice, Neuměřice, Kamenný Most, Zvoleněves, Knovíz, Jemníky, Saky do Třebichovic a shledal, že nejen ze stanoviska výnosnosti (cukrovar zvoleněveský), nýbrž ohledem na maximální stoupání 10 ‰, výhodnější terén a okolnost, že pak z Třebichovic s vlečkami krátkými se stoupáním max 25 ‰, dosáhne se pohodlně důl Barré VI, důl VII (Ronna) a důl libušínský dvojitý Johannesův, patřící Mirošovské společnosti.

Vypracoval jsem obsáhlý operát, v kterém jsem výhody této trati objasnil a její rentabilitu i bez ohledu na dopravu uhlí dokázal. Když jsem krátko na to byl ve Vídni, poklepal mně p. ředitel de Serres na rameno, vyslovil své uspokojení

nad touto myšlenkou a pravil, *to že je náš budoucí program pro spojení s našimi doly!*



Trasa zlatým údolím, *Trasa inženýra Nováka*, *Pražsko-Duchcovská dráha*, *Buštěhradská dráha*

A tak *položil jsem základ* k lokální dráze Kralupy–Zvoleněves a Zvoleněves––Smečno (Třebichovice), která jest nejvýnosnější nejen v Čechách, ale i v Rakousku. O jejím vyvinutí a etapách její stavby zmíním se později při provedení. V rámci tohoto programu stavěly se dráhy místní z *Kralup přes Miňkovice do Velvar*, *z Miňkovic do Zvoleněvsi* a anonymní společností *Zvoleněves–Smečno* (Třebichovice), která byla koncesionována dr. Maunuanovi, později Benisovi ve Vídni.

pokračování na straně 126 →

Pardubice – Holice – Týniště

Obmýšlelo se spojiti Týniště (nad Orlicí) s Pardubicemi kratší cestou. K tomu účelu studoval jsem terén Pardubice, Černá u Boru, Dašice, Žďár, Borohrádek k Týništi 10. až 12. února. Později jsem trať tuto tachymetroval a vrátím se k této práci.

Přelouč–Podol

→ pokračování ze strany 109

Trať z *Přelouče přes Vale, Choltice, Heřmanův Městec* tachymetrovali jsme 21. až 26. dubna a pokračování z *Městce přes Kostelec, Tasovice do Podola* dne 29. až 31. května a do Prachovic (u Tasovic) 24. až 26. června 1879.

pokračování na straně 124 →

Plánovaná zkratka z Pardubic do Týniště a existující trať

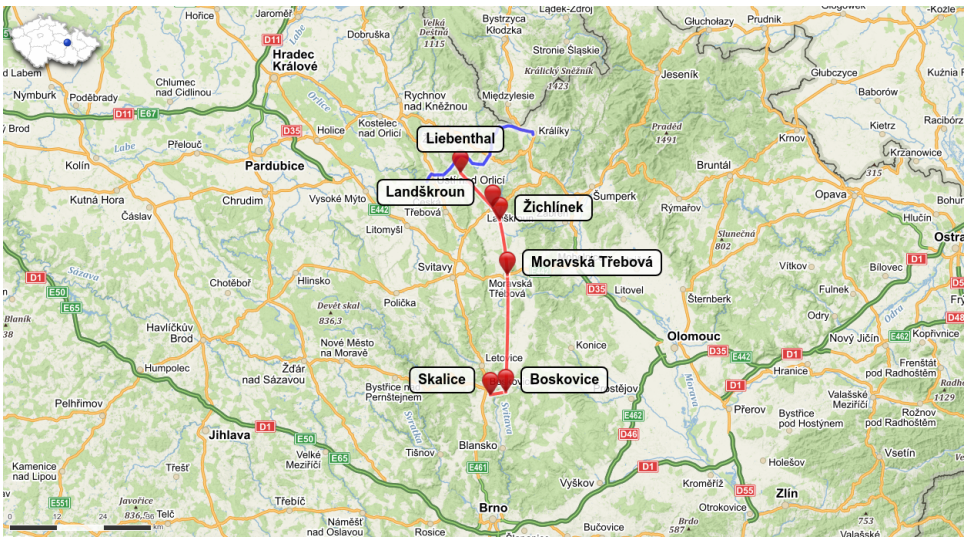
Jako doplněk k této studii přehlížel jsem 18. a 19. dubna krajinu z *Čáslavi přes Žleby, Třemošnou a Ronov nad Hedwigsthalem přes Pohoří u obrázku do Podola*, kterážto přehlídka mě však neuspokojila.

Nepříznivá trasa z Čáslavi do Podola

Skalice – Boskovice – Liebenthal

Ku přání p. generálního ředitele Koppa prohlížel jsem terén mezi Skalicí, Boskovicemi, Moravskou Třebovou, Žichlínkem, Landškrounem, údolím pod Ditters-

bachskými pískovci do stanice Liebenthal dráhy Ústí n. Orl. – Králíky (Severozápadní dráhy), však podal jsem o tomto nepříznivém spojení zprávu, jež další studie vymezila.



Nepříznivá trasa ze Skalice do Liebenthalu (Dolní Dobrouč) a trasa Severozápadní dráhy

Choceň–Litomyšl

Jiná podružná dráha, kterou jsem navrhoval ředitelství, byla ona z Chocně přes Vysoké Mýto, Cerekvici do Litomyšle. Slibovala dobrý výsledek, neb spojovala dvě města s 10 000 a 12 000 obyvateli a velký cukrovar ve Vysokém Mýtě a v Cerekvici. Patří dnes k nejvýnosnějším podružným dráhám.

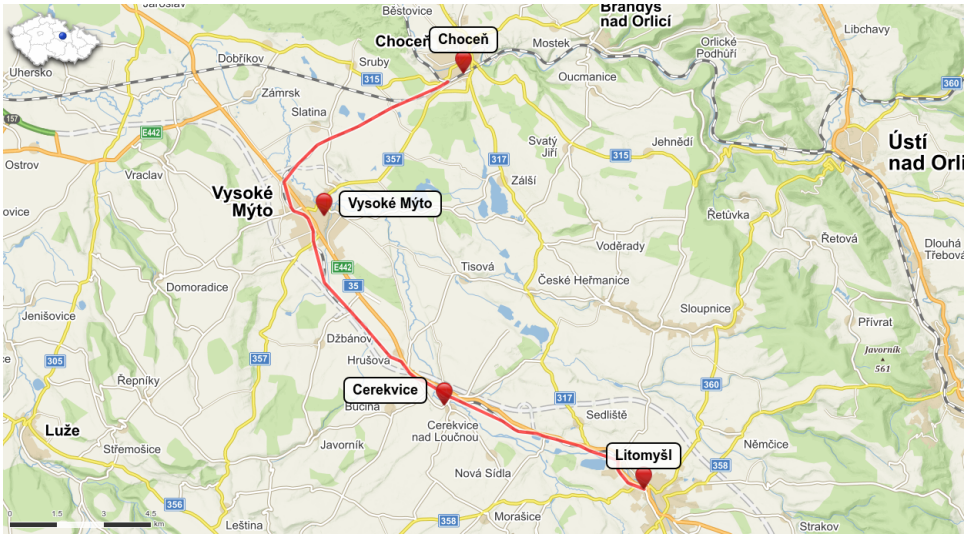
Rekognoskoval jsem ji (Vládíček jel se mnou do Chocně) 16. až 18. července 1879 a tachometrické měření provedlo se mým vedením 15. až 20. září až do Cerekvice a 24. až 27. září 1879 až do Litomyšle na straně k zámku.[6]

Abych docílil příspěvků na stavbu dráhy, musil jsem původní trasu měřiti direktně z Chocně do údolí Loučné pod městem Vysokým Mýtem.

Hned po mém návratu do Chocně od trasování přišla deputace z Vysokého Mýta, a sice p. p. Tůma purkmistr, stavitel Drtina, JUDr. Melahers dne 30. srpna 1879, a žádala jiné vedení trati kolem cukrovaru. Dne 1. září jsme společně s těmi jmenovanými pány, mimoto předsedou cukrovaru p. dr. Popplerem a p. okresním soudcem, polohu prošli a místo pro stanici Vysokomýtskou určili. Nato pak vyměřovali jsme novou variantu 15. až 20. a 24. až 27. září 1879 ve směru, jak jest sekundární dráha tato provedena.

pokračování na straně 125 →

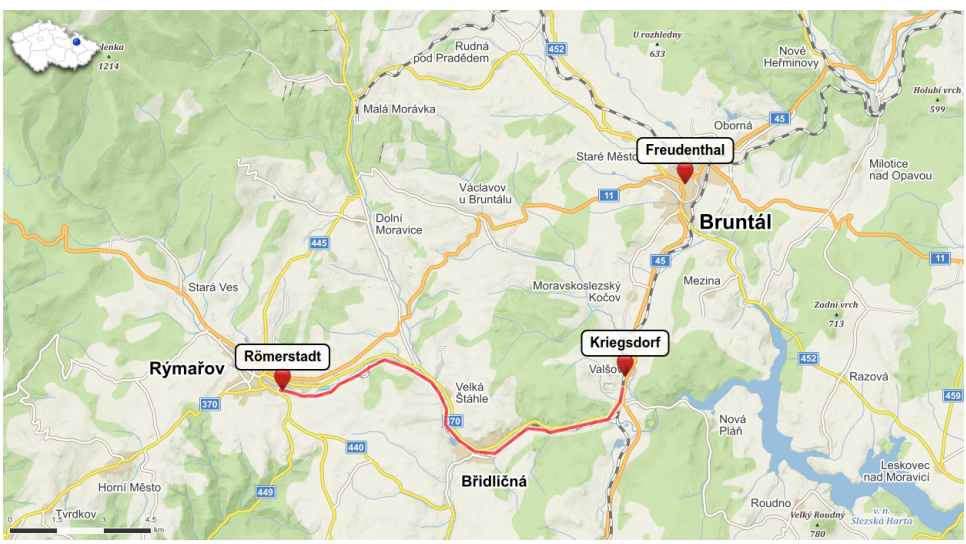
[6] Jak vyplyne z textu níže, nejsou data měření správná, konalo se pravděpodobně v srpnu.



Provedení trasy Choceň–Litomyšl

Kriegsdorf–Römerstadt

Abych se orientoval v jakém genru staví stát místní dráhy, přehlédl jsem sobě dráhu právě vystavěnou *Kriegsdorf–Römerstadt*. Dne 10. října vyjel jsem z Olomouce po centrální dráze do Freudenthalu a jedenáctého na tuto trať, jevila všemožné až nemožné úlevy.

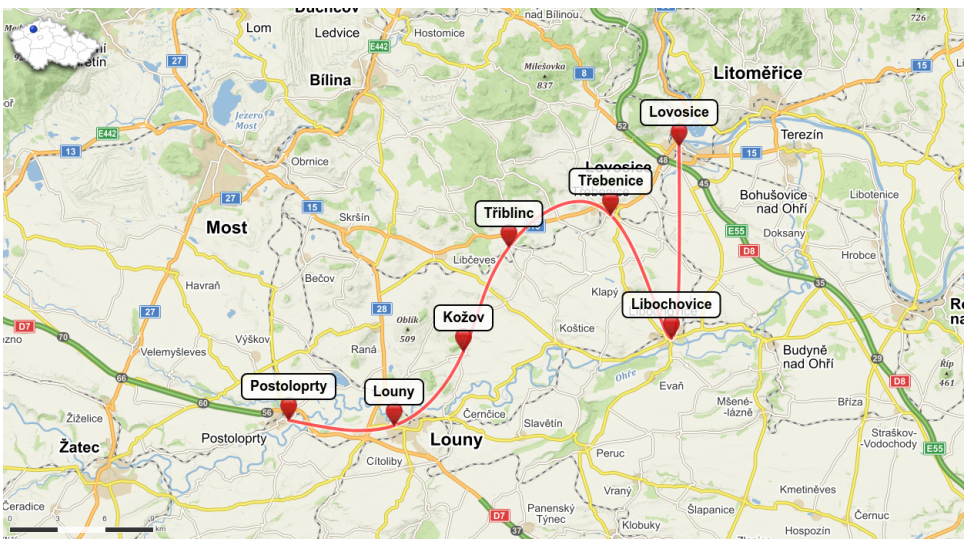


Provedení trasy Kriegsdorf–Römerstadt

Libochovice – Louny – Postoloprty

Při velmi nepříjemném počasí provedl jsem přehled dne 29. a 30. prosince 1879. Šel jsem z Lovosic do Libochovic pěšky a pak 30. jel do Loun přes Třiblinc, Kožov a Třebenice. Dráha tato provedla se zemskou garancí a otevřela se teprve 29. 6. 1902. Společnost StEG na ní nereflektovala, poněvadž by byla naší dráze Lovosice–Libochovice škodila. Dne 30. 1. 1880 pokračoval jsem do Postoloprt.

pokračování na straně 127 →



Studie trasy Libochovice – Postoloprty

Choceň–Meziměstí

→ pokračování ze strany 111

Na dráze z Chocni do Meziměstí odbývaly se za mé přítomnosti 1. a 2. května komise stran zabírání námi vody z Tiché Orlice (praktická zkouška).

pokračování na straně 129 →

Gratulace p. Koppovi

Od 7. do 8. července 1879 byl jsem ve Vídni. Sedmého večer sešli jsme se skoro všichni vrchní úředníci v hotelu Victoria (IV. okres), nejen Vídeňští páni, ale i z Prahy, Brna, Budapešti a bavili jsme se srdečně a kolegiálně. Generální inspektor Gustav Schmidt ten večírek aranžoval. Druhého dne bylo velké představení a gratulace panu *Emilu Koppovi, jenž byl jmenován generálním ředitelem.* Přítomni byli ředitelové Reinhardt, de Serres, Polonceau, Lihotský a jiní. Po gratulaci vedl nás (od stavby a udržování) pan Lihotský na snídani do Hambur-

ger restaurantu. Pak jsem navštívil rodinu Baugutovu a u švagra Frencla jsem přenocoval.

Rodinné záležitosti

Dne 25. ledna 1879 byl pohřeb paní *Wiedermannové*, naší dobré známé z Podmoklí. Po pohřbu pozval mě ředitel *Pechar* na kávu ku svému zeťovi *Victoru Markovi*, jenž byl chefem dopravy v Podmoklí na Duchcov-Podmokelské dráze. Dnes jest pan Marek vládním dvorním radou a ředitelem státních drah v Praze.

Dne 2.2.1904 jeli Frant. Anča a Madla z Tasminimi do Palerma.

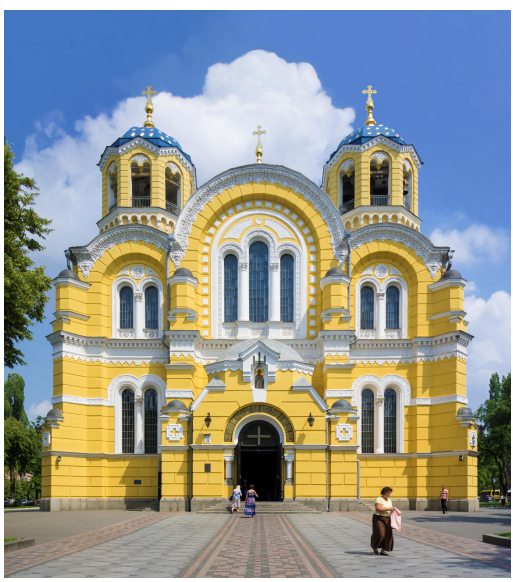
Má první cesta do Kyjeva s Boženkou

K návštěvě naší milé Aničky a dobrého zetě p. Františka Havlíčka odebral jsem se s Boženkou 27. března 1879 *do Kyjeva* a vrátil jsem se do Prahy 10. dubna (Boženka tam ostala). Pobyl jsem tam tedy 11 dnů. Potěšil jsem se velice v kruhu této drahé nám rodiny, tenkráte ještě v nájmu bydlící. Cesta po Haliči a „Svaté Rusi“ učinila na mne zvláštní, ale příjemný dojem. Ta originálnost, třeba i někdy nepohodlná a nám neobvyklá, byla mně nová. Kyjev jest vůbec polohou a výstavností krásné město a nyní, kdy vše jest kanalizováno a dlážděno, musí se tam pěkně žíti. Tenkráte tekl po dešti potok po Kreščatiku.[7]

Na nádraží Kyjevském shledal jsem zařízení, otáčedla, stroje, lokomotivy a podobné lepší než u nás. Žití jest tam volné a svobodné a pověsti zdejší o ruské knutě atd. jsou báchorky. Potraviny jsou tam nadmíru laciné, též mořské ryby. Šatstvo a obuv zato dosti drahé. Krásné církve[8] Lávra; pohled od svatého *Vladimíra* na Podol, Dněpr a další krajinu jest uchvacující.

Milý zeť a dcera Aninka mě pěstovali jako malé dítě a jsou mně oba tamější pobyty v živé upomínce. Cesta do Kyjeva obnáší asi 1 450 km a jel jsem skoro 48 hodin.

Most železný dráhový přes Dněpr má 10 otvorů à 100 m = 1 000 m. Pro silnici vede přes Dněpr řetězový most. Pěkné kostely jsou ještě sv. Žofie a Michalovský soubor.



Chrám sv. Vladimíra v Kyjevě

[7] Ukrajinsky Chreščatyk, Kyjevská centrální ulice, za 2. světové války kompletně zničená.
[8] kostely

Kyjevská Lávra

Seznal jsem tam tenkráte pana Šefčíka, který dnes v Praze dělá senzaci se svou školou na housle při čtyřech koncertech.

O svatodušních svátcích konali jsme výlety do vůkolí pražského a strávil jsem je v kruhu své rodiny. Bylo to 1. a 2. června 1879.

Anna choť jela do Kyjeva I.

V Kyjevě chystal se vážný rodinný moment a choť Anna jela tam 10. června. Doprovázel jsem ji do Přerova. Na zpáteční cestě stavěl jsem se v Olomouci, navštívil hrob Zdenouška ve Chválkovicích (11. 6) a jel do Heřmanova Městce, kde trávil jsem dopoledne 12. června, den Božího těla, v parku knížete Kinského.

Voloďa se narodil Ne dlouho po příjezdu choti Anny do Kyjeva narodil se Havlíčkovým synáček Vladimír dne 24. června o ½12 hodině v noci. Když toto píšu, jest tento statný jinoch *v Saint Louis v Americe* inženýrem ve výstavní technické kanceláři a stýká se s lidmi z celého nového i starého světa.

Našeho Vládíčka vzal jsem s sebou 16. července, když jsem jel na prohlídku trati Choceň–Litomyšl a ostal pak v Pardubicích u dědečka a babičky.

V Praze hospodařila sestra Lucinka a byla u nás návštěvou švagrová Marie, sestra Anny. Dne 20. července 1879 podnikli jsme s Edáčkem naším a Marií výlet *do veltruského parku*.

Poněvadž se choť Anna z Kyjeva v průvodu zetě Havlíčka vracela, jel jsem jim do Přerova dne 28. července 1879 naproti a 30. 7. přijeli jsme do Prahy. V Přerově byl jsem uvítán s nemilou zprávou, že vůz, ve kterém se nacházely zavazadla, na ruské dráze *shořel a s ním i zavazadla* p. zetě Havlíčka i mé choti Anny. Po delší době a po intervenci Františka dostali jsme od Brestské dráhy náhradu 700 zl. a František as 400 zl., celkem 1 100 zl. v roce 1880.

Zeť František vrátil se do Kyjeva 7. srpna 1879, doprovodil jsem ho do Chocně.

Soudem byl jsem jmenován jako expert na Buštěhradské dráze 27. a 28. května ve Veleticích a 7. a 8. října 1879 s panem Komsem v Horatici. Zástupce dráhy byl dr. Görner.

Boženka vracela se z Kyjeva

Ačkoliv dcera Boženka ráda u své sestřičky v Kyjevě dlela, přece se jí zase po domově zastesklo. Jel jsem jí 20. října 1879 naproti do *Krakova*, kde jsem přenocoval a Boženku ráno 21. 10. očekával. Jeli jsme pak společně do matičky Prahy. Po skoro sedmiměsíčním pobytu v Kyjevě zase jsme se všichni mimo Anči doma shledali.

Výlohy režijní stavebního odboru 1879

Konečně ještě podotýkám, že v roce 1879 veškeré režijní výlohy stavebního odboru (ztenčeného) obnášely 11 238 zlatých. (Bauleitung Prag)

1880

Má činnost při odboru pražském stavebním byla rozptýlena na vícero míst. Velkou část mého času strávil jsem na cestách za rozličnými výkony a studiemi. Již jmenované projekty neostaly osamostatněné, přibývalo nových, které později uvedu.

Pečky–Zásmuky

→ pokračování ze strany 110

Za příčinou získání dráhy z Peček do Zásmuk vyjednával v mé přítomnosti pan ředitel de Serres 25. a 26. dubna 1880 s členy „Österreichische Lokalbahngesellshaft“ p. p. Wemingerem, Schönem a Veselým o přenechání koncese této dráhy Společnosti státní dráhy, což již nešlo, neb měli po Německu již rozeslány vybídnutí na subskripci stavebních výloh pro tuto dráhu. Docíleno jen to, že se StEG podílela na stavebních výlohách s dodáním materiálu pro tuto dráhu, tj. kolejnic a železného materiálu pro vrchní stavbu v ceně as 400 000 zl. = 800 000 K. Toto vyjednávání se stalo po konferenci 19. 4. 1880 ve Vídni. Meškal jsem z té příčiny 16. až 20. dubna ve Vídni a utržil jsem velkou *pochvalu* a slib, že budu povýšen za generelní projekty *Přelouč–Podol*, *Choceň–Litomyšl* a *Poříčany–Sadská*, pro které se zakročilo již 17. dubna 1880 o koncesi k předjmenovaným třem drahám.

pokračování na straně 133 →

Přelouč–Podol

→ pokračování ze strany 116

Pokračovalo se s projektovými pracemi na dráze z Přelouče do Podola. Započal jsem s vyjednáváním o příspěvky k fondu perdu.[9] Na této dráze nebylo mnoho faktorů pro tuto činnost, pouze cukrovar v Cholticích, město Heřmanův Městec a kníže Ferdinand Kinský. V Městci jednal jsem 24. dubna a 13. a 14. května s obcí s výsledkem. V Cholticích jednal jsem s panem hrabětem Janem Thun Hohensteinem a ředitelem cukrovaru p. Kühnelem dne 8. května 1880 a docílil *darování pozemků v ceně kolem 9 000 zl. = 18 000 Korun.* Okolností, že přišel majetek hraběcí pod sequester[10], měl jsem co dělati s p. JUDr. Brdečkem (2. a 19. listopadu 1880). Dřívější darovací akt pozemků byl od sequestora[11] uznán.

Pan kníže *Ferdinand Kinský*, s kterým jsem jednal v Heřmanově Městci 8. října 1880, projevil se příznivě o našem projektu, ale poněvadž panství bylo pod jakýmsi dobrovolným rodinným sequesteru, odkázal mne na svého dvorního radu dr. Bernharda ve Vídni, s kterým jsem jednal 11. října 1880 a 4. ledna 1881.

[9] účet ztrát, odepsaných pohledávek, čili fond sponzorských darů
[10] nucená správa
[11] Nucený správce. (pozn. Milana Hlavačky)

Docílil jsem pouze dobrovolného postoupení pozemku a lesů za 600 zl. = 1 200 Korun za jedno jitro.

Celkem docílil jsem příspěvků v obnosu 21 842 zlatých.

Výkup pozemků provedl jsem osobně v době 19. až 21. května a 17. až 22. července a částečně v srpnu 1880 ve všech obcích mimo Veselí, jež bylo soudně vyvlastněno, a několika parcel v Podolu. Bylo to v obcích Valy, Veselí, Bezděkov, Choltice, Jeníkovice, Klešice, Svinčany, Heřmanův Městec, Kostelec a Podol. Vedle těchto prací počalo se *detailní měření 25. září 1880* a potrvalo až do 25. listopadu i na trati do Prachovic k pecím.

O prospěšnosti trati z Tasovic do Prachovic podal jsem zprávu 25. až 28. srpna 1880.

Revize trati Přelouč–Podol současně s tratí z Chocně do Litomyšle odbývala se 14. a 15. září za přítomnosti místodržitelského rady Kurzböcka, c. k. vrchního inženýra Koudelky, inspektora Kiršbauma od generální inspekce, našeho inspektora Rollera a mé osobnosti. Po této komisi započalo na obou tratích detailní měření.

pokračování na straně 137 →

Choceň–Litomyšl

→ pokračování ze strany 118

Podobné výkony prováděl jsem na projektované dráze z Chocni do Litomyšle. *Akci o získání příspěvků à fond perdu*, která měla výsledek 25 % celého stavebního nákladu, provedl jsem 11. až 13. 3. v Litomyšli, vyjednávaje s dr. Proškem a knížecím Thurn et Taxisským správcem p. Brettreichem a 13. března 1880 v cukrovaru cerekvickém (kde se mně nabízel podplatek), ve Vysokém Mýtě s dr. Popplerem, s dr. Melchersem a s purkmistrem Tůmou. V Litomyšli, kde byly spory za příčinou umístění nádraží, jež obec nechtěla míti na straně zámku, ukončilo se vyjednávání teprve koncem listopadu 1880. Při těžkopádnosti (při dobré vůli) p. Brettreicha, pravého to Bavorana, abych otázku darování pozemků knížecích as v ceně 9 000 zl. = 18 000 K urychlil, jel jsem 9. února 1881 *do Řezna* (Regensburg), abych tam u kněžny *Heleny Thurn-Taxisové* intervenoval. Ředitel von Bonn vedl mě k finančnímu radovi Rippbergovi, chefu imediatního bureau. Tento pravil: „Die Leutomischler Gemeinde möchte aus unserer Teile Riemen schneiden.“[12] Hrabě Boos Waldegg, factotum[13] kněžny, nebyl doma, kněžna sama nebyla přístupná, ale bylo mně určitě slíbeno příznivé vyřízení, a tak se stalo. Vrátil jsem se do Prahy 11. února ráno.

Jednání ve velké schůzi obce a okresu v Litomyšli odbýval jsem 26. února 1880 a pak se starostou a sekretářem okresu častěji opakoval.

Při prozíravosti a inteligenci hodnostářů na celé této trati byla jednání kulantní a docílil jsem celkového příspěvku v ceně 93 700 zlatých.

[12] Litomyšlská obec by nám ráda přistřihla popruhy. (pozn. Milana Hlavačky)

[13] něčí „pravá ruka“

Též výkup pozemků jsem osobně na této trati prováděl a s velmi dobrým výsledkem. Na 1 km trati dráhy připadlo 1,66 hektarů pozemků a výlohy výkupní obnášely pouze 3 569 zl. Vykupoval jsem 27. až 30. dubna, 8. až 11. června, 16. a 17. srpna ve venkovských obcích a 23. až 25. 7. ve Vysokém Mýtě, kde bylo jednání s 95 stranami. Poněvadž obecenstvo tvořilo stranu staro- a mladočeskou, nepovedl se úplně dobrovolný výkup v tomto městě a část musila býti soudně vyvlastněna, neb jedna strana činila obecnímu zastupitelstvu staročeskému a i dráze opozici.

Revize trati z Chocně do Litomyšle konala se 15. září 1880 a pak pomýšlelo se na podrobný projekt. Již 16. až 19. března 1880 zkoumali jsme, zdali z projektovaného nádraží za smutným mostem v Litomyšli dá se pokračovati do Poličky. Byl jsem za tou příčinou 19. března ve Svitavě.

S detailním projektem započali jsme již 4. listopadu 1880. Šebesta vytyčoval, p. Pelikán stationíroval a p. Holovský prováděl detailní nivellement, takže práce polní byly koncem listopadu hotové a mohlo se v Praze v zimě na detailním projektu pracovati.

pokračování na straně 137 →

Kralupy – Zvoleněves – Smečno

→ pokračování ze strany 115

Ku projektu dráhy *z Kralup do Třebichovic* provedl jsem rekognoskaci 30. a 31. března 1880 a přenocoval ve Slaném.

Dále jsme provedli tachometrické měření mezi doly Engerth, Bresson a Barré až k mlýnu I. třebichovickému za příčinou spojení dolů.

pokračování na straně 130 →

Opočno–Meziříčí

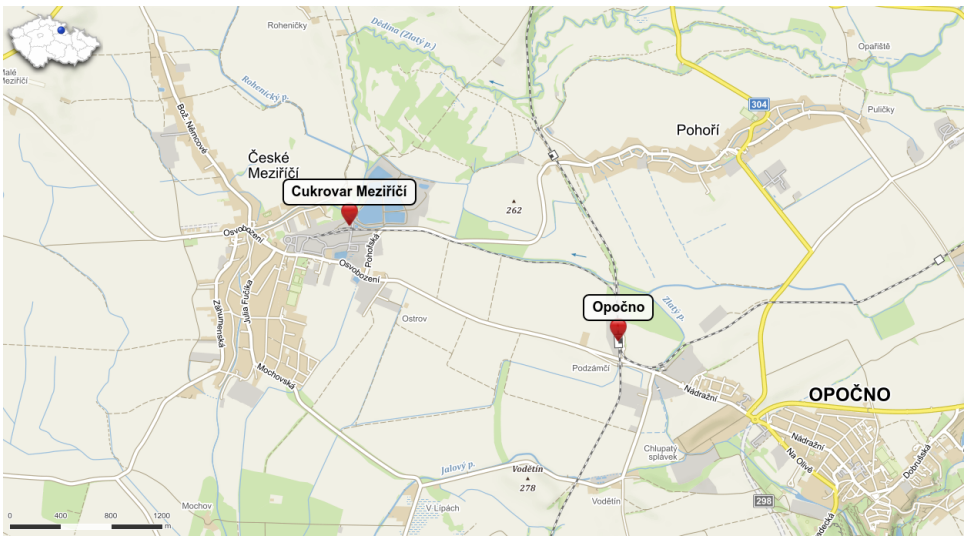
Jednalo se též o spojení naší stanice hlavní dráhy Opočenské s cukrovarem v Meziříčí. Vykonal jsem dotyčný přehled a studii 12. a 13. dubna 1880.

Dráha z Kutné Hory na západ

K žádosti města Kutné Hory našemu ředitelstvu ve Vídni podané studoval jsem eventuální pokračování dráhy lokální z Kutné Hory k západu as ve směru nyní již bohužel zemí garantované místní dráhy *z Kutné Hory do Zruče*. Žádost města nebyla vyslyšena, neb takové spojení nemělo pro StEG žádný význam. Přehled provedl jsem 23. a 24. září 1880.

Teplice–Paršnice

Jisté konsorcium žádalo o revizi trati z naší stanice Teplice (Weckelsdorf) do Paršnice (stanice Pardubsko-Liberecké dráhy). Intervenoval jsem při této komisi



Vlečka č. 4240 z Opočna do cukrovaru v Meziříčí

26. října 1880 za Společnost státní dráhy (ponejprv).

Lovosice–Libochovice

→ pokračování ze strany 120

Již dříve jsem se zmínil o této linii a prohlédl jsem její směr a terén. Leželo nabíledni, že se musí vypláceti v tomto směru vedená dráha sekundární, neb krajina jest velmi úrodná a stávaly tam cukrovary: *Starý a nový cukrovar firmy Frant. Tschinkl* (a spol.) v Lovosicích, *cukrovar knížete J. A. Schwarzenberga* v Sulovici a *cukrovar hraběnky Herbersteinové* v Libochovicích. Mimo to *sušárny* na řepu v Chotěšově a po celé trati pěstování řepy cukerní.

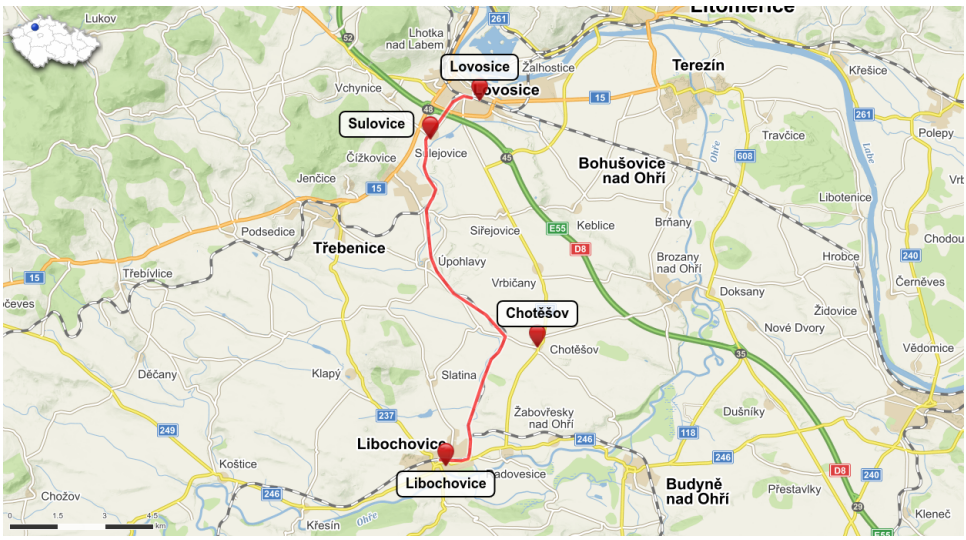
Mimoto terén příznivý nedal očekávati drahou stavbu. Provedl jsem tedy 3. až 7. srpna 1880 s panem Šebestou tachometrické měření této projektované dráhy 14,017 km dlouhé.

pokračování na straně 135 →

Maje rodinu v Cholticích, použil jsem neděli po trasování dne 8. srpna 1880 *k výletu na Milešovku* a kochal jsem se krásné vyhlídce při slunečném pěkném dnu.

De Serres v Bulharsku

Když pan stavební ředitel de Serres studoval s oddělením přechod přes Balkán pro dráhu ze Sistové Bulharskem a mnoho neděl mimo Vídeň meškal, chtěl to použíti tehdejší generální ředitel Kopp, aby mu stavbu lokálních drah odebral. Ustanovil generálního inspektora Fourniera jako orgán, jenž se měl pod vrchním



Lovosice–Libochovice

vedením p. de Serrese s tímto oborem u ředitelství obírati. Byl jsem v té záležitosti povolán panem Koppem 2. září 1880 do Vídně. Jednal jsem s ním, s panem generálním inspektorem Lihostským a s Fournierem. Tu mě pan Kopp dal na srozuměnou, abych se o projekt sekundární dráhy z Lovosic do Libochovic dále nestaral, o ten že se uchází Muzika a tomu že se nebudou činit překážky.[14]

Pan Fournier se divil, když viděl mé generelní projekty, zvláště vrstevní plány přesně vypracované. Nač prý to, to že se jde ven a tam se čára vytyčí podle oka. A takový pán intriguou měl se dát v čelo stavby lokálních drah!

Já jsem však tušil, že jak se p. de Serres vrátí, vše se změní, a proto jsem osobně nanesl trasu Lovosice–Libochovice do vrstevního plánu a podélný profil upravil, čekaje až přijde urgence k předloze. A ona brzo telegraficky přišla!

Později se o dalším zmíním. Jak se pan de Serres vrátil, zatáhl pan Kopp rohy a sláva p. Fourniera zmizela. Dostal jsem telegrafické přání, aby se projekt generelní pro lokální dráhu Lovosice–Libochovice co možná nejdříve předložil.

Poříčany–Sadská

→ pokračování ze strany 109

Současně s předjmenovanými drahami projektovala se sekundární dráha z Poříčan do Sadské. Terén prohlédl jsem již v roce 1879 a revize trati se neodbývala, šlo se dle zkráceného způsobu kupředu. Dne 12. až 14. července 1880 provedlo se detailní trasování této ovšem jen 6,388 km dlouhé dráhy. Uspěšnil jsem před-

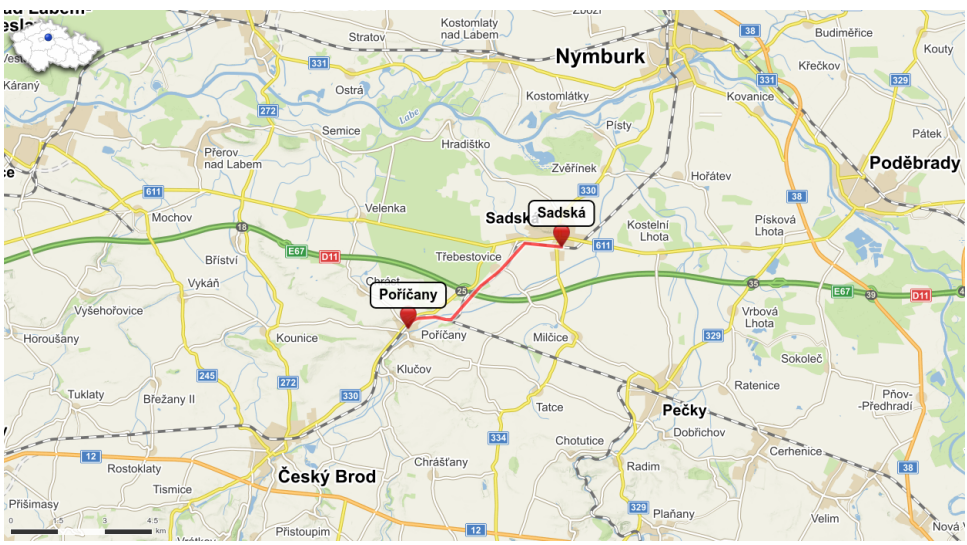
[14] Ing. Jan Muzika (1832–1882), železniční stavitel a podnikatel. Vystavěl například dráhu Rakovník–Beroun a Zdice–Protivín, založil společnost České obchodní dráhy, která podnikala v Polabí. (pozn. Milana Hlavačky)

lohu v té míře, že jsem 26. až 30. září 1880 projekt detailní ukončil a ředitelstvu předložil. V té době jsem vyjednával s oběma cukrovary v Sadské o příspěvku k fondu perdu (29. 12. 1880) a provedl jsem výkup dne 23. a 24. března a 5. a 14. května 1881. Pochozí komise odbývala se 17. a 18. června 1881. Příspěvků docíleno 35 050 zl, splaceno však za příčinou dvou konkurzů pouze 17 480 zl.

Dne 16. září stěhoval se již stavbyvedoucí p. inženýr asistent Jan Holovský do Poříčan a podnikatel stavby p. Jan Kruliš ho s celým aparátem stavebním následoval.

Stavba počala již 20. září 1881. O výnosnosti této sekundárky, na které ležely dva cukrovary, nebyla žádná pochybnost. Stavební náklad obnášel 129 510,55 zlatých, čili na km 20 825 (mimo vozidel). Po odražení příspěvků k „fondu perdu“ obnášel stavební náklad 112 030 zl. čili na 1 km 18 017 zl. Byla to nejlacinější z mnou stavěných podružných drah.

pokračování na straně 134 →



Poříčany–Sadská

Choceň–Týniště

→ pokračování ze strany 120

Na trati z Chocně do Týniště byl jsem přítomen komisi o zavodňování luk v Týništi 7. a 8. května a v Chocni za příčinou *stavby a odevzdání kanálu z Tiché Orlice do naší vodárenské studni* 4., 16. a 27. 10. a 30. a 31. 12. 1880.

pokračování na straně 199 →

Kralupy–Velvary

→ pokračování ze strany 126

Rekognoskování na poli pro podružnou dráhu z Kralup do Velvar provedl jsem 23. a 24. prosince 1880.

pokračování na straně 134 →

Další práce

Mimo těchto hlavních prací bylo mně vykonati ještě jiné úlohy. V únoru (5. až 9.) podal jsem zprávu *o nabídce na koupi domu* naproti nádraží v Havlíčkově ulici v Praze (hrabě Kinský).

Boušovice–Terezín do Eisendörflu

Provedl jsem studii, zdali by se dala naše stanice *Boušovice* spojiti s nádražím Severozápadní dráhy v *Litoměřicích* s překročením Labe. Zárodek to projektu Boušovice–Eisendörfl.

pokračování na straně 153 →

K vybídnutí generálního ředitele p. E. *Koppa* prohlédl jsem s p. Muzikou pro *benátecký* cukrovar *stavěnou nákladovou dráhu* od České severní dráhy vpravo odbočující, pak jel jsem přes Mladou Boleslav do Prahy (27. 3. 1880 jsem se vrátil). Dráhu tu shledal jsem velmi jednoduše vyčastovanou.[15]

Rodinné události

Hned zpředu nastává mně smutná úloha zaznamenati, že můj pan tchán Jan Matiaska, otec mé choti Anny, zemřel 11. ledna 1880. Pohřeb byl 14. ledna 1880 v Pardubicích na starý hřbitov. (Pozůstatky převezla choť Anna 30. září 1903 do hrobu p. tchýně na nový hřbitov za Jesničánkami.) Byl to dobrý, upřímný, poctivý a pracovitý muž, jenž nás oba vřele miloval. Máme jej ve vděčné upomínce! Pokoj popeli jeho!

Po nemilé této příhodě proudil náš život zase ve své obvyklé koleji. Vladimír navštěvoval již 7. třídu[16] reálného gymnázia ve Vladislavově ulici[17]. Boženka nacházela velkou zálibu ve zpěvu a v hraní na klavír, hleděla sobě domácnosti a podporovala maminku a pětiletý Edáček žil nestarostně ještě a těšil nás svou živostí.

Do naší jednotvárnosti přivedli život zeť František a Anča Havlíčková s malým Voloďou, již přijeli 30. dubna 1880. Byl jsem jim naproti v Přerově. Pak přijel 15. května švagr Josef Lošťák. Šestnáctého, na Svatého Jána a Boží hod, byli

[15] nákladová dráha byla zrušena roku 2005

[16] Teprve 2 třídu! (pozn. Vladimíra Baziky)

[17] Ve Spálené. (pozn. Valdimíra Baziky)

jsme na akademii žurnalistů v divadle. Odpoledne na Žofíně jsme byli přítomni slavnosti Hlahola a 17. na druhý svátek na hospodářské výstavě ve Stromovce.

Dne 18. května doprovodil jsem zetě Františka a švagra Lošťáka až do Kolína při návratu Josefa Lošťáka na Moravu. Pak podnikl jsem dne 26. a 27. května 1880 s Ančou Havlíčkovou a Boženkou dvoudenní výlet do Litoměřic, Ústí n. L. a Teplic. Vylezli jsme na „Ferdinandshöhe“,[18] „Friedrichshöhe“ a jiné procházky jsme vykonali. Byl to roztomilý pro nás výlet.

Císař pán na Vinohradech

Krátko nato dne 1. června 1880 byli jsme veškeří členové Obecního zastupitelstva vinohradského představeni císaři pánu Františkovi Josefovi, když navštívil radnici na Královských Vinohradech.

Ukázal se mu tenkráte projekt na provizorní kostel, který ovšem musil později nádhernějšímu projektu Mokrova ustoupiti.

Letní byt v Cholticích

Najmul jsem byt v Cholticích[19] v hraběcím krásném parku v domě, jenž stojí v kuchyňské zahradě nedaleko zámku. Dne 14. června jsme se tam stěhovali i s rodinou Havlíčkových. (František vrátil se zase do Choltic z výletu na Moravu.) Byl tam krásný pobyt, koupali jsme se v hraběcí koupelně u rybníku v parku, podnikali výlety do vůkolních pěkných lesů a bavili se pěkně. Při návštěvě s chotí Annou vršku nad Kostelcem nachladil jsem sobě krk a ležel pak 28. až 30. června. Léčil mne p. doktor Haněl, bratr známého z Podmoklí, pozdějšího nostického centrálního kasíra Haněla (†1903) a profesora univerzitního Hahnla!

Zeť František Havlíček odejel nám do Kyjeva již 9. července, Anča s Voloďou zůstali však v Cholticích. Dne 15. července doprovodil jsem švagrovou Marii Bazikovou do Nového Jáchymova a vzal s sebou sestru Lucii a našeho Vladimíra z Prahy do Choltic.

Jen ten divoký labuťák na rybníku v parku nám tam kalil život, neb nás vždy pronásledoval, když jsme šli do koupelny. Hájil svá mláďata. Mohl jsem častěji svou rodinu v Cholticích navštíviti, poněvadž předběžné práce pro podružnou dráhu do Podola byly v proudu.

Dne 17. září ráno *odjeli nám naši milí Havlíčkové do Kyjeva* a my se vrátili smutně odpoledne do Prahy.

Při mých návštěvách trati Choceň–Litomyšl a Přelouč–Podol častěji jsem nocoval u ovdovělé maminky Matiaskové v Pardubicích.

[18] Větruše v Ústín n. L.

[19] na trati Přelouč–Podol

1881

Personál 1. ledna 1881

Dne 1. ledna měl jsem ve své kanceláři stavebního odboru v Praze následující personál: Jan Holovský, Jan Šebesta, Gustav Pelikán (†1903), Bartoloměj Kropp (†1903), technický provizorní úředník Emil Becker a Josef Jaroš, Franěk (†), inženýrský asistent Pek (†), geometrové Pfeffer a Bacilla a sluha Robert Wild (†), později geometr Weißmantl.

V pracích v minulých letech počatých se pokračovalo a jiné přibyly. Mimo „Poříčany–Sadská“ se se stavbou roku 1881 nezačalo pouze na trati Kralupy––Velvary 19. listopadu 1881.

Cesty do Vídně

Práce projektované a stavební vyžadovaly mnoho cest, neb byly objekty na osmi místech roztroušené a Pražská kancelář též nesnesla zanedbání. Také musil jsem konati *časté cesty do Vídně, abych podal zprávy a obdržel informace.*

Byl jsem 4. až 6. ledna tam povolán a též 2. až 4. února za příčinou konferencí o urychlení akce, při které příležitosti jsem se děkoval za postup mého personálu. Ředitel mě upozornil, že mohu dostat personál podle potřeby.

Dále byl jsem ve Vídni při konferencích 21. až 23. července 1881. Bylo mně sděleno, že pro *pět projektovaných drah podepsal se již u ministerstva obchodu koncesní protokol.*

Stran informace o podružné dráze ze stanice *Červenky (Schwarzebach) do města Litovle* byl jsem ve Vídni a bylo mně ústně sděleno, že mohu detailně *trasovati do Zvoleněvsi* k c. k. cukrovaru. Při té příležitosti navštívil jsem hraběte Herbersteinského, *hospodářského radu pana Siedka* ve vile v Heiligenstadtu[20] za příčinou příspěvku k fondu perdu a výkupu pozemků. Od 24. do 26. října měl jsem mimo jiné konferenci s panem vrchním inspektorem *Aschem* za příčinou výkupu pozemků a stran personálu.

Pan *generální ředitel Emil Kopp* přijel do Prahy a 25. 11. 1881, referoval jsem mu o pokroku při projektování a stavbě podružných drah.

Mimoto zastával jsem ještě jiné všeobecné funkce. Tak přehlížel jsem 14. dubna 1881 *překladiště Severozápadní dráhy v Loubí,*[21] přehlížel 9., 16. a 17. července terén pro dráhu *z Litovle do Čelechovic* na Moravě, intervenoval za StEG při revizi trati lokální dráhy z České Lípy do Loun, o kterou se ucházel advokát *dr. Golíček* v Litoměřicích, a sice dne 7. a 8. září u spoluintervence inspektora Bohuše od Komerciálních drah.

[20] část Vídně
[21] u Děčína

Pečky–Zásmuky

→ pokračování ze strany 124

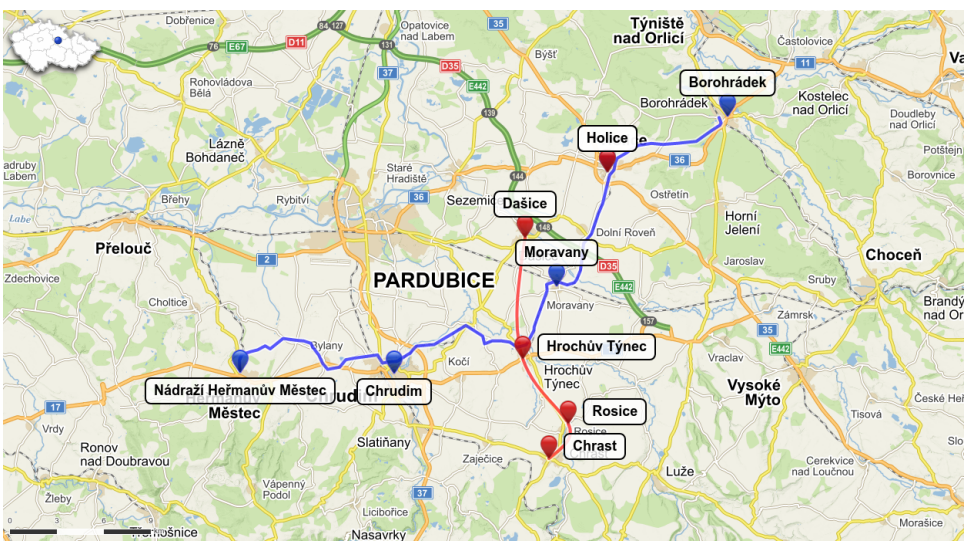
Byl jsem též přítomen *technicko-policejní zkoušce* dne 14. a 15. září 1881 na hotové, Společností rakouských lokálních drah vystavěné místní dráze *z Peček do Zásmuk*, na které StEG měla podílu. Stavbyvedoucí na této dráze byl *pan Kaftán* pod vrchním vedením ředitele Schwinda. Pan Kaftán byl inženýrem podnikatelstva Schön a Veselý.

Poněvadž naše Společnost dodala k dráze Pečky–Zásmuky materiál pro vrchní stavbu, prohlédl jsem s *panem inženýrem Kaftánem* dne 24. 11. tuto trať a materiál quasi odevzdal.

pokračování na straně 162 →

Dašice–Chrast

Provedl jsem 12. a 13. listopadu 1881 rekognoskaci pro lokální dráhu *Dašice – – Hrochův Týnec – Rosice – Chrast* (části nynější zemské dráhy Heřmanův Městec – Chrudim – Hr. Týnec – Moravany – Holice – Borohrádek), poněvadž souvisela s naším projektem *Holice – Dašice – Hrochův Týnec*, ku které jsem 15. prosince 1881 domáhal se při konferenci v Dašicích příspěvků à fond perdu. Později se k tomuto projektu vrátím.



Dašice–Chrast

Dne 27. května *stěhovali jsme naši stavební kancelář* z domu p. Švarce v Sirotčí ulici do Marianské ulice č. 20 (*restaurace Urbanova v městském parku*).

Poříčany–Sadská

→ pokračování ze strany 128

Nejblíže k provedení dospěla podružná dráha z Poříčan do Sadské. Vyjednával jsem o příspěvkách v obou cukrovarech a vykupoval pozemky pro stavbu, a sice od 23. do 28. března, 27. dubna úkol ten jsem ukončil. Dne *17. a 18. června 1881 odbývala se pochozí komise*, nocovali jsme u p. doktora Bürgermeistera v cukrovaru u Kapličky a byli jsme roztomile pohoštěni. Intervenoval inspektor Černý od generální inspekce a okresní hejtman pan Dokoupil z Poděbrad. *Stavba počala 20. září 1881.* Pan stavební ředitel de Serres inspicíroval ji 1. října a onu na trati Kralupy–Velvary 2. října 1881. Pochozí komise *vlečky do cukrovaru u Kapličky* odbývala se 18. října 1881.

Ponejprve se po dráze jelo s lokomotivou již 5. ledna 1882, což jest tím záslužnější, když se uváží, že od 7. října 1881 po několik dnů byly mrazy až 10 °C pod nulou. Pak však bylo mírné počasí až do Vánoc.

Technicko-policejní zkouška odbývala se 9. května 1882, však nahodilými překážkami se stavbou nesouvisejícími (tarify etc) otevřela se pro veřejnost teprve 29. června 1882. Dne 28. 6. jsme bez všeho hluku po dráze do Sadské jeli, tam přátelsky poobědvali (mladé sadské husičky a jiné) a pak protokolárně linii na dopravní oddělení odevzdali. Tak usoudil pan ředitel a povolil na hostinu 100 zl, ovšem šampaňské jsme nemohli pít. *Vlečka do akciového cukrovaru* se stavěla později.

pokračování na straně 140 →

Kralupy–Velvary

→ pokračování ze strany 130

Stavbu tuto vyžádala sobě městská obec a cukrovar ve Velvarech. Když jsem podal o žádosti velvarských zprávu k ředitelství, přišel telegram generálního ředitele Koppa, aby se s vyjednáváním a s přípravnými pracemi počalo.

Pozval jsem zástupce cukrovaru do stanice Veltruské, přijel 11. ledna 1881 pan Kron a domluvili jsme se, že cukrovar dá k fondu perdu 30 000 zl. a vlečku od stanice do cukrovaru že vystaví sobě na svůj náklad. Dne 7. února se ve Velvarech příspěvek ten i příspěvek města Velvar 2 000 zl. protokolárně sjistil.

Od 25. do 27. ledna a od 14. až 16. února se provedlo p. Šebestou, p. Holovským a mnou tachometrování této trati. Vypracoval se generelní projekt tak, že 11. června již se prováděla revize trati při intervenci p. inspektora Černého od generální inspekce a okresního hejtmana p. Bernharda ze Slaného. Celý protokol byl český — *to šlo* —.

Pana ředitele Napravila cukrovaru zvoleněvského jsem drobet podráždil, že do Zvoleněvsi by se nám stavba nevyplácela a on pak diktoval do protokolu důrazné vyjádření, že dráha do Velvar nic neznamená, ale že se má vzíti ohled na Zvoleněves, kde jest cukrovar císaře pána a že továrna ta by vozila milion centů atd. Následkem tohoto vyjádření bylo nám c. k. ministerstvem uloženo mimo stavby do Velvar předložiti projekt podružné dráhy do Zvoleněvsi. To jsme chtěli, neb jsme tím uspořili generelní projekt, revizi trati a opulentní *protest Buštěhradské dráhy*, kterému jsme ovšem při pochozí komisi neušli, ale přišel již pak pozdě. Buštěhradská dráha viděla v dráze ve směru k Zvoleněvsi (a ku Kladnu) vedené konkurenční linii a ohrožení jejího *domnělého privilegia*, v podstatě však jen *povinnosti,* stavěti ku každému dolu v kladenském revíru vlečku. Rozumí se samo sebou, že jsem dal hned trasovati, a sám jsem se zúčastnil, dráhu z *Miňkovic do Zvoleněvsi.*

Hned po revizi trati z Kralup do Velvar vyhotovil se detailní projekt na poli i v kanceláři, záhy se předložil a 28. a 29. prosince 1881 již se odbývala politická pochozí komise, kdežto jsme již 19. listopadu u Velvar s pracemi počali prostřednictvím podnikatelů „Kruliš a Zelenka“. Souběžně s technickými pracemi jsem obstarával osobně výkup pozemků a zajištění příspěvků à fond perdu. Byl jsem za tím účelem u pana Bertla, ředitele centrálních císařských statků v Praze III v Toskánském domě IV, jakož i u vrchního správce p. Studničky ve Zvoleněvsi (29. 5, 4. 6) a jednal v obcích Kralupy, v Miňkovicích, ve Volovicích, v Bučině a ve Velvarech s majiteli pozemků (21. a 23. 6, 13. a 14. 7).

Za pozemky panství zvoleněvského žádal pan Bertl 2 zl. za čtvereční sáh. Při stavbě do Zvoleněvsi nám vrátili 1 zl. jako příspěvek à fond perdu pro trať Miňkovice–Zvoleněves a dali pozemky za tuto cenu (1 zl). Navzdor té ceně per 2 zl. stál nás výkup na km dráhy pouze 3 875 zl. a celá stavba na 1 km 20 384 zl. s a 23 430 zl. bez započtení příspěvků fondu perdu.

pokračování na straně 140 →

Lovosice–Libochovice

→ pokračování ze strany 127

Činnost má obrátila se nyní též k této, vinou generálního ředitele Koppa opozdilé dráze, aby mohla současně s ostatními stavěna býti.

Staral jsem se o příspěvky à fond perdu a měl jsem jednání v tomto směru s ředitelem knížete Schwarzenberga *p. Kletečkou* (†) *v Lovosicích*, s ředitelem *p. Dittrichem v Libochovicích* (13. až 14. ledna 1881), pak s okresním starostou libochovickým *p. Šrámkem*, *s městem Libochovice*, s disponentem hraběcího cukrovaru *p. Brabcem*, s *obcí Radovesickou* a 17. 1. v cukrovaru boušovickém s p. Pfaffem. Při ještě častějším vyjednávání docílil jsem příspěvků na této čáře *84 300 zl*, a sice:

okres libochovický	*25 000 zl.*

město Libochovice	*10 000 zl.*
obec Radovesice	*1 500 zl.*
hraběnka Herbersteinová prostřednictvím p. Siedka, centrálního ředitele	*20 000 zl.* hotových *7 000 zl.* v pozemcích
kníže J. A. Schwarzenberg	*5 000 zl.*
firma Brüder-Tschinkel	*11 000 zl.* v hotovosti *4 800 zl.* v pozemcích

Ovšemže jsem ještě mnohé cesty musil podstoupiti, než jsem výsledek ten docílil. Tak jsem byl 22. 4. 1881 ještě jednou u p. centrálního ředitele *Siedka* ve Vídni, 20. srpna též ještě jednou na Döbling Hohe Warte a 29. a 30. 8. na místě v továrně s ním jsem jednal. Hospodářského radu knížete Schwarzenberga pana *Ossumbova* navštívil jsem v Praze 8. prosince 1881, když jsem dříve, a sice již 22. dubna 1881, byl u schwarzenberského centrálního ředitele ve Vídni *de Castella.*

Tenkráte mne bylo ve Vídni sděleno p. Aschem, že v konferenci ředitelů a ve správní radě byla *má činnost chvalně uznána.*

Mimoto osobně jsem vykupoval pozemky v Lovosicích, v Sulovicích, v Slatině, Chotěšově a v Libochovicích a Čížkovicích i v Úpohlavech 27. až 30. června a 1. a 2. července 1881.

Revize trati konala se 1. a 2. května v Lovosicích, přítomen byl stavební ředitel de Serres a já. V Lovosicích jsem členy komise hostil.

pokračování na straně 143 →

Vlečka a překladiště na Labi u Lovosic

Dne 23. a 24. prosince studovali jsme vlečku k Labi, tři varianty. Pan Muzika ve své žádosti o koncesi pro tuto dráhu uvolil se též ze stanice Lovosické stavěti k Labi vlečku. Koncesi ovšem nedostal, ale do naší koncese (StEG) bylo pojmuto, že jsme povinni *stavěti vlečku „zu einem zu erbauenden* (von Navigationsärare) *Hafen an der Elbe bei Lobositz.“*[22]

Navigační Ärar přístav nestavěl, a proto jsme také my s vlečkou nepospíchali. Však „Elbeverein“[23] v Ústí a zvláště jeho předseda *dr. Ruß*, říšský a zemský poslanec, chtěje sobě získati lacinou popularitu (na naše útraty), hartusil na stavbu vlečky. Odbývala se za tou příčinou 27. února 1881 a 14. ledna 1883 komise v Lovosicích, při které jsem intervenoval. Vrátím se k té věci později.

pokračování na straně 152 →

[22] ku v budoucnu (navigačním erárem) budovanému přístavu na Labi u Lovosic
[23] labský spolek

Přelouč–Podol

→ pokračování ze strany 124

I při ostatních projektech podružných drah byla má intervence nutná. Dne 3. až 8. října 1881 odbývala se na projektovaných tratích z *Přelouče do Podola a Prachovic* a pak *z Chocni do Litomyšle politická pochozí komise* za intervence místodržitelského rady Kurzböcka, inspektora Černého od generální inspekce a c. k. vrchního inženýra Hartmana. Projekt zastupoval jsem já a přítomen byl p. inspektor Roller z Vídně. Byl jsem od mluvení velmi chraplavý. Po trati jsme nešli, odbývali jsme protokoly ve vesnicích.

Na trati Přelouč–Podol jsem 19. a 20. ledna v Městci jednal o příspěvku s forštmistrem[24] panem Kletečkou a 8. a 9. března s městem. Obec Veselí i 31. ledna nevyrovnala se, byla soudně vyvlastněna a ztratila proti mé nabídce kolem 3 000 zl.

Dne 24. září jednal jsem v Podole a na Boukalu[25] s dodavateli saturačního vápna o smlouvách stran povalových úzkých drážek do lomů.

pokračování na straně 141 →

Choceň–Litomyšl

→ pokračování ze strany 125

Šestého večer jeli jsme do Pardubic, spali u Doskočila a sedmého ráno jeli do Chocně a dále do Vysokého Mýta a do Litomyšle. Devátého října dokončili ve Vysokém Mýtě a po obědě jeli do Chocně a do Prahy. Hráli jsme taroky a jízda rychle ubíhala.

Pan rada *Kurzböck* uměl vše správně a rychle odbývati, za sedm dní jsme odbyli 48 km dráhy včetně cest do Chocně a do Prahy. Tedy skoro 8 km denně. Dne 10. října podepsalo se u místodržitelství dobrozdání komise.

Také na trati Choceň–Litomyšl pokoušel jsem se 20. až 22. prosince o získání některých stran, které se měly soudně vyvlastniti.

pokračování na straně 142 →

Rodinné záležitosti

Ku potěšení dcery Anny v Kyjevě jela tam Anna choť 8. ledna 1881 a 30. ledna narodil se *Eduard Havlíček*. (Když toto píšu, mešká v Newarku v Severní Americe.) Zeť p. František Havlíček byl v lednu 1881 v Praze a 30. ledna odjel do Kyjeva. Annu doprovodil jsem 8. 1. až do Reczova a 19. března jel jsem pro ní do Přerova.

[24] nadlesním

[25] lom Boukalka mezi Prachovicemi a Vápenným Podolem

Naše stříbrná svatba

V úzkém kruhu domácím, postrádaje velice Aninku s chotěm, již meškali na Rusi, slavili jsme 13. května 1881 naší stříbrnou svatbu. Při dobrém zdraví všech jeli jsme ráno do Vršovic na mši svatou (na Vinohradech nebyl ještě kostel). Pak jsme jeli k fotografovi nechat se vyblejsknout a pak jsme obědvali v Urbanově parkové restauraci a ostatní den jsme trávili v dobré náladě. Vladimír byl 13 a Eda 6 let stár.

Od Františka a Anči Havlíčkových z Kyjeva obdrželi jsme srdečné a upřímné blahopřání a skvostný stříbrný příbor na čaj. Dejž Bůh zlatou svatbu dočkati!

Dne 29. června, maje práci u Lovosic, v neděli zajel jsem si po České severní dráze na *Malý Semmering*,[26] *na Tollenstein*, zpět do *Tannenbergu* a zpět do Lovosic. Rodina s sebou nebyla. Jest tam pěkná, na lesy bohatá krajina.

Výlet

Letní byt v Cholticích

Rodina Havlíčkova, nyní již čtyřčlenná, chystala se za hranice a jel jsem jim 8. července do Přerova naproti. Milé shledání a pohnutí! Nato 15. července 1881 stěhovali jsme se podruhé *na letní byt do Choltic.* S Františkem Havlíčkem jsme konali výlet: 31. července a 1. srpna 1881 do Ústí n. L., Podmoklí a byli v Drážďanech, v Saském a Českém Švýcarsku. Dne 8. srpna šli jsme se zetěm Františkem do Podola a Prachovic a pak vrátili se povozem do Choltic. Byli u nás

[26] Malý Semmerink, německy Klein Semmering, dříve velmi známá zotavovna postavená ve švýcarském horském stylu v obci Krásné Pole (Schönfeld) nedaleko dnešní železniční stanice Chřibská (Keribitz). (pozn. Milana Hlavačky)

návštěvou v Cholticích po delší čas Zdenuška Hüttingerová a Jaromír Frencl, kterého přivezla jeho maminka. Rodina Berrova z Chrudimi nás navštívila.

Národní divadlo vyhořelo

Do té doby padá záhuba Národního divadla, já však byl v Praze a jda 12. srpna 1881 z kanceláře, viděl jsem na Ferdinandově třídě zelené plaménky ze střechy divadla vznikati. Stál jsem pod deštníkem (ochrana proti létajícímu papíru z dekorace) v divadelní ulici, slyšel jsem spadnouti lustr a pak celý strop.

Večer šli jsme do Měšťanské besedy – tam byl velký ruch a pan *Hodek (nyní rytíř ze Želevic)* povstal, promluvil, že nyní nemístné jest naříkání, ale pomoc nutná a upsal na *novozbudování 1 000 zl.* Jiní následovali s velmi značnými příspěvky, takže se sešlo ten večer několik tisíc zlatých. Já byl předposlední a pan stavební ředitel městský Jenšovský poslední na listině, každý s 20 zlatými. To ovšem byl první a *ne* poslední můj příspěvek.

As v 11 hodin večer šla nás část z Měšťanské besedy podívati se do dohořívajícího divadla. Z chodby dívali jsme se do hlediště, kde ještě byly plameny a zohýbané traverzy trčely. Strašný to pohled!

Zeť p. Havlíček s rodinou 11. září z Choltic odjel do Kyjeva a my jsme se stěhovali 14. září z Choltic do Prahy po velmi příjemně strávených prázdninách. Od 21. do 23. října v Praze měl jsem zápal mandlí, ostatně byli jsme zdrávi a v dobré mysli v roce 1881!

1882

Rok tento činil veliké požadavky na mou činnost, neb stavělo se na pěti místech pět lokálních drah, jež se dle smluv s továrnami o příspěvkách k „fondu perdu“ musili do cukerní kampani koncem září pro vozbu řepy a uhlí veřejné dopravě odevzdati. Byly to dráhy: *Poříčany–Sadská*, *Kralupy–Velvary*, *Lovosice––Libochovice*, *Přelouč – Podol, Prachovice* a *z Chocně do Litomyšle* v délce stavební 71,724 km a v délce dopravní 77,872 km.

Poněvadž každá dráha před odevzdáním veřejné dopravě vyžaduje, mimo slavného otevření, aspoň tři zeměpanské komise a jiné domácí, byl jsem v září velice namožen, neb nejen technické zastoupení při komisích, ale i aranžování a pohoštění leželo na mých bedrech. Když se uváží, že jsem osobně obstarával získání příspěvků k fondu perdu a veškerý výkup pozemků a budov, připravení a podání projektu, vykonávání dohledu na stavbu na pěti místech od sebe odlehlých a že mimoto jsem ještě jiné projekční práce obstarával, jak dále uvedu, lze posouditi, že byla úloha má dosti nesnadná.

Bylo to jedině možné, že se mne ze strany stavebního ředitelstva dostalo vší podpory a samostatnosti a ze strany vládních orgánů nečinily se zbytečné požadavky a překážky.

Zmíním se o každé podružné dráze zvláště.

Poříčany–Sadská

→ pokračování ze strany 134

Pojednal jsem o ní, jež se začala stavěti již v roce 1881 a podotýkám zde jen, že se otevřela 28. června 1882 pro veřejnou dopravu a že jsem vypracoval v stavebním odboru v roce 1883 projekt na přeměnu její na dráhu v *hlavní II. kategorie* s 40 km rychlostí pojíždění a že se v té záležitosti odbývala 20. září 1883 pochozí komise a že provedla se 1. a 2. prosince 1883 státní kolaudace.

Kralupy–Velvary

→ pokračování ze strany 134

Mimo toho, co jsem uvedl již dříve dodávám: Se stavbou se usilovně pokračovalo a ve výkupu pozemků se činily další kroky. Již 15. února složil jsem u ředitele císařských statků, p. dvorního rady Bertla 16 206 zl. Často jsem se stavbyvedoucím p. inženýrským asistentem Šebestou a podnikatelem Krulišem neb Zelenkou inspicíroval stavbu. Za příčinou opožděného výkupu mohlo se se stavbou v obvodu obce Kralupské započíti teprve 25. července 1882, neb pochozí komise této části odbývala se teprve 12. srpna 1882. Již 16. září jelo se lokomotivou na zkoušku do Velvar.

Předrevize (Technische Vorrevision) odbývala se i se zkouškou mostů 22. září. Dne 29. září odbývala se technicko-policejní zkouška a 18. října byla odevzdána dráha veřejné dopravě.

Poněvadž část její, 420 m dlouhá, leží na pražsko-teplické státní silnici, odevzdala se tato část 31. ledna 1883 dotyčným zeměpanským orgánům. Dne 20. září 1882 začalo se vozit uhlí do velvarského cukrovaru. *Byla to první u nás zkouška použití silnice k vedení po ní dráhy, kterou jsem provedl*, a tak jsem na výkupu pozemku a na stavebních výlohách značně ušetřil.

pokračování na straně 144 →

Přelouč–Podol

→ pokračování ze strany 137

Přistoupilo se ke stavbě této podružné dráhy 10. března 1882. Již 4. března byla stavba zadána nejlacinějším podnikatelům Kruliš, Zelenka a Heyde. Koncem března vypláceli se již majitelé pozemků p. Ehrenberger a 13. dubna byl soudní odhad pozemku *ve Veselí*, při kterém byl soudce přeloučský pan Keck a náš dr. Herdeger a já. Odhadci byli: Hantych, Pulpán a Polívka.

S vápennými pecemi v Kostelci spojila naši dráhu vlečka, o kterou jsem 9. 3. 1882 vyjednával. Komise o opatření budov proti ohni odbývala se za mé přítomnosti 17. července, tenkráte již ležely koleje na 6 km délky. Dne 16. srpna jel jsem již s drezínou z Choltic do Heřmanova Městce a 7. září bylo hotové spojení podružné dráhy s hlavní dráhou u Valů. Z Valů až do Podola zahájila se prozatímní jízda již 24. září a vozilo se zboží z Přelouče do Choltic a řepa z Heřmanova Městce do cukrovaru. Předrevize technická odbývala se 2. října a zkouška mostů 3. října 1882.

Dne 12. října odbývala se technicko-policejní zkouška a 20. 10. se dráha bez vší slavnosti pro veřejnost otevřela a hned započal se voziti intenzivně saturační vápenec z Podola a Prachovic. Konkurence povozníků kamene do Pardubic ještě nějaký čas trvala, ačkoliv musili zlevniti dovozné do Pardubic z 30 na 18 krejcarů, kdežto dráhou z Podola přes Přelouč do Pardubic to stálo 12 až 13 krejcarů za 100 kg.

Provizorní kolaudace odbývala se 14. listopadu 1882, kdežto definitivní se odbyla 13. září 1883. Stavbyvedoucím byl z Valů za Choltice p. Lamatsch a do Podola a Prachovic p. inženýrský asistent Jan Holovský.

Cukrovar choltický hrabětem Thunem družstvu chrudimskému (pan Klimeš) prodaný, vystavěl sobě dle našeho projektu vlečku ze stanice Choltické a byl jsem jim nápomocným.

Stavba ta nebyla lehká, jeví se z Městce až do Tasovic stoupání 25 ‰, z Tasovic do Podola 30 ‰ a z Tasovic do Prachovic mírnější. Vládní inženýr Lukáš z Paříže, jenž studoval nařízením vlády naše lokální dráhy, divil se, jak se může taková obtížná dráha s normálním rozchodem vystavěti za *29 482* zl. na 1 km (vyjímaje vozidla). Po odražení příspěvků per 8 802 zl. stál 1 km 29 048 zlatých.

Již v roce 1903[27] dopravilo se po této dráze as 6 000 vozů saturačního vápence z Podola, Boukalky a z Prachovic. Státní kolaudace odbyla se 23. a 24. října 1884.

pokračování na straně 160 →

Choceň–Litomyšl

→ pokračování ze strany 137

K tomu, co jsem již pověděl o této podružné dráze dodávám data o stavbě její z roku 1882. Stavba byla zadána nejlacinějšímu offerentovi p. Ant. Houdkovi (pro kterého pracoval inženýr a nynější podnikatel Rabas) již 25. února 1882. Stavba započala 13. března a končila 1. října 1882.

Ve Vysokém Mýtě odbýval se soudní odhad 29. března a též několik parcel v Litomyšli se vyvlastnilo. Trať od Chocně až za Vysoké Mýto byla mnou obsazena stavebním vedoucím inženýrským asistentem Gustavem Pelikánem (†1904 v Praze) a od Džbánova do Litomyšle panem Kroppem (†1903 v Blansku). Často jsem stavbu kontroloval; pokračovala úspěšně. Dne 5. července byla pochozí komise pro vlečku do cukrovaru vysokomýtského. Též vlečku do cukrovaru v Cerekvici jsem projektoval a uspíšil.

Stavba pokračovala v té míře, že 26. července vlaky se štěrkem pojížděly a že jsme mohli 3. srpna odbývati kolaudaci staveb za příčinou opatření proti ohni. Montéři dohotovili železné mosty z Rešici dodané 26. srpna 1882.

Chef c. k. generální inspekce, dvorní rada Pischof s vrchním inspektorem Dostálem přijeli do Prahy 11. 9. Jeli jsme společně do Chocně a tam odtud se zvláštním vlakem *do Nedošína* a pak povozem *do Litomyšle*. Dne 18. září započalo se prozatímně jezditi do cukrovaru ve Vysokém Mýtě a v Cerekvici.

Předběžná revize dráhy odbývala se 30. září a zkouška mostů dne 1. října 1882. Technicko-policejní zkouška byla odbývána 6. října. Dne 22. října 1882 odbývalo se slavnostní otevření této dráhy a následovala slavná *hostina v zámku litomyšlském*.

Přítomní byli z naší strany stavební ředitel de Serres, ředitel dopravy von Reinhardt, ředitel vozby Polonceau, všichni lokální chefové z Prahy, zastupitelstvo města Litomyšle a jiní hosté. Pan de Serres pronášel přípitek francouzsky, já česky na město Litomyšl a orgány vládní *třikráte*, pan dr. Engel, neb jak se jmenoval, děkoval francouzsky Společnosti státní dráhy a jejím orgánům, speciálně mně, že jsem se vzájemníky česky dopisoval. Byla to důstojná oslava důležitého pro město a okolí momentu!

Dne 23. října byla dráha veřejné dopravě odevzdána a 13. listopadu odbývala se kolaudace s podnikatelem.

Stavba nebyla těžká a šla velmi hladce. Trvala pouze 6,5 měsíce. Často, jak to ostatní práce mně dovolily, dohlížel jsem na stavbu a všechny překážky urovnával

[27] 1883?

jsem rychle. Státní kolaudace se odbývala 15. až 17. října 1884. Stavební délka trati je 22,014 km, dopravní délka 23,09 km.

Lovosice–Libochovice

→ pokračování ze strany 135

Stavba byla zadána podnikatelům Kruliš a Zelenka dne 25. února 1882 a započali ji 16. března, skončili 10. října 1882. Stavbyvedoucím byl na části prvé inženýrský asistent Emil Becker a na druhé asistent Glaser.

Knížecí správa v Lovosicích (Kletečka) nedodržela dané nám ve jménu knížecím písemné vyjádření, že nám postoupí pozemky k stavbě potřebné za 1 500 zl. jitro a musili jsme zakročiti o vyvlastňovací nález. Teprve při politické pochozí komisi dne 13. března 1882, při které byl přítomen zástupce panství dr. Gömer a z naší strany dr. Zelenka, ujednala se cena 2 zl. na čtverečný sáh, kterou ředitelstvo přijalo za příčinou, že byla by soudní procedura stavbu již počatou zdržela. Dne 30. května 1882 vyplatil jsem Kletečkovi v Lovosicích hotově 10 000 zlatých. Měl ovšem radost, nedbaje, že tímto skutkem poškodil renomé svého kavalírského pána!

Postaral jsem se o to, aby vlečky do *obou* cukrovarů Tschinklových v Lovosicích a do cukrovaru knížete Schwarzenberga v Sulovici a hraběnky Herbersteinové v Libochovicích včas byly vystavěné. Stavbu vleček ovšem prováděly továrny na své útraty, však projekty, žádosti o koncesi atd. jsme jim obstarali.

Stavbu jsem často inspicíroval a se stavbyvedoucími a podnikateli procházel. Pokračovala dosti rychle, ačkoliv pozemní stavby v Libochovicích byly dosti značné.

Obdrželi jsme povolení provizorní dopravy *a již 21. září 1882 vezli jsme zboží z Lovosic do cukrovaru libochovického.* Zkouška mostů a předběžná revize trati čili stavby odbývala se 8. a 9. října, technicko-policejní zkouška 13. a 14. října.

Dne 21. října 1882 bylo slavnostní otevření dráhy a též pro veřejnou dopravu. V Libochovicích jsme hostili zvané účastníky jízdy (byl tam pražský nádražní hostinský Donnebauer). Mimo domácích hostů lovosických a libochovických, našich pánů a jiných, byl pozván pan *Emanuel Tonner* a profesor Vilém *Bukovský.* Pan de Serres uložil mně pronésti česky přípitek, on sám též několik slov promluvil. Na pravici jeho seděl pan E. Tonner a vedle toho já. Pan de Serres pravil hlasitě k p. Tonnerovi, aby vyřídil svému sousedu (to jest mně), že dostanu za svou činnost *řád Františka Josefa.* Poděkoval jsem se. Skutečně návrh pan de Serres učinil, neb jsem byl krátko nato u policejního komisariátu pro Nové město (bydlel jsem v Hálkově ulici) vyslýchán o mém curriculum vitae jak to jest ve zvyku. Ale řád nepřišel.

Bylo mimo mě více pánů navrženo, ale jakási nepřízeň proti panu de Serresovi v ministerstvu tenkráte panující (jak jsem doslechl) věc tu zmařila.

Kolaudace stavby odbývala se 11. listopadu 1882 a definitivní kolaudace 29. listopadu 1883.

Dráha ta, na které byly v délce 14 km položené čtyři cukrovary a sušírny na řepu vynesla v roce 1883 14 % nákladu stavebního. Po konkursu Tschinklů se ovšem příjmy zhoršily. Stavební náklad obnášel mimo vozidel 23 780 zlatých na km. Ohledem na příspěvky obnášel tento náklad pouze 18 504 zlatých na km. Stavební délka je 13,784 km, dopravní 14,017 km.

Kralupy – Zvoleněves – Smečno

→ pokračování ze strany 140

Mimo uvedených staveb prováděl jsem studie jiných drah, z kterých se některé provedly a jiné neprovedly. Prvnější stavěly se v pozdější době.

Trať z Kladna (Třebichovice) revidoval jsem až do Zvoleněvsi 25. ledna 1882 za příčinou generelního trasování. Od Tuhaně až k šachtě VI tachometrovali jsme 7. února 1882 (Vogl) a dále 11. února pracoval p. Šebesta a Vogl mezi Třebichovicemi a Zvoleněvsí a 10. června Vamberský u Neuměřic. Revize trati p. Beniesem (jako zprostředkující osobou StEG) vyvolaná a uspořádaná, při které jsem intervenoval pouze jako zástupce sousední dráhy, odbývala se 20. 11. 1882, když jsem byl zaslal námi vypracovaný generelní projekt k ředitelství dne 18. května 1882.

Za příčinou intenzivního odporu Buštěhradské dráhy proti spojení našich dolů s Kralupy vůbec, netroufala sobě StEG o koncesi pro tuto lokální dráhu zakročiti a učinil tak pan Benies, pozdější nájemce Císařského zvoleněveského cukrovaru.

pokračování na straně 150 →

Dašice stanice – Dašice cukrovar

Bylo obmýšleno provésti podružnou dráhu veřejnou ze stanice Dašice nalevo do města Dašic a k cukrovaru (později do Holice) a napravo do Hrochova Týnce k tamějšímu cukrovaru. Vyjednával jsem v Dašici se zástupci obou cukrovarů. Dašický se zavázal přispěti k dráze k cukrovaru vedoucí 15 000 zlatými. Zástupce cukrovaru v Hrochově Týnci dr. Schnoger, na kterém jsem žádal příspěvek as 25 000 zl, měl všeliké vytáčky a prodlužoval uzavření dotyčné smlouvy, takže jsem již ustanovenou revizi trati pro Dašice – Hrochův Týnec odřekl a již k stavbě nedošlo. Hodlali jsme ji prodloužiti až do Rosic a rekognoskoval jsem až do Chrasti 4. února 1882. Generelní projekt byl vypracován venku od 28. února do 2. 3. 1882 p. Pelikánem a Beckerem.

Později navrhl jsem ředitelstvu studii dráhy do Holice (nalevo) a do Hrochova Týnce (napravo) *od Černé za Bory na hlavní trati mezi Pardubicemi a Dašicí*, a sice Černá – Dašice – Holice – Borohrádek na jedné straně a Černá – Hrochův Týnec s odbočkou do Chrudimi na druhé straně. Pro obě tyto dráhy byly vypracovány generelní projekty a docílil jsem příspěvku v cukrovaru v Hrochově Týnci 20 000 zl. a též město Holice slíbilo příspěvek. (29. 11. až 2. 12. Černá–Borohrádek Šebesta a já jsme trasovali, viz též str. 278)

Poněvadž právě byl boj se Severozápadní dráhou za příčinou stavby dráhy do Nymburka, nechtěl pan ředitel de Serres vyvolati novou potyčku za příčinou stavby do Chrudimi, a proto se tato stavba odložila a více k řeči nepřišla. (Černá za Bory do Týnce Hrochova tachymetrovali jsme od 25. září do 30. září 1884 (Vamberský) a vypracovali generelní projekt.)

Scvrkly se veškeré tyto projekty na stavbu *nákladové dráhy* ze stanice Dašické do cukrovaru dašického. Po předložení detailního projektu odbývala se politická pochozí komise 31. října 1882. Stavba byla zadána p. Rabasovi z Pardubic a počala 27. dubna 1883. Stavbyvedoucím byl inženýrský asistent Josef Vamberský. S lokomotivou jeli jsme na zkoušku již 10. srpna a 31. srpna 1883 odevzdal jsem dráhu k upotřebení na naše oddělení (Franěk, Klimeš) k dopravě.

Dráha jest 1,795 km dlouhá a stavební náklad obnášel (mimo vozidel) 30 785 zl. Zařízena jest tak, že se dá prodloužiti k Holicům. Vlečku od ní do cukrovaru stavěl cukrovar na své náklady.

Vlečka do dašického cukrovaru

Ouval–Jirna

Rekognoskoval jsem terén pro dráhu z trati hlavní mezi Běchovici a Ouvaly do Jirny k cukrovaru a podal nepříznivou zprávu.

Bylo též pracováno na projektech *z Červenky do města Litovle*, *z Jenšovic do Lužce*, *z Bohušovic do Eisendörfl*, *z Rudoltice do Landškrouna*, *ze Sadské do Nymburka a Velelib* ku připojení na Obchodní dráhy a na jiných projektech. Zmíním se o tom později.

Nepříznivá trasa Ouval–Jirna

Častější cesty konal jsem do Vídně a jmenovitě 10. až 12. května, 15. až 16. září, kdy jsem činil návrhy za příčinou odměny personálu stavební kanceláře a jednal o slavnostním otevření drah, 17. až 18. listopadu za příčinou intervence při revizi trati ze Zvoleněvsi do Smečna.

Dne 14. června přijeli p. de Serres, Joubert – předseda správní rady pařížské, Ronna, hrabě Keglewicz a 6. září pan Germain, prezident Creditmobilieru[28] v Paříži se svou paní a ředitel Ronna. Vozil jsem je po Praze.

Rodinné události

Začínám se smutnou zprávou, totiž že umřela paní *Magd. Havlíčková*, matka p. zetě Františka 3. ledna. Dne 6. ledna 1882 byla pochována v naší přítomnosti v Modřanech.

Rodina Havlíčkova přijela do Prahy 27. května 1882, jel jsem jim do Přerova vstříc. Oni se uchýlili v druhé polovině června do Wartenberku čili Sedmihorek, kde jsme je s chotí dne 29. června navštívili. Boženka s dětmi již byla s tetou Marií v Chocni. Bydleli jsme tam za kostelem v jednopatrovém domku se zahradou.

Havlíčkova rodina pak přijela za námi do Chocně a 31. srpna jela Aninka Havlíčková se sestrou mou Lucií do Kyjeva (doprovodil jsem je do Krakova) a 18. září se jim *narodil Franoušek, jenž v Kyjevě zemřel.* Má choť Anna, jež byla při narození v Kyjevě přítomna, vrátila se 2. listopadu a jel jsem pro ní do

[28] Credit mobilier byla pařížská banka, založená v roce 1852, která byla faktickým vlastníkem Společnosti státní dráhy. (pozn. Milana Hlavačky)

Přerova. Z Chocně do Prahy stěhovali jsme se 14. 9. 1882. Navštívila nás tam švagrová Emma Lošťáková a jiní.

Dne 30. prosince byl jsem povolán do Vídně stran Obchodních drah a bylo mně panem de Serresem sděleno, že jsem obdržel 1 400 zl. renumerace za výkony v roce 1882. Konečně podotýkám, že mně byla povolena 20. října 1882 *osobní příloha 500 zlatých.*

Měl jsem býti jmenován vrchním inspektorem, ale mělo to překážku tu, že pan Asch a p. Zaleský ještě vrchními inspektory nebyli, ačkoliv konali službu v centrále. V tu dobu stal se po odstoupení pana Koppa stavební ředitel *de Serres* prezidentem direktoria cisleithanského.[29] Titulem *vrchního inspektora* byl jsem obdařen teprve 19. září 1883 po dostavbě trati Sadská – Nymburk – Veleliby. Pokročil jsem ve služném o 500 zl, tedy na 3 500 zl, osobní příloha byla mně však odebrána. Pan ředitel de Serres pravil, že titul můj „přednosta stavebního odboru“, Bauleitungschef (chef de traveaux) jest pěknější titul než „vrchní inspektor“ a měl pravdu.

[29] předlitavsko, „rakouská“ část Rakouska-Uherska.

1883

Sadská – Nymburk – Veleliby

Těžiště mé činnosti a stavebního odboru byla v roce 1883 stavba hlavní dráhy II. třídy ze Sadské do Nymburku a z Nymburku, za příčinou připojení sítě Společnosti státní dráhy rak. uh. na Komerciální dráhy, do Velelib a *mostu přes Labe do Nymburku*.[30] Společnost státní dráhy (StEG) zakoupila totiž tzv. „obchodní dráhy“ 200 km dlouhé a Janem Muzikou nedávno vystavěné za prioritní kapitál per 8 000 000 zl. (Stavební náklad obnášel prý 12 000 000 zl, a proto byla dráha v nouzi postavena.)[31] Byly to dráhy:

- Nymburk, Jičín, (Veleliby), s křídly
  - z Křince do Králova Městce
  - z Kopidlna přes Detenice do Bakova
  - z Detenic do Dobravice (dostavovala se po zakoupení)
- z Nuslí do Modřan
- ze Smidár do Vysokého Veselí
- z Rokycan do Nezvěstic
- ze Smiřice do Sadové
- z Králova Hradce do Ostroměře

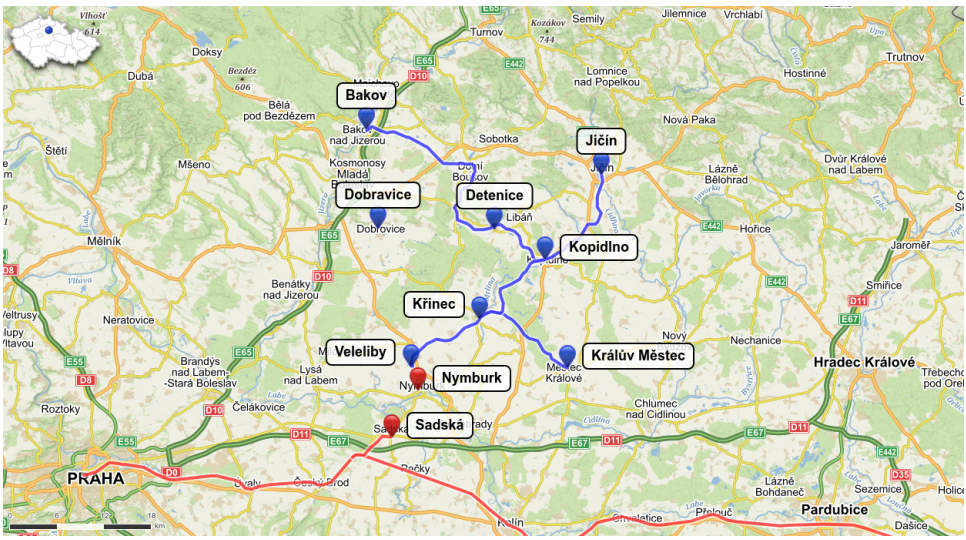
Jest patrno, že StEG záleželo na tom, aby se co nejdříve na hlavní síť těchto drah (Nymburk–Jičín) mohla připojiti, a proto stavba tato se musila usilovně prováděti. Již na zimu začaly se práce polní a 28. listopadu 1882 předložil jsem generelní projekt ředitelstvu. Revize trati odbývala se 20. prosince 1882 a hned začal se pracovati detailní projekt dráhy i labského mostu. Na podrobném projektu pracovali: p. p. Šebesta, Narbut, Holovský a geometr Weißmantl.

Já jsem osobně vykupoval veškeré pozemky, což nebyla snadná práce, když se uváží, že jsme se chtěli vyhnout, a vyhnuli, soudnímu vyvlastňování. Koncem dubna 1883 byl výkup proveden, a ohledem na vzácné půdy dost levně, v obcích Zvěřínek, Kostelní Lhota, Hořátev a Nymburk.

Když jsem předložil v krátké době úplný podrobný projekt, byla udělena Společnosti státní dráhy koncese k této stavbě 11. března 1883 a 29. března žačali podnikatelé Kruliš a Zelenka již zemní práce provádět.

[30] most byl po 35 letech zásadně zrekonstruován

[31] Hlavní příčinou nákupu Českých obchodních drah (Komerciálních drah) byla náhlá smrt stavitele a spolumajitele těchto drah Ing. Jana Muziky. (pozn. Milana Hlavačky)



Tratě StEG, hlavní trať Komerciálních drah, trať Detenice–Dobravice byla zrušena roku 2003

Pochozí politická komise odbývala se 30. dubna, 1. a 2. května, když již byl násyp hrází od Sadské až k mostu labskému skoro hotový, takže jsme po hrázi občas šli. Dohled na stavbu měl inženýrský asistent J. Holovský a později byl mu přidělen p. Reich a Josef Šebek.

Současně děly se přípravy podnikateli Schnoll a Gärtner k pneumatickému zakládání dvou říčních pilířů. Železná konstrukce čtyř polí à 40 m byla ředitelstvím továrně Ruston v Praze zadána a most byl již 15. dubna v továrně hotový. Pobřežní pilíře byly koncem dubna hotové a na oněch v řece se pracovalo. Byl jsem jsem v červnu několikrát v caisonech.[32] Dne 24. května navštívili studenti České vysoké školy technické stavbu mostu a zajímali se velice o pneumatické zakládání a celé zařízení lodí, z kterých se caisony spouštěly. Dne 1. června počalo se stavěti lešení pro montáž mostů.

Pan de Serres navštívil stavbu 8. června a jeli jsme pak povozem do Peček a pak s p. p. Völklem, Wemingerem, Schwindem a Fuchsem na linii *Zásmuky––Pečky* (viz strana 133).

Dne 3. července jel jsem již s drezínou ze Sadské až k labskému mostu, kde byly již dvě pole montované. Pan Kapsa (který předtím v mé přítomnosti složil státní zkoušku) vedl za strojovnu montování mostu.

Dne 6. srpna 1883 odbývala se zkouška všech mostů, i labského, panem Lebrem od generální inspekce. Dne 17. srpna konala se předběžná revize trati technická a 21. srpna technická policejní zkouška.

Slavnostní otevření za přítomnosti viceprezidenta pražského místodržitelství a mnoha zvaných hostů a journalistů provedla se 26. srpna 1883. Jelo se z Prahy

[32] kesonech

Nymburkem až do *Detenic*, kde za přítomnosti převora maltézského řádu *knížete Lichnovského* (jenž byl předsedou správní rady Komerciálních drah) v remíze na lokomotivy byla uspořádaná skvostná hostina, také na počest otevření dráhy *z Detenic do Dobravice* Obchodních drah.

Dráha tato i s mostem přes Labe 160 m dlouhým se značnými pozemními stavbami ve stanici Nymburské – přijímací budova, skladiště, topírna, vodárna aj. – vystavěla se od 29. 3. až 25. 8. 1883, tedy v pěti měsících.

- Náklad stavební mimo vozidel obnášel 822 623 zl.
- V tom jest obsažen náklad na most přes Labe 124 000 zl.
- Výloha na 1 km obnáší mimo vozidel 75 630 Korun.
- Když se odpočítají výlohy na labský most 170 m dlouhý činí náklad na 1 km 65 250 Korun.
- Veškeré výlohy za výkup pozemků incl. spojovací oblouk k Severozápadní dráze stály 100 000 zl.

Na naše dopravní oddělení odevzdal jsem dráhu tu 17. září 1883. O rychlé provedení měl též zásluhu vrchní inspektor při stavebním ředitelství Kazimír Záleský. Délka dráhy je 10,877 km.

pokračování na straně 232 →

Miňkovice–Zvoleněves

→ pokračování ze strany 144

Když jsem byl předložil v roce 1882 vypracovaný projekt, odbývala se revize trati 13. ledna 1883 (okresní hejtman Hejda, Steiner, dr. Zelenka) a 11. března byla udělena Společnosti státní dráhy koncese ke stavbě. Po předloze detailního projektu odbývala se 11. až 13. června pochozí komise politická.

Buštěhradská dráha při revizi trati statně protestovala a její zástupce dr. Böhm (nynější ředitel Buštěhradské dráhy) pravil, *že jest to druhá etapa dostati se na Kladno.*

Dráhy této stavba byla zadána podnikateli Houdkovi z Chocně. Počalo se se stavbou 2. července 1883. Již 18. září kladly se koleje a 15. 10. byly položené, takže štěrkování a dovážení vlakem započalo. Pozemní stavby ve Volovicích, v Neuměřici a Zvoleněvsi byly skoro hotové. Pochozí komise vlečky do cukrovaru zvoleněvského odbývala se 26. listopadu 1883 a kolaudace s podnikatelem a odevzdání na naše dopravní oddělení *celé podružné dráhy* dne 12. prosince 1883. Dne 19. ledna 1884 provedla se technická policejní zkouška (po zkoušce mostů a předběžné revizi stavby), 20. února 1884 byla zahájena doprava zboží a 20. května 1884 pro veškerou dopravu byla dráha otevřena.

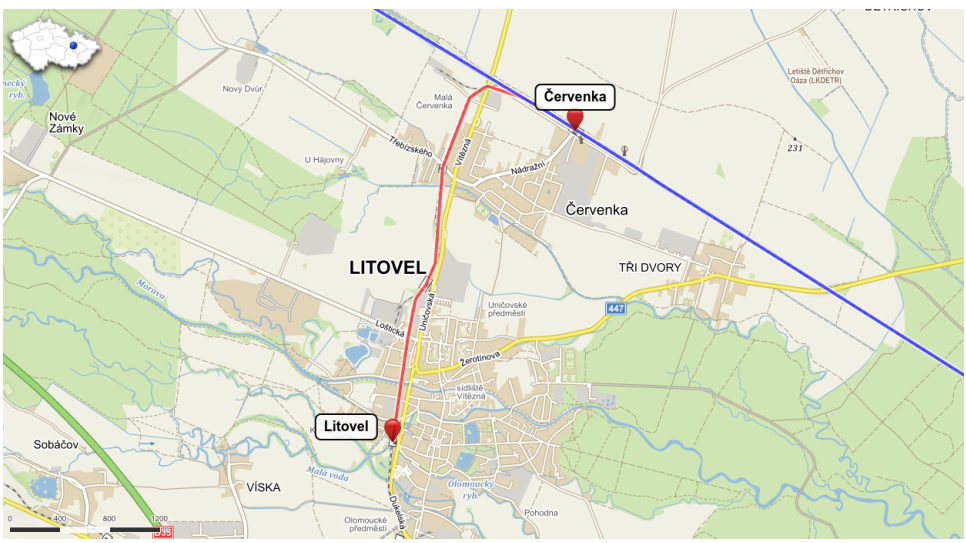
Stavební náklad obnášel, vyjímaje vozidla, 285 953 zlatých, čili na 1 km 36 288 zlatých. Výkup byl dražší, neb ho prováděl dr. Kučera a muselo se více parcel soudně vyvlastňovati. Dále na malou délku dráhy (7,893 km stavební a 7,090 km dopravní délky) připadl velký násyp Zvoleněveského nádraží a četné stavby pozemní staniční, mimoto odškodnění chmelnic a školek k statku „Zvoleněves“ přináležejících. Proto jest kilometricky náklad na stavbu větší než při ostatních tratích.

Při pořízení vlečky do cukrovaru ve Zvoleněvsi, jenž patří k císařským statkům, byla společnost naše kulantní a šel jsem řediteli Napravilovi všemožně vstříc.

pokračování na straně 159 →

Červenka–Litovel

Cukrovar v Litovli na Moravě přál sobě spojení s drahou Třebová–Olomouc ze stanice Litovle a zavázal se k příspěvku 5 000 zl. Suchomel a Heller-Husserl žádali o vlečky do svých sladoven a dali příspěvky 1 000 zl. a 2 500 zl. Projektovala se veřejná lokální dráha a cukrovar vystavěl sobě ze stanice „Litovel“ vlečku do cukrovaru.



Červenka–Litovel, hlavní trať StEG

Když jsem dal vyhotoviti v létě 1882 generelní projekt (Kuňáskem) a předložil, odbývala se 27. září 1882 revize trati, které byl přítomen okresní hejtman Czarda a vrchní inženýr z Brna Vyletěl. Dne 10. března 1883 byla udělena StEG koncese pro tuto podružnou dráhu. K žádosti cukrovaru litovelského a města začali jsme studovat (Šebesta se mnou) přechod od cukrovaru na pravý břeh Moravy (do Asmeric) a staničku pro město (17. 5. 1883). Zeť p. Havlíček jel se mnou do Litovle.

V obci Července musely býti obecní pozemky (pastviny) soudně odhadnuty a obdržela obec místo mnou nabízených 30 krejcarů pouze 9 krejcarů za čtvereční sáh. Stalo se tak 7. listopadu 1883.

Pochozí komise odbývala se teprve 30. 7. 1885 a 22. 12. 1885. Stavební délka trati činí 2,5792 km, dopravní 2,763 km. Součástí jsou dvě vlečky o délce 0,524 km.

pokračování na straně 178 →

Vlečka a překladiště na Labi u Lovosic

→ pokračování ze strany 136

Jak jsem již na stránce dříve zmínil, byla Společnost státní dráhy morálně určena k stavbě vlečky k Labi. Poněvadž by byla bývala bezúčelná, sám jsem navrhnul a vystavěl as 150 m dlouhé překladiště s dvěma kolejemi. Při komisi 14. ledna 1883 v Lovosicích odbývané, při které bylo zastoupeno mnoho členů Elbeverein (prostých to loďařů), byl přítomen místodržitelský rada Kurzböck, vrchní inspektor Černý a dr. Ruß předsedal, a při které jsem státní dráhu zastupoval, činil se takový nátlak na nás i od ministerstva obchodu, že StEG, ačkoliv byla přesvědčena o bezúčelnosti tohoto objektu, s kterým by si sama konkurenci činila, přece stavbu nařídila, která stála, ačkoliv jen 2, 247 km dlouhá (dopravní délka 2,877 km), 72 797,03 zlatých. Mé námitky nebyly platné a osvědčil se můj předpoklad, že to bude mrtvě narozené dítě, neb se tam celkem překládalo asi 100 vozů kladenského uhlí.

Brzy po komisi vyslal jsem p. Weiße, aby vypracoval detailní projekt a již dne 11. dubna 1883 odbývala se pochozí komise (Rühl). Stavbu obdržel Christ. Eschenauer z Litoměřic a dohled svěřil jsem inženýrskému asistentovi Beckerovi. Výkup pro dráhu tu provedl jsem osobně a dost příznivě, tj. 4 176 zl. za 1 km v této polabské dobré krajině v ovocné zahradě.

S nasypáním počalo se 11. června 1883 a 4. září byly koleje na vlečce i na překladišti již položené, jen ještě dlažba v inundaci[33] scházela. Dne 23. října byla předrevize trati a zkouška mostů, 24. října konala se technicko-policejní zkouška a odevzdání na naše dopravní oddělení.

Byla to ze strany StEG koncese veřejnému (neoprávněnému) nátlaku.

Boušovice–Mšené přes Budín

Navrhoval jsem lokální dráhu z Hrdlí (na trati Roudnice-Boušovice) přes Doxany, Budín do Mšeného. Slibovala rentabilitu, neb v Doksanech a ve Mšeném jsou cukrovary a Budín jest čilé město. Krajina úrodná a řepa se tam dobře pěstuje. Vybral – čili zabezpečil jsem příspěvků k „fondu perdu“ v obnosu 74 000 zlatých. Délka obnášela 18 km.

Prohlížel jsem terén 23. ledna 1883 a 28. 4. a 28. 6. Pak provedlo se generelní trasování a revize trati, při které byl pan de Serres. Odbývala se 24. března

[33] zátopové území

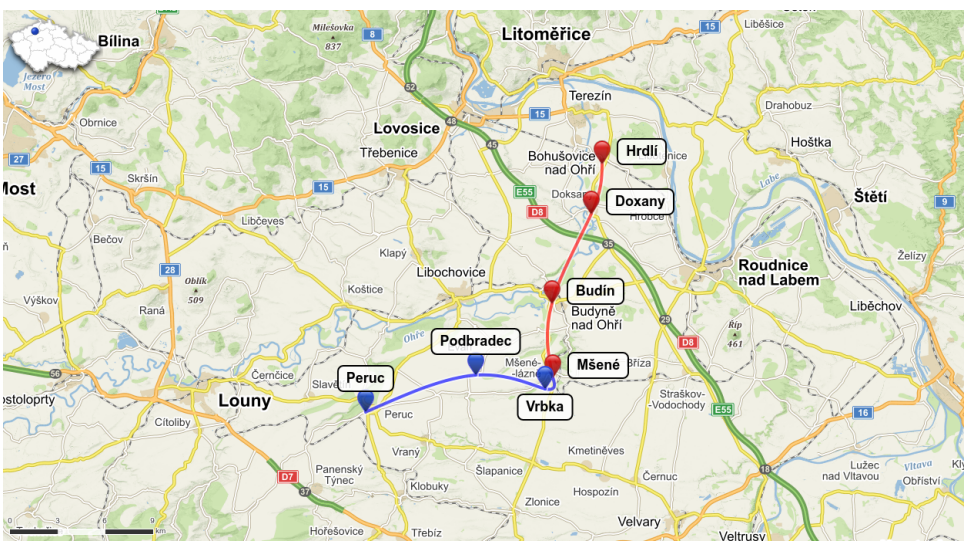
1884. Detailní trasování (Šebesta, Pelikán) konalo se v listopadu 1883 (15. 11. počalo).

Dne 25. března po revizi trati rekognoskoval jsem pokračování *ze Mšeného přes Vrbku, Podbradec do Peruce* 1. 4. 1884 k nařízení pana ředitele.

Dne 6. května navštívil jsem barona Lexu z Aehrenthalu (slepého), jenž přislíbil příspěvek 25 000 zl. a pozemky. Při revizi trati slíbil pan předseda direktoria de Serres, že bude dráha ta až do Doxan vystavěna do kampaně cukerní 1887. A skutečně byly projekty úplně hotové, pozemky až do Doxan mnou zamluvené a materiál pro vrchní stavbu, zejména kolejnice, ležely již v Doxanech.

Navzdor tomu k stavbě nedošlo, neb společnost StEG za příčinou projektu dr. Golitschka, jenž zněl „Leitmeritz – Laun“, a tedy byl rozsáhlejší, nedostala koncesi ke stavbě. Projekt Golitschkův se též neprovedl, ačkoliv jej Severozápadní dráha fedrovala. Kdyby se byla StEG podvolila stavět až k nádraží Litoměřickému s mostem přes Labe, byla by as koncesi dostala, neb zájemníci byli pro nás. Pěkný tento náš projekt byl marný, navzdor, že mnoho práce a námahy stál!

pokračování na straně 165 →



Nerealizovaná trasa Boušovice–Mšené

Boušovice–Terezín do Eisendörflu

→ pokračování ze strany 130

Čilá frekvence, která mezi Litoměřicemi, Terezínem a naší stanicí Boušovice-Terezin panovala, vzbudila myšlenku vystavěti z Boušovic do Eisendörflu (na levém břehu Labe naproti mostu do Litoměřic ležícího) podružnou dráhu s po-

užitím co možná okresní silnice. Prohlídku provedl jsem v srpnu 1882 a 4. září 1882 jel jsem s panem Josefem Vamberským k tachometrickému měření.

Revize trati odbývala se 16. a 17. února 1883, při které, k žádosti města Terezína, zástupce pevnostního velitele k mému podivu přisvědčil k vedení trati pevností! Považoval jsem to za nedorozumění, jel jsem 20. března 1883 do Terezína a navštívil jsem pevnostního velitele *polního podmaršálka Köhlera*, který ovšem pro vedení pevností nebyl. Přál sobě vedení na straně Oharky. Rekognoskoval jsem s p. p. *ženijním ředitelem majorem Hilmeierem* a *hejtmanem Kollerem* dotyčný terén, ale vedení tímto směrem uznal jsem za nemožné. A nebylo schváleno. Ostali jsme při svém starém projektu vedení po okresní silnici.

Detailní projekty předložil jsem 15. dubna 1884 a 17. listopadu 1891. V souvislosti s tímto projektem jsem studoval překročení Labe a spojení s nádražím Severozápadní dráhy v Litoměřicích a předložil jsem je 16. července 1884.

Poněvadž naše Společnost koncesi ke stavbě z Hrdlí do Mšeného neobdržela, odpadla stavba do Litoměřic (levý břeh). 4, 2204 km dlouhá tato trať byla vypočtena na 216 413 zlatých, čili 51 278 zl. na 1 km. Výkup byl obstarán mnou a dost lacino.

pokračování na straně 167 →

Též jiné projekty se pracovaly, a sice:

- Pro projektovanou dráhu z *Jenšovice do Lužce* prohlížel jsem 24. června 1882 terén a vyjednával v cukrovaru stran vedení vlečky do továrny a příspěvku. Dne 28. a 29. května 1883 zavedl jsem tam pana Pelikána, aby pracoval na detailním projektu. Dne 19. a 20. listopadu 1883 pokračoval jsem ve vyjednávání s továrnou a docílil příspěvek značný.

pokračování na straně 163 →

- K nařízení ředitelstva rekognoskoval jsem 28. ledna 1883 terén pro dráhu *ze Selče*[34] do *Horoměřic* (zpět do Roztok). Neodporučil jsem tuto nepříznivou dráhu.

- 14. března toho roku rekognoskoval jsem terén pro dráhu *z Kolína přes Radbor do Bečvár* a Zásmuk a vyjednával s cukrovary kolínským, radbořským a bečvárským.

- Též o spojení našeho *pražského nádraží* s továrnou *Breitfeld-Daněk* se tenkráte jednalo a vyjednával jsem tam 15. máje 1883. Vypracoval Brdička dvě varianty, ale továrna se pak k tomu chovala pasivně (ředitel Mareš).

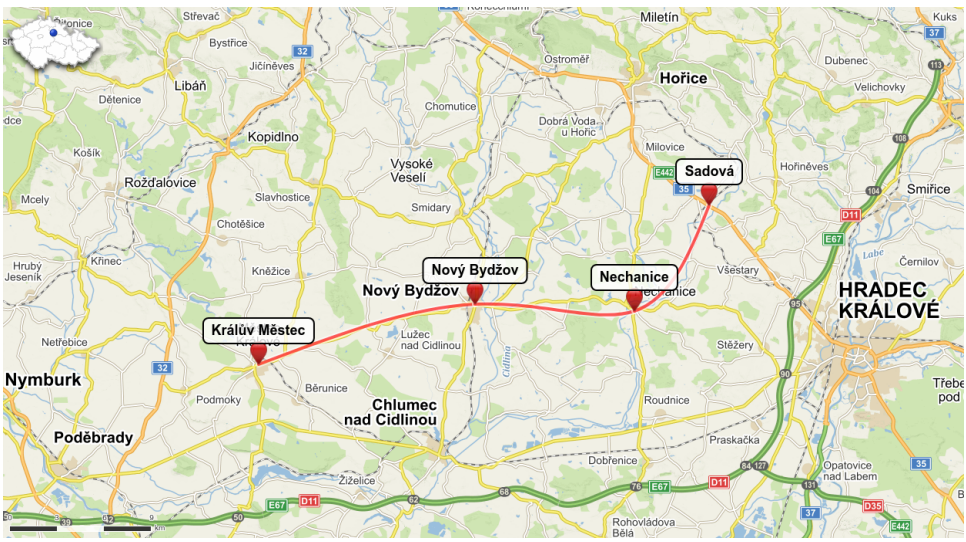
- Když převzala Společnost naše, resp. Obchodní dráhy, lokálku z Nuslí do Modřan, studoval jsem 24. září 1883 spojení naší stanice Libeň s Nuselským nádražím přes Hrdlořez a Strašnici za účelem spojení své sítě s touto

[34] Praha-Sedlec

exponovanou podružnou dráhou. Později vyměnila se za dráhy z Mochova do Čelákovic a do Brandýsa n. L. Společnosti lokálních drah dosud přináležející, jež pak Obchodním dráhám připadly.

- Dne 26. října 1883 rekognoskoval jsem *okružní dráhu v Holešovicích s malým překladištěm.*

- 5. listopadu přehlížel jsem terén pro lokální dráhu *Králův Městec – Nový Bydžov.* Tam jsem přenocoval a 6. listopadu pokračoval *přes Nechanice do Sadové.* Mám za to, že mně byla tato práce uložena podnětem hraběte J. Harracha.



Přehlížená trasa z Králova Městce do Sadové

Vůbec byla má činnost i v tomto roce rozptýlená a též do Vídně jsem vícero cest podnikal a u ředitelství se o nových projektech informoval a zprávy podával.

Rodinné události

Náš rodinný život byl stejně klidný jako minulá léta. Edáček navštěvoval normální školu v Panské ulici a Vladimír byl na reálném gymnáziu ve Spálené, později v Křemencové ulici[35] a oba učili se s výborným prospěchem.

Boženka mimo činnosti své v domácnosti pěstovala hru na klavír a zpěv s velkou zálibou. Bydleli jsme u Vašků na Královských Vinohradech Jungmannova č. 325 a byl jsem členem obecního zastupitelstva.

Dne 6. února 1883 navštívil jsem švagra Lošťáka a Emu v Olomouci.

[35] Gymnasiální nová budova byla postavena v Křemencové ulici, ale až po mé maturitě. (pozn. Vladimíra Baziky)

Počeštění spolku architektů a inženýrů Při valné hromadě dne 18. března 1883 odbývané *Spolku architektů a inženýrů s nepatrnou většinou proměnil se spolek dosud utragnistický*[36] *na čistě český i časopis se vydával pouze česky*, kdežto dříve vycházel česky i německy.

O Boží hod 25. března 1883 *zemřela paní Šebková*, matka *architekta Josefa Šebka*, kterého jsem po smrti její v Nymburku při stavbě nádraží zaměstnával krátký čas.

Léto strávili jsme v Ústí n. Orlicí ve mlýně paní Markové a teprve 19. září stěhovali jsme se do Prahy. Zeť p. František Havlíček přijel z Kyjeva 6. května do Prahy. V Ústí bylo dost zábav. Bydlela u nás Běla Nováková a v Ústí bydleli též Niklasové – paní, syn a dcera Marinka, nyní Juppova, pan Lukeš, Šebek a jiní.

Navštívil nás tam z Labské Týnice z vojenského cvičení *architekt Jiří Stibral*, toho času poručík u dělostřelectva v reservě.

Konali jsme krátké a delší výlety, 4. června do Klopot a do Litomyšle, 8. a 9. září byl v Ústí koncert a pak taneček. Přijížděl jsem z Prahy do Ústí obyčejně pouze k neděli.

Na Lánech upevnil jsem 8. července 1883 *na hrob svých drahých rodičů památnou desku mramorovou* a dal hrob společný upraviti.

Dne 22. 9. došla oficiální zpráva o mém *jmenování za vrchního inspektora* a potěšilo mě to.

Druhá má cesta do Kyjeva

Dne 27. září 1883 jel jsem podruhé do Kyjeva navštíviti dceru Aninku a Františka. Tento rok ona nemohla přijeti, aby s námi prázdniny strávila, a jen František nás na krátko navštívil v Praze.

Dne 29. září ráno o 11 hodinách přijel jsem na místo a potrval tam až do 9. října 1883. Bydlely děti již v roztomilém svém domku v široké ulici, jenž byl velmi pěkně vyzdoben a zařízen. Ale nejen zvenčí, i uvnitř panovala dobrá nálada a rodinné štěstí. Dva roztomilí kloučkové – Voloďa a Eda – batolili se po bytu a „baštili“ při malém dětském stolečku maso, čili „mas“. Všude značil se blahobyt a spokojenost, až na ten stesk po vlasti!

Byl jsem tam hejčkán, nejlepší sousta dostaly se mně. Navštívili jsme operu a činohru, všechny kostely, Lávru, Podol a jiné, zkrátka bylo to utěšených několik dnů – však měly brzo konce, neb 9. 10. večer již jsem musil odjeti.

František mě doprovázel až do Žmerinky, tam jsem přenocoval a 10. 10. ráno jel přes Volo- a Podvoločisk do Lvova a tam zůstal. Dne 11. října navštívil jsem

[36] dvojjazyčný

svého bratrance o 10 let mne staršího *Maxe Konopáska*, virtuosa na klavír a učitele hudby i skladatele, jenž již mnohá léta ve Lvově se svou chotí Luběnou žil (zemřel as 1890). Po důkladném přehlédnutí Lvova a návštěvě právě zasedajícího Zemského sněmu rozloučil jsem se s bratránkem a se Lvovem a jel večer do Krakova a do Prahy, kde jsem přibyl 12. října večer. Dlouho jsem měl mé Anince choti co vyprávět o zažitém v Kyjevě a po cestě. To byla má poslední cesta do Kyjeva! a trvala 16 dnů.

Ve Vídni odbývala se v Rotunde *velkolepá elektrická výstava.* Navštívil jsem ji 28. až 31. října 1883 a mnoho zajímavého a poučného jsem viděl, a to zvláště *první dráhu s elektrickým pohonem.*

Korunnímu princi Rudolfovi narodila se princezna Alžběta 2. srpna 1883, která nyní jako kněžna Otto Windischgrätz meška v Praze ve vile Gröbově.

Návštěva Olešné, Krušovic a Rakovníku

Dne 20. dubna 1904 v době, kdy tyto vzpomínky spisuji, navštívil jsem s chotí Annou mé rodiště Olešnou, Krušovice a Rakovník. Dům, v kterém jsem se narodil na Olešné a v kterém jsme bydleli v Krušovicích, jsem též navštívil a ohledal.

1884

Personál stavebního odboru

Za příčinou rozsáhlých prací měl jsem přidělený četný personál, ponejvíce technický, a sice:

1.	Eduard Bazika	chef odboru	vrchní inspektor	
2.	Victor Bartl	inženýr	můj zástupce	
3.	Jan Holovský	inž. asistent	Nymburk	
4.	Bartoloměj Kropp	inž. asistent	Volovice	
5.	Jan Šebesta	inž. asistent	Praha	
6.	Gustav Pelikán	inž. asistent	Praha	
7.	František Narbut	inž. asistent	Praha	
8.	Josef Vamberský	inž. asistent	Byl na dovolené a stavbyvedoucím Zvoleněves–Smečno.	
9.	Rudolf Lamatsch	inž. asistent	Landšrkoun, Litovel	
10.	Antonín Pek	inž. asistent	Praha	Začátkem 1884 přeloženi k udržování dráhy.
11.	Antonín Pánek	inž. asistent	Praha	
12.	Nath. Glaser	inž. asistent	Libochovice	
13.	Gustav Weiß	inž. asistent	Praha	
14.	Jan Kuňásek	inž. asistent	dle Regulation	
15.	Gothard Brdiczko	inž. asistent	— " —	odešel 30. 9. 1885
16.	Rudolf Reich	inž. asistent	Nymburk	odešel 26. 9. 1886
17.	Emil Becker	inž. asistent	Lovosice	
18.	Vilém Weißmantl	geometr		
19.	Pfeffer	geometr		
20.	Ervín Spalek	geometr		
21.	Josef Jaroš	technický provizorní úředník		
22.	Antonín Starý	účetní a administrativní úředník		
23.	Eduard Düring	provizorní administrativní úředník		
24.	Nový	technický diurnista		
25.	Benjamin Tunkl von Aschbrunn und Hohenstadt, baron	kancelářský sluha		

V běhu roku 1884 ubyli Bartl, Kropp, Becker, Pek, Pánek, Glaser, Weiß, Düring. A přibyli:

26.	Šeda, rytíř	geometr	odešel 15. 4. 1885
27.	Strupp	inž. asistent	přibyl 15. 6. 1885
28.	Rybka	inž. asistent	přibyl 15. 6. 1885 nyní v Blansku chefem trati
29.	Kolárek	provizorní administrativní úředník	
30.	Exner	inž. asistent, architekt	Ústí n. L. přišel 1886 odešel v červenci 1886

František Havlíček zemřel 3. srpna 1904

Jiné důležité záležitosti zabránily mně po dobu od konce dubna 1904 až dodnes (14. 8. 1904) pokračovati ve spisování těchto upomínek. Zvláště cesty do Vídně a do Prahy a pak nenadálé úmrtí mého a našeho dobrého zetě Františka Havlíčka v Misdroyi na Baltickém moři, o kterém se šířeji vyslovím na patřičném místě v chronologickém pořadu. Zemřel 3. srpna a 6. srpna byl pochován do naší společné hrobky na Olšanském hřbitově. Byla to pro nás všechny velká rána, zvláště pro dceru Aninku a šest pozůstalých dítek, z kterých Vladimír byl v St. Louis a Eduard v New Yorku v Severní Americe!

Nyní vrátím se k vypravování z mého života. V letech 1884, 1885, 1886 a dále byl jsem v napnuté činnosti. Pohyboval jsem se mezi Prahou a rozlehlými staveništi na mnoha místech. Po čas prázdnin navštěvuji dle možnosti svou na venkově dlející rodinu. Pokračováno bylo v dohotovení již otevřených drah a zpracování jiných nových projektů.

Kralupy–Velvary

→ pokračování ze strany 150

Dne 7. a 8. listopadu 1884 odbývala se za mé přítomnosti státní kolaudace z Kralup do Velvar, 10. 3. toho roku odevzdával jsem cesty dotyčným interesentům.

pokračování na straně 167 →

Definitivní odbočení z Kralup Poněvadž při otevření dráhy do Velvar (1882) bylo vybočení její ze stanice Kralupské pouze provizorní, bylo nutno zbudovati definitivní a stalo se tak v letech 1884 a 1885. Desátého listopadu odbývala se pochozí komise této krátké části za přítomnosti inspektora Černého od generální inspekce, dr. Bernharda, okresního hejtmana ve Slaném, p. p. Arpada Pátera za vojsko, dr. Böhma (nynějšího ředitele Buštěhradské dráhy), p. vrchního

inspektora Polívky od Buštěhradské dráhy, dr. Zelenky, vrchního inženýra Gambera z Vídně, Ludvíka, Klimeše a Gabriela (České severní dráhy). V roce 1885 se 27. 7. odbýval odhad budov a pozemku, při čem jako odhadci intervenovali inženýr Kaftan, stavitelé Honzák a Skuček, Hantych, Janovský a Bělohlávek. Pak stavělo se, i domeček u vybočení z Kralup a most, takže 26. listopadu 1885 odbývala se technicko-policejní zkouška, definitivní připojení se vzalo do potřeby a provizorium se odstranilo.

Křídlo z Prachovic k pecím prachovickým

→ pokračování ze strany 141

Ukázala se nutnost k pecím prachovickým a k lomům vystavěti ze stanice Prachovické 1,122 km dlouhé křídlo (dopravní délka 1,395 km). Dne 28. února 1884 odbývala se pochozí komise a 3. května byli někteří majetníci pozemků soudním odhadem nuceni parcely postoupiti (pozemky Novákovy a Plcháčkovy byly vyvlastněny teprve 25. října). V říjnu, 1. a 2., inspicíroval jsem tuto stavbu s panem Kazimírem Záleským z Vídně. Již 4. října odevzdal můj zástupce p. Victor Bartl dráhu tu našim oddělením k upotřebení. Stavba počala 15. 3. a končila 15. 9. 1884. Stavbyvedoucí byl J. Šebesta.

pokračování na straně 212 →

Rudoltice–Landškroun

Město Landškroun ucházelo se intenzivně u ředitelství ve Vídni o stavbu této lokální dráhy. Vyjednával jsem s ním (1882) a po krátké debatě věnovali k fondu perdu 22 500 zl. = 45 000 Korun a na své útraty uspořádali příjezd ke stanici.

Koncese byla udělena 15. ledna 1884. Politická pochozí komise odbývala se 22. a 24. dubna 1884, když jsem vyhotovil detailní projekt a předložil jej.

Pro dráhu tu již 26. října 1882 prohlížel jsem terén a 23. 11. 1882 počalo tachometrování mnou, Vamberským a Reichem a 25. 11. 1882 bylo ukončené. Stavba byla ve Vídni zadána (dosti draho) podnikatelům Krützner, Hack a Angele, kteří započali se zemními pracemi 21. května 1884. Za stavbyvedoucího určil jsem inženýrského asistenta Rudolfa Lamatsche. Část pozemků, které jsem nemohl dobrovolně vykoupiti, byla 8. až 12. července 1884 soudně odhadnuta, intervenoval při tom mimo mne JUDr. Lom.

Za příčinou známého klouzavého materiálu v této krajině byla stavba dosti obtížná. Nesliboval jsem sobě nic od založení studně a vyhledal jsem jiný způsob opatření vody pro topírnu, a sice z dosti vzdáleného potoka, *u kterého se založil pulsometr*.[37] Pozemek u vody jsem rychle zakoupil.

Dne 29. září odbývala se druhá pochozí komise za příčinou rozšíření nádraží. Byl při tom za generální inspekci p. Černý, okresní hejtman Appeltauer, ing. Vomáčka (nyní vrchní stavební rada), nadporučík Vever, já a Lamatsch.

[37] parní čerpadlo

Stavbu jsem často inspicíroval a pokračovala tak, že 14. listopadu jel první vlak se štěrkem.

Mimo trati kurentní[38] byly velké práce ve stanici Rudoltické, jež leží ve spádu. A poněvadž podnikatelstvo nerozvinovalo mnoho energie a materiál byl špatný, odbývala se technicko-policejní zkouška teprve 26. máje 1885 a dráha pro veřejnost byla otevřena dne 1. června 1885. Před otevřením projeli jsme, pan prezident de Serres a já, trať z České Třebové až do Landškrouna a zpět s drezínou, tj. dne 31. máje 1885, na který den připadlo *slavnostní otevření a banket daný městem v Landškrouně.*

Dne 11. května provedl p. inspektor Rühl předrevizi a 27. 5. odevzdal jsem trať našim dopravním oddělením.

Rudoltice–Landškroun

Nemohu opomenouti uvésti epizodu, jež svědčí o tehdejších národních poměrech. Purkmistr landškrounský (dosti mírný a rozumný) smluvil se s p. Lamatschem, že když my nedáme na nádraží žádné červenobílé a bílomodré prapory, že on se o to postará, aby se v městě nevyvěsily – „schwarz-rot gold“. Ačkoliv již naše dekorační věci v Landškrouně byly, neprotivil jsem se (ačkoliv dost nerad) této úmluvě. Když však jsem přijel v den otevření dráhy s p. de Serresem po drezíně k stanici Landškrounské pouze černožlutými prapory ozdobené, lekl se toho, že prý jest to jako na hřbitově a nehezké a nařídil, aby se dekorace promíchala červenobílými a modrými prapory – ale v městě též purkmistr neprosadil, aby nebyla hojnost velkoněmeckých praporů rozvěšena, ačkoliv tenkráte nebyl Landškroun ještě Čechům tak nepřátelský.

[38] samotné

Stavba currentní trati stála 154 468 zlatých a rozšíření stanice Rudoltické 39 520 zlatých mimo vozidel, jež byly vzaty s 56 909 zl. Stavební délka trati je 3,761 km, dopravní 4,417 km.

Vlečka do továrny na tabák v Landškrouně Mimo hlavní sekundární dráhy stavěli jsme pro c. k. tabákovou režii ze stanice Landškrounské do továrny na tabák na její útraty vlečku 0,28193 km dlouhou za 6 000 zl, již jsem 12. května 1885 továrně odevzdal a kolaudaci provedl za intervence inspektora generální inspekce p. Rühla.

Zásmuky–Bečváry a vlečka do cukrovaru

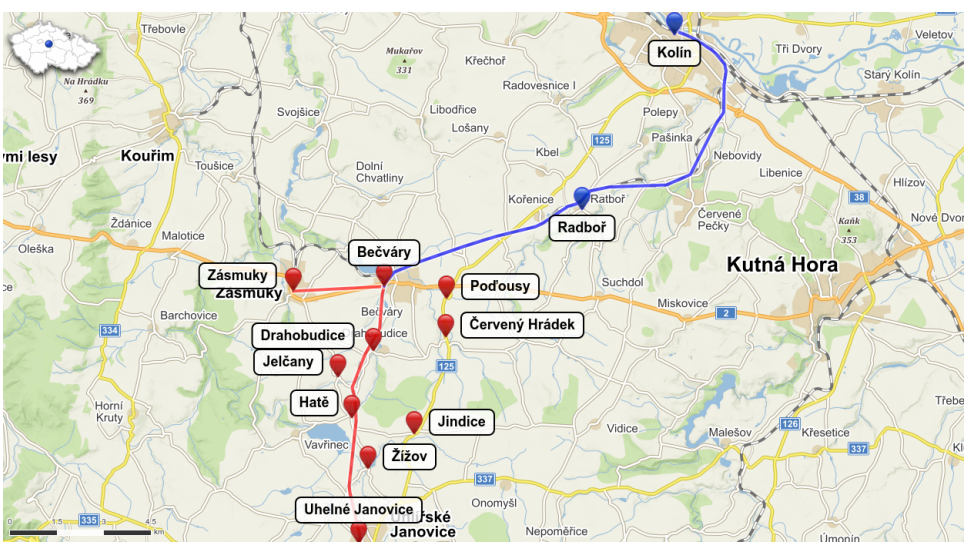
→ pokračování ze strany 133

Nastala otázka, jak by se dalo docíliti spojení cukrovaru bečvárského a radbořského sekundární dráhou, která by vedla eventuálně až do Uhelných Janovic.

Podnikl jsem v tomto směru studie a vyjednávání.

a) pro směr Kolín – Uhelné Janovice přes Radboř a Bečváry (jak nyní jest provedena jako zemská dráha)

b) pro směr Zásmuky, továrna bečvárská, Bečváry do Uhelných Janovic



a) Zásmuky – Uhelné Janovice, b) Kolín – Uhelné Janovice

Pro nepříznivý terén a nevýhodu vyjednávání o příspěvky ustoupil jsem od směru ad a). Dne 23. února 1884 vyjednával jsem v bečvárském cukrovaru a s baronem Vraždou jako předsedou v Červeném Hrádku. Současně vyjednával jsem se vzájemníky trati Kolín, Radboř, Bečváry (cukrovary kolínský a radbořský).

Dne 1. srpna 1884 podnikl jsem recognoscierung přes Zásmuky, Bečváry, Červený Hrádek a Jindice do Uhelných Janovic a 2. srpna jel jsem z Janovic přes Radboř do Kolína. Při této zpáteční cestě ztratil jsem peněženku se 115 zl, která se však v Poďousech našla a dostal jsem ji zpět (15 zl. dal jsem nálezci).

Uhelné Janovice

Od 18. 9. 1884 tachometroval jsem s p. Šebestou a Kuňáskem směr Zásmuky, Bečváry, *Červený Hrádek do Uhlířských Janovic*, který jsem pak zavrhl a volil jsem směr Bečváry, Drahobudice, Jelčany, Hatě, Žížov, Uhelné Janovice. Skončili jsme práci 25. září 1884.

Detailní projekt Zásmuky–Bečváry na poli provedl p. Holovský v době od 14. do 20. října 1884, který se však předložil okolnostmi námi nezaviněnými o rok později, a sice 13. října 1885, ředitelství, takže stavba teprve v roce *1886* se provedla.

Dne 16. března 1886 vyšetřoval David Spitzer rentabilitu (za dopravní ředitelství). V Zásmukách a od hraběte Sternberga (ředitel Kritzner) vykupoval jsem pozemky 24. a 25. května a 20. července 1886 v Bečvárech.

Pochozí komise odbývala se ze Zásmuk do Bečvár dne 27. a 28. července 1886. Pan hrabě Filip Sternberg přijel za námi na koni a zval nás k obědu, což jsem ovšem nepřijal, neb jsme měli již uchystáno v továrně bečvárské. Hostina v kantýně bečvárské továrny byla uspořádána hostinským nádražní restaurace v Kolíně.

Stavba této trati i s vlečkou do bečvárské cukrovarny, jež obnáší 4,978 km stavební délky a 5,1073 km dopravní (v tom vlečka Společnosti státní dráhy 0,3814 km a továrny 0,6024 km), započala 25. září 1886 a skončila pro část do cukrovaru 6. listopadu 1886 a až do Bečvár 31. 5. 1887. Technicko-policejní zkouška byla 22. června 1887 odbývaná a trať vzala se do potřeby do továrny 6. listopadu 1886 a do Bečvár 1. srpna 1887. Stavbyvedoucí byl p. Jan Holovský a podnikatel stavby František Zelenka. Stavba stála mimo vozidel 135 981 zl. a příspěvek cukrovaru bečvárského obnášel 25 000 zl.

Neobyčejné protahování při entrírování této dráhy nezavinil stavební odbor, příčina ležela u ředitelstva ve Vídni.[39]

pokračování na straně 212 →

Jenšovice–Lužec

→ pokračování ze strany 154

Podobně jako u předcházející dráhy protáhlo se provedení stavby dráhy z Jenšovic do Lužce, která byla obmýšlena a stavěna jako jiné sekundární dráhy pro kompletní dopravu, ale konečně se používá pouze jako industriální dráha pro lužecký cukrovar.

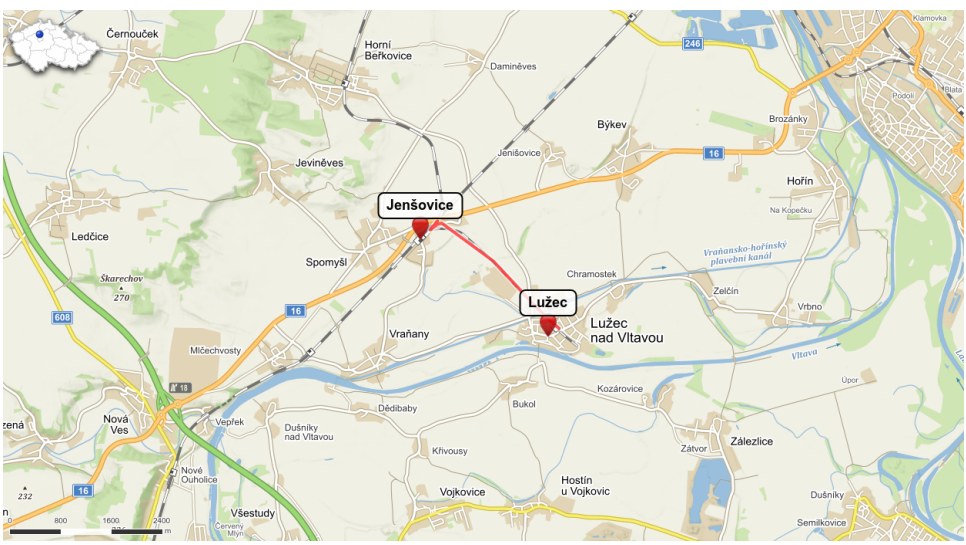
[39] pravidelný provoz na trati byl ukončen roku 2006

Že se stavba provede, bylo rozhodnuto již v roce 1883 a již 26. ledna 1884 počal jsem s výkupem a s projektováním, takže se revize trati a pochozí komise odbývala 4. dubna 1884 (inspektor Kranzner, Koudelka, Paris (?), Pelikán a já).

Teprve 4. srpna 1885 vyjednával jsem v Lužci o výkupu pozemků a teprve roku *1886* se záležitost začala doopravdy prováděti. Obstaral jsem pokud to šlo 22. února další výkup a zařídilo se zadání stavby, jež mezi sedmi soutěžníky obdržel J. Kruliš. Stavbu vedl Jan Šebesta, projekt zpracoval p. Pelikán.

Dne 18. května navštívil jsem na Mělníce pana okresního soudce Sedleckého a 29. května odbýval se soudní odhad v obci Lužecké, kdežto na katastru jenšovickém se stavbou se již 15. dubna započalo. Stavba rychle pokračovala a 12. července byla přijímací budova v Lužci již pod střechou. Dne 9. září jelo se lokomotivou po koleji a 27. září dodávaly se již naložené vozy do továrny, takže 19. října jsem trať našim dopravním oddělením (Reinelt, Kačerovský, Stejskal, Lechflatt, Šebesta a Kruliš byli přítomni) odevzdal. *Technicko-policejní zkouška* odbývala se 28. prosince 1885 a byli přítomni: generální inspektor Švarc, Ehler, Paris, okresní hejtman Reinelt, Hübner, Toman, Keßler, Šebesta a já.

Cukrovar lužecký, se kterým jsem vícekráte vyjednával, věnoval k fondu perdu v hotovosti 17 500 zl. a za 2 500 zl. pozemků, úhrnem 20 000 zl. Stavba trvala pět měsíců a stála mimo vozidel 69 068 zl, i s vozidly 92 859 zl, tedy na jeden kilometr *19 623 zl,* potažmo 28 900 zl, když vozidla (vysoko počítané s 29 790 zl) se připočtou. Kdyby se vzaly vozidla správně: 4 000 zl. na km, pak stál by 1 km *23 623 zl.* i s vozidly. Délka trati činí 3,399 km.[40]



Lužec – Jenšovice (dnes Vraňany)

[40] provoz na trati byl ukončen 10. 12. 2021, krátce po rekonstrukci tratě a výstavbě prvního zvedacího mostu v Čechách a jeho slavnostním předvedení v září 2021

Boušovice–Mšené

→ pokračování ze strany 152

O této neprovedené dráze pojednal jsem obšírně na stránce 152 a zmiňuji se proto ještě jednou zde, že se odbývala revize trati v Doxanech dne 24. března 1884. Jako částečný ekvivalent pozdější, vystavěla se zemí lokální dráha z Roudnice do Hosposina, ačkoliv se čilé město Budín již za panování zemského železničního zákona znovu o tuto trať ucházelo.[41]

Studie drah v roce 1884

Ze své iniciativy a k přání ředitelstva stavebního vykonal jsem četné studie nových drah a podal o nich zprávu.

Práce pro pana hraběte Jana Harracha

Naše ředitelství nařídilo, aby se pro hraběte Harracha a na jeho útraty provedlo trasování lokální dráhy ze Sadové do Nechanic. Rekognoskoval jsem krajinu tu 17. a 18. dubna 1884. Jel do Sadové, pěšky do Nechanic a zpět přes Mokrovous do Sadové a přes Jičín do Prahy. Dne 19. dubna zavítala ke mně deputace z Nového Bydžova, p. rada Špatný a Skvorský, žádaje o fedrování místní dráhy *z Králova Městce přes Nový Bydžov* do *Nechanic* (předpokládali, že hrabě Harrach dráhu Sadová–Nechanice vystaví), kteroužto routu jsem k nařízení ředitelstva též prošel (3. až 5. března 1885), ale prospěšnou neshledal.

Od 12. do 15. května tachymetrovali jsme já, Šebesta a Brdečko trať z *Třežetic* (stanice Komerciální dráhy z Hradce Králové do Sadové) do Nechanic, neb jsem ji uznal za kratší, lacinější a výhodnější, než onu ze *Sadové do Nechanic*.

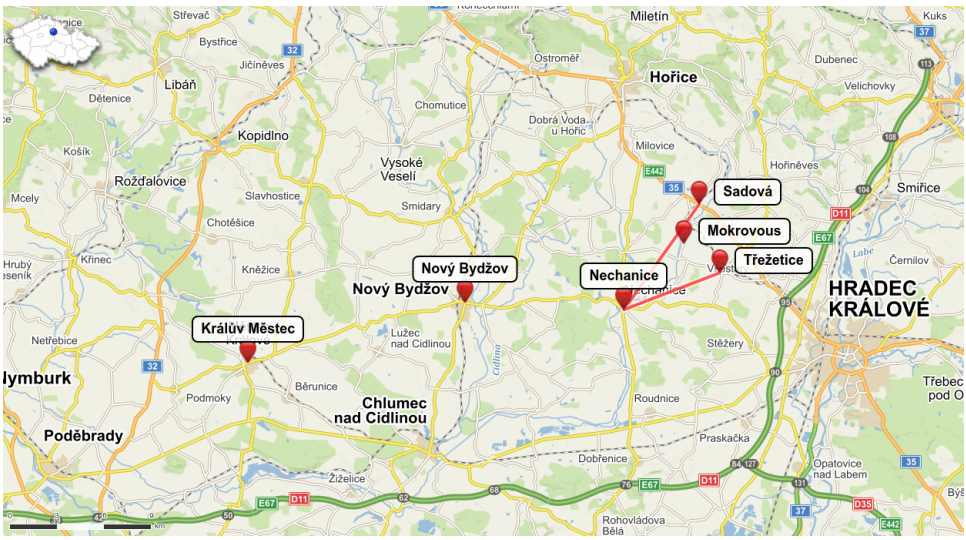
Při té příležitosti jsme sobě prohlédli krásný a skvostně zařízený zámek hraběcí *v Hrádku* u Nechanic, kde nás pan Dancer († 1905), hraběcí inspektor, provedl. Vrátili jsme se přes Sirovátku do Prahy.

Pana hraběte Harracha navštívil jsem k jeho vyzvání 29. června v Praze a jednali jsme o stavbě dráhy *z Jilemnice do Nového Světa*. Pan hrabě mě požádal, abych krajinu projel a poradil mu, na kterém břehu Jizery by měl dráhu vésti.

Vyhověl jsem tomuto přání a jel jsem s jeho p. správcem 13. srpna 1884 z Jilemnice do Nového Světa, kde jsem přenocoval a ráno s p. správcem navštívil *pád Mumly* a *prohlédl hraběcí sklárny*.

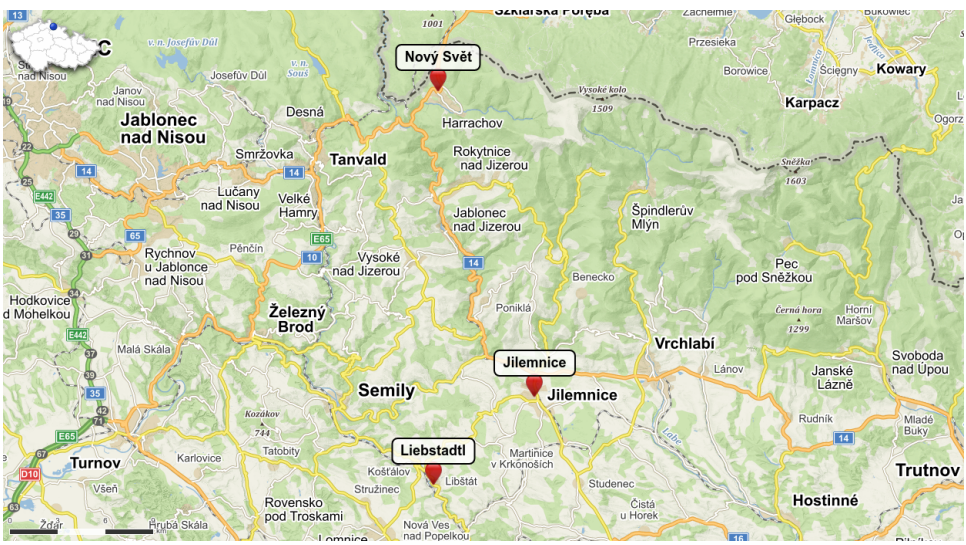
Předtím, 12. 8, navštívil jsem p. Asche v Liebwerdě (nebyl již tam), jel do Liebstadtlu a rekognoskoval pro hraběte trať z Liebstadtlu do Jilemnice. Obstaral jsem hraběti inženýra Hoffmanna, který tachymetroval a vyhotovil generelní projekt pro Liebstadtl–Jilemnice a přepracoval náčrty projektu Muzikova z Jilemnice do Nového Světa jako generelní projekt pro předlohu pro revizi trati.

[41] To je po prosinci 1892, kdy vešel v platnost zemský zákon o drahách nižšího řádu. (pozn. Milana Hlavačky)



Studie Sadová–Nechanice

Uzavíral jsem s Hoffmannem smlouvy, kontroloval jeho práce a projekty pruského inženýra z Hiršbergu do Nového Světa atd. Měl jsem 100 zl. hotových výloh, ale poněvadž mě nikdo nevyzval, nepodal jsem účet ani za hotové výlohy, ani za mé práce a námahy.



Studie Jilemnice – Nový Svět

Třebovětice–Skála

K prání ředitelstva jsem rekognoskoval industriální dráhu ze Třebovětic, blíže cukrovaru cerekvického, na Skálu. Měla to býti dráha pro transport kamene, neodporučil jsem ji. Byl jsem tam 6. až 8. května 1884 a navštívil *Hamra a Beneše v Jičíně*.

Neodporučená trasa Třebovětice–Skála

Most přes Labe u Litoměřic

→ pokračování ze strany 153

Za příčinou projektu z Boušovic do Mšeného a podmínky stavby mostu u Litoměřic, má-li se uděliti koncese, studoval jsem přechod přes Labe mezi Eisendörflem a Litoměřicemi (nádraží). Studii venku konal jsem 31. května 1884 a podal pak zprávu.

Zvoleněves – stanice Podlešín

→ pokračování ze strany 159

V koncesi pro dráhu Zvoleněves–Smečno byla obsažena podmínka, že dráha jest povinna spojiti se se Slaným pomocí dráhy Pražsko-Duchcovské. Ředitelstvo žádalo rychlé předložení tohoto projektu. V červenci a srpnu vyhotovili jsme kompletní detailní projekt i s operátem vyvlastňovacím a operátem pro zadání stavby (Pelikán a Šebesta). Předložil jsem ho 23. srpna 1884. K provedení stavby nedošlo. Výkup jsem provedl sám. Ve Vídni jsem byl 23. až 25. července. Řeklo se mně, že projekt ten se má forcírovati, což se stalo.

pokračování na straně 178 →

Smidáry – Vysoké Veselí

Společnost státní dráhy obmýšlela vyměniti některé trati rakouské Společnosti lokálních drah proti oněm drah Komerciálních. Týkalo se to zvláště dráhy z Nuslí do Modřan, kterou rakouská Společnost místních drah získala a za ní dala Obchodním dráhám tratě Mochov – Čelákovice – Brandýs nad Labem a Smidáry – – Vysoké Veselí. Dne 21. a 22. října 1884 prošel jsem tuto dráhu a pak její cennost odhadl tak, jako se stalo mnou s lokálkami z Mochova do Brandýsa nad Labem.

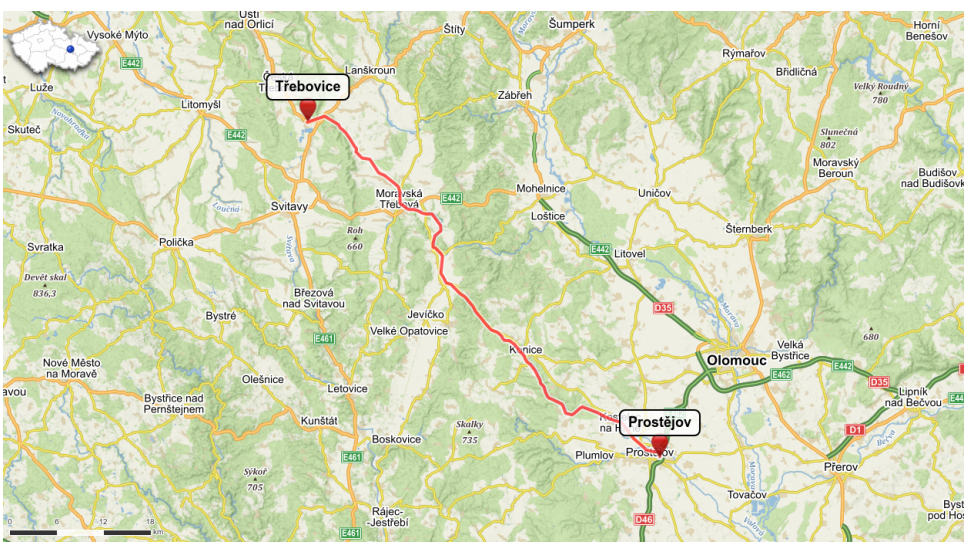
Hořany – Neratovice – Dolní Beřkovice

U mé přítomnosti ve Vídni mně bylo uloženo studovati přechod Vltavy u Vrbna a vůbec údolí Vltavy a Labe, které by se muselo se spojovací dráhou z Neratovic do Beřkovic překročiti. Byla to studie pro znamenitou myšlenku pana de Serrese spojiti *Hořany* (před Poříčany) *s Dolními Beřkovicemi*.

Pracovali jsme u Vrbna začínaje 7. ledna 1885, když jsem dříve 27. prosince 1884 tamější terén náležitě prohlédl.

Prostějov–Třebovice

Byl jsem přítomen jako zástupce Společnosti státní dráhy při revizi trati *z Prostějova do Třebovice* konsorciem Eisnera projektované, a sice 9. a 10. prosince 1884.



Prostějov–Třebovice

Pan prezident de Serres dotsal Komturský kříž

Dne 22. května byl jsem ve Vídni gratulovati panu de Serresovi, jenž dostal Komturský kříž[42] řádu Františka Josefa. Večer byla pro nás (vrchní stavební úředníky ředitelství stavebního) *u Sachera* skvostná večeře.

Rodinné události

Leontýna 13

Začínám se smutnou záležitostí. Měli jsme u nás dcerušku zemřelého bratra mého Františka, nadanou a čipernou dívku *Leontýnku*. Navštěvovala městskou připravovací školu (u vyšší dívčí školy). Roznemohla se 27. prosince 1883 na neštovice a po prudkém průběhu nemoci *zemřela 18. ledna 1884*. Léčil ji dr. Weißhampl a pěstovala ji matka a opatrovnice Sobotková. Případ ten byl příčinou velikého rozruchu v rodině naší. Boženka, Vladimír a Eduard byli posláni k babičce Matiaskové do Pardubic, kde se Vladimír též na neštovice rozstonal a švagrová Marie (nyní p. Smutná) jej s největší obětavostí pěstovala ve dne i v noci.

Má choť Anna byla zdrcená, vezl jsem ji do Brna, aby se poněkud roztržila. Když jsme se po dvou dnech vraceli, byly naše děti na pardubickém nádraží nás uvítati a byly zdravé, teprve pak se Vladimír rozstonal (25. ledna 1884). Anna dále v bytě u Vašků v Jungmannově ulici na Vinohradech ostati nechtěla, a tak jsme se v květnu stěhovali do Prahy, Žitné ulice do nového domu p. Hlaváčka, později Trinkse. Nábytek z velkého pokoje, kde zemřela, jsme darovali Sobotkové.

Tak skončilo nejnadanější dítě mého bratra, z které jsme měli radost a žili v naději, že z ní bude švarná dívka a podpora ovdovělé matky.

Naše dítky – Boženku, Vladimíra a Edu přivezl jsem z Pardubic do Prahy 3. února již do nového bytu a počali choditi zase do školy.

Leontýna nakazila se ve škole, panovala tenkráte tato nemoc.

Naše cesta do Itále

Částečně abychom se po utrpěných svízelech poněkud roztržili, hlavně však abychom navštívili *Jiřího Stibrala*, jenž tenkráte v Itálii prováděl svá studia, vyjeli jsme: choť *Anna*, zeť *František Havlíček s chotí Annou*, naše dcera Boženka a já dne **3. června 1884** do Itálie.

4. června navštívili jsme ve Vídni Frenelovy a Hüttingerovy. **5. června** vyjeli jsme ráno z Vídně a jeli přes Štýrský Hradec *do Terstu*, kde jsme přenocovali v „hotelu Europa“.

Šestého ráno prohlédli jsme sobě Terst a jeli najatou loďkou do krásného *Miramare*. Zvláštní bylo, že jsme Aninku Havlíčkovou jen s velkým přemlouváním

[42] jedna z pěti tříd Řádu Františka Josefa I.

dostali na lodičku, bála se bouře, ačkoli modrozelené Adriatické moře bylo tiché a čisté jako zrcadlo. Miramare jsme sobě prohlédli dokonale.

Miramare

Odpoledne ve čtyři hodiny jeli jsme dráhou do *Benátek* a přijeli tam as v 11 hodin při krásném svitu měsíce, což bylo rozkošné, když jsme po *Canale „Grande“* do hotelu „Bauer“ se ubírali na černé lodičce. Zeť a já stáli jsme na lodi a obdivovali, jak se staré krásné paláce v jasu měsíčním vyjímaly a ve vodě zrcadlily. Velkolepý byl to dojem.

7. června prohlíželi jsme Benátky, jezdili po kanálech, navštívili dílny a sklady benátské industrie, vystoupili na věž *Kampanila* (jež se v roce 1902 zřítila), byli v kostele *Svatého Marka* atd.

Zřícená zvonice svatého Marka

Velkolepé bylo uvítání na Canalu Grande vracejících se z výstavy turínské benátských regatistů, již obdrželi v Turíně I. cenu (večer dne 7. června). Na sta krásně dekorovaných a lampiony osvětlených lodiček jelo po kanále až k Dóžecímu paláci.

8. června pršelo, prohlíželi jsme sbírky v Dóžově paláci a o jedné hodině odpoledne odjeli jsme do *Bologni*, kde jsme všechny znamenitosti prohlédli, procházeli se v nově založeném parku, kde nás „prováděl“ Il. Conte Cov. Avn. Achille Masi a v 11 hodin v noci odjeli do Florencie a tam nocovali v hotelu „la Roma“.

9. a 10. června byli jsme *ve Florencii* a vše prohlédli. Palazzo Pitti, Logii, Pallazzo Uffizi, Campo Santo, přiléhající kostelík s různými mramory atd.

Z návrší toho u pomníku Michelangela pohledem na taškové a prejzové střechy a mnoho jiného upamatovala nás Florencie na matičku Prahu a značilo se, že mistři, již v těchto městech stavěli, měli mnoho příbuzného.

Prejzová střecha

11. června ráno *odjeli jsme do Říma*, kde jsme se zdrželi až do 15. ráno. Zde uvítal nás náš zeť in spée[43] pan *Jiří Stibral*, jenž převzal naše vedení, což nám bylo velice milé, neb i choť Anna, která italsky mluví, měla obtíž rozumět různým italským dialektům. Svěřili jsme se tedy vůdci Říma znalého a cestovateli zkušenému. První výlet náš byl na *Pincio*.[44] Potkali jsme krásnou královnu *Margheritu*[45] v městě. Druhý den byl věnován starým stavbám a v *Pantheonu* (kde leží Michelangelo a Rafael) podepsali jsme vyloženou adresu Victorovi Emanuelovi, králi Italskému.

Jiří Stibral opatřil nám permezzi do *Vatikánu*, do královského hradu *Quirinale*, *do Kapitolu* atd. Navštívili jsme sbírky, *staré lázně*, Diokleciánové *Colosseum*, *Forum Romanum*, Palatin atd., co vůbec v Římě jest přístupného cizincům.

Na svatého Antonína z Padovy, dne 13. června 1884, byli jsme přítomni velké mši v *Sv. Peterském velechrámu* při zpěvu kastrátů. Jiří se zvláštní ochotou nám vše vysvětlil a ukázal. Když jsme šli *z Palatinu*, déšť zahnal nás do obyčejné „osterie“,[46] kde jsme pili znamenité žluté silné víno a studovali charakter obecného lidu. Bydleli jsme v hotelu de la Minerva.

Výhled z Posillipo

15. června ráno dost neradi jsme odjeli z Říma ve společnosti Jiřího Stibrala do *Neapole*, neb má dovolená další pobyt v Římě nedovolila. Přijeli jsme tam v 1.40 odpoledne. Byla neděle, proto jsme hned spěchali na *Posillipo*, kde bylo velmi živo. Povozy jezdily jako splašené, na chodníku pouštěli ohnivé žabky, šly procesí atd. Pohled na *Vesuv*, Neapol a moře byl uchvacující, vzpomněl jsem na přísloví: *„Neapole vedere e morire,“* ale my jsme neumřeli, nýbrž těšili se déle tohoto pohledu.

[43] budoucí
[44] Římský pahorek, nacházející se severně od Quirinalu. (pozn. Milana Hlavačky)
[45] Margherita Savojská (1851–1926)
[46] Restaurace. (pozn. Milana Hlavačky)

Modrá jeskyně na ostrově Capri

Druhý den, **16. června**, prohlédli jsme sobě dále Neapol a odjeli jsme v 9 hodin ráno *na Capri*, vjeli do čarovné modré jeskyně. Při přelézání z velkého parníku na lodičku byl by nám Jiří hnedle padl do moře, tak neobratně sobě loďaři počínali. V hotelu „Grand Bretagne“ jsme se posilnili při vyhlídce na vzdálenou Neapoli a na Vesuv, který tenkráte stále kouřil a v noci ohnivé páry vypouštěl.

Pak jeli jsme lodí do *Sorrento* a opustili ji za účelem prohlídnouti tohoto krásného místa. Přiměli jsme vůdce, aby nám ukázal zahrady s pomeranči a s citrony a viděli jsme divy jižního podnebí: kaštany, ořechy, olivy, víno, fíky tvoří tam zahrady v dlouhém údolí ustupujícím.

Po krátké svačině odjeli jsme na dvou povozech po vysoko nad mořem ležící dobré silnici do *Castell à Mare*, odkud jde dráha do Neapole. Byla to jízda tak krásná, že na ni nikdy nezapomenu. As 100 m výš objížděli jsme nekrásnější krajinou šmolkovitě modrý *záliv neapolský* při skvostné vyhlídce na Neapoli, Vesuv a široké moře!

V Castell à Mare jsme musili na vlak čekati, a tu sledovali jsme mořské vlny od nábřežní zdi se odrážející a do moře se vracející tak, že bylo možno do moře na chvíli vstoupiti a mušle sbírati.

Camaldoli

17. června byli jsme v *neapolském museu*. Sešli jsme se tam s panem Pinkasem, spisovatelem, a s jeho švarnou ženuškou. Konali právě svou svatební cestu. Mimo této rodiny bylo tam ještě pět českých stran a mimo Čechů nikdo jiný, neb to bylo v devět hodin ráno. Pan Pinkas nám poradil, abychom neopomenuli podívati se na *Camaldoli*, starý klášter nad Neapolí, odkud má býti krásná, světová vyhlídka.

Odpoledne jeli jsme do *Pompejí* přes *Portiči* (pod ním bývalo *Herkenlamm*) a s velikým obdivem prohlédli jsme *museum a vykopané město*. (Dnes (1904) má být již as třikrát tolik vykopáno než tenkráte.) Velkou roli hrály při našem prohledu ještěrky, neb Jiří Stibral vynasnažoval se pro svého švagra in spée Vladimíra chytiti nějaký exemplář této pompejánské speciality. Jaký dojem činilo na nás toto skoro před 2 000 lety zasypané město nelze popsati.

Na druhý den, tj. **18. června**, prohlédli jsme sobě v Neapoli přístaviště a přilehající část města, proti které naše Židovské (Josefovo) město bylo ještě nádherné. V části té krátko po našem odjezdu řádila cholera.

Po této exkurzi navštívili jsme pobřeží, *Villa Nazionale* a po obědě odjeli na *Camaldoli*, totiž pokud se dalo jeti. Pak jsme šli pěknými zahradami as 1½ hodiny pěšky k starému klášteru a požívali nádhernou vyhlídku na dvě strany – na záliv neapolský a severně na *moře i Caserty*. Božský to pohled. Nahoře jsou čtyři fráteři, kteří nám vychvalovali své víno, to prý jest ještě nadvesuvské. Ochutnali jsme ho a ačkoliv nebylo ani tak dobré, jako *Chianti*[47] ve Florencii, přece jsme při něm hodnou chvíli poseděli, neb Františkovi, Jiřímu i mně chutnalo.

Vraceli jsme se dosti pozdě, ale dva bersaglieri,[48] již za námi šli nahoru, zase nás očekávali a doprovodili až do města.

Camposanto janovské

Nic netrvá na světě věčně, a proto jsme se musili rozloučiti i s Neapolí a s naším znamenitým průvodcem Jiřím, který nás dále doprovázeti nemohl.

Vyjeli jsme ráno **19. června** 1884 z Neapole. Jeli jsme přes *Řím*, *Civitavecchia*, *Pisa* a přijeli po 19hodinové jízdě ve tři hodiny ráno do *Janova* a ubytovali se v hotelu de Londres.

20. června projeli jsme Janov. Má pěknou betlémskou polohu nad mořem a jest to první obchodní město v Itálii. V přístavu stálo lodí na sta. *Camposanto janovské* obsahuje velikou sbírku skvostů sochařských a je snad nekrásnější v Itálii. Vše jest z kararského mramoru. Jest tam hrobka též *Mazziniho*.[49]

Jeli jsme kolem moře až k *Ville Pallavicini*, ale nepustili nás tam, neb bylo již pozdě. Zato jsme sobě prohlédli Villu *Doria*, kterou toho času obýval *Verdi*. Leží poblíž města zrovna na moři a jest pěkně upravena. Mimo Camposanto Janov zvláštních uměleckých předmětů nemá, jest to střízlivé obchodní město a vůbec města v severní Itálii neliší se mnoho od našich moderních měst.

Lanová dráha Sassi–Superga

Navštívili jsme ještě *Sestri* a *Piglio* a odjeli **21. června** ráno *do Turína*, kde byla právě tento rok *výstava*. Při-

[47] toskánské červené víno

[48] lehká italská pěchota

[49] Guiseppe Mazzini (1805–1872), italský vlastenec, zakladatel hnutí Mladá Itálie. (pozn. Milana Hlavačky)

jeli jsme odpoledne, jeli do Sassi ku *kostelu Superga*, bývalý to dříve královský hrad. Do Sassi jeli jsme po parní tramvaji a na Supergu se jelo po lanové dráze. Bydleli jsme v hotelu *Tri Corone*.

22. června šli jsme ráno do *kapucínského kláštera* za příčinou vyhlídky z tamější observatoře na *Mont Cenit*, *Monte Rosa*, *Monte Rocca*, *Melone* atd. Pak jeli jsme do výstavy.

Milánský dóm

23. června prohlédli jsme sobě dále Turín, navštívili opětně *výstavu*, která se honosila zvláště krásnými a znamenitými skulpturami ve valném počtu. Večer v 5.45 odjeli jsme *do Milána*.

24. června prohlédli jsme *Milánský dóm*, jenž právě večer při měsíci poskytuje báječný pohled. Byli jsme na střeše a na kupoli a pozorovali jsme veliký počet vzácných soch (mezi nimi i jedna Napoleona I.), jež atiku zdobí. Pak jsme navštívili: *passage Victora Emanuela, theatro de la Scala, kostel sv. Alexandra, arénu Napoleona I., Castel*, kostel *sv. Ambrože*, obraz *poslední večeře páně od Leonarda da Vinci* a více jiných znamenitostí.

25. června ráno jsme odjeli přes Desenzano kolem krásného jezera *Garda* do *Verony* a tam nocovali v hotelu Fratelli Colle na čilé řece Adyži, kde bylo večer na verandě u řeky ležící pěkné posezení.

Franzensfeste

26. června prohlédli jsme sobě *Arenu, hrobku rodiny Skála* (Romeo a Julie), kostel s krásným umělým vyřezáváním ve dřevě, *zahradu s 500 let starými cypřišemi* a jiné znamenitosti tohoto starého města. Slyšel jsem naříkati našeho průvodce, jak bývalo ve Veroně veselo a hmotně dobře za přítomnosti rakouských vojsk. Nyní že je mrtvo a výdělky chybějí a že tu národní spojenost draho zaplatili. To mluvil – ale co myslel?

26. června[50] ráno o půl páté vyjeli jsme přes Alu k domovu a vzdychali jsme, zdali tu krásnou Itálii ještě jednou uvidíme! (Zeti Havlíčkovi a Anince jeho choti se tak podařilo, ale za velice smutným účelem – jeli tam na zotavenou Františka 10. ledna 1904 a byli tam deset neděl. Přišli až do Taorminy, Syrakus a Palerma. Bohužel nedocílilo se zdařilého výsledku!)

František a Aninka jeli přes Innsbruck a já je až tam doprovodil, kdežto má choť a dcera Boženka odpočinuli sobě ve *Franzensfeste*, kam já jsem se ještě 26. večer navrátil, neb jsem do Innsbrucku jel, abych viděl dráhu přes *Brenner*.[51] Sešel jsem se v Innsbrucku se školním kolegou z Techniky pražské Riendlem, chefem dopravy v Innsbrucku, který se o to postaral, že jsem jel nazpět do Franzensfeste ve vyhlídkovém voze, a tak stavby Brenneru dobře viděl.

Výstavba železnice přes Brennerský průsmyk

Zeť Havlíček s chotí jel přes Wergl, Zell am See, Bischofshofen do Brucku na Můře a my jsme jeli **27. června** 1884 po „*Pusterthalbahn*“ přes *Bruneck, Toblach, Lienz, Villach, Klagenfurt, Marburg, Štýrský Hradec a Bruck* do Vídně a v Brucku jsme se v noci zase s Havlíčkovými sjeli. Z Vídně jeli jsme bezprostředně **28. června** o tři čtvrtě na osm *do Prahy*, kde jsme ve tři hodiny odpoledne přibyli.

V naší nepřítomnosti opatrovala sestra Luci a švagrová Marie náš dům a malé děti Havlíčkovy Voloďu, Edu a † Františka. Nalezli jsme vše v nejpěknějším pořádku.

* * *

Po tomto výletu do Itálie stěhovala se naše rodina i s Havlíčkovými do Ústí n. Orlicí k Janderovým a syn Vladimír odjel na Šumavu po odbyté s vyznamenáním maturitní zkoušce. Ovšem v období prázdnin museli jsme se stěhovati z II. patra do I. (za 1 000 zl), poněvadž nám dal nový majitel domu č. 1 656 Trinks z II. patra výpověď. Byt ten drahý podrželi jsme jen ¼ léta. V neděli a ve svátek

[50] v originále se toto datum opakuje

[51] Brennerbahn čili železnice vedená přes alpský pas Brenner v nadmořské výšce 1371 m byla vybudována v letech 1864–1867 z Innsbrucku do Verony. (pozn. Milana Hlavačky)

Dovolená v Itálii 1884

Návrat z dovolené v Itálii

navštěvoval jsem rodinu v Ústí a potěšil se s dětmi a s vnoučátky roztomilými – – s Voloďou, Edou a † Františkem.

Rodina Havlíčkova odjela z Ústí do Kyjeva již 9. září, kdežto my stěhovali se do Prahy 13. září a dítka zase do svých povinností se zapřáhly.

Dne 26. a 17. listopadu 1884 byl jsem ve Vídni a bylo mně panem de Serresem sděleno, že jsem navržen u vlády, *abych obdržel řád Františka Josefa*. Byl jsem skutečně na policii vyslýchán, jak to jest obvyklé při udílení řádu neb vyznamenání, ale řád nepřišel! Nastalo prý nějaké nedorozumění mezi p. de Serresem a ministrem obchodu, a proto padl návrh (bylo ještě více pánů navrženo) pod stůl, kde až do dneška odpočívá.

1885

V roce 1885 pokračovalo se ve stavbách započatých a studováním nových drah.

Zvoleněves–Smečno (Třebichovice)

→ pokračování ze strany 167

Jako pokračovaní uvádím, že pochozí komise odbývala se 16. až 18. června 1885. Intervenoval jsem při tom jako strana. Projekt zastupoval p. Legler, vrchní inspektor Beniesův, jenž dostal koncesi. Přítomní byli: inspektor generální inspekce Rühl, okresní hejtman dr. Bernhard, inspektor Fortner, inspektor Růžička a čtyři advokáti jako zástupci stran. Dne 20. a 21. ledna 1886 odbývala se kolaudace s podnikatelem p. Jos. Muzikou a 29. září 1886 cestoval jsem po této hotové dráze s předsedou *správní rady fm. Lient. Skudierem*, stavebním ředitelem *de Serresem*, vrchním inspektorem *Záleským* přes Knovíz, již odbývali inspekci, patrně *před utvořením akciové společnosti.*

Jel jsem do Vídně 3. 11. a 6. až 7. 12. 1886, když se jednalo o konstituování samostatné společnosti a převzetí dráhy od koncesionáře.

Později byl jsem současně s pány generálním inspektorem Záleským a Beerem jmenován *„Aufsichtsrater“*[52] *při této lokální dráze.* Však jakmile jsem šel na odpočinek, p. Ginsburg jmenoval jiného na mé místo, ačkoliv jsem byl duševní původce této v Rakousku nejvýnosnější lokální dráhy!

pokračování na straně 181 →

Červenka–Litovel

→ pokračování ze strany 151

Pochozí komise odbývala se v mé přítomnosti 30. července 1885. Dne 7. a 8. července a pak v listopadu jednal jsem s cukrovarem a purkmistrem Poppem o prodloužení trati na pravý břeh Moravy (Asmerice). Druhá pochozí komise byla 6. prosince 1885.

Stavba na pravý břeh Moravy byla ujednána pod podmínkou, že cukrovar bude garantovati jistý příjem. Rozešla se věc z té příčiny, že cukrovar sobě nechtěl dáti do pozemkové knihy zanésti zástavní právo jako bezpečnost pro Společnost státní dráhy rak. uh.

Obnos, který ředitel p. H---a do na mě adresovaného listu dne 11. listopadu 1885 vložil, vrátil jsem mu osobně 15. prosince, poněvadž při pochozí komisi 5. 12 nebyl přítomen a já z diskrétnosti nechtěl nikoho jiného zasvětiti a jej kompromitovati.

[52] dozorčí rada

Dne 10. a 11. února 1886 byl *soudní odhad v Července* (a tu byla osudná řeč s dr. Zelenkou o kůře Švemagrové na zhubnutí)[53] a v květnu a červnu 1886 jednal jsem s Hellerem a se Suchomelem o stavbě vleček do jejich sladoven.

Stavba této lokální dráhy byla přiřknuta nejlacinějšímu oferentu Eschenauerovi v Litoměřici a dohled vedl p. inženýr Rudolf Lamatsch současně s dohledem na stavbu dráhy do Landškrouna.

Dne 2. července 1886 prováděla se zkouška mostů a 3. července odbývala se technicko-policejní zkouška a odevzdání na naše oddělení brněnské (Ruth, Zelinger a Budinka). Dne 10. července se zahájila jízda veřejná na lokální dráze i na vlečce do cukrovaru.

Stavba stála 101 543 zl. a 1 km (2,579 km) 39 370 zl, tj. 78 740 Korun, ohledem na krotkost dráhy.

Druhá kolej Přelouč–Kolín a Uhersko–Choceň

Ukázala se nutná potřeba vystavět druhou kolej mezi Chocní a Uherskem (z Dašic do Uherska byla hotová) a mezi Přeloučí a Kolínem v celkové délce as 60 km. Stavba se svěřila stavebnímu odboru pražskému (a *ne* oddělení pro udržování, jehož chefem byl vrchní inspektor Ludwig), což byl důkaz důvěry ředitelstva v mou osobu.

Mimoto u Labské Týnice překládaly se ostré oblouky s poloměrem 150° na mírnější se 350–400 m, poněvadž konkurence s kratší Dráhou Františka Josefa vyžadovala rychlejší jízdu po naší dráze.

Tato práce vyžadovala odlámání 38 000 m^3 tvrdého kamene mezi dopravou mnoha osobních a jiných vlaků na třech od sebe vzdálených místech.

Oddělením pro udržování projektovanou podporní zeď mezi dráhou a Labem jsem na svou újmu vynechal a Labe reguloval, bez výloh deponován tam dobytý kámen, a to ohromné balvany. Ovšem utržil jsem sobě žalobu, ale dotyčná komise shledala, že to byla změna navigaci prospěšná a nikoho nepoškozující.

Abych vydal efekt, když na všech třech místech vypálilo se přes 100 ran (dynamitu), jel jsem s p. stavbyvedoucím Gustavem Pelikánem (†1904) přes Labe na pravý břeh Labe, kde podnikatel p. Zelenka dal postaviti observatoř. Měli jsme malou lodičku a nedovedného převozníka. Když jsme došli ke břehu, pan Pelikán chytal se předčasně vrby a spadl do vody po kyčle, já v loďce jen jsem sobě boty namočil. Po střelbě spěchali jsme oba do Labské Týnice k paní Pelikánové, která mně dala suché punčochy a svého manžela převlékla. As ½ hodiny šel Pelikán v mokrém šatstvu.

S pracemi začalo se na obou tratích již v lednu 1885. Pilně jsem práce inspicíroval, neb byly choulostivé. Na trati Uhersko – Zámrsk – Choceň byl mnou určen za stavbyvedoucího p. inženýrský asistent Josef Vamberský.

[53] „Osudová“ asi proto, že od té doby tatínek dodržoval pití vody, načež se mu počal objevovati písek v moči. (pozn. Vladimíra Baziky)

Dne 16. března vyjednával jsem s p. Pernerem, mlynářem a majitelem strojovny, který ve svůj prospěch přispěl k pracím 1 000 zl. à fond perdu.

Na trati Uhersko–Choceň odbývala se zkouška mostů, technicko-policejní zkouška a odevzdání na dopravní oddělení dne 5. června 1885. Jezdit se počalo na této *levé* koleji *13. června* 1885.

Zde musely býti mosty klenuté na slepé dráze značně rekonstruovány, neb byly na rozpadnutí. K vyrovnání původní úrovně bylo zapotřebí mnoho štěrku. Stavba prováděla se v režii s malými accordanty.

Trať z Přelouče do Kolína přes Labskou Týnici a Starý Kolín, při které se rozšiřovala stanice Starý Kolín a u Kojic se stavěl nový strážní domek, pro značné práce dohotovila se do 25. září 1885 tak, že se toho dne jízdou kolej prozkoušela se zvláštním vlakem mezi Kolínem a Labskou Týnicí.

Celá kolej *levá* (směr od Vídně) mezi Přeloučí a Kolínem vzala se v režii s malými podnikateli. Pouze eliminování ostrých oblouků, co se týče skalních a pozemních prací, převzal stavitel p. František Zelenka.

Stavební výlohy na všechny tyto práce, včetně kolejnic, pražců, štěrku atd., obnášely 720 000 zl, takže přišel 1 km, když se odpočítají výlohy za eliminování oblouku, rekonstrukce Starého Kolína a stavba domku strážného, na 650 132 : 60 = *10 840 zl.* Násyp a zděné objekty byly ovšem od stavby původní (1843) hotové, mosty musili se však značně rekonstruovati a doplňovati. Železné mosty stály 44 000 zl.

Industriální dráha Olomouc – Klášterní Hradisko

Majitel sladovny v Klášterním Hradisku u Olomouce p. Kubelka požádal Společnost státní dráhy, aby pro jeho sladovnu vystavěla na jeho útraty industriální dráhu z trati mezi Olomoucí a Štěpánovem odbočující.

Dne 6. května 1885 jednal jsem s Kubelkou, 18. května vyložil jsem projekt k nahlédnutí offerentům na stavbu v Olomouci a již 23. června počala práce podnikatelem J. Krulišem, jenž tam poslal svého syna Otakara, který nedávno v mé přítomnosti II. státní zkoušku skládal (zeť dr. prof. Randy, nynějšího ministra). Dohled vedl pan Rudolf Lamatsch, jenž tam dojížděl z Landškrouna. Osmnáctého srpna vlečka byla hotova a 25. 8. přišel telegrafickou cestou konsens k upotřebení.

Kolaudace s podnikatelem odbyla se 31. srpna. Dne 2. září odbývala se technicko-policejní zkouška a současně se vlečka k upotřebení odevzdala.

Stavební náklad obnášel 14 903 zlatých. Dráha má čtyři větší dřevěné mosty, její délka je 0,667 km.

Spojení důlů státní dráhy u Kladna

→ pokračování ze strany 178

Dosud musila státní dráha používati k přepravě uhlí ze svých kladenských důlů Buštěhradské dráhy za drahý peníz. Pomýšlelo se na spojení důlů, pak vystavění vlečky z Třebichovic k šachtě VI a VII, čímž by byly všechny důly s dráhou Třebichovice–Kralupy spojené.

Kladenské doly

Byl jsem povolán 21. a 22. března do Vídně, a to mně bylo uloženo na základě zákona horního (jak jsem navrhoval) spojení našich důlů s důlem VI Barré a dráhu z Třebichovic k šachtě VI a VII projektovati (jako připojení na spojené důly IV, V a VI). Zařídil jsem již 11. března detailní trasování od důlu Engerth k Bressonu a k Barré (VI) a uvedl tam p. p. Šebestu a Holovského. Pak jsem vyjednával o výkupu pozemků na Smečně a na Kladně (5. a 6. 8. 1885). Na Kladně mi byl velice nápomocen purkmistr pan Hrabě. Dne 7. srpna vykupoval jsem v Motyčíně a ve Vinařicích.

Poněvadž žádost o povolení k stavbě na základě horního zákona musil zadati náš horní vrchní správce v Brandýsku pan Schröchenstein, dodal jsem mu úplný detailní projekt spojení důlů 4. června 1885. On předložil ho c. k. okresnímu hejtmanství ve Slaném a ono c. k. místodržitelství v Praze, kde jsem vyřízení 21. srpna popoháněl. Však navzdor tomu přišel projekt teprve 7. října zpět do Slaného.

Mezitím vykupoval jsem dále pozemky pro obě dráhy a pracovali jsme energicky na projektu z Třebichovic do Tuháně k dolům VI a VII (novému) tak, že jsem předložil detailní projekt ředitelství dne 4. října 1885.

Konečně odbývala se od 26. do 30. října pochozí komise projektu spojení ša-

chet (mit der „Aufbereitungsanstalt“[54] u šachty VI). Byli přítomni: c. k. okresní hejtman dr. Bernhard, inspektor Černý od generální inspekce, c. k. horní komisař Jarolímek a Tittel, od Buštěhradské dráhy dr. Böhm a horní ředitel Šerks, inspektor Fortner, ředitel Bacher železářské společnosti, ředitel Mareš ze Smečna a za žadatele o koncesi vrchní správce Schröchenstein. Já zastupoval projekt, maje s sebou p. Šebestu. Přebývali jsme na Kladně u města Kladna a v sále jsme večeřeli a při hornické pěkné hudbě dobře se bavili. Zábavy ty byly lepší než konečný výsledek projektu toho. Komise uznala projekt za způsobilý, protesty mimo Buštěhradské dráhy nebyly žádné a rozhodnutí ponechalo se vyšším instancím!

Mezitím, co tento „nevinný“ projekt ležel na rozhodujícím místě, zakročila Společnost státní dráhy o koncesi k stavbě uhelné vlečky z Třebichovic k důlu VII a VI a tím bylo jasno, kam náš projekt (Verbindung mit der Kohlen aufbereitungsanstalt) směřuje!

Teprve 15. a 16. února 1886 odbývala se nešťastná revize trati k projektu k důlu VII. Intervenoval osobně pan ředitel de Serres, Jarolímek, Fortner, Böhm, náš dr. Zelenka, já a p. Šebesta mimo více jiných.

Žádost naší Společnosti o konsens stavební byla zamítnuta a rayon Buštěhradské dráhy i na šachtu libušínskou a k hranici Svatojiřského potoka rozšířen. Ministrem obchodu po odchodu barona Pina byl prozatímně sekční chef von Pußwald, příznivce Buštěhradské dráhy.

Tím byla ukončena první epizoda tohoto, pro Společnost státní dráhy důležitého boje. Pokračování přijde pod následujícím záhlavím „Stavba silnic od důlů VI a VII do Třebichovic.“

pokračování na straně 202 →

Stavba silnic od důlů VI a VII do Třebichovic

Odmítnutím žádosti o koncesi stavby dráhy ke svým důlům byl pan ředitel, tehdáž předseda direktoria, de Serres takřka vybídnut k boji proti Buštěhradské dráze, který také vyhrál.

Byl jsem povolán do Vídně (28. až 30. 7. 1885), navštívil jsem pana de Serrese na Kahlenbergu (bydlel tam se svou mladou (starou) paní) a vyzval mne, abych s největší rychlostí zařídil a provedl stavbu silnic od důlu VI Barré a od nového důlu VII do Třebichovic.

To ovšem nebyla snadná věc, neb nebylo k tomu účelu práva vyvlastňovacího k docílení, ale dal jsem se s chutí do práce!

Od tuhaňského ovčína, resp. od důlu Mayrau, použila se obecní vinařická silnice až k tuhaňské myslivně. Tam odtud k Třebichovicím nebylo možno použíti stávající úzkou polní cestu, poněvadž libušínští rolníci žádali za pozemky k roz-

[54] zpracovatelský závod

šíření potřebné 4 zl. za čtvereční sáh. Rozhodl jsem se tedy vésti novou silnici od myslivny kolem stráně lesem porostlé po hraběcím pozemku.

U pana hrabětě Jindřicha Clama Martinice Zajel jsem 5. listopadu do Smečna k panu hraběti Jindřichovi Clamu Martinici a žádal o odstoupení potřebných pozemků. Byl jsem vlídně přijat a po mém výkladu sdělil mně pan hrabě, že nám postoupí půdu, ať les, ať louka, ať role za 1 zl. čtvereční sáh (28 krejcarů za m^2). Však při tomto příznivém výsledku měl jsem nehodu: Pan hrabě upustil tuhu, já se pro ni rychle shýbnul, přičemž mně praskly černé kalhoty na diskrétní části těla a jen mému dlouhému kabátu měl jsem co děkovati, že jsem bez blamage mohl odejíti.

Vykoupil jsem i jinde – v Třebichovicích a ve Vinařicích potřebné pozemky, přičemž mně byl nápomocen p. Meisl, sekretář okresního výboru ve Slaném (8. 9. 1886). Zařídil jsem stavbu v režii a zadal staviteli Staškovi v Netřebicích, čedičový štěrk bral se od starosty Tlustého z Vinařice. Pochozí komise části od Třebichovic k tuhaňské myslivně odbývala se 12. září a části z Třebichovic do Vinařic k důlu VII dne 29. října 1886. Dne 5. října 1886 počala stavba silnice u Třebichovic. Třicátého dubna 1888 byla hotová silnice z Vinařic do Třebichovic.

Devatenáctého října navštívil stavbu ředitel domain p. Ronna, generální inspektor Viligens, p. Komárnický a p. vrchní inspektor Záleský za příčinou rampy u důlu VII, kterou stavěl pan Schröchenstein.

Mimo silnic stavěla se v Třebichovicích provizorní a definitivní rampa, rozšíření kolejí a deset „Kohlenrutschen“.[55]

Ačkoliv byla stavba silnic dříve již hotova, započalo se s dopravou uhlí teprve 10. února 1887 za příčinou rozličných okolností. Dovoz trval až do 20. srpna 1888, tedy 19 měsíců. Pojíždělo někdy 30 až 35 povozů, jeli 5× až 6× denně a nakládali 30 až 32 metrických centů uhlí. Z Třebichovic jezdilo denně 40 až 80 vagonů uhlí, jež se povozy do Třebichovic přivezlo od důlů VI, VII a od libušínského důlu Mirošovské společnosti.

Nové silnice stály včetně rekonstrukce úplně rozježděné silnice od důlu VI a VII k Třebichovicím 63 112 zl. Udržování silnic mezi dopravou 6 713 zl. Prozatímní a definitivní rampy a svahy (Kohlenrutchen) 48 482 zl. Celkem tedy *118 307* zl.

Četní nepřátelé pana ředitele de Serrese ovšem se posmívali této akci, však se nedal jinak vykonati nátlak na Buštěhradskou dráhu, jež konečně přijala kompromis, že bude platiti státní dráze z dopravy uhlí od důlů Kübeck, Průhon, Bresson a Engerth, jež státní dráze přináležejí, jistý příspěvek a dopravu od důlu VI, VII a libušínského přenechá státní dráze po dráze z Třebichovic přes Zvoleněves do Kralup. Tím se stala lokální dráha Zvoleněves–Smečno (Třebicho-

[55] dopravník uhlí

vice) v Cisleithanii[56] nejvýhodnější a nejvýnosnější sekundární dráhou a lokální dráha z Kralup do Zvoleněvsi tou mírou stala se velice výhodnou, neb mezi Třebichovicemi a Kralupy projíždí denně 50 až 100 vagónů s uhlím.

A tato dráha děkuje svou existenci mé iniciativě!

Jak mně generální inspektor p. Kazimír Záleský sdělil, obnášel příspěvek Buštěhradské dráhy již v prvním roce trvání smlouvy kolem 70 000 zl. a tím byly výlohy za stavbu a udržování silnic jedním rokem zaplacené a pan de Serres měl dostatečnou satisfakci!

Při stavbě silnic a ramp působil vydatně jako stavbyvedoucí inženýrský asistent p. p. Jan Šebesta a Josef Vamberský.

Přijímací budova v Ústí nad Labem

V roce 1873/4 vystavěla se část projektované přijímací budovy a úplná marquisa s peronem i rampa pro rychlozboží. Ukázala se však nutná potřeba budovu tu úplně dostavěti.

Začalo se se stavbou v červnu 1885. Čekárny odevzdaly se již březnem 1886 k upotřebení, kdežto celá budova odevzdala se 31. května 1886 dopravním oddělením. Stavbyvedoucí byl p. Exner, kterému se přihodila nehoda, že přišel mezi pufry[57] dvou vozů a utrpěl značné pochroumání, přece se ale vyléčil. Současně dohlížel na stavbu nového nádraží resp. budovy v Krásném Březně (Schönpriesen). Podnikatelem stavby byl Alfons Wertmüller.

Nová přijímací budova v Ústí nad Labem

[56] V Předlitavsku, tedy západní části říše. (pozn. Milana Hlavačky)

[57] Pufr, z německého Puffer, tedy nárazník. (pozn. Milana Hlavačky)

Nová stanice v Krásném Březně

Nová tato stanice začala se stavěti podnikatelem Františkem Zelenkou v červenci 1885 a odevzdala se hotová našim dopravním oddělením dne 31. října. Pro veřejnost otevřela se 15. listopadu. Stavělo se: nová budova přijímací, magacín, rampa, místo na uhlí, dolejší stavba a koleje. Vše stálo 34 120 zl. Projekt předložil jsem v roce 1884 a 6. května toho roku odbývala se pochozí komise.

Nová přijímací budova v Krásném Březně

V roce 1885 počaté projekty

Hořany – Neratovice – Dolní Beřkovice

Když jsem byl 22. a 23. března 1885 u ředitelstva ve Vídni, sdělil mně pan ředitel de Serres sny (skutečně geniální) – plán spojení stanice *Hořan (u Poříčan)* se stanicí *Dolní Beřkovice*, která by byla cestu pro transitní zboží do Německa as o 35 km zkrátila a stanici Pražské a Bubenské značně odlehčila. Co týče se osobní dopravy, byla by tvořila Severozápadní dráze značnou konkurenci ohledem na tranzitní dopravu osob. Další bude následovati.

Terén pro tuto dráhu rekognoskoval jsem z Poříčan přes Mochov, Čelákovice, Brandýs nad Labem, Kostelec nad Labem, Neratovice, Obříství, Vrbno a Mělník. Dne 3. září 1885 a 14. až 18. října tachometrovali jsme s p. Šebestou a Reichem část od Toušeně až do Neratovic.

pokračování na straně 195 →

Překladiště na Labi v Krásném Březně

Za mé přítomnosti ve Vídni dne 18. listopadu 1885 uložil mně p. prezident direktoria de Serres, abych vyhledal vhodné místo pro obmýšlené *překladiště mezi Ústím nad labem a Podmokly*. Dne 29. prosince studoval jsem terén na Labi od Podmoklí, v Topkovicích, Neštědřicích atd., který by se pro překladiště hodil.

Studie Hořany – Dolní Beřkovice

Pak opatřil jsem sobě 31. 12. 1885 u pana vrchního stavebního rady Hláska mapy Polabí.

pokračování na straně 191 →

Svitava–Polička

Jednalo se o stavbu lokální dráhy *ze Svitavy do Poličky*. Konferoval jsem 28. srpna 1885 v Poličce s interessenty a starostou. Poličští zameškali příznivý moment. Kdyby se byli energicky ucházeli o dráhu po otevření trati Choceň––Litomyšl, mohli míti dráhu z Litomyšle do Poličky, kdyby byli dali značnější příspěvek k „fondu perdu“. (Nyní mají ovšem dráhu ze Svitav až do Poličky a Skuče, státem garantovanou. Směr však cílí k Vídni a ne ku Praze.)

pokračování na straně 231 →

Rodinné události

Jak z předcházejícího vylíčení mé činnosti lze seznati, pohyboval jsem se i v tomto roce mnoho mimo Prahu a choť Anna měla na starosti užší domácnost a výchovu menších dítek, vlastně jen Edy 10 let starého.

Ze školy přinášely naše děti ponejvíce vyznamenání a neměli jsme pražádné starosti v tomto směru, což byl vzácný úkaz!

Hlavní náš interes nesl se k rodině Havlíčkově v Kyjevě. Dne 8. února doprovodil jsem choť Annu na její cestě do Kyjeva až do Krakova a 29. března jel jsem jí zase do Krakova vstříc. Byli jsme 30. března v Praze. Byla tam potěšiti dceru Anču. Dne 23. května jel jsem rodině Havlíčkových vstříc až do Přerova.

Přijeli s Voloďou a Edou tráviti u nás prázdniny. Ubohý malý František, jenž jim zemřel v únoru 1885, ovšem nebyl s sebou!

Svatodušní svátky 24. a 25. května trávili jsme pospolu v Praze v spokojenosti a radosti.

Kanalizace u Prahy – porota V červnu začaly porady poroty o pěti kanalizačních projektech pro Prahu, jejíž jsem byl členem. Nejlepší projekt byl Kaumannův z Vratislavi. Mimo mne byli v porotě p. p. profesorové Vilém Bukovský a Hausmann, vrchní inspektor Buštěhradské dráhy Polívka a stavitel a člen městské rady Kandert, později člen městské rady Baroch. Porota tato ukončila se 9. září 1885. Já nevyžadoval za tuto obšírnou a namáhavou práci honorář žádný.

Po vyprovození choti do Krakova jel jsem 9. 2. 1885 přímo do Vídně a navštívil schůze dne 10. 2. v novém parlamentu. Dr. Fandrlík mne uvedl na pěkné místo. Řečnil z našich *Pravoslav Trojan*.[58]

Dne 29. června doprovodil jsem choť Annu k mamince do Pardubic s Edou a jel jsem do Hradce Králové k dr. Javůrkovi za příčinou zakoupení dráhy *z Opočna do Meziříčí* pro Společnost státní dráhy.

Zemřel předseda správní rady Společnosti státní dráhy pan baron *Vodianer* a byl jsem pozván na pohřeb, jenž se odbýval v Badenu u Vídně dne 11. července 1885. Ponejprv viděl jsem pěknou krajinu jižně od Vídně.

Akce ve prospěch Jiřího Stibrala

Bylo vypsáno místo profesora na Českou průmyslovou školu v Brně. Pomejšlel jsem, že by to mohl býti začátek působení pana Jiřího Stibrala, architekta, konajícího studia tehdáž ve Francii a mého zetě in spée.

Jel jsem 17. července do Brna, navštívil v té záležitosti ředitele průmyslové školy p. Černého, říšského poslance dr. Kusýho, vrchního stavebního radu Scheinera a místodržitelského radu Janušku jako referenta průmyslových škol.

Dne 21. až 23. července expedoval jsem žádost do Brna. Příloh, krásných studií a maleb bylo tolik, že jsem vydal 36 zlatých za kolky.

Dne 27. července jel jsem ještě jednou do Brna a konferoval s p. Černým za příčinou předlohy žádosti. Když byla žádost ve Vídni, byl jsem dvakrát v ministeriu kultu a osvěty u referenta, sekčního rady *barona Dumreichera* 19. 9. 1985, který mně podruhé pravil, že by pan Stibral musil hluboko z výše svého umění se pokořiti, kdyby přijal místo na této nižší průmyslové škole. Ministerský rada p. Hermenegild Jireček se se mnou sdělil, že budou brzo vypsána místa na *umělecko*průmyslové škole v Praze a tam že by měl pan Stibral za kolegy Ženíška,

[58] Alois Pravoslav Trojan (1815–1893), právník, okresní starosta v Rakovníku, mladočeský poslanec a politik. (pozn. Milana Hlavačky)

Myslbeka atd. Přílohy žádosti Jiřího Stibrala činily takřka senzaci v ministeriu a přiměly pana barona Dumreichera k naduvedenému výroku.

V krátké době stal se Jiří profesorem na uměleckoprůmyslové škole v Praze vlastním přičiněním a nyní již několik let jest ředitelem této školy.

Milý zeť František Havlíček odjel z Ústí nad Orlicí 1. září a rodina za ním do Kyjeva odjela 10. září 1885. Také my jsme opustili příjemný náš pobyt letní u Janderů v Ústí nad Orlicí dne 11. září, neb 12. září dělal syn Eda přijímací zkoušku do reálné školy (v Ječné ulici). Byl fyzicky slabý hošík a měl jsem obavu, zdali tu námahu snese, ale chlapík bez informátora všechny běhy prošel s vyznamenáním!

Dne 30. září uvedl jsem synovce *Bohouše Baziku* do zahrady hraběte Františka Thuna v Děčíně k vrchnímu zahradníku panu Jostovi, nebyl však tam dlouho a musil jsem se jinak o jeho existenci postarati.

Cesta má a syna Vladimíra do Budapešti a Oršovy

V roku 1885 odbývala se výstava zemská v Budapešti a tato okolnost a snaha seznati pokrok, který to město od mého posledního pobytu v roce 1877 v říjnu učinilo, a dále seznati jižní Uhry, přiměla mě k výletu do této krajiny.

Soutěska Kazan

Vzal jsem s sebou syna Vladimíra, který právě přinesl vysvědčení ze septimy s vyznamenáním. Vyjeli jsme 10. srpna z Prahy do Vídně a 11. z Vídně do Budapešti, kde jsme bydleli v hotelu Frohner a zdrželi se 12. až 14. Prohlédli jsme si město a navštívili po tři dny velmi pěknou a zdařilou výstavu, zvláště oddělení stavební a železniční.

Na ostrově „Margareton“[59] poseděli jsme příjemně večer při koncertu. Odhaloval se pomník Petöfiho[60] na nábřeží a bylo přítomno mnoho Francouzů, mezi nimi slovutný Lesseps,[61] budovatel kanálu Sueckého, kterého jsme seznali. Dne

[59] Markétin ostrov (Margitsziget, Margareteninsel) uprostřed Dunaje je známý jako místo odpočinku. (pozn. Milana Hlavačky)

[60] Sándor Petöfi (1825–1849), maďarský básník slovanského původu a revolucionář. (pozn. Milana Hlavačky)

[61] Ferdinand de Lesseps (1805–1894), francouzský diplomat a podnikatel. (pozn. Milana Hlavačky)

14. srpna večer odjeli jsme do Baziaše na Dunaji, kam jsme přibyli 15. v 10 hodin ráno.

Ještě dnes mně Vládíček vyčítá, že jsme se nepodívali do blízkého Bělehradu srbského. Nestačila však na to má dovolená.

Z Baziaše jeli jsme pak po Dunaji parolodí do Oršovy velkolepým údolím na pravém břehu kolem Srbska, na levém kolem Banátu. Dunaj má tam značnou šířku, místy až 1 km, však koryto k plavbě schopné jest omezené. Velmi pěkně vyjímá se *Kazan.*[62] Vrcholy vůkolních strání jsou tvořeny z bílých vápenců, které sluncem osvětlené vyjímají se bledě růžové.

Osady jsou viděti na levém břehu. Na pravém břehu jich není, ale jest tam viděti hlavu mostu z římských dob za císaře Diokleciána (?). Poblíže Oršovy, do které jsme přijeli pozdě odpoledne, nalézá se ostrov dunajský *Ada Kaleh,*[63] Turky obydlený.

Po prohlédnutí *Oršovy* odjeli jsme večer *do Lázní Herkulesových u Mehadie*, kde jsme se zdrželi 16. srpna celý den a se koupali. Jest to lázeň moderní v krásném romantickém defilé mezi vysokými obrostlými stráněmi, bílým vápencem zakončenými. Voda páchne sirovodíkem. Viděli jsme tam rumunský lid rázovitého tvaru, skutečně římský typ. Hosté byli ponejvíce Rumuni a Maďaři.

Herkulovy lázně

Abychom viděli dráhu z Oršovy do Temešváru, na jejíž stavbu přišlo vícero inženýrů mého oddělení z Chocni (mezi nimi Bartl, Toman atd.) a kterou stavěli podnikatelé Hügel a Sager pro Společnost státní dráhy rak. uh, jeli jsme 17. srpna *ráno* přes *Karanšebei a Temešvár* do Budapešti, přenocovali v hotelu London a vyjeli jsme 18. přes Prešpurk (Pozsony) *na dráhu řeky Váhu* (Waagthalbahn), kterou tenkráte naše dráha zakoupila a do „Silein“ dostavěla. Chtěli jsme jeti až do Sileinu, déšť však nás donutil ostati *v Trenčíně* a navštíviti *lázeň Trenčín-Teplá.*[64] Údolí Váhu jest velmi pěkné a romantické a Trenčín má krásnou polohu na kopci.

Večer jeli jsme do Vídně, přenocovali v hotelu Tegethoff, 19. 8. ve Vídni se zdrželi a večer do Ústí nad Orlicí se vrátili.

[62] Velká kazanská soutěska. (pozn. Milana Hlavačky)

[63] od roku 1970 zatopený

[64] V lázeňském parku kopal Slovák příkop pro vodní potrubí. Oslovili jsme jej. Vzápětí prosil o almužnu. (pozn. Vladimíra Baziky)

Cesta po Rumunsku

Návštěva Trenčína

Tento náš výlet byl mně velmi milý a mám za to, že i Vladimírovi ostane v paměti!

1886

→ pokračování ze strany 185

V roce tomto pokračováno v projektech a stavbách dříve již uvedených. Do tohoto roku padají studie za příčinou provedení *překladiště na Labi – Krásného Března*. Projektování, výkup, jenž byl velmi laciný, a dospěli až k pochozí komisi dne 24. července 1886 odbývané. Podrobněji zmíním se o této stavbě pod záhlavím ve vypravování o stavbách v roce 1887.

pokračování na straně 197 →

Do roku 1886 padá stavba dráhy *ze Zásmuk do Bečvár*, *z Červenky do Litovle*, stavba *silnic u Kladna* a hlavní část studií a projektování dráhy *z Hořan do Neratovic a Dolních Beřkovic*, o kterých pojednám pod záhlavím roku 1887 a pojednal jsem 1885.

V tomto roku počaly předběžné práce pro projektovanou dráhu *z Otovic do Mittelsteine* v Pruském Slezsku (8. a 9. dubna 1886).

Dne 5. ledna 1886 prošel jsem terén pro industriální dráhu *z České Třebové do továren Polákových*, vypracoval generelní projekt a rozpočet a předložil ředitelstvu. Polákovi bylo to as drahé a k stavbě nedošlo.

Dne 26. a 27. ledna vykonal jsem podobnou prohlídku a studii vlečky *ze stanice Mohelnické do přiléhajícího cukrovaru* a vyjednával s dotyčnými interessenty, k stavbě však nedošlo.

Dne 20. února a 15. dubna 1886 vyjednával jsem s ředitelem Napravilem stran *vlečky do c. k. rafinerie a cukrovarny ve Zvoleněvsi*.

Dne 31. srpna a 2. září jednal jsem v rafinerii pečecké s ředitelem Großem o stavbě industriálních drah z obou stran *stanice Pečecké do tamější rafinerie*, zmíním se o stavbě později.

pokračování na straně 212 →

Rodinné události

Když jsem meškal 7. ledna 1886 ve Vídni, zase mně byl slíben postup do 3 500 zl. = 7 000 K. Byla mně totiž 20. října 1882 povolena osobní příloha 500 zl. = 1 000 K, měl jsem tedy 3 500 zl. = 7 000 K. Dne 16. září 1883 byl mně udělen titul vrchního inspektora, aniž bych byl měl 3 500 zl., však osobní příloha 500 zl. se mně odejmula.

Choť Anna jela 19. března do Kyjeva za příčinou očekávaného *narození Franouška Havlíčka*, jež se stalo 5. dubna 1886. Doprovázel jsem ji do Krakova, nemohla však pro závěje dál. Přenocovali jsme v Krakově, teprve 20. března odjela do Kyjeva a já zpět.

Byla to *pátá* cesta mé choti Anny k návštěvě rodiny Havlíčkových, resp. naší dcery Anny v Kyjevě. Když jsme jeli Pardubicemi, přišla se s Aninkou, mou

ženou, rozloučiti na nádraží babička, resp. maminka Anny, paní Barbora Matiasková. Loučení bylo dojemné.

Má p. tchyně Barbora Matiasková zemřela

Když se babička z nádraží vrátila, roznemohla se povážlivě, říkali tomu „Schleimschlag“.[65] Navštívil jsem ji několikrát, dcerušky paní Emma Lošťáková a Marie (nyní Smutná) pěstovaly ji vydatně, však pomoc nebyla a dne 18. dubna 1886 odpoledne ve 3 hodiny skonala ve věku 69 let. Dne 20. dubna byl pohřeb, na kterém má v Kyjevě meškající choť Anna nebyla.

Byla to žena velmi ušlechtilá, povahy vzácného charakteru a u žen neobvyklé energie. Jak byla obětavá lze posouditi z toho, že svých pět dcer vychovala tak, že se všechny velmi slušně provdaly. Ohledem na skromné poměry tohoto měšťanského domu jest tato okolnost podivuhodná. Když jsme se vzali s Annou, měl jsem skromné služné a maminka nám do Prahy hojně dobrých věcí do kuchyně zasílala a naše děti později v Pardubicích častovala tak, že se ony často na to nyní pamatují ještě s radostí.

Ku hrobu doprovodily ji naše děti Boženka, Vladimír a Eduard, choť a dcera Anna byly v Kyjevě.

Krátko po pohřbu, 23. a 24. dubna, navštívil nás v Praze strýc (švagr) Josef Lošťák, nyní zemský školní inspektor v Brně. Choť Anna se vracela z Kyjeva a jel jsem jí do Krakova naproti 9. května. Dne 10. května zastavili jsme se v Olomouci, navštívili hrobeček našeho *Zděnečka v Chválkovicích* a 11. 5. vrátili se domů.

Naše třicetiletá svatba Dne 13. května oslavovali jsme v nejužším domácím kruhu památku našeho, dne 13. května 1856 slaveného svátku po 30 letech v plném zdraví a spokojenosti.

Velice příjemně strávili jsme dne 13. a 14. června svatodušní svátky v Petrohradě u mého švagra Vincence Dolanského, hraběcího zahradníka. Zasnoubenec naší Boženky pan Jiří Stibral byl s námi. Těšili jsme se krásné procházce v rozsáhlém znamenitém parku v přítomnosti mého milého švagra a pohostinné neteři Lory.

Paní Joubertová, choť předsedy správní naší rady společné v Paříži, přijela do Prahy z Mariánských lázní. Jezdil jsem s ní po Praze dne 26. 6. 1886. Navštívili jsme znamenitosti – Hradčany, Stromovku atd. Večer jsme byli v Národním divadle, dávali Barber von Seville[66] se zpěvačkou Trifoliny. Úředník ředitelstva p. Zimmermann ji doprovázel. Byla to charmantní paní milionáře.

[65] Mukoidní impakce, respirační onemocnění v důsledku sekrece hlenu. (pozn. Milana Hlavačky)

[66] lazebník sevilský

Vyhověli jsme laskavému pozvání milého švagra Josefa a švagrové Emilie Lošťákových a poslali jsme k nim syna Eduarda do Uherského Hradiště, kde byl tenkráte švagr ředitelem reálky Matice školské. Doprovodil jsem ho tam 12. července 1886 a 10. září jsem zase pro něj jel. Edu jsem vzal do Přerova a na Vladimíra tam čekal, jenž přijel z Kyjeva.

Vladimír na Černém moři Dobrý zeť František Havlíček pozval ho totiž po s vyznamenáním odbyté maturitě do Kyjeva, jel s ním do *Oděsy*, pak po Černém moři do Sevastopolu, *do Livadije na Krymu* a ještě v jiná krásná místa, které mu as ostanou do smrti v paměti.

Svatba Marie Matiaskové a Josefa Smutného

Když jsme se na jeho zpáteční cestě zase 11. září v Přerově sešli, jeli jsme společně do Prahy. *Malý Voloďa přijel s sebou.* Má choť, Boženka a já trávili jsme letních několik neděl v *Mittelgrundu* u Podmoklí *v domku Leinwebra* mezi dráhou a Labem ležící a stravovali se v hotelu Ulricha v Děčíně (u Labe). Já ovšem jen občas. Naše společné narozeniny 19. září slavili jsme již v Praze. Švagrová Marie byla s námi na letním bytě a tenkráte se odehrávaly v korespondenci mezi ní a sestrami Emmou a Boženou nemilé výjevy, neb jí chtěly sňatek zabrániti z docela lichých příčin. Však nezabránily a nezmařily.

Marie jela s námi z letního bytu do Prahy a 25. září 1886 *slavila z našeho* bytu v Halkové ulici (v Praze) *svůj sňatek s panem Josefem Smutným, toho času koncipistou* u c. k. hejtmanství v Pardubicích.

Hostinu obstaral jsem u arcivévody Štěpána (von Haumera).[67] Byli přítomni rodiče pana ženicha a sestry, z naší strany milí přátelé Lošťákovi, Frenclové a my a děti Boženka, Vladimír, Eduard a Voloďa Havlíček.

Chvála Bohu, manželství jest až do dneška šťastné, ačkoliv trvá již skoro 18 let!

Švagr Smutný jest dnes c. k. okresním hejtmanem na Žižkově a rytíř řádu Františka Josefa.

Dne 16. října navštívil jsem novomanžele v Pardubicích (v domě č. 99 v Kostelní ulici zděděný po rodičích) a přenocoval tam. Dne 12. listopadu projednávala se *pozůstalost* po paní tchyni Matiaskové u okresního soudu v Pardubicích v mé přítomnosti.

Obec pražská mě požádala, abych společně s jinými znalci (Polívka, Bukovský, atd. atd.) *prohlédl odkryté základy* pilířů řetězového mostu císaře Františka (pobřežního a druhého u Národního divadla).

Stalo se tak 20. září 1886. Fundace na pilotovaném roštu, vše dubové a masivní, byla uznána za schopnou nésti nový klenutý most. Však se tak nestalo, poněvadž

[67] dnes hotel Evropa na Václavském náměstí

pilíře jeho byly širší a rozšíření jich stalo se caisony, čímž se krajní piloty a rošt podemlely, takže se musel dělati nový pilíř z gruntu.

Můj synovec *Josef Dolanský* slavil *sňatek* svůj se slečnou *Stefani*, dcerou hospodského ředitele u hraběte Jaromíra Černína v Petrohradě. Byl jsem přítomen jako svědek. Bohužel Pep již zemřel v roce 1901 jako správce u hraběte Černína v Schönhofu, zanechav dvě dítky.

Švagr Frencl s chotí navštívili nás z Vídně dne 15. a 16. listopadu do Prahy.

Vyjímaje ztráty Pardubské babičky, která nás dojala, trávili jsme ten běžný život ve zdraví a v klidu spokojeni jsa s našemi zdařenými dětmi.

1887

V započatých studiích a stavbách pokračovalo se. Uvedu zde v roce 1886 již vykonané práce, které se v roce 1887 doplnily neb dokončily.

Hořany – Neratovice – Dolní Beřkovice

→ pokračování ze strany 185

O koncesi pro tuto lokální dráhu zakročilo ředitelství již 31. prosince 1885. V březnu 1886 vyjednával jsem o výkupu pozemků v Hořanech, ve Velence, v Kounici, pak pokračoval jsem v této úloze teprve v březnu 1888 s dr. Lomem a v březnu 1889 v Hořanech a jinde.

Mezitím pracovalo se na projektu. Trať z Mochova do Brandýsa nad Labem již stávající a od Společnosti lokálních drah zakoupená musila by se pro případ provedení projektu poměniti. Na projektu tam pracoval J. Šebesta v květnu, příčné profily bral Rypka v té době a situaci připravil geometr Spalek v říjnu 1887.

Revize trati pro vyhotovení generelního projektu pro trať *z Hořan až do Neratovic* odbývala se 19. dubna 1886 v mé nepřítomnosti, neb jsem byl na pohřbu mé paní tchyně v Pardubicích. Po této komisi počalo se pracovati na celé čáře na podrobném projektu. Pracovali k tomu účelu pan Pelikán mezi Brandýsem a Neratovicemi, p. Šebesta mezi Mochovem, Hořany a Brandýsem, kde pan Holovský parcely zaměřoval. Práce ty na poli odbývaly se až do konce července 1886.

Vlečka Neratovice – Kostelec nad Labem

V této době *na vlečce z Neratovic do Blochovy továrny na cukr v Kostelci nad Labem* vyměřoval jsem kolejnice slabé, špatné proti novým ocelovým (33 kg na 1 m) a upravoval tuto část již jako člen nové dráhy do Beřkovic, takže se i propustě rekonstruovaly. Dohled vedl Brdička, práce prováděla se v režii (Černý vrchní stavbu) a štěrk a kámen dodal nám majetník panství Lobkovice p. Reitler, jenž je od Jána Palackého koupil a zveleboval a pak zase knížeti Lobkovickému (Roudnickému) prodal. Při dohlídce nad jmenovanou rekonstrukcí dráhy navštívil jsem častěji hrob Františka Palackého a prohlédl sobě zámek Lobkovický.

Dne 4. srpna 1886 jednal jsem v záležitosti dráhy v Toušni s bývalým kolegou ze školy a ze služby *Doškem*. Později z Královic byl jsem na jeho pohřbu v Toušni, kde on byl okresním starostou. Dne 31. srpna 1886 byla práce na vlečce Kostelec–Neratovice hotova.

Praha proti dráze Hořany – Dolní Beřkovice

Ing. Jan Kaftan

Když bylo známo, že se obmýšlí stavba dráhy z Hořan (u Poříčan) do Dolních Beřkovic, pojmula to Praha (mám zato, že návodem inženýra Kaftana) jako obejetí hlavního města a protestovala u vlády proti udělení koncese. Byl jsem v záležitosti té povolán dne 18. října 1887 do Vídně a intervenoval jsem v Praze u obce. Dne 23. ledna 1888 navštívil pan prezident de Serres se mnou p. purkmistra pražského dr. Šolce, pak Julia Grégra (majitele Národních listů) a já jsem šel v jeho jménu též k Eduardu Grégrovi. Dne 26. dubna byl jsem s p. Paulíčkem, sekretářem de Serrese opětně u p. purkmistra. Odevzdali jsme memorandum v uvedené záležitosti, aby obavy města Prahy byly vyvrácené. Věc se táhla dále, neb purkmistr nemohl městské radě a zastupitelstvu, jež protest uzavřelo, samovolně předcházeti.

Dne 20. října 1888 přijeli do Prahy pan de Serres, ředitel Reinhardt a generální inspektor Klima a učinili obci jisté návrhy, jaké výhody by Společnost státní dráhy rak. uh. poskytla obci Pražské, když by svůj protest vzala zpět. Vláda hraběte Taaffe nechtěla protest obce ignorovati.

Obec konečně od svého neoprávněného protestu ustoupila, nahlížeje, že jest úplně stejné, zdali tranzitní zboží jede z Hořan do Dolních Beřkovic a neb mine Prahu po Karlínském novém viaduktu přímo do Buben a dále, tím jistěji, když bylo zabezpečeno, že doprava osob Praze se nevyhne. Však času bylo zmařeno mnoho a ohledem na okolnost, že dráha Státní společnosti mohla se sestaviti již v roce 1885 a nově vystavěná trať byla by padla státu v klín, aniž by byla mnoho do sedmiletého průřezu příjmů něco přispívala, stavba neprovedla se.

Mám za to, že kdyby nebyl pan ředitel de Serres v roce 1889 odstoupil, tato jeho znamenitá myšlenka byla by se ku prospěchu Společnosti státní dráhy provedla. Tak ale v roce 1891 udělená koncese se vrátila, což mělo za následek, že krátko nato musely se obětovati *statisíce* na stavbu velké stanice Libeňské, když už ani stanice Pražská ani Bubenská nestačila vyhověti nárokům dopravy, poněvadž tranzitní vlaky, jež mohly se Praze vyhnouti, musili tuto omezenou stanici probíhati.

Projekt této spojovací dráhy byl dopodrobna vypracován u stavebního odboru a mohlo se se stavbou každou chvíli počíti, neb i pozemky byly smluvené a scházelo jen uzavření smluv.

Z Brandýsa do Neratovic vystavěla se Zemská lokální dráha dle našeho projektu s malými změnami v roce 1899. Poněvadž se záležitost této dráhy vlekla až do roku 1892, zmíním se ještě o ní.

pokračování na straně 230 →

Překladiště na Labi v Krásném Březně

→ pokračování ze strany 191

Zmínil jsem se o této důležité stavbě již dříve. Již v letech 1862 a 1863 v Podmoklí projektoval jsem překladiště na levém břehu Labe naproti hotelu pošty. Byla tam velká komise – Ruppert a odborníci ze Saska.

Provedení zhatilo se na požadavku ponejvíce p. Jordánem, továrníkem na cigorku a čokoládu, jízlivě hájeném, aby se překládal jeden celní cent z vagonu na loď a vice versa za jeden pfenig. Přišlo mezi stavebním ředitelem Ruppertem a Jordánem k tuhé hádce, a proto byl vyslán k druhé komisi mimo Rupperta i Engerth.

Později projektoval jsem překladiště u Rozběles (Rosawitz) as tam, kde se nalézá nyní překladiště Duchcovsko-Podmokelské dráhy.

Náhodou se mně jako chefu stavebního odboru v Praze dostala podobná úloha. Dne 18. ledna 1886 hledal jsem na Labi příhodné místo a rozhodl se pro prostranství mezi obcí Nestomice a Krásné Březno, blíže naší stanice stejného jména.

Po rozhodnutí ze stavebního ředitelstva pro toto místo započaly hned předběžné práce. Vykupoval jsem pozemky od majitelů v Nestomicích 10. až 11. 3, 14. 4, 19. 5. a 5. 9. 1886, pak od p. hraběte Jindřicha Kolovrata Krakovského jako majetníka panství Krásné Březno 14. 3, 17. 3. a 29. 3. 1886, s erárem navigačním jsem jednal v Litoměřicích 9. 9. 1886 a 12. 1. 1887 a popoháněl jsem měřičské práce a projektování v té míře, že se již 24. července 1886 odbývala pochozí komise projektu překladiště a vlečky k němu ze stanice Krásné Březno. Měřičské práce prováděl p. inženýrský asistent J. Holovský a pan Gustav Pelikán.

Prohlédl jsem sobě 9. a 10. února 1887 překladiště v Loubí, pak v Drážďanech na Labi (Altstadt) a v Děčíně.

Generální inspektor p. Kazimír Záleský přišel z Vídně a prohlédli jsme 19. února 1887 místo k stavbě vyhlédnuté. Pak jednal jsem v strojovně u Daňků stran dodání jeřábů. O velikonočních svátcích 10. a 11. dubna vyzval jsem vícero podnikatelů, aby offerovali na stavbu tohoto 1 500 m dlouhého překladiště s vlečkou a dvěma bytnými domy.

Dne 16. června 1887 navštívil jsem distriktního navigačního inženýra vodní trati z Litoměřic do Podmoklí *pana Mrazíka* (nynějšího chefa syna Eduarda a dvorního rady a ředitele oddělení pro vodní dráhy v ministerstvu obchodu), jenž bydlel v Ústí nad Labem v Elbestrasse. Návštěva platila započetí stavby překladiště na Labi.

Dne 1. července bylo mně telegraficky z Vídně sděleno, že stavbu obdržel František Zelenka, stavitel v Praze, a již 7. července se se stavbou započalo. Vozil se násypní materiál z Roudnice, z Teplického nádraží atd. Při své inspekci zařídil jsem 31. července stavbu obou obývacích domů pro kancelář, úředníky a služebníky. Stavba nábřežních zdí pokračovala při příznivém stavu vody značně, takže 19. září byly vyzděné nad vodu, částečně až pod krycí kvádry. Statně šla práce při domech kupředu, takže 1. listopadu 1887 byly pod střechou. Začátkem

Překladiště v Krásném Březně

listopadu byly nábřežní zdi i dlážděné sklony v délce 1 400 m hotové. Přišla 15. až 19. března 1888 velká voda, 3,53 m nad normálem, ale *ne*udělala na stavbě značné škody.

Profesor c. k. vysoké školy technické ve Vídni pan Schön navštívil s dvaceti posluchači stavbu překladiště našeho. V květnu počaly se montovati železné dvě skladiště na zboží na rampách stojící a začátkem června 1888 byly hotové. Též dlažba celé plochy a mezi kolejemi byla ukončená, jakož i veškeré koleje a výhybky.

Dne 21. června 1888 navštívil překladiště dopravní ředitel *Reinhardt* se svým zetěm, sekretářem v ministerstvu obchodu *Stibralem* (nynějším sekčním chefem a tajným radou) a jeho chotí (roz. Reinhardtovou) a pan Záleský (viz strana 211).

Technicko-policejní zkouška vlečky a přístavu odbývala se 26. června 1888 a vše bylo uznáno v pořádku. Pak podnikatel prováděl bagrování kolem nábřežní zdi v šířce dvou lodí a trvalo to až do zamrznutí 20. ledna 1889.

Dne 20. února 1889 kolaudovaly se práce podnikatele v přítomnosti mé, stavbyvedoucího p. Pelikána a chefů ostatních oddělení, kterým se celá stavba k upotřebení odevzdala.

Když se 10. dubna 1889 plavba otevřela, přeložilo se v prvních osmi dnech 850

Překladiště v Krásném Březně

vagonů na lodi, ponejvíce cukru. Když jsem v roce 1892 službu aktivní u státní dráhy opustil, překládalo se v roce 1891 14 000 vozů na lodi. Překládání *z lodí na vagony* bylo tenkráte nepatrné. V roce 1903 obnášel překlad již 25 000 vagonů, export i import.

Myšlenku překladiště zbudovati, *navzdor Loubí*, prosadil pan de Serres. Veškeré však projektování, vyhlédnutí místa, navrhnutí staveb, navrhnutí situačního plánu s magacíny pro přijímání a odvádění zboží a veškerými kolejemi a výměnami jest zásluhou mou a stavebního odboru, neb vše bylo schváleno tak, jak jsem to navrhoval. Stavbu vedl s velikou pilností a znalostí pan Gustav Pelikán.

Veškerý náklad obnášel i s domy, kolejemi a vlečkou 447 834,46 zlatých.

pokračování na straně 216 →

Otovice–Mittelsteine

→ pokračování ze strany 129

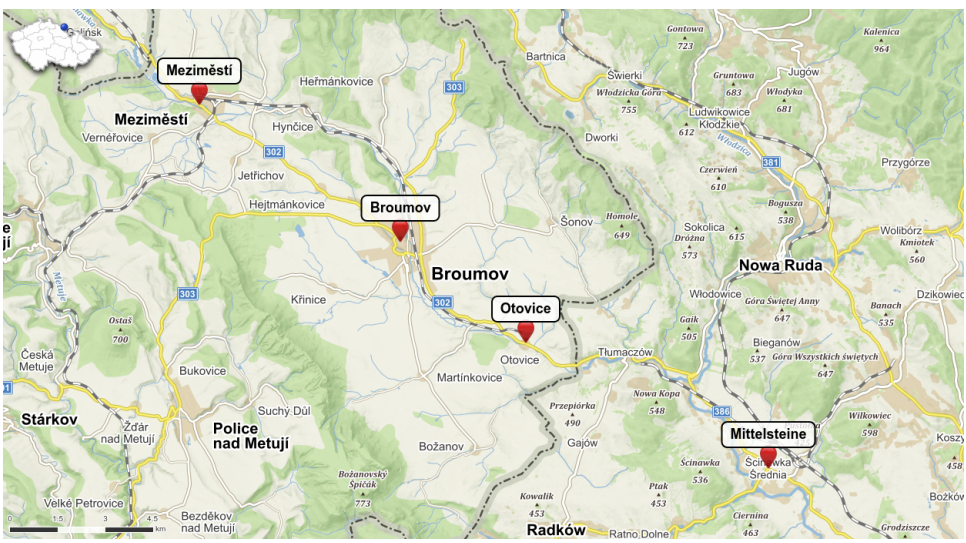
Dle znění koncese z roku 1873 byla povinna Společnost státní dráhy rak. uh. mimo trati z Broumova do Otovic (Ottendorf) vystavěti ji až na hranice Slezské (Pruské), potažmo až k stanici Mittelsteine pruské dráhy z Neisse do Dittersbachu. Umluvilo se, že Společnost státní dráhy vystaví trať z Otovic k hranicím, od

hranice do Mittelsteine Pruská státní dráha na útraty Společnosti státní dráhy rak. uh. proti úrokování vyloženého kapitálu 5 % Pruskému státu.

Dopravu však vede Společnost státní dráhy rak. uh. z Halbstadtu až do Mittelsteine a celá ta linie sluje lokální dráhou, ačkoliv jest položena vrchní stavba hlavních drah na naší části starým ocelovým materiálem 37 kg na 1 m.

Dne 8. a 9. dubna 1886 rekognoskoval jsem trať z Broumova až na hranice pruské a započali jsme se studiemi a projektováním. Dne 17. září měl jsem konferenci s ředitelem Pruských státních drah z Hořelice (Görlitz) panem Garckem v Broumově a pak jeli jsme společně do Mittelsteine. Též 26. listopadu měli jsme schůzi. V prosinci počal jsem s výkupem od kláštera broumovského.

V únoru 1887 prošel jsem dráhu *z Meziměstí* (Halbstadt) *až do Otovic* za příčinou *přeměnění její na lokální dráhu.* Pochozí komise trati z Otovic až na hranice Prusko-Slezské odbývala se 16. a 17. května 1887. Byl přítomen od generální inspekce Rühl, Nádherný (okresní hejtman), inženýr Klötzl, dr. Zelenka, Gamber, Lechner, Lamatsch a já. Přenocovali a jedli jsme v Broumově u Keibla.



Otovice – Mittelsteine

Následkem připojení dráhy do Pruska určila se stavba celního skladiště v Broumově. Vyložil jsem tam dne 31. 3. a 1. 6. 1887 stavební operát k nahlédnutí offerentům a uvedl 28. 6. toho roku stavitele Schmidta, jenž stavbu obdržel, do práce té, kterou jsem častěji inspicíroval.

Pozemky na trati z Otovic na české hranice se soudně odhadovaly 15. až 17. srpna 1887. Byl při tom jako důvěrník majitelů říšský poslanec dr. Roser, onen pán, jenž na říšské radě as dvacetkrát navrhoval zrušení malé loterie, ale marně.

Při soutěži byla stavba dráhy z Otovic na hranice přiřknuta podnikateli z Litoměřic Eschemanerovi. Započaly pozemní práce 8. srpna 1887. Nato dne 9. září

odbývala se pochozí komise za příčinou *přeměny trati z Broumova do Otovic* na *podružnou dráhu*.

Doplňovací stavby pozemní v Otovicích zařídil jsem 4. dubna 1888 a zadal je Schmidtovi.

Častější konference v Broumově odbýval jsem s panem Garckem (byl to as Jarek), krajským ředitelem Státních pruských drah, v Hořelici v záležitostech stavby do Mittelsteine. Stalo se tak 6. dubna, 5. května, 20. září a 9. října 1888. Byl to milý pán a kolega. Dne 9. října prohlédl jsem mimo naší též stavbu Pruskou státní dráhou provozovanou z hranic Česko-Slezských do Mittelsteine, která nepokračovala rychle. Naše stavba byla již hotova a odbývala se 27. října 1888 předběžná revize, zkouška mostů a technicko-policejní zkouška. Byl přítomen mimo mne: od generální inspekce Edler von Schwarz, Kirschbaum, okresní hejtman Nádherný a naši páni: Keßler, Gamber, Ludwig, Reinelt, Hübner a Lamatsch.

Předběžné přijímání trati pruské námi dělo se 28. listopadu, avšak poněvadž se některé sklony a hráze svážely (12. 12. 1888 jsem to viděl), 9. 1. 1889 nemohla se pruská, a proto i naše dráha, otevříti pro veřejnou dopravu. Teprve 28. března a 5. dubna 1889 byla odevzdána pruskými orgány našim dopravním oddělením. Komise sestávala *mimo mne* z p. p. Geheimrath[68] Rock, Regierungsrath[69] Taimen (oba z Berlína), Regierungsrath Garcke z Hořelic; z naší strany: Reinelt, Ludwig, Hübner, Kubín, Steiskal, Preißler, Lamatsch a jiní.

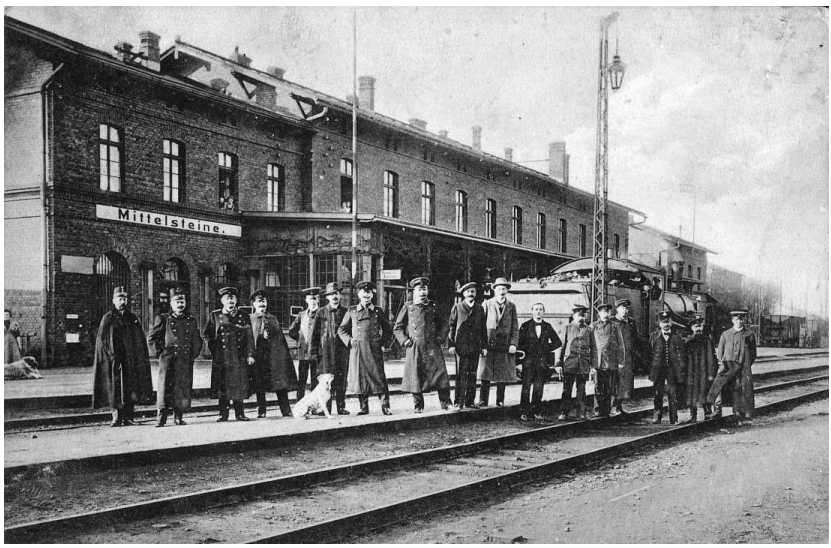
Při otevření dráhy až do Mittelsteine byl jsem přítomen dne 5. dubna 1889. Obědvalo se v Mittelsteine (17 osob) a byli jsme veselí.

Při této komisi hovořil se mnou p. tajný rada, že učinějí návrh na vyznamenání mne a mých orgánů a upozornili mne, abych též ze své strany návrh na vyznamenání naší vládou pruských orgánů učinil. Zaslal jsem takový návrh panu předsedovi direktoria de Serresovi, ale padlo vše do vody, neb (tuším) on nemiloval jako Francouz Prušáky a Prusko. Z té příčiny nedostalo se mně a jiným žádného pruského vyznamenání za namáhavou stavbu společného a pruského nádraží v Halbstadtu v roce 1876/7, kterou Společnost státní dráhy pod mým vedením vykonala.

Ještě připomínám, že 12. prosince 1888 vůči *četné* komisi *zabezpečily se na naší dráze hranice mezi Čechy a Pruským Slezskem* a přesně se to vyměřilo a zaznamenalo.

Dne 5. prosince 1887 odbývala se komise za příčinou připojení trati Broumov––Mittelsteine na stanici Mittelsteine. Byli při tom Geheimrath Rock, Regierungsrath Garcke, dr. Hanesmann a od nás Reinelt, Lechner, Lamatsch, Edler[70] von Schwarz a já.

[68] tajný rada
[69] vládní rada
[70] Šlechtic. (pozn. Milana Hlavačky)



Nádraží Mittelsteine (dnes Ścinawka Średnia)

Dráha Ottendorf–hranice má stavební délku 2,798 km a dopravní 3,086 km. Délka z Meziměstí až do Mittelsteine stavební obnáší: Meziměstí – Broumov – – Ottendorf 13,764 km, z Otovic na hranice + 2,797 km a od Prusů stavěná trať + 7,28763 km. Součet = 23,8498 km a dopravní 24,478 km.

Stavební výlohy malus pozemní stavby Otovice–hranice obnášely 126 764 zlatých mimo vozidla. Vozidla vzalo ředitelství pro celou trať Halbstadt–Mittelsteine s 50 000 zl. Na tuto krátkou trať připadlo by z toho as 15 000 zl, takže by stála stavba 141 764 zlatých.[71]

pokračování na straně 206 →

Stavba uhelných vleček k důlům VI, VII a do Libušína

→ pokračování ze strany 181

Druhá epizoda boje o samostatné vožení našeho uhlí do Kralup po nezdařené revizi trati ze dne 15. a 16. února 1886 započala v roce 1887. Společnost státní dráhy a Mirošovská uhelná společnost,[72] jako majitelka důlu Jánského v Libušíně (Fitz), nebyly spokojeny s rozhodnutím ministerstva a činily své kroky. Přišlo to tak daleko, že se mělo interpelovati v Říšské radě, a sice z německé strany brněnští podílníci Mirošovské společnosti (Häring atd.) a z české strany hrabě smečenský Jindřich Clam-Martinic v této záležitosti. Pak teprve činila

[71] trať byla přerušena po druhé světové válce

[72] Mirošovská uhelná nebo Mirošovské uhelné těžařstvo čili Miröschauer Steinkohlen--Gewerkschaft vzniklo v 50. letech 19. století v Mirošově. Koncem 60. let vystavělo ke svým dolům uhelnou dráhu z Rokycan (Česká západní dráha) a posléze přeneslo svoje aktivity tak do oblasti kladenské uhelné pánve, především do Libušína. V čele težařstva stál Jan Fitz. (pozn. Milana Hlavačky)

vláda na Buštěhradskou dráhu nátlak a přišlo ke kompromisu v tom smyslu, že se vlečka k šachtám VI, VII a k libušínské bude stavět ze strany Společnosti státní dráhy a ostatní doprava od našich důlů že se bude dle jistého klíče dělati.

Počalo se tedy jednati, aby se mohlo přistoupiti ke stavbě, neb projekty byly do detailu hotové. Dne 11. června 1887 odbývala se pochozí komise vlečky *z Třebichovic do Libušína* (k důlu). Přítomni byli Steiner (generální inspekce), okresní hejtman Šafařík, inženýr Sadil ze Slaného, Fitz, z naší strany já, dr. Zelenka, dr. Scheiber, Reinelt, Šebesta a jiní.

Dne 12. července 1887 navštívil jsem ředitele Fitze v Rokycanech. Dne 1. srpna jednal jsem s inženýrem Kudějem, jemuž bylo provedení stavby libušínské vlečky přiřknuto ku přání p. Fitze stran zavedení do této práce.

Politická pochozí komise odbývala se 24. srpna 1888 za přítomnosti inspektora Kirschbauma od generální inspekce, okresního hejtmana Šafaříka ze Slaného, okresního inženýra Sadila, horního inženýra Tittela, z naší strany mne a vrchního inženýra Gandera, inspektora Paula, Ehrenbergera, Šebesty, Klimeše a pana ředitele Jana Fitze a podnikatelů Čapka a Kuděje.

Dne 26. června 1888 jel jsem přímo z Ústí nad Labem do Vídně, byvše povolán panem ředitelem de Serresem za příčinou stavby vlečky k šachtě VII, nyní „Ronna“ nazvané. V červenci 6. a 11. dokonal jsem výkup pro vlečku tu a 11. byl přítomen p. vrchní inspektor Asch. V Třebichovicích stavěl se již obytný dům pro zřízence dráhy.

Dne 21. srpna 1888 podal p. Hrabě z Kladna nabídku na stavbu, která byla krátce nato ředitelstvím stavebním ve Vídni přijata. Nabídka zněla na 188 000 zl. za práce podnikatelské.

Jan Šebesta

Začátkem září 1888 byla stavba obou drah k šachtám VI, VII a do Libušína v proudu. Stavbyvedoucí byl pan Jan Šebesta, tenkráte inženýrský asistent, jenž v těchto dnech (30. 10. 1904) jako inspektor se 2 400 zl. byl jmenován zástupcem chefa pro udržování dráhy v Praze (Bahnerhaltungschef Stellvertreter).

Těší mě to velice, neb tento mladý muž, přijat v roce 1873 do služby Společnosti státní dráhy k stavbě z Chocni do Meziměstí, byl mým pilným a svědomitým spolupracovníkem až do rozpuštění stavebního odboru v roce 1892 v březnu. Pak přidělen k udržování, kde nejvíce zase při nových stavbách byl zaměstnán. Poslední jeho služné u stavebního odboru bylo 1 800 zl. a 300 zl. stavební přílohy mimo bytného.

Přidělil jsem mu k stavbě jmenované za příčinou stálého dohledu absolventa Techniky české p. Josefa Valentu.

Politická pochozí komise na tratích k důlu VI (Barré) a k důlu VII odbývala se 18. a 19. září 1888 a ve Slaném upsal se protokol. Dne 22. září inspicíroval jsem stavbu obou křídel a odevzdal panu Valešovi, řediteli na Smečně, kupní cenu 25 560 zl. za dráhami zabrané hraběcí pozemky.

Na inspekci stavby přijeli jsme 15. října 1888: pan de Serres (s paní), p. Záleský, de Maistre (ředitel České severní dráhy), Reinelt, Fitz, Schröchenstein a jiní se zvláštním vlakem do Třebichovic.

Stavba, kterou jsem často kontroloval, stávala se den od dne obtížnější za příčinou nepříznivého počasí. Při mé inspekci dne 15. prosince panoval mráz 10 °C. Zastavil jsem zdění. Však 22. 12. se zase musilo započíti a zdilo se s teplou vodou. Na trati do Libušína se již počínalo s kladením vrchní stavby. Dne 29. prosince 1888 a 21. 1. 1889 inspicírovali jsme s panem Záleským při mrazu stavbu obou tratí, neb se velice na brzké zhotovení tlačilo, poněvadž u důlu VII byly již nahromaděné zásoby uhlí.

Most pod Buštěhradskou vlečkou k důlu Mayrau se 26. ledna 1889 začal montovati. Dne 14. a 23. února 1889 inspicíroval jsem stavbu při mrazu −16 °C. Kolej z Třebichovic až k důlu VI byla položena. U Kuděje pracovalo as 60 lidí, na trati k důlu VII tři party. Dne 2. a 3. března 1889 pracovalo se při −9 °C. Vrchní stavba do Libušína byla položena a 24. března 1889 jeli jsme prvním zkušebním vlakem (Záleský, Raspi, Paul z Vídně), takže 4. dubna již počalo se uhlí z libušínského důlu do Třebichovic voziti a trať tu jsem 18. května 1889 našim dopravním oddělením k používání odevzdal.

Zkoušku s lokomotivou k důlu VII provedli jsme 22. května 1889 a 27. května počalo se tam odtud voziti po dráze uhlí do Třebichovic a 27. června se trať s podnikatelem kolaudovala a na naše oddělení odevzdala.

V důlu VI (Barré), kde se stávající stanička a nové nádraží o 1 m snížiti muselo, nebyla ještě práce tak pokročilá, aby se mohlo uhlí odvážeti. Tato obtížná práce protáhla se. Dne 12. července odbývala se komise s orgány Buštěhradské dráhy za příčinou dopravy na této společné stanici. Budova pro kanceláře a byty, jakož i strážní domek byly hotové dne 27. července 1889.

Za pozemky od p. hraběte Clama-Martinice v Třebichovicích (pro bytný dům a jiné) vyplatil jsem dne 30. září p. řediteli Valešovi v Třebichovicích 8 000 zlatých.

Teprve když byla stanice u důlu Barré (Tuháně) hotova, odbývala se 29. října 1889 technicko-policejní zkouška uhelných drah k důlu VI, VII a k libušínskému důlu a zkouška mostů, při které byli přítomni: Edler von Schwarz, Vollhofer (mosty), okresní hejtman Šafařík a z naší strany já, Reinelt, Hübner, Stejskal, Flat, z Vídně Keßler a Bayer, jakož i stavbyvedoucí J. Šebesta.

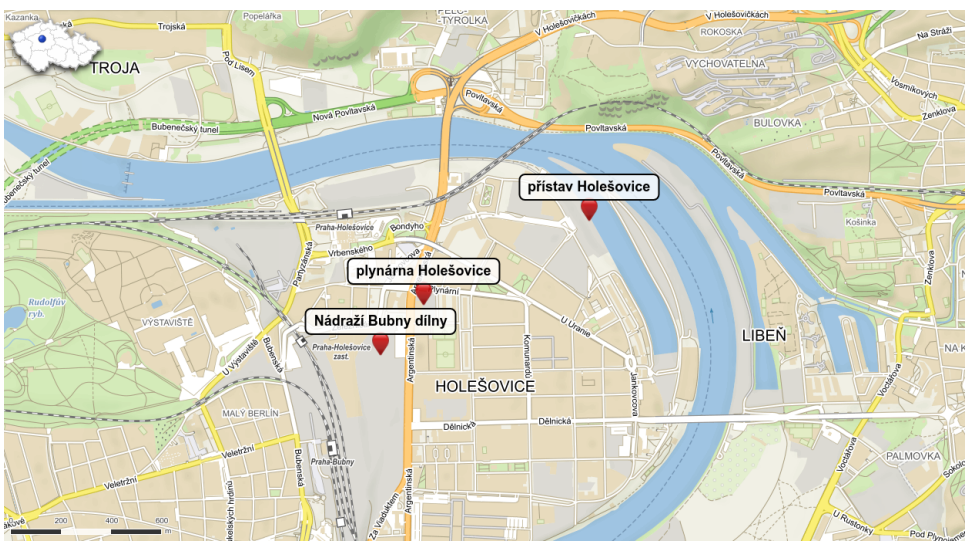
Dne 30. prosince 1889 odevzdal jsem stanici Tuháňskou orgánům Buštěhradské dráhy p. p. Friedlovi a Karnetovi *a tím byla stavba uhelných drah ukončena.* Vlečka do Libušína má délku stavební 2,05334 km a dopravní 2,5912 km. Obnášela náklady i se staničkou nedaleko důlu 193 573,52 zlatých, nač nahradila Mirošovská společnost za společnou část staničky 23 003 zl. Dráhy k důlům VI

a VII vykazují stavební délky 6,8357 km a dopravní 7,5750 km. Náklad obnášel 472 564 zlatých.

pokračování na straně 211 →

Okružní dráha kolem Holešovického poloostrova

Dostával jsem častější návštěvy průmyslníků kolem Vltavy v Holešovicích, Pražské obchodní komory a dopisy obce Pražské, aby se kolem průmyslu věnovaného poloostrova Holešovického provedla industriální dráha. K mému návrhu stavební ředitelstvo ve Vídni nařídilo studii této dráhy s překladištěm (z lodí do vagonů a vice versa) nad továrnou Kubinského naproti koželuhnám, který to projekt se v stavebním odboru v dorozumění s městským stavebním radou p. Bulířem vypracoval. Již 9. května 1887 odbývala se revize trati na místě a obědvali jsme pak ve Stromovce. Dne 10. května psal se v jižním salonku pražské restaurace nádražní protokol.



Situace v Holešovicích

Obec Pražská při této komisi postavila se na zvláštní negační stanovisko, neb nějaká moudrá hlava (pravilo se, že pan K----n) jim namluvila, že by měla Společnost státní dráhy *monopol* v překládání. Ubezpečoval jsem pány, že nikdo jiný než státní dráha ze svého nádraží Bubenského (plateau dílen) může projekt ten provésti a že tu bude sice skromné, ale první překladiště v Praze pro zboží z lodí do železničních vozů. Byl již od naší správní rady povolený kredit 300 000 zl. na tento podnik, však při tak špatném pochopení snahy naší ze strany interessentů prorokoval jsem jim, že se z jiné strany železničního spojení nedomohou a skutečně teprve letos (1904), tedy po 17 letech, c. k. komisi pro kanalizaci Vltavy a Labe byla tato úloha přidělena – projektovati na státní útraty dráhu

z našeho nádraží v Bubnech k dávno již hotovému přístavu na Holešovickém poloostrově, jenž stát tam vystavěl a jenž aspoň 10 let ladem ležel a dosud leží. Takové porozumění tenkráte v Praze panovalo.[73]

Při jmenované komisi byli přítomni: Od místodržitelství dr. Volkman, stavební rada Hartmann, vrchní inženýr Teyerle, od generální inspekce Kirschbaum, od vojska nadporučík Posselt, od města Prahy magistrátní rada Kubín, ředitel stavebního úřadu Bulíř, Hurtig, dr. Milde, Kandert, od obchodní komory předseda Bondy, Voháňka a Nekvasil a z naší strany mimo mne Gamber, Lechner, dr. Zelenka a Holovský.

Vlečka do nové městské plynárny v Holešovicích

Ku přání obce Pražské projektovali a stavěli jsme vlečku z našeho Bubenského nádraží (plateau dílen) do nové Holešovické městské plynárny. Dne 6. října 1887 uvedl jsem tam p. Šebestu, aby pracoval na detailním projektu. Se stavbou započalo se teprve v říjnu 1888 a dne 23. října 1889 odevzdal jsem tuto stavbu, již jsme provedli na útraty obce Pražské delegátům městským p. p. Dittrichovi, Kühnovi, Burešovi a řediteli Krostovi. Dohled na stavbu měl Rypka a provedla se v naší režii velmi lacino.

Teplice–Semily

Byl jsem delegován k revizi trati *z Teplice (Weckelsdorf) do Semil*, jež se odbývala pro cizé konsorcium 24. května 1887 a jel jsem s sebou až do Trutnova.

Třebovice–Prostějov

V červnu 6. 6. 1887 inspicíroval jsem práce, jež prováděla dráha z Třebovice do Prostějova na naší stanici Třebovické a 14. října téhož roku k vyzvání p. Rutha a Zelingera z Brna zúčastnil jsem se při komisi tam odbývané stran našich požadavků při úpravě stanice Třebovické. Dne 23. října 1887 byl jsem pak přítomen pochozí komisi politické této dráhy v obvodu naší trati Olomoucko-Třebovské.

Přeměna dráhy z Meziměstí do Broumova a Otovic

→ pokračování ze strany 199

Poněvadž dráha z Otovic do Mittelsteine stavěla se jako podružná, navrhoval jsem přeměnu stávající hlavní dráhy z Meziměstí do Broumova a Otovic též na typ podružné dráhy. Odbyl jsem dotyčnou pochozí komisi pro trať z Broumova do Otovic 9. září 1887 a pro trať z Meziměstí do Broumova 13. a 14. února 1888. Odpor města Broumova byl velký a hájil obec advokát Eppinger (snad

[73] vlečka byla nakonec vystavěna roku 1910 jako Holešovická přístavní dráha, provoz byl ukončen koncem 20. století, definitivně zrušena roku 2015

otec ml. Eppingera). Nicméně proměna se provedla a Společnost naše docílila značné úspory.

Enqueta za příčinou splavnění Vltavy v Praze

Byla c. k. místodržitelstvím svolána enqueta[74] za příčinou splavnění Vltavy v obvodu města Prahy. Odbývala se 21. října 1887 u místodržitelství pod předsednictvím místodržitele barona Krause a dne 22. října v Pražské obchodní komoře. Přítomni byli šlechtic Scheiner, stavební rada Piskáček, Alwein, Kaftan a mnoho jiných. Já byl též pozván a přítomen. Již tenkráte sliboval hrabě Taaffe Riegrovi, že ve dvou letech bude práce ta provedena a ejhle! dnes po 17 letech teprve se vážně o provedení mluví a podrobný projekt jest hotový.

Rodinné záležitosti

Jako loni navštívily nás na Vánoce neteře Paulča a Zdeňka Hüttingerovi a 4. ledna odvezl jsem je zase paní Arbtrové, představené vychov. ústavu pro důstojnické dcery v Hernalsu u Vídně.

Svatba Boženky a Jiřího

Nastal nám radostný den dne 29. ledna 1887, neb jsme slavili sňatek naší dobré Boženky s Jiřím Stibralem, o kterém jsem se již častěji v těchto zápiskách zmínil. Seznali jsme v něm velmi nadaného a snaživého mladého muže a poněvadž je obapolná láska pojila, dali jsme s uspokojením požehnání tomuto svazku, který se až do dneška jako šťastný osvědčil. Naděje v jeho budoucnost nás nezklamaly, naopak daleko předstihly naše očekávání, neb tento dokonalý člověk se do každé polohy rychle vpracuje a všude vyniká.

Jiří Stibral

Naši milí příbuzní Lošťákovi z Brna, Frenclovi z Vídně, Aninka a František Havlíček z Kyjeva, maminka, sestra a neteř ženichova byli přítomni, jakož i naši synové Vladimír a Eduard.

Hostina byla u arcivévody Štěpána, kde jest hostinským krajan z Olešné Hauner.

Švagrová Ema Lošťáková prodlela u nás 30. a 31. ledna. Dne 6. února 1887 vyprovázel jsem Havlíčkovy, jež jeli zpět do Kyjeva až do Chocni (a 27. 1. byl jsem jim v Přerově naproti).

[74] odborná debata

Obmýšlelo se panu řediteli a předsedovi direktoria na oslavu dokonalé stavby 1 000 km drah pod jeho ředitelováním učiniti ovaci. Měli jsme o tom poradu ve Vídni 20. března 1887, kde se usneslo podati mu umělecké album, jež se mu slavnostně podalo 27. září 1887 (v ceně mnoha tisíc zlatých). Já jsem k tomu přispěl s akvarelem zetě Jiřího, pohled to na Hradčany z balkonu v Rudolfinu. Obraz ten se panu de Serresovi tolik líbil, že jej vyvěsil zvláště ve svém saloně. Fotolitografii jeho (toho obrazu) mám v Adolfově v hostinském pokojíčku vyvěšenou.

Před velikonočními svátky dne 9. dubna 1887 byl jsem se synem Vládíčkem v Laube, v Nestomicích a v Krásném Březně a svátky (10. a 11. 4) trávili jsme doma v Praze.

V Pardubicích objednaný pomník pro paní tchyni Barboru Matiaskovou byl hotový a jeli jsme tam s chotí jej přijmouti na novém hřbitově.

Dne 13. a 14. května 1887 stěhovali jsme se z domu v Hálkové ulici pražské č. 1643/II (č. 5 nově) do domu zetě Františka Havlíčka na Vinohradech, Komenského ulice č. 68 staré, 16 nové. Tam kampírovali jsme prozatimně skoro ¼ léta, než bylo II. patro adaptované a pak došlo na adaptaci prvého patra pro Havlíčkovy, jež jsme očekávali z Kyjeva.

Byty byly tak nečisté a plné všeliké havěti, že jsme s velikou ošklivostí v bytě prozatímním v I. patře prodlévali, zatímco se ve II. patře ze čtyř bytů pro nás byt adaptoval a čistil. Pak po vystěhování se dr. Řediny (po ¼ létě) nastala podobná práce v I. patře.

Milešovka, Střekov, Teplice Svatodušní svátky dne 29. a 30. května 1887 trávili jsme na výletě. Choť Anna, já, Jiří Stibral s Boženkou, náš Vladimír a Eda, jakož i Voloďa Havlíčkův vyjeli jsme do Lovosic, jeli pak dvěma povozy na Milešovku, užili té rozkošné vyhlídky, vrátili se s povozy do Lovosic, jeli po dráze do Ústí nad Labem, navštívili starý hrad Střekov (Schreckenstein), přenocovali a jeli ráno 30. května do Teplic a v noci se vrátili do Prahy. Byl to zdařilý výlet!

Při a po stěhování do Havlíčkova domu měli jsme velkou starost s Voloďou Havlíčkem, jenž dostal malou difterii. Dr. Šnejdárek však brzy jej vyléčil. Voloďa tenkráte již byl u nás a chodil do školky v Panské ulici.

Dne 16. června stěhovali jsme se z I. patra do nově upraveného našeho bytu v II. patře, kde jsme bydleli až do 31. ledna 1892, tedy 4¾ léta.

U příležitosti služební cesty do Broumova jel jsem až k hostinci Amerika zvanému, vyšel pak pěšky na *Hvězdu* (kostelíček to na vrchu) *a sešel pak do města*

Police a do stejnojmenného nádraží. V Polici bydlíval o prázdninách *Wácslaw Wladiwoj Tomek.*[75]

Pak vyhledal jsem letní byt v Mittelgrundu u Podmoklí ve „Ville Reinisch“ před hraběcími lázněmi. Stěhovali jsme se tam 24. července a rodina pobyla tam až do 27. srpna 1887. Tam odtud konali jsme výlety do krásného okolí, 21. srpna na Prebištor a velký „Winterberg“ v Českém a Saském Švýcarsku. Dne 14. srpna byli jsme já a choť Anna v Pardubicích *na křtinách Silvii Smutných* a den Svaté Anny trávili jsme v Podmoklí.

Syn Vladimír přijel do Podmoklí teprve 6. srpna 1887, neb on se svými kamarády *konal cestu po Šumavě.*

Havlíčkovi vrátili se trvale do vlasti Naši milí Havlíčkovi, jež trávili čas na Černém Moři (na Limanu u Oděsy[76]), přibyli k nám do Prahy teprve 25. srpna 1887, však ale již trvale. Byt a zahradu měli připravené a od té doby bydleli jsme pod jednou střechou.

K oslavě otevření dráhy transversální z Brna do „Vlarapasu“[77] jeli jsme 1. října 1887 z Brna do Kyjova (Gaya). Totiž pan ředitel de Serres a jen samí stavební úředníci. Říšský a zemský poslanec dr. Fandrlík,[78] jenž částečně obstarával výkup pozemků, byl jedinou osobou mimo statut stavebního ředitelstva, jenž byl přítomen.

Pronesl jsem žertovný *přípitek na kolegu vrchního inspektora Striglera*, chefa stavebního odboru ve Vídni, jenž byl velmi živě aklamován, zvláště od úředníků jeho odboru. Pili jsme skutečné a transversální champagnské.[79]

Má sestra Lucie zemřela

Sestra má Lucie, narozena v Olešné dne 8. června 1835 jako poslední dítě mých rodičů, zemřela 14. prosince 1887, den po svém svátku u nás na Vinohradech. Byla pohřbena dne 16. prosince do vlastního hrobu na hřbitově Vinohradském (č. 147). Naše vřelé přání, aby se naše Aninka a zeť František z Kyjeva vrátili, jak nahoře podotknuto, vyplnilo se a též má dobrá upřímná sestra Lucie, jež v Kyjevě u Aninky k její útěše a výpomoci dlela, se současně vrátila a zase do našeho rodinného kruhu vstoupila. Krátko po návratu do Prahy začala churavět

[75] Wácslav Vladivoj Tomek (1818–1905), český historik, který sepsal dvanáctidílné dějiny Prahy. (pozn. Milana Hlavačky)

[76] Dněsterský Liman je největší ukrajinské jezero, které se nachází v Oděsské oblasti. (pozn. Milana Hlavačky)

[77] Vlárský průsmyk. (pozn. Milana Hlavačky)

[78] Josef Fandrlík (1839–1895), staročeský poslanec moravského zemského sněmu a poslanecké sněmovny říšské rady. (pozn. Milana Hlavačky)

[79] Narážka na jméno právě dostavěné dráhy Vlárské či Transversální dráhy. Dráha z Brna do Kyjova, Veselí nad Moravou a do Trenčianské Teplé o délce 171 km byla vybudována Společností státní dráhy v letech 1883–1888. (pozn. Milana Hlavačky)

aniž by se příčina byla našla, neb v Kyjevě vedlo se jí velmi dobře. Hledali jsme pomoc u profesora Weiße a u profesora Gussenbauma (k radě synovce Františka Dolanského, jenž tenkráte na německé lékařské fakultě studoval), léčil ji dr. Stretti, však nic nepomohlo, v posledních hodinách bušilo srdce jako kladivo až přišel konec a ubohá Lucinka ducha vypustila!

Byla to dobrá a obětavá duše, každého z přátel měla ráda, každému sloužila, byla skromná a dosloužila drahým rodičům až k hrobu. Po smrti drahé matky 18. 3. 1874 byla krátký čas u synovce Vincence Dolanského, jenž byl panským zahradníkem v Liblině a pak přišla k nám do Prahy. V roce 1882 jeli s dcerou Aninkou Havlíčkovou (z Chocně) do Kyjeva. Dosáhla věku pouze 50 let. Naše děti a naše vnoučátka Havlíčkovi měla nadmíru ráda a pěstovala je mateřsky. Zajisté budou na ni vzpomínat!

1888

Vracím se zase k služebním výkonům. Větší díl jich byl započat již v letech 1886 a 1887. V odpovídajících kapitolách jsou zaznamenané i práce v roce 1888 vykonané – při překladišti v Krásném Březnu, na dráze Otovice–Mittelsteine, Hořany–Beřkovice, dráhy k šachtám a jiné menší práce.

Zastupoval jsem společnost StEG při státní kolaudaci následujících drah:

- *Ze Zásmuk do Bečvár* dne 27. dubna 1888.
- *Z Červenky do Litovle* dne 30. dubna 1888.
- *Z Jenšovic do Lužce* dne 1. května 1888.
- *Z Kralup definitivní připojení k Velvarům* dne 2. května 1888. Od generální inspekce byl přítomen p. Kirschbaum.

Kralupy–Kladno

→ pokračování ze strany 202

Za příčinou stavby silnice od důlu Engerth a Bresson k důlu VI (Barré) vyjednával jsem o získání pozemků s ředitelem Valešem (11. 5. 1888) a dne 9. června navštívil jsem *hraběte Richarda Clama-Martinice* na Smečně. Tato silnice se projektovala pro případ, že by nám nebylo dovoleno spojit důly mezi sebou dráhami.

Ředitel Reinhardt, pan vrchní inspektor Záleský, zeť pana Reinhardta ministerský sekretář *dr. Stibral* (nynější sekční chef syna Eduarda v ministerstvu obchodu) *se svou chotí* navštívili dne 21. června 1888 stavby v Třebichovicích a překladiště v Krásném Březně. V Třebichovicích jsem je hostil (viz strana 197).

Státní kolaudace lokální dráhy *ze Zvoleněvse do Třebichovic* byla předsevzata 25. a 26. května. Dne 24. 5. nocovali jsme ve Slaném. Přítomni byli mimo mne: inspektor Kirschbaum, od dopravy Klimeš a od nás Keßler, Lechner, Gießauf a můj zástupce p. Victor Bartl.

Za příčinou zakoupení pozemků pro rozšíření *stanice Kralupské* vyjednával jsem 26. března a 6. května s pat. *dr. Horákem* (pozdějším velkomistrem řádu křižovnického) a on mě představil *velmistrovi pat. Huspekovi* dne 26. 3. 1888. Pozemky patřily k domaině Tursko.

Dne 11. června 1888 fungoval jsem ve Vídni jako „aufsichtsrat“[80] lokální dráhy Zvoleněves–Smečno.

pokračování na straně 215 →

Zásmuky–Bečváry

→ pokračování ze strany 162

Definitivní kolaudace podnikatelských prací na trati *ze Zásmuk do Bečvár* děla se 1. června 1888. Přijmula se od podnikatele Fr. Zelenky stavba dráhy i vlečky do cukrovaru.

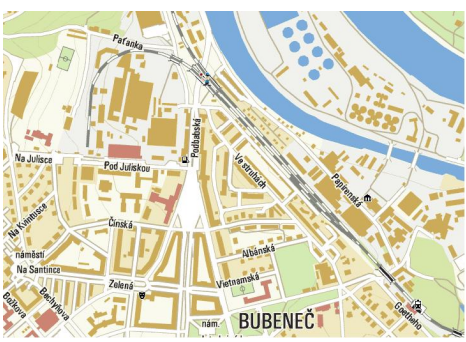
pokračování na straně 219 →

Přelouč–Podol

→ pokračování ze strany 160

Dne 17. února 1888 jel jsem do Heřmanova Městce, nocoval a ráno jel do Prachovic a Podola, vyjednával stran úzkokolejných *vleček do lomů v Podole a na Boukalu* a sestavil smlouvy s majiteli lomů.

Vlečka v Podbabě



Bubenečská vlečka

Reißer, majitel cihelny a sladovny v Podbabě, žádal mne o radu, jak by se *továrny se stanicí Bubenečskou spojily* a přehlížel jsem to 27. prosince 1888.

Dali sobě vypracovati projekt, 19. února 1889 odbývala se při mé intervenci pochozí komise a se stavbou se počalo. Sestavil jsem technické podmínky stavby a uzavřela se u ředitelstva dopravní smlouva, takže vlečka v II. polovici roku 1889, dne 17. července, se do potřeby vzala a dopravu obstarává StEG.[81]

Vlečka do rafinerie v Pečkách

→ pokračování ze strany 191

Koncem září 1888 počaly se stavěti z obou stran stanice Pečecké vlečky do rafinerie přiléhající. Inspicíroval jsem stavbu a vyjednával s ředitelem Großem 6. října, 4. prosince, 18. prosince 1888, 7. ledna a 31. ledna 1889. Sestavil a uzavřel

[80] dozorčí rada
[81] vlečka byla zrušena roku 2000

jsem smlouvu s továrnou a 1. března 1889 odevzdal stavbu panu Großovi a našim oddělením k používání.

Stavba provedla se v režii, dohlížel na ni inženýrský asistent Rypka. Přítomni byli mimo mne a jmenovaných ještě p. Klimeš a chef trati Ponce. Příležitost tu jsem použil, abych odporučil p. Großovi synovce zetě Havlíčka p. Karla *Melichara*, který tam dosud je ve službě (v Pečkách).

Stanička v Moravičanech

Továrna litovelská přála sobě míti nákladní *staničku u Moravičan.* Jel jsem tam vyšetřiti poměry dne 18. května 1888. Jednalo se o dopravu řepy z Moravičan, Loštic a vůkolí.

pokračování na straně 218 →

Další odborné výkony

Elbeverein v Ústí nad Labem odbýval 26. února 1888 valnou hromadu, při které měl navigační *c. k. inženýr Mrazík* zajímavou přednášku o dopravě po Labi. Přítomen byl jako předseda dr. Ruß.

Stavební odbor stěhoval se 17. května 1888 ze Sirotčí ulice do Marianské ulice č. 20, I. patro v Urbanově restauraci, kde jsme byli až do rozpuštění jeho v březnu 1892. Měli jsme šest pokojů, před námi tam byla zajišťovací banka s ředitelem Šimkem.

Dne 11. srpna inspicíroval jsem stavbu mostu v *Třebovici ze strany dráhy Prostějovské.* Dohlídku měl tam inženýrský asistent Strupp ze stavebního odboru pražského.

V Grand hotelu v Praze odbývala se enqueta za příčinou velkých vod na Vltavě a Labi a *organizování služby prognózní.* Bylo přítomno více odborníků, mezi nimi prof. Harlachér, ředitel Schweigert Teplické dráhy, dvorní rada Šeiner a já v zastoupení StEG. Bylo to 29. září 1888.

Kníže Ferdinand Lobkowicz

Společnost státní dráhy usnesla se k návrhu p. předsedy de Serrese voliti pana knížete Ferdinanda z Lobkowicz do své správní rady. Navštívil jsem jej v Dolních Beřkovicích dvakráte, a to 12. října, abych vyslechl, zdali volbu by přijal. Dne 18. října poslal jsem jeho přisvědčující list prezidentu panu Serresovi a volba se vykonala.

Když nastoupil p. Taußig jako předseda správní rady Společnosti státní dráhy v roce 1890, pan kníže Lobkowicz odstoupil.

Rodinné události

Jako dřívější léta, navštívili nás na vánoční svátky Paula a Zdenuška Hüttingerová. Doprovázel jsem je 2. ledna 1888 *do Hernals u Vídně*, neb byly na vychování v tamějším ústavu. Zeť Havlíček jel za svými záležitostmi do Kyjeva, doprovázel jsem jej do Chocně.

O Velikonocích jsme konali výlet do Chuchle. Po svátcích pak vykonal jsem se zetěm Havlíčkem a se synem Vladimírem *výlet do Terezína a Litoměřic*.

Maje konati návštěvu u pana hraběte Richarda Clama-Martinice na Smečně, jel jsem pak 9. června 1888 *na zámeček Sternberg*.[82] Prohlédl jsem sobě toto pěkné údolí v upomínce na moji první návštěvu v září 1850. Tenkráte nás (vyvazovací komisi) po příjezdu z Křivoklátu zavezli až do Sternbergu, kde byla taneční zábava a kde jsem se shledal s Valešem, Grafem a seznal jeho sestru Marii.

Elektrická výstava *Velkolepou elektrickou výstavu v Rotundě*[83] ve Vídni navštívil jsem 18. června 1888 a při té příležitosti navštívil kolegu Gabriela.

Za letní pobyt volili jsme k vybídnutí paní Böhmové Hilváty u Ústí nad Orlicí.[84] Anna odjížděla tam již 30. června. Rodina Havlíčkova odjela tam teprve 4. srpna 1888. Do Prahy vrátili jsme se společně 14. září. Navštěvoval jsem drahé rodiny skoro každý týden z Prahy. Byla tam čilá zábava. V Hilvátech též bydlela na letním bytě rodina Jindřichova, paní a roztomilé tři dívky, nyní ovšem již provdané.

Pan školní inspektor Böhm, náš domácí pán, byl roztomilý společník. Byla v Ústí též taneční zábava, býval tam pan Lukeš, paní Niklasová s roztomilou dceruškou, nyní provdanou *Juppovou* atd. Bavili jsme se tam vždy dobře a naše děti se prohánělly v lesích.

Náš zeť Jiří častěji nás v Hilvátech navštívil k velké radosti dcery Boženky a ostatních. Vladimír věnoval se svým studiím lékařským a Eda byl statný realista.

Na křtinách jako kmotři byli jsme s chotí dne 21. října v Pardubicích u *Pavlíčka Smutného*.

[82] Šternberk je část obce Ledce u Slaného. Název vznikl na přání hraběte Clam-Martinice, který zde založil lázně,na počest jeho ženy, rozené Sternbergové v roce 1789. Obec se jmenovala také Bílý Újezdec. (pozn. Milana Hlavačky)

[83] Rotunda byla hlavní výstavní budova vídeňské Světové výstavy v roce 1873. Posléze vyhořela. (pozn. Milana Hlavačky)

[84] pravděpodobně dnešní Měšťanský pivovar, budovy ovšem roku 1901 vyhořely

1889

V roce 1889 pokračoval jsem ve stavebních pracích a v projektování a některé již jmenované stavby jsem dokončil. Stavební předměty nebyly tak rozptýlené. Dne 1. ledna 1889 měl jsem v pražském stavebním odboru následující personál:

1.	Eduard Bazika	vrchní inspektor a chef stavebního odboru
2.	Victor Bartl	vrchní inženýr a zástupce můj
3.	Jan Šebesta	inženýr
4.	František Narbut	— " —
5.	Josef Strupp	inženýrský asistent
6.	Antonín Starý	účetní a administrativní úředník
Dle regulativu:		
7.	Gustav Linke	inženýrský asistent
8.	Jan Kuňásek	— " —
9.	Rybka	— " —
10.	Černý	— " —
11.	Josef Valenta	— " —
12.	Pfeffer	geometr
13.	Ervin Spalek	— " —
14.	Říha	provizorní administrativní úředník
15.	Benjamin Tunkl z Asprunku a Zábřehu	kancelářský sluha a figurant

Zvláště nutno podotknouti dokončení stavby uhelných drah k důlům VI, VII a do Libušína k důlu „Jana“ (viz 202), jež se ponejvíce v roce 1889 prováděla a ukončila, jak v roce 1888 naznačeno. Též stavba lokální dráhy z Otovice na pruskoslezské hranice se ukončila v roce 1889 (viz stránku 199).

Rozšíření stanice Kralupské

→ pokračování ze strany 211

Ukázala se nutnost rozšířiti, čili prodloužiti, stanici Kralupskou ve směru ku Praze. Prodloužila se hlavní kolej ku Praze, prodloužily se propustě a kanály hlavní dráhy, položilo se na levé straně dráhy více kolejí pro ranžírování[85] a vystavěl se domek pro signály. Práce počala 3. 8. 1889 a ukončila se 20. 6. 1890. Pozemky kralupské dobyly se dosti draho soudním odhadem 6. srpna 1889 odbývaným.

[85] řazení vlaků

Dohled na stavbu měl ze strany naší inženýrský asistent Jan Kuňásek, podnikatelem zemních a zednických prací byl Fr. Zelenka. Pochozí komise odbývala se při mé intervenci 14. 3. 1889. Náklad i s materiálem pro vrchní stavbu obnášel 101 505,90 zlatých = 203 012 Korun.

Velká voda roku 1890 velice starou trať, jakož i nový násep pro toto rozšíření poškodila.

Ve spojení s touto stavbou v Kralupech bylo zbudování *kasárny pro vodiče a topiče* nedaleko remízy na stroje. Stavba počala 14. 8. a končila 16. 10. 1889 a stála 1 241 zlatých. Za příčinou čilé dopravy byla stavba rozšiřovací dosti obtížná. Dne 17. 6. 1890 převzaly se tyto práce od Zelenky definitivně (kolaudace).

pokračování na straně 227 →

Špýchar v Krásném Březně

Po dlouhé přestávce přistupuji zase k pokračování, a sice v Adolfově dne 9. srpna 1905.

→ pokračování ze strany 197

S hotovou stavbou překladiště v Krásném Březně ukázala se nutnost zbudovati též špýchar na cukr, obilí atd. Takzvaný *Lagerhaus*,[86] dle právě vyšlého zákona.

Konal jsem studie, abych mohl učiniti ředitelství návrh. Vyhlídl jsem místo na začátku překladiště a 8. a 9. února 1889 přehlížel jsem podobné špýchary na Děčínském nábřeží, špýchar Anglobanky na nádraží Severozápadní dráhy v Děčíně, pak na nádraží Ústí-Teplické dráhy v Ústí nad Labem.

Od 24. května do 1. června 1889 prohlížel jsem celou řadu špýcharů v Hamburku, a sice vedle Neuer Sandthorhafen, pak špýchary společnosti „Hamburger Freihafen Lagerhausgesellschaft“, jakož i její centrální stanici velmi krásnou a rozsáhlou pro hydraulický pohon vytahovadel ve špýcharech, jeřábů a pro elektrické osvětlení.

Navštívil a studoval jsem nádraží za přístavem pro manipulaci s petrolejem „Steinwerder Hafen und Umschlaganlage“[87] na levém břehu Labe v Hamburku, prohlédl zařízení na Hamburk-Americkém nábřeží na Steinwerder atd. Další popis této cesty jest uveden mezi rodinnými záležitostmi v roce 1889 na straně 221.

Projektování trvalo delší dobu, takže se začalo se stavbou teprve v červenci 1889. Já podal návrh již v březnu. Nemaje sílu pro vedení stavby na místě v Praze, byl dohled svěřen p. inženýru Storahovi a na místě v Krásném Březně byl inženýrský asistent Rybka.

Dne 10. 4. začaly se kopat základy a 18. 4. se již zdilo. Stavbu navštívil jsem s kolegou Paulem 18. 4, s p. Záleským a s ředitelem de Serresem 28. 7. a jinak 25. 8, 27. 9, 17. až 18. 10, 12. 11 a 14. 12. Dne 20. prosince 1889 odbývala se pochozí komise na stavbu nablízku špýcharu umístěné hydraulické stanice pro zdvihadla v špýcharu a jeřáby.

[86] Sklad. (pozn. Milana Hlavačky)

[87] Překladiště. (pozn. Milana Hlavačky)

Přítomni byli: okresní hejtman Hütter, inženýr Velvarský z Teplic, já, dr. Zelenka, Rybka, dr. Kauders se sousedem Márkym. Obědvali jsme v Ústí.

Stavba byla, nejen špýcharu, ale i centrální stanice, v listopadu 1889 již zhruba hotova, odevzdala se však oddělením teprve 31. 7. 1890.

Budova špýcharu Krásné Březno č. 199

Špýchar jest 51,44 m dlouhý, 20 m široký, zastavěná plocha 1 042,44 m^2, má pět pater, jest vše ze železa a betonu, pojme 600 vagonů cukru neb obilí. Půdy mají únosnost 2 000 kg na 1 m^2.

Stavba stála 218 258,86 zlatých (mimo režie ředitelstva), čili na 1 m^2 194,3 zl. Podnikatelem byl Fr. Zelenka.

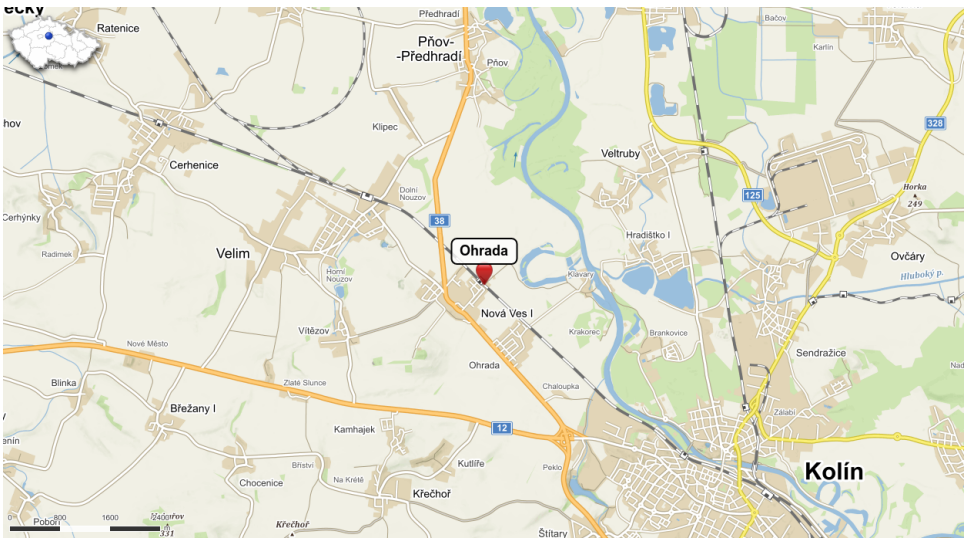
pokračování na straně 229 →

Desinfekční stanice u Kolína

Když jsem doprovázel pana ředitele de Serrese dne 30. 7. 1889 z Prahy do Třebové, uložil mně, abych poblíž zastávky Ohrada (Schönweid) mezi kilometry 349,74 až 350,74 studoval položení desinfekční stanice mezi dráhou a Labem.

Vypracovali jsme návrh a zaslali k ředitelství 17. 8. Dne 4. 11. vykoupil jsem (prozatímně) pozemky potřebné. Jeden čtvereční sáh stál 90 krejcarů.

Projekt byl ve Vídni rozšířen na šest kolejí a schválen. Rozsah byl takový, že se dalo denně 60 vozů s teplou vodou a párou čistiti. Ředitelstvem rozšířený projekt vyžadoval náklad 180 000 zl, kdežto můj původní projekt byl za 80 000 zl. k provedení.



Desinfekční stanice

Odstoupením pana de Serrese (1890) a nastoupením p. Grimusa z Grimburgu tento projekt neprovedl se. Rozšířila se stanice desinfekční v Bubnech, kde jsou neustálé svízele ze zdravotních ohledů.

Stanice Ohrada měla se zříditi jako úplná stanice. Vyjednával jsem s továrnou na hnojiva o příspěvku často a jmenovitě 11. 6. 1890, 12. 1. a 24. 1. 1891 s panem Marešem, zemským radou, a s panem Řezníčkem.

Stanička v Moravičanech

→ pokračování ze strany 213

S Hellerem a Husserlem jsem dne 26. února 1889 stran *vlečky k jeho sladovně v Litovli* vyjednával, kdežto 20. 3. toho roku za tou příčinou jednal v Litovli *se Suchomelem* a s cukrovarem tamtéž vyjednával dne 18. 4. 1889 za příčinou *založení staničky v Moravičanech.*

V Litovli jsem 16. 10. odevzdával na dopravní oddělení brněnské (císařský rada Ruth) *vlečku do sladovny Hellera a Husserle* a kolaudoval práci Černého.

Vlečku ke sladovně Suchomelově v Litovli odevzdal jsem *5. listopadu 1889 k upotřebení.*

pokračování na straně 227 →

Zásmuky–Bečváry

→ pokračování ze strany 212

V Uhelných Janovicích jednal jsem 28. prosince stran příspěvku na stavbu dráhy s p. p. Tedererem, Blechou a lesmistrem z Kácova panem Tlustým. Generelní projekt již jsme dávno vypracovali (z Bečvár do Uhelných Janovic), ale o příspěvku nelze se dohodnouti.

Jiné menší výkony

- Za příčinou stavby malé staničky v *Prackovicích* jednal jsem tam 16. a 25. ledna 1889.
- *Podjezd v Holešovicích* navštívil jsem s panem vrchním inspektorem Černým od c. k. generální inspekce.
- Dne 7. 3. 1889 jednal jsem v Přelouči s notářem *Pelikánem* za příčinou servitutu[88] v Jeníkovicích. Dne 20. 4. a 19. 5. mě navštívil a obdržel výkupní obnos (20. 4).
- Za příčinou uspořádání místnosti celní *v Mittelsteine* měl jsem tam konferenci 4. 7. 1889 s dotyčnými orgány.
- Inspicíroval jsem 8. 8. a 27. 9. 1889 *druhé rozšíření stanice v Krásném Březně.*
- Studoval jsem dne 4. 10. novou změnu projektu *z Boušovic do Eisendörflu.*
- *V České Třebové* studoval jsem *plán projektovaného rozšíření* a jednal s Feifarem, chefem stanice.
- Rekognoskoval jsem za příčinou stavby projektované *druhé koleje trať z Dolních Beřkovic do Boušovic-Terezína* dne 27. 9. 1889.
- Abych získal pro násep pro *koleje k ranžírování mezi „Marienbergen“ a stanicí Krásnobřezenskou materiál* k nasypání z projektovaného II. přístavu u Krásného Března Teplickou dráhou, navštívil jsem dne 16. prosince pana Figerta, vrchního inženýra Lánova, s příznivým výsledkem.

Rodinné záležitosti

Jako již po několik let, doprovázel jsem Zdenušku Hüttingerovou, jež byla u nás na vánoční svátky, 2. ledna 1889 do Vídně a odevzdal ji v ústavu Hernhalském. Při té příležitosti poděkoval jsem se panu předsedovi direktoria de Serresovi za postup do služného 3 500 zl.

[88] věcné břemeno

Dne 30. ledna 1889 zemřel *Korunní princ Rudolf* v Meyerlinku.

Dne 4. února navštívil jsem bál posluchačů inženýrství při −14 °C zimy.

Starý kolega Husák odjel 25. března z Prahy s dcerou, jež v Praze koncertovala na piano.

Přístav v Holešovicích Pan dvorní rada a chef dep. XI u c. k. místodržitelství v Praze, šlechtic ze Scheineru, pozval mě, abych podal dobrozdání o opatření v Holešovickém přístavu zvláště stran polohy budov a kolejí. Dal jsem mu náčrtek polohy kolejí a nábřeží dne 20. dubna 1889.

Povinnost svou, jako dozorčí rada u místní dráhy Zvoleněves–Smečno (Třebichovice), odbyl jsem prohlédnutím účtů dne 13. května 1889.

Švagr Josef Hüttinger trávil léčení v Karlových Varech s dcerou Paulínou a poněvadž Paula sobě přála pobýti několik dnů u nás v Praze, zajel jsem na Boží hod dne 9. června 1889 pro ni do Karlových Varů a přijeli jsme s ní společně do Prahy dne 11. 6. Strávili jsme tam v Karlových Varech několik příjemných hodin. Dne 26. 6. odjeli Hüttingerovi z Prahy do Vídně a doprovázel jsem je až do Peček.

Na letní byt odjela má milá choť s dětmi do Hilvát u Ústí nad Orlicí a též rodina Havlíčkova jela s sebou. Bylo to 4. července 1889. Bydleli jsme zase v domě p. Böhma a bavili se jako v předešlém létě skoro v té samé společnosti Jindřichových, Niklasových atd.
Dne 25. srpna odjel syn Vladimír a zeť Jiří Stibral do Paříže na výstavu a 14. září vracela se rodina zase do Prahy, aby synové nastoupili včas na školách. Havlíčkovi vrátili se s námi ještě na krátký čas do Prahy.

Chtěje odjeti 10. října 1889 za svým povoláním do Podmoklí, inspicíroval jsem na nádraží Pražském ještě stavbu celního skladiště u špýcharu, skočil jsem přes jámu pro základy *a narazil se o ostré prkno lešení nad levým okem.* Dojel jsem do Kralup a tam nádražní lékař, kterého chef stanice Lehmann rychle přivolal, *pan dr. Herget* v 15 minutách mně otevřenou ránu s dvěma stehy zašil. Pak vrátil jsem se s ohromným chirurgickým obvazem hlavy domů do Komenského ulice na Vinohradech k nemalému poděšení mé choti a zetě Havlíčka, jež mě na schodech spatřili!

Jeda z Litovle, zastavil a přenocoval jsem u švagra Smutného v Pardubicích (16. 10).

Také v tomto roce jsem po stavbách často jezdil a mimo Prahu dlel, ale poněkud méně než dřívější léta.

Cesta naše do Berlína, Hamburku a Kuxhafenu

Jak jsem se již zmínil, podnikl jsem se svou chotí Annou cestu studijní a zábavní, tj. spojil jsem prospěšné s příjemným. Za své služební výkony vyžádal jsem sobě od Společnosti pouze náhradu diet, ostatní jsem hradil ze svého.

Vyjeli jsme ráno **24. května 1889** z Prahy a byli jsme o tři čtvrtě na dvě *v Berlíně*. Tam obdivovali jsme se dekoracím, které se konaly za příčinou očekávané návštěvy krále Humberta italského. O páté hodině odpoledne odjeli jsme do *Hamburku* a ubytovali se tam v hotelu Bellvedere na „Alsterdam“.

Ráno **25. května** prohlíželi jsme špýchary „Freihafengesellschaft“, jeli parníčkem po celém Hamburském přístavu, abychom nabyli přehledu, pak jeli jsme po lodi do Sv. Paul, Elbehöhe, Sescarte, vrátili se do města a obědvali v „Bavorském dvoře“. Odpoledne jeli jsme povozem do Altony do nádraží, Palmaillestrasse atd. Pak projeli jsme s lodí celý Alsterbecken (s četnými labutěmi) a jeli ještě dále a konečně jsme večeřeli v „Alsterhalle“ na „Neuer Jungfernstieg“.

Dne **26. května**, v neděli, jeli jsme po dráze přes Harburg do *Cuxhafenu* na Severní moře a navštívili města *Ritzebüttel*[89] na moři. Měli jsme úmysl jeti dále na *Helgoland*, ale nešťastným přehlédnutím znaménka v jízdním řádu stalo se, že jsme nemohli předsevzetí to vykonati, poněvadž loď na Helgoland nejela každodenně a jela teprve ve středu. Teprve od 1. 6. jezdila každodenně – což jsme přehlédli. Strávili jsme zbývající čas v restauraci na moři ležící, pojídali znamenité „Steinbutten“[90] a jiné, prohlédli sobě přístav a pozorovali velký počet přijíždějících a odjíždějících parníků a jiných plachetních lodí. Když se objevil kouř, trvalo to asi 30 minut, než loď přijela a vice versa (oblouk zeměkoule).

Dobrou zábavou nám bylo, jak pronásledovala velice rychlá loď duanistů německých odjíždějící do širého moře krásný francouzský parník, ale bez výsledku, neb francouzská loď uháněla statně a duanisté se vrátili s nepořízenou. Večer odjeli jsme také my s nepořízenou zpět do Hamburku.

Blankenese

Dne **27. května** ráno šli jsme opět do přístavu, vyhledali petrolejové nádraží s dovolením p. Riedemanna, pak navštívili Quai Ham-

[89] dnes část Cuxhaven

[90] Pakambala velká, mořská paprskoploutvá ryba z řádu platýsů. (pozn. Milana Hlavačky)

burg American a konečně centrální stanici pro hydraulická vytahovadla a 4 500 elektrických plamenů, kde pracují čtyři velké parní stroje. Pravilo se nám tam, že jest to největší centrálka v Německu.

Alsterpavillon (podoba z roku 1876, dnes již poněkolikáté přestavěn)

Příští čas věnovali jsme prohlídce města, navštívili pak po lodi *Blankenese*, kde jsme obědvali a rozkošné vyhlídce se oddávali. Leží tato restaurace dost vysoko nad pravým břehem Labe a jest toto místo hledané hamburskými výletníky.

Vrátili jsme se lodí do města a navštívili průmyslovou výstavu dosti pěkně uspořádanou. Řada dřevěných pestrých budov a pavilonů tvořila místnosti pro předměty výstavní.

Pěkné akvárium nás mile překvapilo, kde viděli jsme samičky úhořů. Pak projeli jsme lodí Alsterbassin a prohlédli kolem něho vpravo i vlevo ležící rozkošné vily a zahrady hamburských boháčů. Večeřeli jsme v Alsterpavillonu.

Dne **28. května** navštívili jsme burzu, kostely a jiné znamenitosti a odjeli ve 4 hodiny odpoledne do Berlína a tam přenocovali.

Charlottenburg

V Berlíně jeli jsme po „Stadtbahn“[91] až do obory, prohlédl jsem plavidla na Sprévě, techniku, pak v Charlottenburgu zámek, v Berlíně muzeum se znamenitými řeckými vykopaninami, které právě přišly (ohromné postavy z řeckých chrámů odeslané Schliemannem[92]), pak večer byli jsme v dvorním divadle, kde se provozovalo Emilie Galotti.

Příští den, črvrtek **30. 5**, byl svátek a jeli jsme do Postupína, prohlédli „Stadt-

[91] Městská dráha, dnes S-Bahn. (pozn. Milana Hlavačky)

[92] Heinrich Schliemann (1822–1890), německý podnikatel a archeolog. (pozn. Milana Hlavačky)

schloß“, kostel a i vojenský kostel, park, Sanssouci, pěkný to zámek, orangerii Friedrichskou a jiné památky a znamenitosti.

Do nového zámku jsme se nedostali, neb tam bydlela císařská rodina. Když jsme šli hlavní alejí z Postupína k novému zámku, dohonily nás equipage, v kterých jeli císař Vilém II. s chotí a jiní z kostela do zámku, a tu jsme dostali pojem o tehdejších poměrech, neb *slušné* dámy, když kolem nich císař Wilhelm II. jel, padaly na kolena! Takový servilismus nebyl u nás ani před 100 lety. Když jsme byli poobědvali v restaurantu v Sanssouci, jeli jsme po loďce do *Babelsbergu*, prohlédli sobě rozsáhlý park, zámek s velice skromně zařízeným pokojem zemřelého císaře Viléma I., kde stálo několik docela prostých holí, jež on na svých procházkách používal, železný kavalec s docela obyčejnou houní tam stál, na kterém král pruský a císař německý Wilhelm I., když dlel v Babelsbergu, spával!

Sanssouci

Pak jeli jsme po jezeře do „Neubabelsberg“ a do Berlína zpět. Večeřeli jsme v Löwenbräu v zahradě a obdivovali mnoho-li takový Berlíňan zmůže toho silného nápoje!

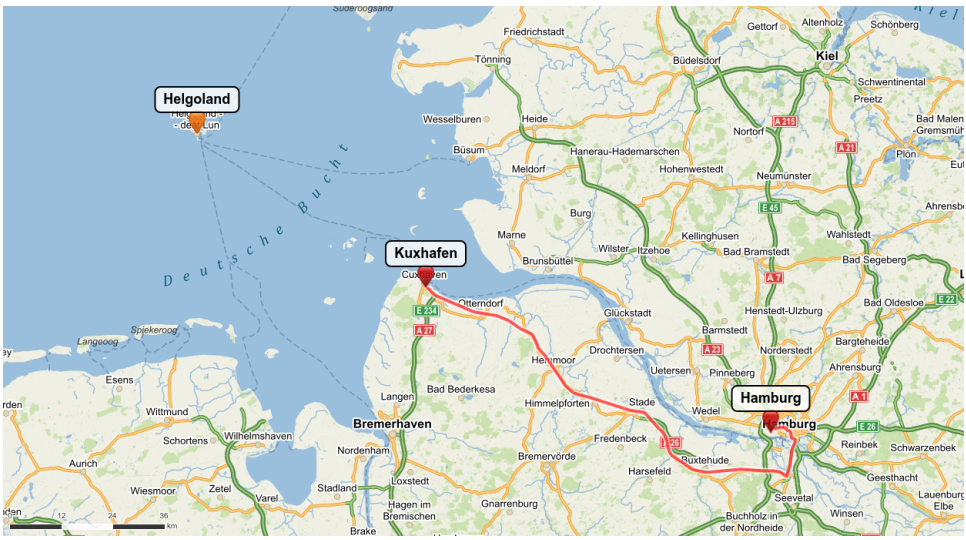
Dne **31. května** ráno prohlédli jsme císařský zámek a muzeum naproti, pak navštívili jsme výstavu „für Unfallverhütung“[93], která byla velmi poučná, rozsáhlá a zajímavá.

Palác zemřelého císaře Bedřicha nebylo možno navštíviti. Byli jsme též v „caffé Bauer“, tenkráte v módě jsoucí, obdivovali se večernímu a nočnímu životu v Berlíně a jiným zvláštnostem.

Poněvadž jsme byli oba ponejprve v Berlíně a Hamburku, vše nás zajímalo a těšilo.

Dne **1. června** v 8 hodin vyjeli jsme z Berlína a ubírali se přes Alsterwerda, Drážďany a Podmoklí do Prahy. Počasí jsme po dobu tohoto výletu měli znamenité až teplé.

[93] prevence nehod



Hamburk – Kuxhafen

1890

Stavební odbor vykazoval následující síly v letech 1890 a 1891:

1.	Eduard Bazika	vrchní inspektor	3 500 zl.	mimoto 600 zl. stavební přílohy, jež měli veškeří definitivní úředníci 400 či 300
2.	Victor Bartl	vrchní inženýr a náměstek	2 100 zl.	odešel 5. 10. 1891 do Brna
3.	Jindřich Maas	inženýr	1 800 zl.	odešel 15. 10. 1891 do Vídně
4.	František Narbutt	inženýr	1 400 zl.	od 13. 7. 1891 pensionován, byl nemocen
5.	Jan Šebesta	inženýr	1 400 zl.	
6.	Bedřich Linke	inž. asistent	1 000 zl.	odešel 15. 10. 1891 do Blanska
7.	Arnošt Černý	inž. asistent dle regulatoria	1 000 zl.	odešel do Krumlova na Moravě
8.	Jan Kuňásek	inž. asistent dle regulatoria	900 zl.	odešel 11. 11. 1890 a †
9.	Filip Ripka	inž. asistent dle regulatoria	800 zl.	odešel 15. 10. 1891 do Brodu
10.	Antonín Starý	technický úředník	1 000 zl.	odešel do Brna
11.	Josef Valenta	inž. asistent dle regulatoria	700 zl.	odešel 1. 10. 1890 do Prahy k Streckechefu
12.	Gotthard Brdičko	inž. asistent dle regulatoria	900 zl.	odešel 15. 10. 1891 do Kolína
13.	Jindřich Pfeffer	geometr	1 200 zl.	
14.	Erwin Spallek	geometr	900 zl.	odešel 15. 10. 1891 do Vídně
15.	Josef Strupp	stavební úředník	1 000 zl.	odešel 1. 1. 1890
16.	Václav Říha	výpomocný úředník	1,50 denně	Český Brod – Praha

17.	Benjamin svobodný pán Tunkl z Asprungu a Zábřehu	sluha	1,80 denně

Pokračovalo se v započatých stavbách a počínaly se nové.

Stavby na nádraží Pražském

Tyto stavby pozůstavaly:

a) Adaptace bývalé lakýrny v stavení hlavní dílny na skladišti (Hauptdepot) počato 19. 10. 1889, stála 7 975 zl.

b) Stavba nového skladiště pro celní zboží, 540 m^2 zastavěné plochy, počato 4. listopadu 1889, skončeno 30. srpna 1890, náklad stavební 26 120 zl.

c) „Adaptierung des ehem. Materialmagazins in Prag zum Lagerhause mit Benutzung der Kellerraume, der ehemaligen Lokale und des erste Stockes. Die ½ Raume im Keller und Parterre dienen Zoll znecken, das übrige ist Mehlmagazin.“[94] Jsou tam dvě vytahovadla, ráčna pro pytle, stropy a schody železné a cementové klenby z betonu. Stavba počala 15. 10. 1889 a ukončila se 31. 8. 1890. Vzal se špýchar ten do potřeby 25. 10. 1890. Veškerá stavba stála 103 100 zl.

d) Bývalá místnost sloužící co jídelna dělnictvu se ve střední poloze adaptovala jako síň pro strany, dvě celní pokladny, jedna kasárna pro finanční stráž a jedna kasárna pro dělníky ve skladišti.

   Stavba trvala od 21. 4. až do 31. 7. 1890 a stála 4 150 zl.

   Zbývající a novým stavbám vadící část této budovy přenesla se do Třebichovic a adaptovala se jako kasárna pro doprovázeče vlaků.

e) Domek pro centrální stavění výhybek. Stavba trvala od 18. 7. až 25. 8. 1890. Instalace dokončila se teprve 27. 4. 1891. Stavba budovy stála 2 670 zl, etapa montování přenášení vedení, již provedl chef trati, stála 10 375 zl.

f) Domek pro vybírání potravní daně v Hybernské ulici stavěl se od 1. 4. 1891 do 14. 6. 1891 a stál 3 540 zl. Od obce Pražské koupila se uliční půda 0,95 m^2 à 40 zl. = 38 zl. za 1 m^2.

[94] Adaptace bývalého skladu materiálu v Praze na špýchar s využitím suterénních prostor, zvýšeného přízemí a prvního patra. Polovina místností v suterénu a přízemí slouží celním účelům, zbytek slouží jako sklad mouky.

g) Přenešení dělnických záchodů započalo 24. 8. a končilo 28. 9. 1890 a stálo 1 330 zl.

h) „Adaptierungen kleineren Umfanges und Herstellung der Zufahrtstrasse zum Zollmagazine, Kanale zur Entwässerung der Schiebebähne[95] (1. 4. až 25. 10. 1890) mit Kosten von 4 260 zl.“

i) Přeložení a nové položení kolejí a výhybek za příčinou stavby celního skladiště a špýcharu na mouku a položení šesti otáčidel.

Zrušení 1 123 m kolejí, dvou výhybek a tří křižování kolejí, kladení 662 m nových kolejí, dvanácti nových výměn a sedmi křižování kolejí (Bahndurchschneidungen). Kladení vodního jeřábu, jednoho čistícího kanálu, přenešení jeřábu, otáčidla a zrušení dvou posunovadel (Schiebebähne) a zřízení nového posunovadla. Práce počaly 1. června a končily 25. října 1890. Byly dosti obtížné ohledem na udržování dopravy a vyžadovaly nákladu 72 400 zl.

Veškeré práce uvedené stály 236 000 zl.

Stanička v Moravičanech

→ pokračování ze strany 218

Cukrovar litovelský dal podnět k stavbě stanice této pro náklady v plných vozech a pro dopravu osob a zavazadel. Přispěli k výlohám, jež obnášely 24 000 zl: Cukrovar litovelský 6 000 zl, záložna moravičanská 800 zl, obec Loštice 1 000 zl, cukrovar litovelský dal pozemky v ceně 500 zl, úhrnem 8 300 zl. Stavba započala co se týká plateau 15. 10. 1889 a končila 13. 8. 1890. Budova se stavěla od 15. 4. do 13. 8. 1890. Dne 19. 10. 1889 odbývala se pochozí komise, práce počala 21. 10. 1889.

Příspěvky vydobyl jsem osobně. Moravičany navštívil jsem 19. 10. 1889, 23. 1, 9. 4, 12. 4, 24. 4, 11. 6, 7. 7, 17. 7, 1. 8 a 13. 8. 1890.

Stavbyvedoucího jsem kvůli úspoře a malému obnosu tam nedal žádného.

Stanice leží (budova) v kilometru 55,9025. Definitivní kolaudace prací konala se 19. 9. 1891. Stanice otevřela se 1. srpna 1890.

Rekonstrukce dráhy z Kralup do Třebichovic

→ pokračování ze strany 215

Neobyčejně čilá doprava na místní dráze z Kralup do Zvoleněvse a Třebichovic a k důlům Společnosti státní dráhy vyžadovala jiné opatření, než jest na podružných dráhách obvyklé. Ačkoliv byla trať z Kralup do Miňkovic (Velvar)

[95] Úpravy menších rozměrů a výstavba příjezdové komunikace do celního skladu, žlaby pro odvodnění posunovadel.

otevřena teprve 18. 10. 1882, trať z Miňkovic do Zvoleněvse 20. května 1884 a trať ze Zvoleněvse do Třebichovic (Smečna) rok nato, za příčinou silné vozby uhlí ze společenských dvou důlů a libušínského důlu musila býti vrchní stavba a mosty zesíleny, neb denně se dopravovalo 60 až 80 i 100 vozů do Kralup. Místo ocelových kolejnic 21,75 kg na 1 m položily se ocelové ve váze 33 kg na 1 m a mosty musily odpovídati požadavkům jako při hlavních drahách, a tedy dřevěné mosty se odstranily.

Pochozí komise odbývaly se 7. 10. 1889 a 8. 10. 1889 a intervenoval inspektor Kirschbaum od generální inspekce.

Konsens k upotřebení byl dán c. k. ministeriem 5. 8. 1891 a pro Zvoleněves––Třebichovice 10. 8. 1891 včetně upotřebení rozšířené stanice Třebichovické.

S těmito rekonstrukcemi bylo též spojeno rozšíření a upravení stanice Třebichovické a výměna kolejnic (41 220 zl. + 4 600 zl.), provedeno 1. 12. 1888 až 1. 4. 1889 a 1. 9. až 11. 10. 1889. Dále zvětšení stanice Miňkovice a výměna kolejnic.

Výměna kolejnic a mostů stála:

Z Kralup do Miňkovic	52 200 zl.
Z Miňkovic do Zvoleněvse	150 000 zl.
Ze Zvoleněvse do Třebichovic	177 000 zl.
Celkem stála tato rekonstrukce	379 200 zl.

V tom obsažena je též změna nivellety provedená poblíž stanice Volovické, kde jsem obstaral pro tu práci výkup pozemků 28. 10. 1889. Pochozí komise se odbývala 7. 2. 1890. Dne 15. 2. 1890 byla komise stran rozšíření stanice Miňkovické. Dne 19. 9. 1890 byla zkouška mostů a byli mimo mne přítomni: Vollhofer za generální inspekci, Vostrý, Pfeifer, Velišky a Strafus, Černý, Kuňásek.

V stanici Třebichovické stavěl se bytový dům II. třídy pro zřízence v době od 21. 8. 1888 až do 29. 11. 1888, jednopatrový. Dům stál, malus čtyř hospodářských dvorků, 12 800 zl. Podnikatelem byl Wertmüller, dohlížitelem p. J. Šebesta. Dům stojí před stanicí vpravo.

Přenešená sem do Třebichovic část jídelny z Prahy adaptovaná byla jako kasárna s výlohou za 1 834 zl.

V době od 1. 8. 1890 do 14. 4. 1891 stavěl se v Třebichovicích dům obydlecí I. třídy s osmi byty, osm dvorků hospodářských se zahradou, kanalizací atd. Pozemek koupil jsem od hraběte Clam-Martinice. Stavební náklad obnášel 22 113,21 zl. a sedmý dvorek 130 zl. Stavbyvedoucí byl inženýr Maas, podnikatel Wertmüller. (Nyní tam bydlí i synovec Bohouš.) Dne 21. 8. 1890 prohlédl jsem před stavbou základy.

Stávající remíza na dvě lokomotivy rozšířila se na stroje pro hlavní dráhu v době 1. 4. 1889 až do 30. 5. 1889. Odevzdala se současně s vlečkami do šachet

k upotřebení dne 29. října 1889. Rekonstrukce stála 3 844 zl. Stavbyvedoucí byl inženýr Šebesta, podnikatel byl Hrabě.

Druhé rozšíření stanice Zvoleněveské dělo se od 25. 9. 1889 až do 27. 1. 1890 a stálo 32 656 zl. Po odražení dobytého materiálu 26 500 zl. Bylo nutné za příčinou rekonstrukce celé trati, stavbu vedl inženýrský asistent Jan Kuňásek.

(První rozšíření této stanice provedlo se již od 1. 5. 1887 do 30. 9. 1887 v režii a stálo 6 800 zl, stavbu vedl inženýrský asistent Vamberský, podnikatelem byl Černý.)

Definitivní kolaudaci všech vyměňovacích prací podnikatelem Hrabětem provedených odbýval jsem při intervenci zástupce udržování 9. listopadu 1891.[96]

Špýchar v Krásném Březně

→ pokračování ze strany 216

Již dříve zmínil jsem se o této stavbě a zde následuje další průběh doby stavební.

V roce 1890 ukončilo se provedení špýcharu a stavba centrální stanice pro hydraulická vytahovadla. Ukázala se potřeba vyměniti kamenné pilíře v přízemí proti železným sloupům na velkých žulových kvádrech uložených. Práce ta byla 18. 1. 1890 hotova. Dne 30. května vyšetřil jsem základy pro stavbu komínu u centrální stanice. Dne 31. července odevzdal jsem špýchar oddělením dopravním (Reinelt, Nitsch, Stejskal, Horyna a Bayls).

Výška vody 6. 9. 1890 v Krásném Březně Vytahovadla zkoušely se 13. září 1890. Tenkráte stála voda v Labi 7,96 m nad normálem, tedy u Krásného Března o 1,12 m výše, než v roce 1845. To bylo 6. září 1890. Ještě 25. listopadu stála tam voda u překladiště 4,27 m nad normálem.

Dne 10. listopadu odevzdal jsem centrální staničku oddělením a kolaudoval práce stavitele Alvina Köhlera. Definitivně převzal jsem tyto práce 18. 12. 1891.

V roce 1891 stavěla se poblíže překladiště a špýcharu kantýna dle návrhu stavebního odboru.

Jubilejní výstava – fotografie překladiště Pro jubilejní výstavu dal jsem fotografem Pitznerem v Teplici fotografovati překladiště v Krásném Březně s přivolením stavebního ředitelstva. Čtyři velké fotografie odevzdal jsem panu dvornímu radovi, šlechtici ze Šeineru. Byly vystavené v oddělení stavebním c. k. místodržitelství. Společnost státní dráha dala mně na paměť čtyři kopie v ceně 32 zlatých, které chovám v Adolfově.

[96] trať Zvoleněves–Třebichovice byla zrušena roku 1982

Hořany – Neratovice – Dolní Beřkovice

→ pokračování ze strany 195

Ačkoliv projekt pro tuto dráhu až do Neratovic byl hotový, konaly se některé studie, např. vodní otázka v Hořanech. O připojení v Neratovicích vyjednával jsem 13. a 14. 10. 1890 ve Vídni a 27. 10. s panem Látem a de Maistem od České severní dráhy. Ve Vídni jednal jsem též s p. dvorním radou Grimusem z Grimburgu. U Vrbna konali jsme zvláštní studie za příčinou překročení Vltavy.

Generální trasování trati z Neratovic do Dolních Beřkovic provedl jsem s p. Šebestou od 24. až do 29. září 1890 přes Brozánky, Vrbenec, Hořín, u Vrbna přes Vltavu k Neratovicům, kde se překročila přejížďkou dráha z Kralup do Neratovic. Noce trávili jsme na Mělníce u Vykysalů.

Stavba této výhodné dráhy z Hořan do Dolních Beřkovic byla tak blízká, že jsem dne 29. 3. 1890 již vyjednával s p. Láblerem v Brandýse o bytu pro stavbyvedoucího a kancelář. V roce 1891 studoval jsem otázku založení výhybky u Jiřic (v dubnu).

Že všechny tyto práce a námahy byly marné, že se koncese pro tuto výhodnou spojovací dráhu roku 1902 vrátila, již dříve jsem podotkl. Veškerá výloha pro tuto dráhu, za novou stavbu z Hořan až do Neratovic 28,767 km (v tom vlečka do kostelecké rafinerie 3,66 km) a za rekonstrukci trati Mochov – Čelákovice – Brandýs 7,6 km byla vypočtena na 1 500 000 zl, a to s vrchní stavbou s ocelovými kolejnicemi 33 kg na 1 m. *Neupotřebení této koncese byla první a hodná chyba po odchodu p. de Serrese!*

Posunovací nádraží za Mariánským vrchem u Ústí n. L.

Stávala potřeba zříditi pro nepříznivě položenou stanici Ústí nad Labem posunovací stanici. Přirozená poloha pro ni byla za „Marienbergem“, mezi ním a stanicí Krásného Března v km 518/519 vlevo. Ovšem železná hráz byla tam vysoká, a proto násep obnášel 69 031 m^3. Naštěstí podařilo se mně, *a to byla hlavní příčina, že jsem na zařízení stanice té pana de Serrese upozornil, získati materiál k nasypání od pana Lany*, jenž právě II. přístav Teplické dráhy poblíž našeho překladiště stavěl.

Hmota ta stála nás i s nakládáním na vlak 20 krejcarů = 40 haléřů. Již 22. 3. 1890 konal jsem studie na místě, když jsem byl sobě jistotu u p. vrchního inženýra Fiegerta (Lánova), že hmotu dostaneme, sjednal (16. 3. 1890). Dne 6. dubna expedoval jsem projekt k ředitelstvu. S purkmistrem v Ústí nad Labem za příčinou svedení Thielmanova potoku a prodloužení podjížďky vyjednával jsem v Ústí 9. 4, 18. 6. 1890 a 10. 11. 1891 a častěji též za příčinou výkupu pozemků, jež se musily konečně *draho* soudně vyvlastniti.

Stavba počala 23. června 1890 a 8. 8. již bylo 20 000 m^3 navezeno. Pochozí komise odbývala se 5. září 1890. Byl přítomen od generální inspekce Rühl, náš

inspektor dr. Zelenka, Nehasil a mnoho jiných. Hostil jsem tyto p. p. u Coufala v restauraci nádražní v Ústí nad Labem.

Soudní odhad dne 14. ledna 1891 vedl c. k. soudní adjunkt Grund (zeť pana Zelingra). Odhadců bylo šest, a sice tři stavební a tři hospodářští, a to: Harrich, přednosta trati S.Z.D. v Děčíně, Mayer, stavitel, a Pascher, civilní inženýr z Chebu, pak hospodáři Dorre, ředitel hosp. školy v Liebwerdě, rytíř Wilhelm ze Schona a Roth. Mimoto dva doktoři (Ohnesorg Bentl a Lobl). Dne 22. května 1891 navštívil jsem ředitele Schweigerta (bývalého spolužáka) za příčinou dodání násypu. Se stavbou jmenovanou bylo spojeno *zakoupení a adaptování domku č. p. 968 v Ústí od Horáčka*, jenž leží v km 578 vlevo od dráhy, smluvil jsem s majitelem cenu. S podnikatelem Kudějem jednal jsem 11. a 17. 9. 1891 stran adaptace domku, jež stála 1 433 zl.

Za příčinou rozšíření podjezdu v staré dráze o čtyři koleje pro posunování odbývala se 15. října 1891 druhá pochozí komise (Kirschbaum, inspektor Zelenka, Tannenberger, Gamber, Ripka a já). Poněvadž most železný pro tento podjezd mohl se objednati teprve po této komisi, zdrželo se montýrování jeho a proti náhledu mému (k návodu moudrého Václava Reinelta, chefa dopravy) pan Grimburg nařídil zřízení prozatímního dřevěného mostu pro dvě koleje, jenž stál 5 000 zl, které byly vyhozené, poněvadž v krátkosti železné konstrukce byly dodané a použití nebylo tak nutné. Wertmüller odevzdal prozatímní most 5. 12. 1891 a tím se též vozba na dvou kolejích zahájila.

Veškerý náklad na zařízení stanice, kolejí, výměny, prodloužení pojížďky o pět kolejí, podporní zeď, signály distanční, provizorní most a snešení, náhrada obci města Ústí nad Labem za odvedení potoka Thielmanova 6 000 zl, výkup pozemků 15 000 zl, zakoupení domu Horáčka 5 000 zl, železný most a vše ostatní 155 000 zl.

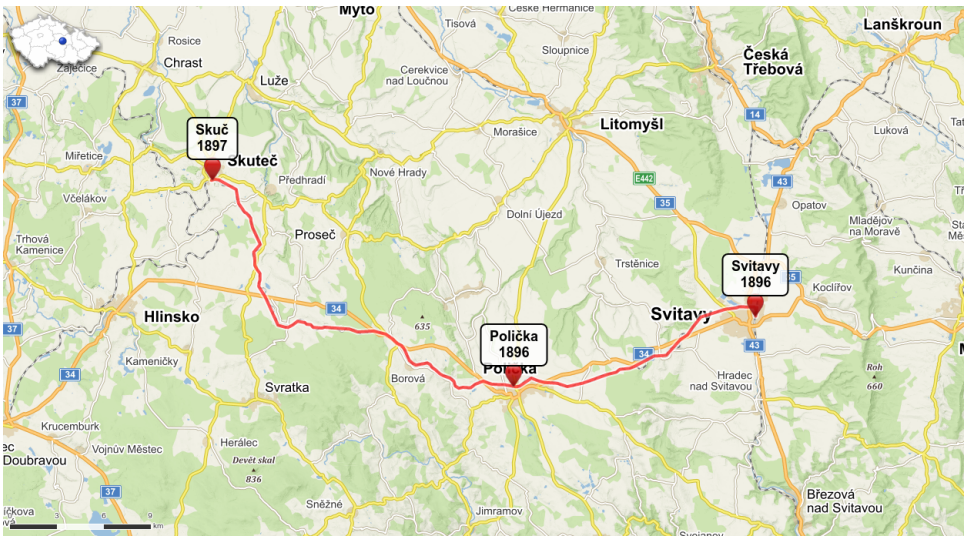
Svitavy–Poličká

→ pokračování ze strany 186

Ředitelství k zakročení obce Poličské nařídilo vypracování generelního projektu pro úzkokolejnou dráhu ze Svitavy do Poličky. Dne 22. a 23. května prošel jsem pěšky tuto trať, jednal v Poličce s dr. Prudičem a ještě s dvěma členy želez. komitétu v nepřítomnosti na sněmu meškajícímu purkmistra Štěpána. Dne 16. července do Svitav studoval vybočení této dráhy ze stanice Státní společnosti. Přenocoval jsem v hotelu Ungar.

V listopadu jsem s p. Šebestou tachometroval tuto dráhu, pak on vypracoval projekt generelní, který jsem 16. ledna 1891 předložil ředitelstvu.

Rozpočet zněl na 390 000 zl. za délku 18 km, tedy 1 km za 22 000 zl. C. k. ministerstvo obchodu žádalo naší Společnost o předlohu tohoto kompletního projektu.



Svitavy–Polička

Stanice Praskovice

Obec Praskovická ucházela se o zařízení kompletní stanice. Dne 16. ledna 1890 vyjednával jsem se starostou, 4. července sdělil jsem mu podmínky smlouvy a 30. prosince urgoval u něho ukončení. Věc se protáhla, až teprve v roce 1901 stanice se vystavěla a otevřela.

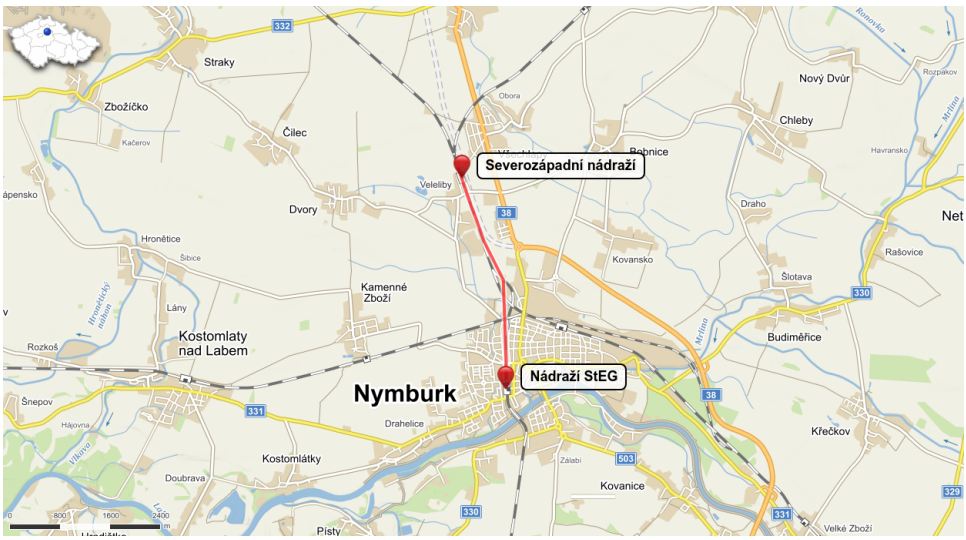
Spojovací křivka drah v Nymburku

→ pokračování ze strany 148

Spojení severozápadního nádraží v Nymburce s nádražím Společnosti státní dráhy bylo již v roce 1883 projektováno a koncesiováno, ale za příčinou drahých pozemků se s provedením otálelo, až ministerstvo vojenství věc popohnalo. Vypracovali jsme v odboru stavebním projekt, pozemky se vyvlastnily soudně (pouze částečně) dne 24. listopadu 1890. Pochozí komise odbývala se již 27. března 1890. Při pochozí komisi byli: Rühl, hejtman g. státu Koller, okresní komisař Kostka, okresní hejtman Blüml, c. k. inženýr Telle, Bazika, Lechner, Chrást atd. atd. Oběd byl v knížecím hostinci. Se stavbou počalo se 15. září 1890 a ukončila se v roce 1892, když jsem již byl ve výslužbě. Výlohy byly rozpočteny na 41 400 zl. Proti soudnímu odhadu Společnost rekurovala až k správnímu dvoru.

Porota o projektech na stavbu mostu Františka císaře

Když obec Pražská zakoupila řetězový most císaře Františka, jenž byl v čtyřicátých letech dle Šnyrchova návrhu zbudován, a zamýšlela na tomto místě



Spojení v Nymburce

most nový, vypsala dvě soutěže, a sice na most klenutý a na most se železnou konstrukcí.

Do poroty o mostech železných byl jsem též městskou radou zvolen já. Mimoto v ní zasedali: Profesor Vilém Bukovský, profesor vládní rada Josef Šulc, profesor Vávra, ředitel Rustonové strojovny Ludwig a jeden člen městské rady a stavební ředitel Bulíř (s poradním hlasem).

Došlo pět projektů, Českomoravské továrny, profesora Salaby a jiné. Jmenované dva projekty byly uznány za nejlepší, dostaly odměnu, však k provedení se neodporučil žádný, neb mimo jednoho, pouze skicovaného a drahého, vyžadovaly ostatní vícero otvorů a pilířů a nebylo jim možno konkurovati do krásy s mostem Šnyrchovým řetězovým,[97] jenž se měl snésti a snesl.

Jak známo, v druhé porotě zvítězil most klenutý od Soukupa a Janů projektovaný a též provedený, přičemž působil též architekt Balšánek.

Dne 11. března 1890 měli jsme první poradu a 14. července 1890 podepsal se konečný referát. Vícekráte v této době chodil jsem na staroměstskou radnici těchto pět projektů studovati. Honorář nežádal jsem žádný, kdežto prof. Vilém Bukovský obdržel 500 zl.

Podjezd v Holešovicích

Společnost státní dráhy rak. uh. byla požádána rozšířiti na konci stanice Bubenské se nalézající podjezd hlavní silnice z Prahy do Holešovic, VII čtvrť.

[97] Bedřich Schnirch (1791–1868), architekt vltavského řetězového mostu z roku 1841. (pozn. Milana Hlavačky)

Společnost vyhověla tomuto pokynu a 11. února 1890 odevzdal jsem náměstkovi purkmistra pražského, panu Kandertovi, stavebním odborem dle mého návodu vypracovaný projekt. Dne 25. února již jsem byl přítomen městské komisi, sestávající z p. p. stavebního ředitele Bulíře, Ferdinanda Viška, stav. Seiferta a dr. Růžičky.

Dne 14. srpna 1890 odbývala se politická pochozí komise, při které pan Seifert, stavitel holešovický, činil takové nároky do šířky a výšky podjezdu, na které dimenze se měl stávající nízký podjezd zvětšiti, že Společnost na požadavky nepřistoupila. Řekl jsem panu Seifertovi při komisi důvěrně a přátelsky, nepřistoupíte-li na náš projekt, nedočkáte se rozšíření podjezdu ani za 10 let. A skutečně, teprve v roce 1905 přistoupilo se k této rekonstrukci, tedy po 15 letech.

Tenkráte jednal jsem s p. Novákem o zakoupení jeho domů za podjezdem vpravo dráhy a s dvorním radou, profesorem na Německé technice Gütlem o zakoupení části zahrady (3. 12. 1890) a s purkmistrem pražským (12. 1. 1891) p. Gregou.

Jiné mé drobné výkony

- Dne 16. ledna 1890 byl jsem v zastoupení StEG přítomen pochozí komisi *o stavbě II. přístavu Ústí-Teplické dráhy poblíž Krásného Března.* Po komisi nás hostil u Coufala ředitel Sweigert.

- Dne 20. dubna 1890 provedla se *definitivní kolaudace trati z Třebichovic do Libušína* za přítomnosti mé, podnikatele Kuděje, inženýra Šebesty a inženýra Tesaře, chefa tamější trati.

- *Markus Zweig*, majitel sladovny u Olomouce za Klášterem Hradišťským, žádal *o stavbu vlečky z nádraží Olomouckého.* Prohlédl jsem terén a dne 9. června 1890 jsem mu sdělil, mnoho-li by vlečka i s mostem přes Moravu stála. Další jednání odpadlo.

- *Stanice důlu Barré* odevzdala se 3. září 1890 Buštěhradské dráze a našim oddělením. Přítomni byli mimo mne inspektor Fortner, inženýr Friedl, chef trati Karnet a naši páni Tesař, Stejskal a Strafus.

- V České Třebové jsem 15. 11. 1890 vyhledával místo pro dům k obývání a též jsem tam studoval projekt na rozšíření stanice této.

  Projekt ve Vídni vypracovaný byl rozsáhlý, po rozpuštění stavebního ředitelstva sáhlo se k menšímu rozšíření, které však nevyhovělo, takže se v roce 1901/3 přišlo zase k objemnějšímu rozšíření k nařízení vlády.

Pan de Serres odstoupil

Dne 16. března 1890 jel jsem se zetěm p. Havlíčkem do Vídně v služebních záležitostech, večer jsme byli u Rouachera.

Při této návštěvě loučil jsem se s panem de Serresem, neb 10. března 1890 již obdržel jsem telegram, že odstupuje.

Často v těchto zápiskách zmínil jsem se o jeho veliké a vydatné činnosti při Společnosti státní dráhy a o jeho vynikajících vlastnostech.

Pan de Serres absolvoval v Paříži „École des ponts et chaussées“[98] as druhým neb třetím číslem. Maniel poslal ho do Rakouska k naší Společnosti s odporučením, že není žádné místo u Společnosti státní dráhy rak. uh. dost důležité, aby ho nemohl de Serres zastati. Nato byl přidělen v roce 1868 k ředitelství pro dopravu ve Vídni. Zabýval se ponejvíce studiemi nádraží. Při takové příležitosti seznal jsem jej as 28letého mladíka v Olomouci, když jsem pracoval na rozšíření nádraží.

Přišel rok 1870, jenž přinesl válku Francie s Pruskem a patriotismus pana de Serrese kázal mu opustiti své postavení jako generální inspektor ve Vídni a jet do Francie jako franc tireur,[99] později byl adjutantem[100] v Gambety. Po válce vrátil se k naší Společnosti a byl přidělen k stavebnímu ředitelství jako „general inspektor“ a v roce 1873 jako subdirektor.

Když v roce 1874 stavební ředitel Carl von Ruppert odstoupil, stal se zakrátko stavebním ředitelem a mým chefem. Jakmile nastoupil dualismus i u naší Společnosti, zřídily se ve Vídni a v Budapešti direktoria a p. de Serres stal se mimo své hodnosti jako stavební ředitel *předsedou Vídeňského direktoria* a potrval v tom postavení až do svého odchodu.

Jako nadaný člověk měl též své nepřátele, a to zvláště mezi svými krajany Francouzi, však přízeň předsedy spojené správní rady pana Jauberta jej držela při vesle. Když se byl Jaubert jako prezident poděkoval pro affairu nazvaného „Kupferringu“ v Paříži, jak jsem vylíčil v přiloženém jubilejním článku padesátiletého trvání Společnosti (viz příloha J), intrikou pana Theodora Taußiga (†1909), nástupce Jaubertova, který docílil tak majoritu tuzemců v spojené správní radě, která nebyla dalším investicím a stavbám nakloněna, stal se p. de Serres nemožným a poděkoval se, když i císař pán při Cerklu v Budapešti k jednomu uherskému správnímu radovi naší Společnosti se vyslovil, že snad nyní bude ředitelství vloženo do rukou tuzemce.

Pan de Serres byl mým chefem od roku 1874 až do odstoupení, tedy po 17 let a do té doby padá nejintenzivnější má činnost. Byl mně více přítelem než představeným. Pracoval jsem pod jeho vedením stavebního ředitelstva klidně a spokojeně.

[98] škola mostů a silnic
[99] odstřelovač
[100] pobočník

Dne 25. 8. 1900 dozvěděl jsem se, že pan de Serres zemřel (as dne 20. 8. 1900) v Basses Pyrénées,[101] napsal jsem jeho choti kondolenci a v „Politik“ uveřejnil jsem článek jako doslov k jeho smrti. Paní de Serresova se mně zdvořile poděkovala za tuto pietu k jejímu choti.

Jeho otec, kterého jsem seznal v roce 1872, byl Polák a ředitelem dráhy v Rumunsku. Matka byla Francouzka a odtud pochází jeho jméno – August de Serres Wieczffinski.

On byl dobrým přítelem Čechů, mám ještě na paměti jeho výroky: „Čechové jsou tak skromně šetrní a pracovití jako Francouzi.“ Dále: „Když jedu z Peček do Prahy, vidím kolem dráhy více industrií než na cestě z Budapešti až do Vídně.“ atd.

Hrál on v mé 41leté služební dráze značnou úlohu, a proto se zde o něm šířeji zmiňuji. Technický stav měl mu mnoho děkovati, společnost StEG povznesl, vystavěl jí 1 000 km dobrých drah a mnoho jiného.

Sláva památce jeho!

Rodinné záležitosti

Žili jsme v obvyklém klidu a těšili se dosti dobrého zdraví. Syn Vladimír podstoupil 19. 3. 1890 poslední zkoušku ku I. rigorosum. Já byl jsem přítomen II. státní zkoušce četných absolvovaných techniků i v tomto roce, jakož i v dřívějších letech.

Při své inspekci v Krásném Březně vyšel jsem s inženýrským asistentem Ripkou a se synovcem Bohoušem Bazikou na horu Ostrá (Ostrai) u Ústí nad Labem. Měl jsem krásnou vyhlídku a požitek, bylo to 9. 4. 1890. Dne 10. 4. jeli jsme s chotí Annou do Královského Dvora na křtiny Emilie Smutných, jež záhy zemřela.

Při této příležitosti seznal jsem starého p. děkana, jenž s Hankou měl najíti Královédvorský rukopis a ještě starší kostelník (oba přes 80 roků) ukazoval nám na almaře na kůru místo, kde rukopis ten ležel! (?)

Královice u Brandýsa nad Labem

Na Boží hod dne 25. května jeli jsme s rodinou Havlíčkovou do Královic. Zeť p. Havlíček zakoupil tam na Labi ležící letní sídlo velmi pěkně položené. K mé radě se tak stalo, když mě byl pan inženýr Hamer na objekt ten upozornil. Koupil ho od p. Steinreicha ze Staré Boleslavi za 8 000 zl. Provedli jsme nutnou adaptaci rozsáhlé, zvenčí přízemní, zvnitřku jednopatrové budovy, vystavěli pěknou verandu, zřídili koupelnu na Labi, upravili zahradu s vzácným ovocem, takže

[101] department ve Francii, v roce 1969 přejmenovaný na Pyrénées-Atlantiques

se z toho ohromně zanedbaného majetku stalo útulné letní sídlo, jež jsme nazvali *Letná*. Velice rádi jsme tam jezdili a po dvě léta 1890 a 1891 jsme tam munificencí zetě Havlíčka i se Stibralovou rodinou bydleli.

Na svátek Božího těla dne 5. června 1890 jsme tam jeli s Havlíčkem, s Hüttingerem a Stibralem, přičemž jsme navštívili lázeň „Houška“ naproti na pravém břehu ležící.

Byl jsem do Královic tak zamilován, že jsem tam dlel u rodiny 20. 6, 13. 7, 19. až 22. 7, 1. až 4. 8, 9. až 11. 8, 23. a 24. 8, 30. a 31. 8, 20. až 23. 9. Dne 27./28. jeli jsme Anna choť, Anna dcera do Prahy k dr. Thomayerovi.[102] Švagr Dolanský přijel k přání zetě Františka k prohlédnutí královické zahrady. Byl tam se mnou od 15. až do 17. 8. 1890. Nařídil tam a z velké části sám vyřezal zanedbané po léta stromy.

Švagr *Josef Hüttinger*, c. k. podplukovník, *dlel v Mariánských lázních*. Jela tam za ním slečna jeho dcerka Paula, doprovázel jsem ji tam z Prahy 27. května. Večer byla zábava taneční i s tombolou, kterou jsme se švagrem a s Paulou navštívili.

Paula byla střední hvězdou zábavy a hojně obletovaná. Strávil jsem tam příjemné dva dny.

Abych se za projevenou Společnosti ochotu při výkupu pozemků v Třebichovicích a v Tuháni poděkoval, navštívil jsem pana hraběte Richarda Clama z Martiniců na Smečně (bratra slovutného Jindřicha),[103] pak obědval jsem u bývalého spolužáka a nynějšího hraběcího ředitele p. Valeše, jenž má za manželku Silvii Chvojkovou, svého času (1850) roztomilou blondýnku, nyní statnou silnou paní, ovšem dnes máme datum 29. 8. 1890!

Dne 11. listopadu 1890, na den sv. Martina, jeli jsme s milou chotí na Lána navštíviti hrob mých drahých rodičů.

František Dolanský, synovec, *promoval* dne 31. října 1890 a pak jsem jeho a příbuzné hostil u Pecolda v Celetné ulici.

Dne *7. října 1890* jel syn Vladimír do Chocně, já jsem ho následoval a jeli jsme večer společně do Prahy. Dne 26. 9. navštívil mne p. hrabě Zedtwitz za příčinou jubilejní výstavy.[104]

[102] MUDr. Josef Thomayer (1853–1926), český lékař, internista. (pozn. Milana Hlavačky)

[103] Richard hrabě Clam-Martinic (1832–1891). (pozn. Milana Hlavačky)

[104] Karel Max hrabě Zedtwitz byl předsedou výkonného výboru Zemské výstavy, která se uskutečnila v Praze Bubenči a Holešovcích od května do října 1891. (pozn. Milana Hlavačky)

Za příčinou prodeje pole po nebožce paní tchýni Matiaskové vyjednával jsem 20. prosince s p. dr. Hlubočkem v Pardubicích ve jménu mé choti a švagrových Emmy, Boženy a Marii, roz. Matiaskových a 7. ledna 1891 vyzvedl jsem tam 5 000 zl. a rozdělil je (kupec byl Jokl).

Vladimír a Eduard se mnou jeli dne 27. prosince do Královic, *stříleli z Flobertky* a Vladimír neopatrností střelil Eduarda do stehna. Poněvadž byl Eduard zimně oblečen, neměla rána žádný škodlivý následek, ale kuličku jako brok velkou nosí Eda dosaváde v těle!

Zbořily se dva oblouky Karlova mostu

Velká voda, jež nastala, podemlela jeden pilíř Karlova mostu a zbořily se 4. září 1890 o půl druhé ráno dva oblouky této staré památky k všeobecnému zděšení pražského obyvatelstva. Dvě vzácné sochy na pilíři stávající dostaly se s pilířem do Vltavy. Jedna byla vylovena námahou v roce 1905, a sice svatý Ignát z Loyoly.

Pobořený Karlův most

Karlův most – dřevěné provizorium

Povolán jako odborník ku komisi u Karlova mostu

Byl jsem požádán od c. k. místodržitelství, abych při komisi odbývané dne 21. září 1890 jako odborný znalec intervenoval s panem vrchním inspektorem Knörrleinem od Buštěhradské dráhy.

Jednalo se o stavbu provizoria vedle pobořené části Karlova mostu, a tu technické oddělení místodržitelství kladlo obci drahé podmínky a my, odborníci, měli jsme se o bezpečnosti zbývající přiléhající části mostu a o projektu provizoria vyjádřiti. Mnou podané dobrozdání, ku kterému pan Knörrlein úplně přistoupil, bylo příznivé obci Pražské, neshledali jsme nebezpeč vedlejších oblouků a vyslovili jsme se proti provizornímu mostu přes *celou* řeku pominutím starého mostu.

Následkem nastalé polemiky, v které, abych uvedl kuriosum, se též žádalo zboření starého mostu, byli povoláni noví znalci, a sice vrchní stavební rada J. Hlávka a c. k. profesor na Vídeňské technice Říha, kteří však naše dobrozdání ve všech bodech potvrdili (doklady nalézají se v mých papírech).

1891 až do 31. března 1892

Uvedl jsem vícero staveb, jež se v roce 1891 prováděly a ukončily již v poznámkách za rok 1890, takže mnoho již k doplnění nezbývá.

Zastávka v Karlíně Po delší čas jednalo se již o umístění zastávky pro město Karlín pod Vítkovem na hlavní trati Pražsko-Běchovické. Dne 1. září 1891 předložil jsem ředitelstvu poslední dotyčný projekt, jenž však byl teprve proveden, když již stavební odbor nestával. Často jsem v té záležitosti vyjednával se starostou Topinkou.

Od 5. do 9. října 1891 přítomen jsem byl revizi trati konsorcia *dr. Golitschkova z „Laun Leitmeritz-Leipa“* v části z Libochovic do Litoměřic v zastoupení Společnosti státní dráhy rak. uh.

Za příčinou *jubilejní výstavy* a sjednání komunikací k ní jednal jsem 21. 1. s předsedou komitétu výstavního *p. hrabětem Zedtwitzem*, jenž mne navštívil, jakož i na výstavišti s panem Křižíkem, s Bondym a jinými členy výstavního sboru.

Když císař pán dne 26. září 1891 výstavu jubilejní navštívil, byl zde v Praze též p. Theod. Taußig a pan ředitel von Grimburg.

Poněvadž agendy u stavebního odboru ubývaly, jednal jsem 27. července 1891 ve Vídni o přeložení od stavebního odboru některých úředníků a 27. září přišly dekrety, s kterými byli přeloženi k udržovacímu oddělení p. p. Bartl, Maas, Starý, Ripka, Linke, Černý a Brdičko.

Navštívil jsem p. vrchního inspektora Asche a Rollera. Pan Roller převzal agendu u ředitelstva, kterou měl za panování p. de Serrese p. generální inspektor Kazimír Záleský. Poslední, jakož i dokonalý a svědomitý pan Asch, byli posunutí do II. řady a pan Kazimír Záleský v krátké době (tuším 1892) přišel jako ředitel železničného oddělení Zemského výboru haličského do Lvova (zemřel). Oba tito páni, *Záleský* Kazimír a *Asch* Gustav, již hráli u stavebního ředitelstva hlavní roli a požívali důvěry p. de Serrese, zemřeli. Byl jsem s nimi v živém styku přátelském.

Dne 30. 4. 1891 jako *„Aufsichtsrat“ dráhy ze Zvoleněvse do Smečna* jel jsem do Vídně revidovat účely této dráhy před valnou hromadou, které jsem byl přítomen dne 22. 5. 1891. V té samé záležitosti byl jsem ve Vídni 19. a 20. dubna 1892 naposledy. Ačkoliv jsem byl hlavním tvůrcem této nadmíru výnosné a dobré dráhy, jakmile jsem šel na odpočinek, mě k této funkci, která vynášela ročně 100 zlatých, více nepovolali.

Mé čtyřicetileté služební jubileum

Nastoupil den mého čtyřicetiletého jubilea, neb 2. května 1851 skládal jsem přísahu u ministerstva obchodu (za Brucka) ve Vídni jako c. k. inženýrský asistent. Nemaje tušení, že někdo, mimo mé rodiny, o tomto momentu ví, odjel jsem 2. května 1891 v služebních záležitostech do Vídně, ale neušel jsem svému osudu, neb 4. května, když jsem do své kanceláře v Marianské ulici vkročil, shledal jsem ji pěkně květinami a látkami dekorovanou a veškeří páni odboru stavebního, v čele můj zástupce, vrchní inženýr Victor Bartl, mně srdečně blahopřáli a *skvostné* album mně podali. V něm jest obsažena velmi dojemná adressa a podpisy a s fotografiemi všech pánů odboru stavebního. Výprava jest umělá a desky pocházejí od knihaře Dursta, jenž sobě vyžádal, aby mohl toto album ve své vitríně na jubilejní výstavě umístiti, k čemuž jsem rád svolil.

Jako nepatrnou revangi za tuto pozornost, která mě velice těšila, pozval jsem 6. května 1891 veškeré pány kanceláře stavebního odboru k sobě do bytu (v Havlíčkově domu) k večeři, mimoto zetě Havlíčka i Stibrala s chotěmi.

Zábava byla velmi animovaná a veselá, přípitků bylo dost a bavili jsme se až do pozdní noci. Pánům, jež nebyli více ve stavebním odboru, a všem ostatním zaslal jsem fotografie. Album obsahuje fotografie následujících pánů:

Příslušníci stavebního odboru

Bartl Victor	vrchní inženýr	Brdička Gotthard	inženýr
Mass Jindřich	inženýr	Ripka Filip	— " —
Šebesta Jan	— " —	Pfeffer Bedřich	geometr
Narbut František	— " —	Spallek Erwin	— " —
Lejolle	— " —	Starý Antonín	technický úředník
Linke Bedřich	— " —	Říha Josef	účetní
Černý Arnošt	— " —	Tunkl Benjamin	figurant

Bývalí příslušníci stavebního odboru

Toman Gustav	inženýr	Kropp	inženýr
Kopřiva J.	architekt	Becker	— " —
Bendík	inženýr	Reich	— " —
Pánek	— " —	Kuňásek Jan	— " —
Storch	architekt	Reinltfried	— " —
Holovský Jan	inženýr	Kovář	— " —
Pelikán Gustav	— " —	Weiß	— " —
Vamberský Josef	— " —	Glaser	— " —
Stejskal	— " —	Valenta Josef	— " —
Sterzel	technický úředník	Bacilla	geometr
Strupp Josef	— " —	Hofrichter	inženýr
Exner	architekt	Müller Oskar	architekt

Lamatsch Rudolf inženýr

Mimoto nejsou v albu: Voneš Gustav, Tůma, Riedl, Prchal, Antonín Novotný, Jaroš, Mößner (architekt), Weißmann, Döring (pomocný úředník), Šebek Josef, Zahradník (sluha), Wild Rob. (sluha), Lechner (inženýr).

Rodinné záležitosti

Potěšitelná událost přihodila se, když se dne 4. března 1891 narodila *Jiřinka Stibralová*, děvčátko to roztomilé, jež nám před svou neočekávanou brzkou smrtí dělávala velkou radost, zvláště na letních bytech v Bechyni a Adolfově, když jsme společně žili s tímto útlým poupátkem a moudrou bytostí něžnou, nás milující.

Se zetěm panem Havlíčkem vyjeli jsme sobě z Brandýsa do Neratovic dne 20. dubna 1891. Příroda tentokráte se opozdila, neb se v tu dobu ještě jaro málo jevilo. Jiný výlet jsem konal s chotí a Edou do Královic 10. května 1891 v neděli.

Dne 15. května otevřela se jubilejní výstava. Byl jsem k tomu oficielně pozván, nato následovaly 17. a 18. května 1891 svatodušní svátky, které jsme trávili v Královicích.

Konaje 21. 5. služební cestu do Ústí nad Labem, zajel jsem 22. 5. do Bíliny k návštěvě Fodrmayerových a vrátil se přes Chomutov do Prahy.

Dny 24. a 25. května trávili jsme s rodinou Havlíčkových a Stibralových v Královicích, jakož i 31. 5. a 1. 6. 1891.

Zase nastala rodinná událost. Narodila se 6. června 1891 v 10 hodin ráno *Lidunka Havlíčková* v Královicích a dne 21. června byla pokřtěna.

Dnes jest to čtrnáctiletá švarná dívenka a skoro již nás staré všechny přerostla. Byli jsme tam ovšem na křtinách a já jsem tam jel dívati se na malé hezké vnouče 14. a 15. června. Dne 19. 6. jeli jsme se zetěm Františkem do Ústí nad Labem, *vůbec rádi jsme spolu jezdili.*

U mé přítomnosti ve Vídni 24. 6. 1891 činil jsem poklonu řediteli panu dvornímu radovi Grimus von Grimburgovi.

Po ozubené dráze na Letnou měl jsem působiti 8. 7. jako odborný znalec, nepřijal jsem tuto funkci a poukázal na prof. Petrlíka.

Na letní byt do Královic u Brandýsa nad Labem stěhovali jsme se 18. července 1891.

Hromas (nyní vrchní stavební komisař) a Kapsa (nyní podnikatel) skládali II. státní zkoušku (druhou) dne 22. a 23. 7. 1891.

Hromas jako techniky student pracovával odpoledne ve stavebním odboru, aby sobě ulehčil existenci při studiích.

Na Petřín po lanové dráze jel jsem 30. července 1891 ponejprve, a to se zetěm Františkem Havlíčkem.

Cesta po Šumavě se zetěm Františkem Havlíčkem

Já jsem do té doby nebyl na Šumavě, a proto jsme se vybrali se zetěm Františkem na cestu, která trvala od 10. až do 17. srpna. Vyjeli jsme **10. 8.** z Prahy ráno a jeli přes *Plzeň* do *stanice na Špičáku* a ubytovali se u *Prokopa*. Odpoledne ještě šli jsme na *Pancíř*, odkud jest pěkný přehled šumavských hor.

Ubytování u Prokopa

Dne 11. 8. navštívili jsme *Čertové* a *Černé* jezero, po posledním jsme se projeli na drezíně a pak šli jsme na *Jezerní stěnu*, ale záhy se vrátili, nedolezli jsme tam!

Odpoledne jeli jsme kočárem *do Eisensteinu* a pak v bavorsku kolem *Javoru* krásnou lesní silnicí až *do Ludwigsthalu*. Zpět jeli jsme jinou silnicí, též v pěkné krajině kolem *Falkensteinu, Waldhausu, Ferdinandsthal, Defferniku, Eisenstein* zpět k Prokopovi. Byl to vydařený den a vzpomínám naň.

Dne 12. srpna vyjeli jsme v 5.59 ráno ze Špičáku (stanice) do *Klatov*, prohlédli město, chrám a jiné znamenitosti, a ubírali se po transversální dráze přes *Sušici* a *Horažďovice* do *Strakonic*. Prohlédli jsme tam nový most (namísto řetězového, jenž se snesl vystavěný), zámek Maltheserských rytířů, *Čelakovského rodiště* a jeli pak kočárem (dráha ještě nebyla) přes *Volíň* do *Vimperku*, kde jsme sobě prohlédli město, zámek a pak v knížecím domě u „Zlaté hvězdy“ přenocovali.

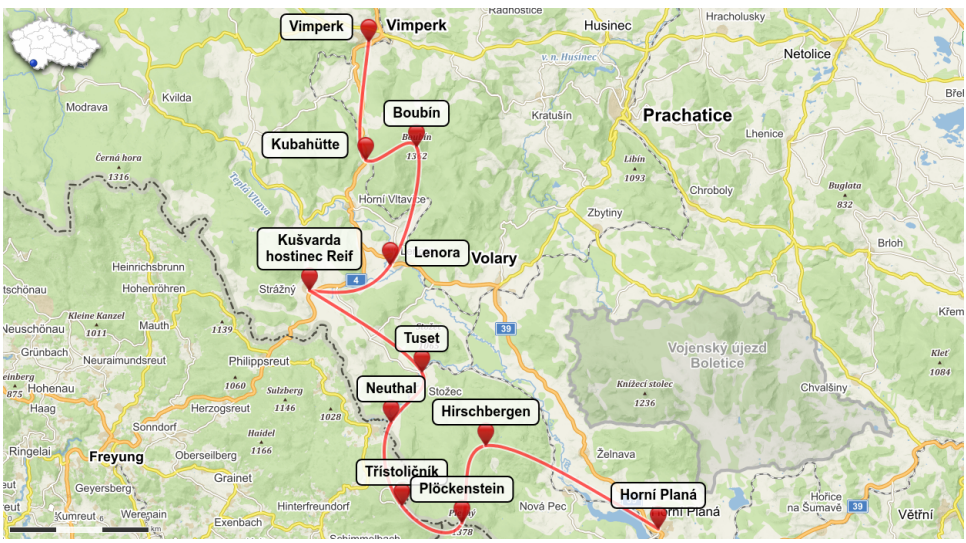
Dne 13. srpna 1891 ráno vyjeli jsme kočárem ku revírníkovi „Kubahütte“ a tam dostali odborného pana revírníka po dlouhém přemýšlení a po odevzdání našich navštívenek jako průvodce na *Boubín* (Kubany) mladou jeho služku „Resi“, která však sama cestu dobře neznala. Vyhlídka byla pěkná, zvláště na jih, kde celá stráň byla mladou pasekou po řádění kůrovce.

Sběhli jsme z Boubína dolů, když jsme byli „Rezi“ odměnili a zpět poslali. Zde čekalo na nás překvapení, že náš povoz nebyl na určitém místě a trvalo to přes hodinu, než jsme se rozhodli jíti dále per pedes apostolorum,[105] až jsme u nejbližšího hostince vehikl náš našli. Pozdvižení to mělo výhodu, že jsme sobě prales pod Boubínem řádně prohlédli.

Šatavou pak jeli jsme do Lenory (Eleonorenheim), tam obědvali a k večeru do Kušvardy odjeli. Jeli jsme přes a kolem teplé a travnaté Vltavy, posílali pozdravy do Prahy a dobré nálady jsme se těšili. Prohlédli jsme sobě městys, byli u kapličky a přenocovali v hostinci u Reifa.

[105] jít pěšky

Výlet na Šumavu 10. a 11. 8.



Výlet na Šumavu 13. a 14. 8.

Dne 14. srpna ráno v osm hodin jeli jsme přes Tuset až do Neuthalu k Schwarzenbergskému kanálu, tam odtud poslali jsme povoz do „Hirschbergen“ a šli dále na 1 302 m vysoký Třístoličník po bavorských hranicích pěšky.

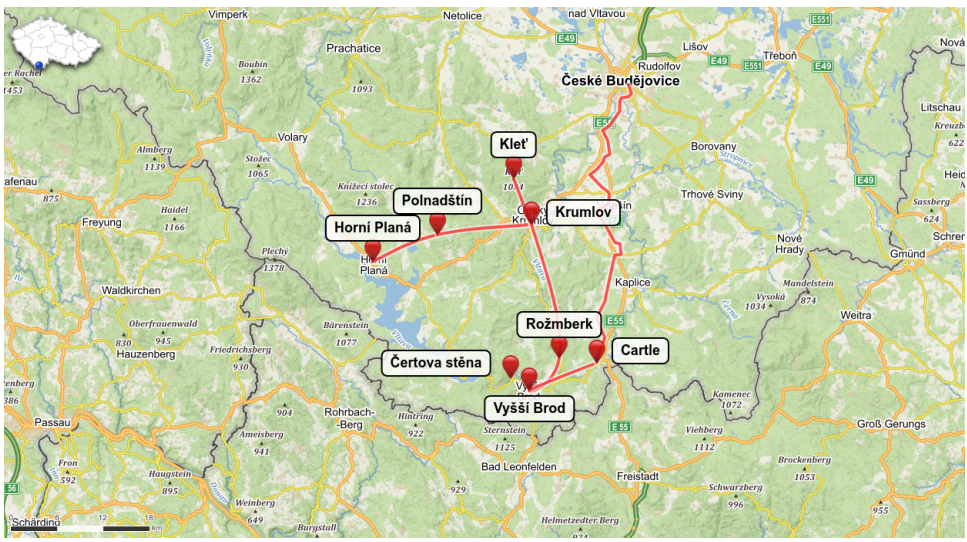
Vyhlídka ani z *Třístoličníku*, ani z *Hochsteinu* nebyla, obědvali jsme tam za deště a šli pak dále *k Plöckensteinu* (1 378 m) a *k jezeru* (1 000 m) za vlhkého počasí.

Co jsme viděli, činilo na nás neobyčejný dojem, kterému se nikdo nevyhne, kdo ponejprv Šumavou cestuje. Byli jsme sedm hodin na nohách, když jsme

se dostali *do Hirschbergu*, kde jsme se s naším povozem sešli a u dobré babičky restaurovali, takže František již ani dál jeti nechtěl – nicméně však jsme k večeru přece odjeli do Horní Plané, kde jsme přenocovali.

Sešel jsem se tam s mladým inženýrem, který byl při stavbě Zvoleněves––Smečno. Byl zde v Plané při stavbě dráhy z Budějovic do Želnavy.

Po prohlédnutí města ráno **15. 8.** (svátek Zvěstování panny Marie) jeli jsme přes „Stein“ – Polnadštín *do Krumlova*. Tam přibyli jsme v půl jedenácté dopoledne, prohlédli zámek a park a odpoledne jeli na *Kleť* (Schöninger), obdivovali se krásnému rozhledu a jeli zpět do Krumlova. Když jsme se procházeli městem, potkali jsme inženýra stavitele pana Fišera (spolumajitel továrny v Letkách), jenž nám radil, abychom se podívali též do Rožmberku a do Vyššího Brodu.



Výlet na Šumavu 15. a 16. 8.

Přenocovali jsme U města Vídně a ráno **16. 8.** (neděle) jeli jsme na tato místa a velice se nám tento výlet zamlouval pro jeho přírodní krásy. (Podruhé jsem navštívil Rožmberk, Vyšší Brod a Čertovu stěnu s manžely Svobodovými – Růžena a František Xaver, pak s chotí Annou, Boženkou Stibralovou a se Zdenkem dne 2. srpna 1900.)

Pak jeli jsme se zetěm Františkem z Vyššího Brodu do Cartle a odtamtud po dráze do Budějovic, kde jsme přenocovali u „Slunce“, když jsme sobě město prohlédli.

Druhého dne, **17. srpna**, po dalším dlení v městě, jeli jsme na Hlubokou, navštívili starší zámek oborský s muzeem, pak nádherný nový zámek a překrásný park a odjeli pak do stanice Zámostí a odtamtud do Prahy. Přibyli jsme v půl desáté večer po osmidenní toulce.

Těšil jsem se na tento výlet dětinsky a nebyl jsem zklamán. Byla to první má návštěva jižních Čech a Budějovic, kde od roku 1892 trávím své letní měsíce. Konali jsme pěšky jen oné cesty, kde jsme jeti nemohli a stály nás *povozy* dohromady 50 zl. Milá společnost zetě Františka zpříjemnila mi cestu tu.

Nato trávil jsem svou dovolenou od 20. do 27. srpna *v Královicích* a 30. 8. v neděli byli jsme tam pohromadě Havlíček, Stibral, obě rodiny a Vladimíra přijel navštíviti p. Janoušek. Též od 5. až do 8. září byli jsme ještě pohromadě a naposled se tam v Labi koupali. Následkem nastávajících škol a listu Františka Havlíčka ze dne 13. 9. 1891, který dnes shledávám, že byl úplně oprávněný, stěhovali jsme se 14. září do Prahy, a sice choť, Boženka Stibralová se Zdeňkem, Vladimír a Eduard. *Zeť Jiří Stibral jel 14. 9. do Nemirova v Rusku* ku kněžně Ščerbatové za příčinou stavby zámku.

Trávili jsme v Královicích dvoje prázdniny a zažil jsem tam roztomilé dny, jež utkvěly v naší památce. Rušená byla naše nálada tím, že zeť František tam stonal vícero týdnů na *Ischias*[106] a mnoho bolesti vytrpěl.

Nahlíželi jsme, že tento letní útulek pro tři rodiny více nestačí, loučili jsme se tam odtud navždy, neb léto 1892 trávili jsme v Bechyni.

Jubilejná všeobecná výstava v Praze

Nenapadá mě, abych zde blíže líčil tento velkolepý národní podnik, naši chloubu, navštívenou miliony krajanů a cizinců. Zmiňuji se o ní jenom pokud zasahovala do našich zájmů a týkala se mě osobně. Jak jsem již podotkl, byl jsem přítomen zahájení slavnostního dne 15. května 1891. Veliká sokolská slavnost odbývala se 28. a 29. června, byli jsme přítomni s p. Marií Smutnou a s Jaromírem Frenclem, jenž přijel z Vídně.

Na oslavu narozenin císaře pána dne 18. srpna odbývala se na výstavě velkolepá slavnost, kterou jsme navštívili s Jiřím Stibralem a s naším hostem Josefem Lošťákem švagrem, který též Královice navštívil.

Měl jsem vystavenou mapu mnou provedených v Čechách a na Moravě místních a industriálních drah s odpovídajícím popisem a doprovázením.

Byl jsem členem poroty pro skupinu XIX, to jest inženýrské a pozemní stavitelství, a dala mně tato funkce dosti práce. Dne 2. října odbývala se poslední schůze a činily a přijímaly se návrhy na ceny.

[106] houser

Za tuto činnost *obdržel jsem výstavní medaili*. Výstavu navštěvovali jsme často a s radostí, 18. září navštívil Spolek architektů a inženýrů korporeturně výstavu a byl jsem přítomen.

Dne 4. října přišli na výstavu manželé Košťalovských a paní švagrová Marie z Lánů. Bylo velkolepé osvětlení na výstavě. Křižík tenkráte byl nejpopulárnější osobou, neb Fontana lumineuse se všeobecně obdivovala.

Sjezd českých techniků

Dne 17. a 18. října 1891 odbýval se *sjezd českých techniků k 25leté památce trvání Spolku architektů a inženýrů*. Při valné hromadě v Staroměstské radnici byli jsme starší a zasloužilejší technikové *posazeni na čestné místo*, a sice Komrs, Bukovský, Polívka, Esop atd. Banket na Žofíně čítal 250 účastníků.

Na tento den, 18. 10, byl jsem pozván do industriálního paláce ku zakončení jubilejní výstavy. *Dr. F. L. Rieger*, který výstavu často navštěvoval, byl též při zakončení. Jak těšil se tento náš Heros, co se s jeho vzácnou pomocí u nás stalo!

Sjezd pražských techniků po 40 letech

Přičiněním spolužáka pana císařského rady a bývalého centrálního inspektora dráhy Lvov–Černovice Summereckera byly učiněny výtahy z katalogů „Bömisch ständisch Politechnischer Institut in Prag“ všech zapsaných techniků v letech 1847–1851, tedy čtyř ročníků a jich curriculum vitae tímto pánem dle možnosti s ohromnou pílí sebrané. Po 40 letech byl svolán „den kolegů“ na 24. až 26. října 1891. Sešlo se nás první den uvítací 23. 10. v hotelu skoro 150. Při banketu velmi animovaném dne 24. 10. bylo pronášeno mnoho českých i německých přípitků. Předsedal vrchní stavební rada Hlávka, jeho zástupcem byl inženýr a architekt Sigmund z Teplice.

Dne 24. října navštívili jsme Německou techniku v Dominikánské (nyní Husově) třídě, pak velechrám sv. Víta na Hradčanech a výstaviště (po výstavě). Dne 25. října byl uspořádán výlet na Karlův Týn panem ředitelem z Jaršů, jenž nám dal zvláštní vlak. Dne 26. října navštívili jsme muzeum elektrické dráhy, Fontánu lumineuse a večer se v grandhotelu loučili.

U svatého Víta nám objasňoval průběh stavby stavitel velechrámu *p. Josef Mocker*.

Obdrželi jsme pamětní medaili a památník, v kterém jsou veškeří kolegové vyznačení s udáním rodiště, studijního roku a jejich dalších osudů. Po druhém sjezdu kolegů v roce 1896 dostali jsme památník, jenž další data nově vypátraná přináší.

Pan fotograf a císařský rada Eckert, náš kolega, uvolil se vyhotoviti tableau všech účastníků sjezdu a dostali jsme je po prvním i po druhém sjezdu. Tyto památné obrazy chovám v Praze v ložnici a památníky mám v knihovně.

(Od té doby slavili jsme již, vždy po pěti letech v roce 1896 a 1901, tři podobné sjezdy a v roce 1906, dá-li nám Bůh zdraví, budeme slaviti čtvrtý!)

Bývalý úředník u stavebního odboru p. Maas navštívil mne 31. října 1891 a sdělil mně, že p. Stringler, p. Ehrenberger a p. Sarič odešli na odpočinek.

Švagr Hüttinger, podplukovník v. v, navštívil nás se Zdenuškou v Praze. Vedli jsme je večer do divadla na Puppenfee (Královna loutek).

1892

Jako po vícero roků, byla u nás na Vánoce 1891 Zděnuška Hüttingerová, odvezl jsem ji 3. ledna 1892 do ústavu pro důstojnické dívky v Hernalsu a odevzdal ji představené paní Arbterové. Pak odbýval jsem u ředitelstva služební záležitosti.

Milá má choť byla od 11. až do 16. ledna 1892 churavá, trpěla katarhem střevním.

Městští inženýři p. Václavek a Ryvola přednášeli dne 18. ledna 1892 o projektu kanalizace pro Prahu, dle kterého se nyní kanalizace provozuje, když byl projekt ten p. Lindleiem z Frankfurtu schválen a doplněn. Pan Lindlei má dohled na stavbu.[107]

Nastydl jsem se, nevím jak a kde, byl jsem obdařen bronchyalním katarrhem a byl jsem doma, ponejvíce v posteli, od 12. února až do 13. března 1892, tedy 31 dní. Dr. Šnejdárek mě odkazoval z jednoho dne na druhý a hrozil, půjdu-li ven, že riskuji zapálení plic – tu nezbývalo než poslechnout. Dne 14. 2. stěhovali jsme se do Křemencové ulice.

Moje dcerušky a zeťové mě pilně navštěvovali. Teprve 14. března jsem vyjel do kanceláře.

[107] William Heerlein Lindley (1853–1917), tvůrce pražské kanalizační sítě. (pozn. Milana Hlavačky)

Kapitola 7

Konec aktivní služby

Po odstoupení pana de Serrese poměry při Společnosti se velice změnily. Za příčinou v roce 1895 možného zestátnění naší dráhy, uzavřelo se žádné další nové stavby neprováděti.

Stavební ředitelství se rozpustilo a podobný osud stihl i stavební odbory ve Vídni a v Praze. Jednalo se o mou osobu, v stáří 61 let a 6 měsíců a po 41leté službě u státu a Společnosti bylo mně jasno, že mě nekyne další budoucnost u Společnosti. Do Vídně, i kdybych byl chtěl, nemohl jsem jíti, maje v Praze v českých školách oba dva syny. K udržování dráhy nechtělo se mně.

Požádal jsem tedy p. ředitele Grimburga o slušnou odstupnou renumeraci a o pensionování. Nárok na úplné výslužné měl jsem po 35leté službě, *sloužil jsem tedy o šest let déle než potřeba.* Chefem stavebního odboru v Praze byl jsem od 3. dubna 1871 až do 30. června 1892, tedy 21 let.

Kolega Roller psal mně 12. února 1892, že se obmýšlí mě vyznamenati *titulem císařského rady* a žádal mne o uvedení mých zásluh. A skutečně, 18. dubna byl jsem požádán k policejnímu komisariátu, abych udal jistá data.

V sezení správní rady Společnosti státní dráhy rak. uh. dne *11. února* bylo uzavřeno dáti mně výpověď do 30. června 1892 a 22. února obdržel jsem od pana Grimburga velmi lichotivé psaní, v kterém mně ohlašuje, že správní rada mému přání vyhověla, mé velké zásluhy o Společnost uznala a odbytnou *renumeraci per 5 000 Korun* mně přiřkla.

Chef finanční služby pan Rimböck mě dne 24. března vyrozuměl, že jest mně poukázané *výslužné per 7 000 Korun od 1. 7. 1892.*

Za příčinou rozpuštění stavebního odboru, který se zcvrkl na p. p. Jana Šebestu, Lejolla, Jindřicha Pfeffera, Říhu a Tunkla, přijel pan Gamber do Prahy *a 28. a 29. března odevzdával jsem veškerý inventář, plány, projekty a akta* na oddělení pro udržování v Praze a přijímal vše pan Tesař.

Dosaváde v stavebním odboru přidělení páni byli disponováni jinam. Pan *Jan Šebesta*, znamenitý to inženýr a skromný muž, kterého jsem přijal v roce 1872 k stavbě do Chocni, pracoval se mnou až do konce trvání stavebního odboru,

tedy *po 20 let.*

Letos od 1. května 1905 zastává jako inspektor místo chefa udržování v Praze (Bahnerhaltungschef) po panu Emanueli Zelingerovi a bude as co nejdříve jmenován vrchním inspektorem. (Stalo se, dnes jest v penzi jako centrální inspektor (1913)).

Zbylo mně ještě vykonati poslední funkci u Společnosti státní dráhy, totiž *rozloučiti se s mými bývalými kolegy*, s kterými jsem povždy dobře vycházel. Jel jsem 30. března 1892 do Vídně a 31. března vykonal jsem tuto bolnou povinnost.

Grimus von Grimburg

Když jsem se poroučel u pana ředitele a dvorního rady pana Grimusa z Grimburgu, loučil jsem se s p. p. Gustavem Aschem, generálním inspektorem Kazimírem Záleským, vrchním inspektorem Rollerem, s inspektorem Paulem, vrchním inspektorem Englerem, s inspektorem dr. Zelenkou, s inspektorem Heimem, Gamberem, Beckerem, Bayerem, Keßlerem, Tannenbergem (Vostrý nebyl doma) a s bývalými spolužáky generálním inspektorem a zástupcem p. Grimburga Klímou, generálním inspektorem Rubniciusem, chefem vídeňského dopravního oddělení a spolužákem z Rakovníka.

Tím ukončil jsem svoji dráhu u Státní společnosti a opustil dům na náměstí Švarcenbergova č. 3. Od té doby pouze as třikráte do něho jsem vkročil.

Loučil jsem se v dobré mysli, až teprve později mě nemile dojala jistá okolnost. Za doby mé služby vždy se tvrdilo shůry, že exekutivní orgány mimo ředitelstva stojící nemohou doáhnouti služného 4 000 zl. = 8 000 Korun.

Když však odešli do výslužby mimo mne Ludwig, Strigler, Baugut, Engler, A. Lindner, Wostrý a ještě jiní vrchní inspektoři, postoupili mnohem mladší a méně zasloužilí páni při exekutivní službě do služného 4 000 zl. – a my jsme byli o 500 zl. ročně kráceni na výslužném! Nevím, kdo tuto nesrovnalost zavinil, patrně dřívější spořivý režim! Tím ušlo mně do dneška 13 500 Korun.

Nemohu opomenouti zmíniti se o mých bývalých *bezprostředních* představených po čas mé 41leté služby:

Za doby státní

František Marek	c. k. inženýr sekční v Pardubicích	
František Kopera	— " —	

Za doby Společnosti státní dráhy

Vinzenz Schmidt	chef udržování dráhy v Praze	do 1865
Jindřich Graber	— " — (znamenitý technik a chef)	do 1870
Karel z Ruppertu	stavební ředitel ve Vídni	do 7/1874
Erwin Lihotský	generální inspektor a později subdirektor	
August de Serres Wieczffinski	stavební ředitel	6/1874–1890
Rudolf Grimus z Grimburgu	ředitel ve Vídni	1890–1892

Po dobu mé služby sloužili *v Praze jako lokální chefové*:

Pro udržování dráhy (Bahnerhaltung)

Vincenc Schmidt	vrchní inženýr, později inspektor	1855–1865
Jindřich Graber	vrchní inspektor	1865–1877
Ludwig	vrchní inspektor	1877–1892
Emanuel Zelinger	vrchní inspektor	1892–1905

Pro dopravu (Verkehrchef)

František Marek	císařský rada, inspektor a vrchní inspektor	1865–1875
Stempf	vrchní inženýr	od 1875
Rößler Vilém	vrchní inspektor (můj spolužák)	od 1875
Václav Reinelt	vrchní inspektor (můj spolužák)	
Ruth	císařský rada, vrchní inspektor	

Jejich zástupci byli:
de Maistre, Goth (spolužák), Mik (spolužák)

Pro vozbu

Stumpf		krátko as dva měsíce
Antonín Perner	vrchní inženýr, inspektor, vrchní inspektor	od 1855
Josef Hübner	vrchní inspektor, spolužák	

Horyna	vrchní inspektor

Jejich zástupci byli:
Josef Hübner, *Eduard Kačerovský* a Horyna

Pro dílny (Hauptwerkstäterchef)

Aemens Magniet	vrchní inspektor
Alexander Lindner	vrchní inspektor, spolužák
Rudolf	vrchní inspektor

Jejich zástupci byli:
Václav Schulz, Felix Müller, Rudolf

Pro sklady materiálu (Hauptdepotchef)

C. Schnabl	správce a vrchní správce
Shiffner	vrchní inženýr
Strobach	

Vedle mne sloužili:

- *V Praze* 1856, 1857, 1858: Stella, Plakwic, Wackermann, Herzig, Markmau von Lichtaball, Schnorr von Karolsfeld, Syrový, Liebl, Zelinger (aspirant), Flat (aspirant), Ponec (aspirant), Hartl (inženýrský asistent pro telegraf), sluha Lošan atd.
- *V Roztokách* chef stanice Němeček.
- *V Podmoklí* chef stanice Becher a Reichel.
- *V Olomouci* chef stanice Widerman a Schlager.

Mimoto na Severní dráze přednosta stanice Eppler, dobrý to přítel, jenž roku 1903 zemřel v Brně i jeho choť krátce po sobě. Před Epplerem byl tam přednostou Leder.

Není možno uvésti všechny kolegy a dobré přátele, s kterými jsem se stýkal, jen ještě zaznamenám, když jsem byl v Podmoklí chefem trati, kdo byli současní kolegové na jiných tratích:

Díl 2

1892

Opuštěním aktivní služby po skoro 42 letech ovšem nastala značná změna v mém životě.

Ačkoliv jsem již jako přednosta trati (1858–1870) požíval dosti samostatnosti, po 21 let jako přednosta stavebního odboru při Společnosti státní dráhy rak. uh. (1871–1892) (Bauleitungschef, chef de traveaux) byl jsem pánem svých dispozic a málo omezen ve svém úřadování, přece mně lahodila úplná volnost a neodpovědnost a zvláště zproštění od pravidelné návštěvy úřadu a nezbytné cestování ku komisím a jiným výkonům.

Třeba jsem utrpěl materielně na svých příjmech, postrádaje bytné, stavební přílohu, renumerace a diety, neucítili jsme tuto změnu, neb jsme vždy skromně a dle poměrů žili a malé úspory mívali. Ve věku 61 let těšiti se úplné svobodě a bezstarostnosti o existenci vyváží hojně hmotnou ztrátu a radím každému, aby sobě dopřál ve prospěch své rodiny a svého zdraví několik těch let neodvislosti a volnosti a neotročil až již jest se zdravím úplně zničen.

Dlouhou chvíli jsem neměl, neb jsem hned začal urovnávati své hojně nastřádané služební papíry, plány, knihy a jiné pomůcky.

Mohu zde tvrditi, že dodneška, když tyto řádky píšu (28. 11. 1905), prchaly mne dny úžasně rychle, a že se divím sám, že již trávím 13 let a osm měsíců ve výslužbě.

Nelenil jsem ovšem po ta léta, jak z dalších záznamů lze seznati, leč pracoval jsem dle chuti a nálady.

Když zde budu uváděti věci malicherné, rodinné, nemějte mně za zlé, neb mají tyto záznamy účel zadržeti i nepatrnější věci k mé a mé choti – a našich dítek a vnuků paměti, a proto chronologicky připomínám vše, co jsem sobě zaznamenal.

Hledali jsme s chotí Annou letní byt na nastávající sezónu, a proto jsme sobě zajeli *do Nové Huti čili Nišboru*, ku kterému mě vážou vzpomínky z roku 1849, když jsem tam z Krušovic navštívil strýce Nováka, jenž tam byl knížecím hutním kontrolorem. Prováděl nás tam pan Christ, hospodářský správce, velmi roztomile a ochotně.

Bylo to 8. dubna 1892. Pana Wagnera, bývalého knížecího správce na odpočinku, *a jeho choť Lotynku Bohutinských* nenavštívili jsme, neb on byl tuknut

mrtvicí a ona byla churavá, jak pan Christ tvrdil. Letní byt jsme nenašli.

Dne 18. dubna byl jsem pozván k policejnímu komisariátu za příčinou *udání jistých dat*, neb se mně *mělo uděliti vyznamenání.*

Dcera Aninka Havlíčková byla po delší dobu churavá a nervosní a dr. Šnejdárek odporučil k zotavení *Baden za Vídní.* Odjeli tam 21. dubna 1892 na několik neděl a vrátili se svěží.

Já a choť navštívili jsme *26. dubna 1892 na Lánech hrob mých dobrých rodičů* a postarali jsme se o výzdobu.

Též *ve Škvorci u Úval* prohlíželi jsme 9. 5. 1892 letní byt a řídící učitel pan Vykoukal nás vodil.

Poloha nabízené nám bývalé školy byla dost pěkná, ale ostatní nám se nelíbilo.

U nepřítomnosti Havlíčkových chodili jsme s dětmi na procházky do stromovky (8. 5), na Žofín (10. 5), atd.

Má stará nemoc, zápal mandlí, poutala mne od 14. do 17. května k posteli a k pokoji.

Z Bohosudova došla 20. 5. zpráva od Eduarda Havlíčka, že vystoupí z gymnázia. Za tou příčinou jel tam zeť p. František Havlíček dne 31. května 1892 a já ho doprovázel. Při té příležitosti loučil jsem se v Ústí nad Labem s chefem trati Mauxem, s chefem stanice Kunešem a přednostou topírny Baugutem.

Abych sobě prohlédl nabízený nám letní byt, *jel jsem v úterý 24. května 1892 do Bechyně*, v Táboře přenocoval a byt panem Koblicem mně odporučený vedle lékárny na náměstí v I. patře za 180 zl. najal.

Jeli jsme ve čtvrtek 26. května ve svátek do *Dušníků* na křtiny *Vladimíra Eduarda Košťalovského*, syna to mé neteře Marie.

V neděli 29. května 1892 navštívil jsem valnou hromadu Spolku architektů a inženýrů. Byl jsem opětně volen do výboru, nato v úterý 7. června 1892 byl jsem volen jako *místopředseda tohoto spolku.*

Voloďa Havlíček byl biřmován 4. června a 5. a 6. června byly svatodušní svátky.

Ku stavbě velkého *přístavu a překladiště v Holešovicích* konalo se první rýpnutí dne 11. června 1892. Byl jsem k této oslavě vyslán jako reprezentant Spolku architektů a inženýrů v Království českém. Pan místodržitel *hrabě Thun z Hohensteinu* měl případné uvítání a řeč.

Anča Havlíčková pro další zotavení odjela do Královic s děvčátky, aby užila svěžího vzduchu.

Dne 22. 6. 1892 byl jsem na pohřbu kolegy Schiffnera.

Choť Anna přála si viděti letní vilu pana dvorního rady a profesora J. B. Lambla v Troji.[1] Jeli jsme tam dne 3. července 1892. Strávili jsme tam příjemné odpoledne a byli jsme velmi roztomile přijati. S rodinou Lamblovou známe se z Liebwerdy od roku 1860–1865.

[1] Nad Kazankou 71/41, zanikla roku 1973

Náš Eda skládal maturitní zkoušku dne 6. července 1892 Náš Edáček byl v této době velmi churavý. Syn Vladimír konstatoval, že jest nešťastným majitelem *tasemnice.* Když se ta mrška odstranila, rychle se zotavoval. Do této rekonvalescence padla mu maturitní zkouška na české vyšší reálce v Ječné ulici. Měli jsme obavu o jeho zdraví a o výsledek zkoušky, vypadla ale dobře, *byl vyznamenán.*

Bechyně

Hned po této zkoušce spěchali jsme do Bechyně 7. července 1892. Ze Soběslavi jeli jsme kočárem a krásnou velkou oborou před Bechyní. Dorazili jsme tam v jednu hodinu odpoledne. Leč jak jsem se na tento výlet a letní pobyt těšil, čekalo na mne velké zklamání. Po cestě již dostavily se jisté bolesti, které mě více méně stíhaly po celou dobu našeho tamějšího pobytu až do svatého Václava, a tak mně nedaly užíti dokonale rozkošnosti tohoto místa. Nemoc ta trpčila mně život 3½ roku, zmíním se o jejím průběhu dále ve vypravování o operaci v roce 1896 (viz strana 300).

Bechyně jest v pohledu velmi krásně položené město, co jsem zase shledal po 13 letech, když jsem tam dlel za příčinou revize trati z Bechyně do Týna nad Vltavou dne 5. a 6. prosince 1905. Tenkráte jsme bydleli v domě s balkonem na náměstí vedle lékárny pana Kreuzera. Pan purkmistr MUDr. Daniel nás velmi upřímně uvítal, ačkoliv jsme se dříve neznali. Byli v Bechyni s námi synové Vladimír, Eduard, Boženka Stibralová a Zdeněk i Jiřinka, zeť Jiří nás jen občas navštívil.

Současně byla v Bechyni paní Doubková, Jelínkova, rodina (t. j. tři dcery) bývalého velkostatkáře Mareše (†1904), z nichž nejstarší Anna zemřela a ostatní dvě se provdaly na státního návladního Pohnerta a na statkáře Kašpara, pak různé doktorky, jmenovitě paní Tondrová, paní Kučerová, Kacová a jiné, rodina bratra kolegy Korbela z Ameriky, Josef Šebek atd.

Syn Vladimír, který vykonal 17. 7. praktikum k II. rigorosum a 17. 7. 1892 rigorosum II. samé, přijel pak 17. 7. za námi do Bechyně.

Užívali jsme krásné vycházky k dubům kolem Lužnice, pak do rozkošné malé obory. V této jsem se skoro každý den dopoledne procházel s malým Zdeňkem, tenkráte tři léta starým, který vydržel tři až čtyři hodiny choditi. Naučil se znáti lesní stromy. Jiřinka přicházela každé ráno do naší veliké ložnice v košilce a běžela rovnou cestou na balkon. Jinak po procházkách vozila se v kočárku.

Navštěvovali jsme tamější lázně, pili arsenovou vodu, koupali se teple a studeně, ačkoliv mimo mě žádnému nic nescházelo. Navštěvovali jsme pěkný park kolem zámku a jinak se bavili. Syn dr. Daniela a jiní studující aranžovali zábavy a tanečky v panském domě a v lázních.

Navštívili jsme keramickou školu a dne 31. 7. 1892 její pěknou výstavu. Ředitelem byl toho času p. Mašek (nyní v Turnově). Jezdili jsme v loďkách po Lužnici

a prozpěvovali při tom, bylo to velmi pěkné.

Synové *Vladimír a Eduard* odcestovali as na deset dní do *Šumavy* na Plöckenstein, Třístoličník, Mader, Javor atd. Poněvadž pohoří Plöckensteinské jest viděti ze silnice nad Bechyní, často jsme tamtudy šli procházkou a na ně vzpomínali. Vrátili se 21. 9. Léto 1892 bylo neobyčejně teplé čili horké. Zeť p. Jiří, odjížděje od nás do Soběslavi, utržil sobě malý zápal kůže na krku.

Již tenkráte se ucházela Bechyně o místní dráhu. Nevěděl jsem tehdáž, že bude mně možno býti tomuto pěknému městu s bodrým obyvatelstvem prospěšným. Zkoumal jsem totiž později projekt, vyšetřil výnosnost pro Zemský výbor a přimlouval se v železniční radě pro Království české za tuto dráhu. Obdržel jsem od města a okresů *poděkovací list* za mé přičinění.

Bechyni jako letní sídlo odporučila nám slečna Běla Nováková. Po 82denním pobytu stěhovali jsme se 27. září 1892 do Prahy, když jsme *navštívili ještě 25. 9. kočárem Týn nad Vltavou.*

Dne 19. října jel jsem do Pardubic a vyjednával stran pronajmutí polí s panem Marholdem a Růžičkou.

Titul císařského rady

Ředitel Společnosti státní dráhy rak. uh. dvorní rada Grimus z Grimburgu telegrafoval mne 31. října 1892, že mně byl udělen titul císařského rady, za kterou zprávu jsem se mu pěkně písemně poděkoval.

Dne 8. listopadu 1892 obdržel jsem vyrozumění od ministra obchodu, *Jeho Excelence Baquehema, že mně Jeho Veličenstvo císař pán udělil bez tax titul císařského rady* rozhodnutím ze dne 28. října 1892.

Dne 10. prosince jel jsem do Vídně, abych sobě vyžádal audienci u císaře pána a poděkoval se p. ministrovi. Dne 11. 12. šel, respektive jel jsem do ministeria obchodu. Pan ministr nebyl tam a dvorní rada Körber (pozdější prezident ministeria) přijal mne a pravil, že ministr bude udíleti slyšení teprve 15. prosince a poradil mně, nemohu-li tak dlouho čekati, abych zanechal vizitku, že ji panu ministrovi předloží, to že dostačí.

Byl jsem panu Körberovi za tuto radu velmi povděčný, neb jsem neměl chuti ostati až do 15. 12. ve Vídni.

Od pana Körbera jel jsem do císařského hradu dát se zapsati k pondělní audienci u císaře dne 12. prosince 1892.

Audience se odbývala 12. 12. o desáté hodině dopoledne. Bylo přítomno mnoho hodnostářů civilních i vojenských. Přede mnou stál předseda Pražské obchodní komory Šebov, který se děkoval za řád Železné koruny III. třídy.

Když jsem císaři pánu za udělení mně titulu „císařského rady“ poděkoval a uváděl, že mně po 42leté službě bylo zadostiučiněním, že mě Jeho Veličenstvo takto vyznamenalo, vpadl mi do *řeči císař pán a pravil*, že jej to těší, že mně mohl toto vyznamenání uděliti, a ptal se mne: „Haben Sie viel gebaut?“ Uvedl jsem v krátkosti, že jsem vedl stavbu části dráhy z Chocni do Meziměstí (Halbstadt) a stanici tamější jakož i Choceňskou, 13 lokálních a 26 nákladových drah vedle hlavní trati Společnosti státní dráhy, překladiště a špýchar v Krásném Březně atd. Načež se císař pán uklonil a mne propustil.

Ačkoliv mne toto vyznamenání vprvu neuspokojilo, seznal jsem přece, že mnoho lidí v tom vyznamenání shledává a že jim titul ten imponuje! Tenkráte převládal u ministeria náhled, že železnice jsou podnik obchodní, a proto udělovali i železničním úředníkům tituly v obchodních kruzích obvyklé. I stavebním úředníkům, což nebylo zcela správné.

Polívka Dne 27. prosince zemřel vrchní inspektor u Buštěhradské dráhy a kolega Jan Polívka. Byl to znamenitý český inženýr a pilný spolupracovník a činitel spolku architektů a inženýrů v Čechách.

Když byla otevřena nově zbudovaná část mostu Karlova (při katastrofě 1890 zbořena) dne 19. listopadu 1892, byl jsem přítomen a zastupoval jsem při tom Spolek českých architektů a inženýrů. Pan kardinál zasvěcoval tuto novou část mostu, bylo přítomno mnoho hodnostářů a techniků.

Zdenka Hüttingerová přijela k nám 25. října 1892 a navštívili jsme: Anna, Vladimír a Eda s ní ples techniků dne 11. ledna 1893. Zdenka odjela 22. 11. 1893.

Štědrý den dne 24. 12. 1892 slavili jsme u zetě Jiřího Stibrala a Boženky. Dne 30. 12. jel jsem do Pardubic v zájmu dědiců Matiaskových.

1893 a 1894

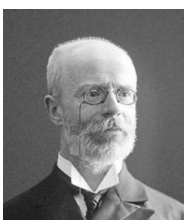
Zemské místní dráhy

Již v roce 1876 uveřejnil jsem v časopise Spolku architektů a inženýrů rozsáhlý článek o místních dráhách, ačkoliv akce ve prospěch stavby jich ostala, mimo Společnosti státní dráhy rak. uh. a rakouské Společnosti místních drah, u jiných železničních společností ponejvíce nepovšimnutá až do roku skoro 1892, kdy povstal v této době jakýsi ruch *v zemích* po stavbě takových laciných drah. Zemský výbor štýrský obstaral zemský zákon za účelem podpory stavby. Po něm následoval sněm Království českého vydáním (k návrhu dr. Matuše, vrchního ředitele Zemské banky) zákona zemského k podpoře a k usnadnění rozšíření sítě místních drah.[2] Halič následovala s podobnou akcí.

[2] Jako Lex Mattuš je v historické literatuře označován Zákon, daný 17. prosince 1892, platný pro království České, o zvelebení železnictví nižšího řádu, který byl publikován ve sbírce zemských zákonů 19. ledna 1893. Základní smysl tohoto zemského zákona byl vysvětlen jeho navrhovatelem, staročeským poslancem a zároveň ředitelem Zemské banky Království českého Karlem Matušem (1836–1919), v jeho prvním paragrafu, kde se doslova pravilo, že „provedení železných drah nižšího řádu (drah místních, drah podružných, parních tramwayí), jež zříditi hledíc ku všeobecnému zájmu země za nutné se pokládati, může zemí podporováno býti zaručením zúročení a splácení prioritních obligací (dlužních úpisů železničních) podnikatelstvem dráhy vydaných, poskytnutím zápůjčky, převzetím akcií prioritních neb kmenových, aneb stavbou dráhy, provedené zemí ve své zprávě.“ Vydáním tohoto zákona začalo tzv. období svépomocné výstavby místních drah v Čechách, která byla takto financována českým sněmem, respektive Zemským výborem do roku 1905, nicméně trvalo formálně až do roku 1911, kdy byla dokončena poslední takto financovaná místní dráha. Místními dráhami nebo též lokálními dráhami se tehdy rozuměly železnice, při jejichž výstavbě bylo využito technických a finančních úlev zakotvených ve speciálních zemských zákonech jako byl Lex Mattuš, anebo také v říšských zákonech o místních dráhách vydaných v letech 1880, 1887 a 1910. Tyto finanční úlevy umožnily vznik velkého množství převážně krátkých železničních tratí v oblastech, které zůstaly doposud mimo hlavní železniční tahy, neboť se věřilo, že takto bude i v těchto regionech nastartován ekonomický růst. Lokálky měly převážně charakter odboček od hlavních tratí či spojek hlavních tratí. Šlo tedy o dráhy, které díky technickým úlevám a neexistenci zabezpečovacích systémů byly levnější, neboť jednoduchým trasováním a někdy i netradičním rozchodem (úzkokolejné tratě) mohly více kopírovat terén, což výstavbu těchto drah výrazně zlevňovalo, ale zároveň vedlo k jejich nízké provozní rychlosti. Na většině místních drah bývaly v době jejich vzniku provozovány pouze dva páry vlaků denně, navíc šlo o vlaky velmi často tzv. smíšené, které se skládaly z osobních i nákladních vozů. V Čechách a stejně tak jako v celé západní části habsburské monarchie vznikaly místní dráhy, tedy tzv. lokálky až do roku 1880, kdy byl vy-

V této době uveřejnil jsem v technickém obzoru (1893) tři články o místních dráhách, a sice

1. Proč ustalo se v stavbě podružných drah?
2. O zákonech vydaných ve prospěch místních drah a o hmotné podpoře státem jim poskytnuté.
3. Jak asi bude působiti český zemský zákon ze dne 17. prosince 1892 na rozvoj místních drah v Čechách.



Vojtěch Schönborn

Článků těch povšimnuli si v našem Zemském výboru (články byly psány 1. až 16. ledna 1893) a prostřednictvím pana inženýra Stupeckého byl jsem pozván k panu hraběti Vojtěchu Schönbornovi, jenž přijel z informační cesty do Štýrského Hradce v záležitosti zemských místních drah. *Mluvilo se, že se mám státi ředitelem oddělení železničního u Zemského výboru* atd. Pan Stupecký mě sondoval, zdali bych nechtěl býti Zemskému výboru nápomocen jako odborník. Mezitím jsem byl 23. 3. 1893 povolán do Vídně k panu *generálnímu inspektoru Dostálovi*, jenž mně sdělil, že k žádosti českého Zemského výboru k ministeriu železničnímu byl jsem poznamenán a odporučen Zemskému výboru jako ředitel železničního oddělení v Praze při Zemském výboru.

---

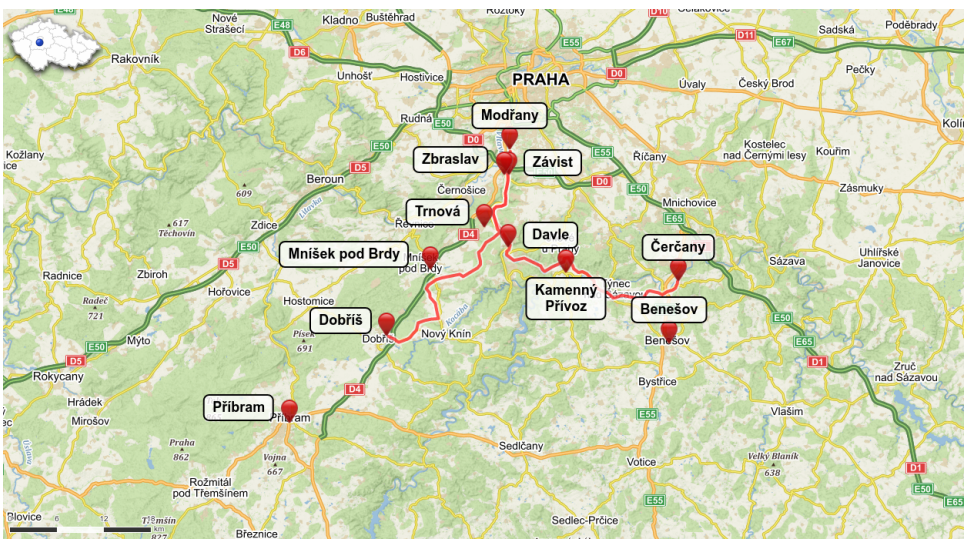
dán říšský zákon O poskytování výhod místním drahám. Tehdy začaly budovat místní dráhy v českých zemích především velké železniční společnosti, jako například Rakouská společnost státní dráhy či Severní dráha císaře Ferdinanda, a také ty společnosti, které nově vznikly právě jen za účelem budování lokálek, jako např. Rakouská společnost místních drah či České obchodní dráhy. Velké železniční společnosti lokálky nejen stavěly, ale také navzájem směňovaly, kupovaly či prodávaly, nebo je přejímaly do provozu. Tyto finanční úlevy byly natolik pro podnikatelská konsorcia motivující, že v letech 1880 až 1914 prakticky nevznikla skoro žádná železnice, která by těchto úlev nevyužila. Tzv. svépomocné místní dráhy vznikaly až od 90.let 19. století sdružením finančních prostředků místních zájemců na výstavbu lokální dráhy. Vznik těchto svépomocných drah umožnily právě zemské zákony o podporování výstavby místních drah (pro Čechy Lex Mattuš). Tehdy začaly vycházet impulsy k výstavbě místních drah nikoliv od etablovaných velkých společností a silných finančních uskupení, ale především od okresních a obecních samospráv, od poslanců zemského sněmu, velkostatkářů a místních podnikatelů, ale také i od významných regionálních osobností, které byly dobově nazývány interesenty. Tito interesenti museli pro získání podpory ze strany zemského sněmu obstarat čtvrtinu potřebného kapitálu a přesvědčit Zemský výbor o budoucí výnosnosti dráhy. Zemská podpora pak byla realizována většinou garantováním zúročení a splacení prioritních, konsorciem vydaných akcií, které byly knihovně zajištěny, anebo přímo poskytnutím zemské půjčky až do výše 70 % nákladů (se čtyřprocentním zúročením po dobu 75 let). Země pak financovala výstavbu místních drah především z prostředků Zemské banky Království českého, která v této souvislosti vznikla v Praze v letech 1889/90 opět rozhodnutím zemského sněmu z podnětu staročeského poslance a národohospodáře prof. Albína Bráfa jako neziskový hypotekární ústav. Délka vybudovaných místních drah iniciovaná zemským sněmem za pomoci Lex Mattuš dosáhla v době ukončení zemské železniční akce v roce 1911 na 1 700 km, za něž bylo na garancích zemí vydáno na 20 000 000 Korun. (pozn. Milana Hlavačky)

Měla přijíti předloha o zřízení železničního oddělení k projednání do Zemského sněmu, leč sněm byl 18. května za příčinou obstrukce mladočechů (proti přijetí vyrovnání a zřízení krajského soudu v Trutnově) odročen,[3] a Zemský výbor nevěděl, co sobě má počíti se spoustou železničních projektů na základě zemského železničního zákona mu předložených. Tu jsem 22. 5. 1893 k pozvání navštívil *pana hraběte Vojtěcha Schönborna*, přísedícího Zemského výboru a referenta v železničních věcech, jenž mne žádal, zdali bych se nechtěl podvoliti převzíti vyřízení odborné dotyčných projektů a státi se tak *rádcem Zemského výboru.*

Ohledně mého zdravotního stavu (domnělého katarrhu měchýře) vykonal jsem velkou oběť, když jsem se k úloze té podvolil. Byly to veškeré práce, jež vykonávalo později mnohočlenné oddělení železniční. Byl jsem v těchto pracech zapřažen až do zřízení železničního oddělení v červnu 1894.

Nyní se na mě valily všechny předlohy, jak je dále budu uváděti a mimoto krejírování garanční smlouvy, smlouvy o vypracování projektů a četných pomůcek, cestování, komise a rozličné jiné povinnosti a konference časté u Zemského výboru.

Čerčany – Modřany – Dobříš



Čerčany – Modřany – Dobříš

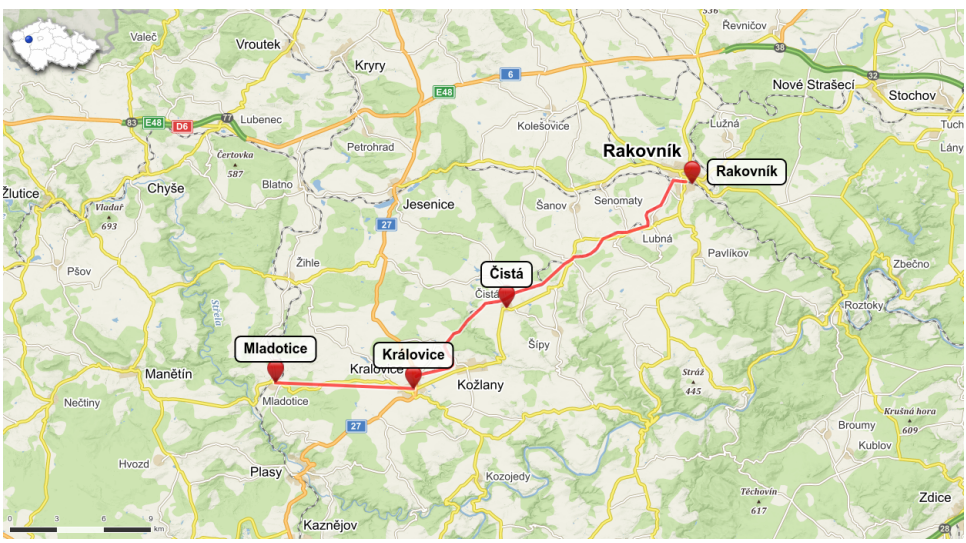
Procestoval jsem terén pro tuto dráhu 12. června a 7. a 8. července, přenocoval v Benešově a v Mníšku pod Brdy a zajel až do Příbrami. Pěšky šel jsem z Davle až do Kamenného přívozu, pak z Trnové na Vltavě až do Dobříše. Dobrozdání

[3] Obstrukce mladočeských poslanců na českém sněmu ohledně nepřijetí tzv. vídeňských punktací trvala několik měsíců na přelomu let 1890–1891. (pozn. Milana Hlavačky)

vypracoval jsem v Křemži velmi důkladně a obšírně a podal v jazyku českém i německém 1. září 1893. Dne 21. a 26. 7. byl jsem konferovati s panem hrabětem Schönbornem stran ustanoveních nového zákona.

Entrírování této dráhy vyžadovalo ještě častých konferencí u Zemského výboru, zejména dne 19. 10. u přítomnosti členů konsorcia pana hraběte Wurmbranda a fořtmistra[4] Marka (zástupci panství Konopiště), okresního starosty ze Zbraslavi atd. V železniční radě podotkl dr. Ruß a profesor Říha z Vídeňské techniky, že jsem výpočet rentability bral velmi rigorosně, což se bohužel ukázalo býti nesprávné, neb hrubý příjem mnou vypočtenou cifru nedosáhl! Další konference byla u p. hraběte Schönborna 19. 5. 1894, kde se jednalo o most ze Závisti do Zbraslavi, za který jsem se vřele přimlouval v zájmu dráhy.

Rakovník–Mladotice

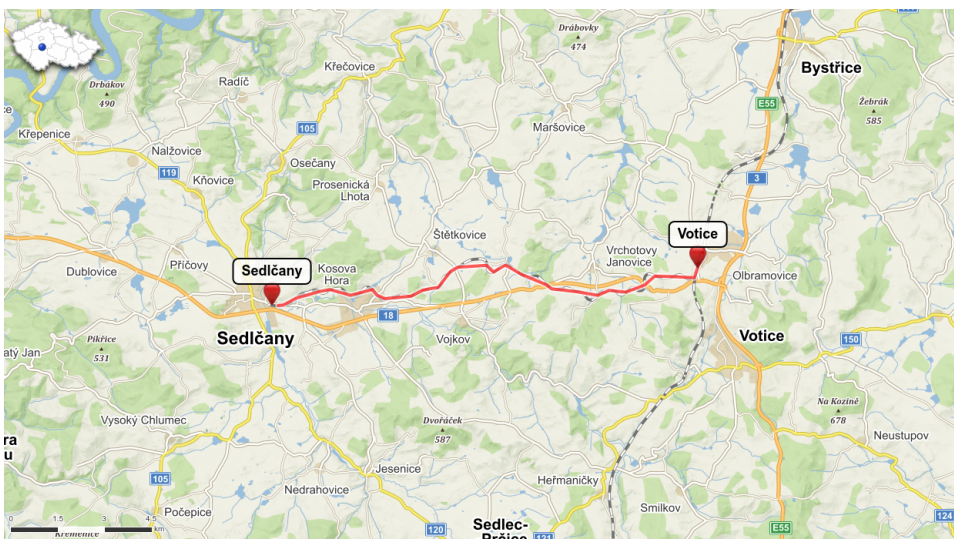


Rakovník–Mladotice

Tento projekt místní dráhy byl mně doručen 14. června 1893 a 7. srpna jel jsem do Rakovníka přehlédnouti vyústění ze stanice a vyšetřiti jiné poměry pro tuto dráhu. Pracoval jsem na dobrozdání o projektu a výnosnosti v Křemži v srpnu 1893 a koncem srpna je Zemskému výboru odevzdal (5. 9).

Snažil jsem se *co možná* učiniti pro tuto blízko mého domova ležící dráhu a pro tamější zanedbanou krajinu, Královice, Čistá, atd.

Stav trati Mladotice–Kralovice v roce 2017



Votice–Sedlčany

Votice–Sedlčany

Konsorcium pro stavbu této dráhy místní ještě před vydáním zemského zákona železničního zabývalo se uskutečněním stavby této. Okresy zaručovaly jistou dopravu. Zemská banka, jež byla požádána o půjčku na stavební výlohy, mne požádala o odborné dobrozdání o projektu a možné výnosnosti. Navštívil jsem ředitele dr. Lošťáka a vrchního ředitele dr. Matuše 21. a 27. března 1893, 30. a 31. března procestoval jsem pak terén pro projektovanou dráhu a konal studie o její

[4] lovčí, prováděl dozor nad lesy

výnosnosti. Hlava konsorcia pan dr. Martínek v Sedlčanech[5] nechtěl věřiti, když jsem jej ubezpečil, že dráha zprvu nebude krýti stavební výlohy. Na velký pátek 31. 3. v Štětkovicích stavil jsem se u člena konsorcia a velkostatkáře p. Poláka, pro kterého jsem též vypracoval návrh na Zemský sněm o této dráze dne 24. až 26. 4. Zemské bance podal jsem svou zprávu 5. dubna 1893.

Mé předpoklady se vyplnily a garantující okresy byly se svým ručením tak přetížené, že musila zem i stát dráhu sanýrovat. Mému návrhu na značné zkrácení trati bylo vyhověno.

Svitava–Polička, Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, Benešov–Vlašim, Karlovy Vary – Jiřetín-Janov

C. k. ministerstvo železniční ponechalo Zemskému výboru Království českého volbu, chce-li uvedené čtyři dráhy garantovati a neb pouze podporovati odebráním kmenových akcií.

Zemským výborem bylo mně uloženo, abych se vyjádřil, který modus by byl pro zem výhodnější.

Poněvadž projekt pro dráhu z Karlových Varů do Janova-Jiřetína v Sasku (Johangeorgenstadt) byl tak nedokonalý, že jsem ani nevěděl, kudy dráha jíti má, odebral jsem se 15. srpna 1893 do Vídně k ministeriu železničnímu, kde jsem jednal s p. p. generálním inspektorem Dostálem a s inspektorem Steinerem a 17. srpna se do Křemže vrátil.

Procestoval jsem terén pro jmenovanou dráhu 28. 8. 1893 z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice (s Edou) 29. 8. 1893. Dne 6. září z Benešova do Vlašimi, též ze Svitavy do Poličky, prohlédl projekty, vyšetřil výnosnost těchto projektovaných drah a radil Zemskému výboru, aby přenechal zaručení výnosnosti státu a spokojil se pouze s odebíráním akcií kmenových. Má rada byla uposlechnuta.

Jak podstatná byla rada má zřejmo z následujícího porovnání. Na garančních příspěvkách musil poskytnouti stát těmto čtyřem dráhám do konce roku 1904:

- Svitava–Polička ..... cca 97 000 K
- Jindřichův Hradec – Nová Bystřice ..... 789 041 K
- Benešov–Vlašim ..... cca 88 000 K
- Karlovy Vary – Janov-Jiřetín ..... 1 500 044 K

- Součet ..... 2 474 085 K

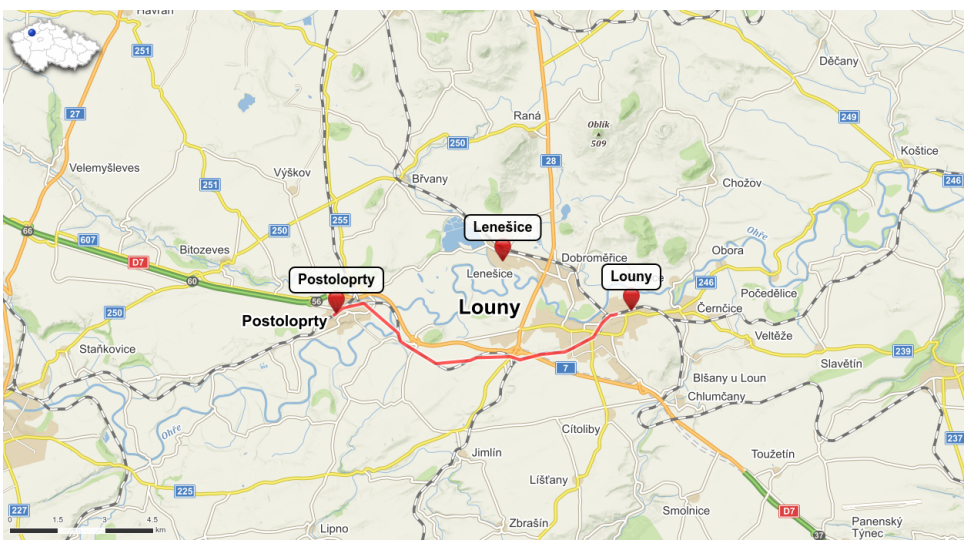
kdežto skutečně ztratila zem pouze 4 % úrok, jenž činí kmenových akcií ročně u dráhy:

[5] Dr. Jakub Martínek, doplněno do textu Milanem Hlavačkou

Svitavy–Polička	4 % z 50 000 = 2 000 K po 9 let	18 000 K
Jindřichův Hradec – Nová Bystřice	4 % z 270 000 = 10 800 K po 10 let	108 000 K
Benešov–Vlašim	4 % z 230 000 = 9 200 K po 7 let	64 000 K
Karlovy Vary – Janov-Jiřetín	4 % z 500 000 = 20 000 K po 5 let	100 000 K
Součet (mimo úroků z úroků)		290 000 K

Jeví se tedy úspora zemi proti státu cca 2 184 085 K, poněvadž k mému návrhu, jenž byl obšírně odůvodněn, se přistoupilo. Objevila se tak značná úspora. Své dobrozdání o těchto drahách předložil jsem Zemskému výboru 22. a 24. září 1893.

Louny–Postoloprty



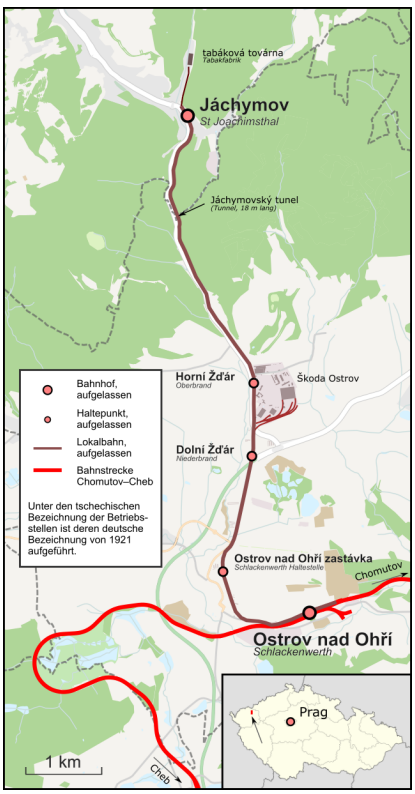
Louny–Posotoloprty

Projekt této místní dráhy začal jsem posuzovati a prohlížeti 25. září 1893. Trať tu procestoval jsem 3. října 1893. Kdyby se nebyl musel bráti ohled na knížecí cukrovar v Postoloprtech, mohly se dráhy Praha–Dux a Plzeň–Dux spojiti blíže Lenešic se spojkou as 4 km dlouhou. Své odborné dobrozdání ukončil a předložil jsem v říjnu.

Ostrov–Joachimov

Abych mohl podati posudek o tomto projektu místní dráhy, prošel jsem terén (se synem Vladimírem) dne 10. října 1893, jenž jest v rudohoří a velice stoupá, takže

jest projektované stoupání částečně 53 ‰.[6] Po prohlídce a vyšetření výnosnosti odjeli jsme do Karlových Varů a prohlédli toto lázeňské město. Dne 11. 10. vrátili jsme se do Prahy. Dne 15. listopadu odeslal jsem Zemskému výboru elaborát o této dráze, v kterém jsem se proti velkému stoupání vyslovil.



Ostrov–Joachimov

Dne 5. a 6. února 1894 byl jsem v zastoupení Zemského výboru při revizi trati této dráhy.

Komisi předsedal místodržitelský rada Hoffmann, od ministeria byl inspektor H. Weber, projektant této nešťastné trasy, pak inspektor Fortner od Buštěhradské dráhy, okresní starosta dr. Knoll, okresní hejtman p. Papiš, Rauscher, atd. Ohledem na nepříznivé poměry trati a obtížnou dopravu v zimě žádal a prosadil jsem, že c. k. Státní dráhy, které tam dopravu obstarávají, učinily tak proti ročnímu paušálu za 1 km 1 300 zl. tak, aby zem, jež dráhu tu garantuje, nenesla odium všech příhod, které nepříznivou trasou (sněhem, sjížděním, atd.) povstanou.

Jest to jediná trať, která požívá této výhody ze všech zemí garantovaných drah.[7]

Byl jsem ptán, zdali bych přijal ředitelství železničního oddělení při Zemském výboru

Když byla odbytá komise, čili konference, u Zemského výboru dne 19. března 1893 s interesenty dráhy Čerčany–Modřany, ptal se mne pan hrabě Adalbert Schönborn,[8] zdali bych se neuvázal k vedení jako ředitel železničního oddělení.

Odpověděl jsem, že jsem ochoten Zemský výbor všemožně podporovati, ale ohledem na mou chorobu (domnělý katarrh měchýře), že nelze mne se vázati na tak namáhavou práci s častým cestováním spojenou. Později, a sice 6. března 1894, nabízel mně p. hrabě místo konsulenta v železničních záležitostech. Tenkráte již bylo železniční oddělení v činnosti a zdálo se, že pan hrabě není úplně

[6] nejstrmější stoupání železniční trati v Československu

[7] provoz na trati byl ukončen dne 3. 8. 1957 při rozšíření silnice do Jáchymova

[8] Vojtěch (Adalbert) Schönborn (1854–1924), poslanec českého sněmu, člen panské sněmovny říšské rady a přísedící a také předseda Zemského výboru Království českého. (pozn. Milana Hlavačky)

spokojen. Nepřijal jsem tuto nabídku, poukazuje k tomu, že jako člen železniční rady pro Království české budu moci též ve prospěch věci působiti.

Tenkráte pan hrabě Schönborn mne ujistil, že Zemský výbor za mou ochotu a za mé „výtečné“ služby, když jsem místo ředitele nepřijal, *jinak se mně ukáže uznalým* – do dneška však (21. 1. 1906) nepocítil jsem ten vděk!

Po této odchylce vracím se k dalšímu referátu o pracích pro Zemský výbor vykonaných.

Častolovice–Solnice

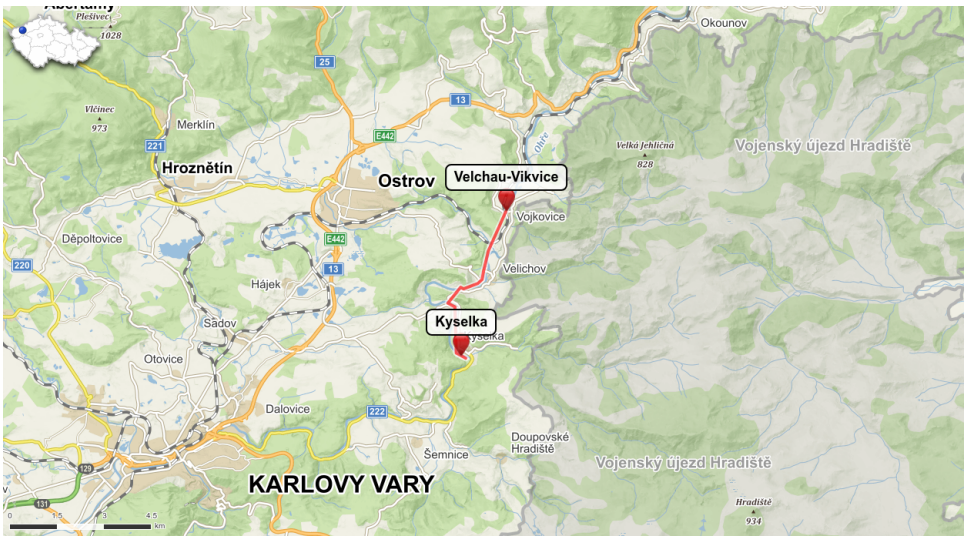
Častolovice–Solnice

Zemským výborem byl jsem požádán, bych ho zastupoval při technicko-policejní zkoušce místní dráhy z Častolovic přes Rychnov do Solnice. Přítomni byli od Severozápadní dráhy[9] ředitel dopravy Wilhelm, vrchní inženýr Tragl, inspektor Wiesler, od konsorcia dr. Smrtka a dr. Flanderka, atd. Dráhu stavěl *Otto Kruliš* a mluvil jsem tam *s paní Krulišovou* (dcerou nynějšího ministra krajana excelence dr. prof. Randy) a jejími statnými dvěma synáčky. Bylo to 24. října 1893.

Velchau-Vikvice–Giesshübel (Mattoni)

Známá firma Mattoni hodlala stavěti dráhu od Buštěhradské dráhy ze stanice Velichov-Vikvice do svých lázní a k pramenu světoznámé Gießhübelské vody. Žádala o zemskou půjčku as 10 000 zl. jen z toho důvodu, aby byla uznána veřejnost místní dráhy té, což bylo nutno k docílení půjčky od Zemské banky.

[9] Rakouská severozápadní dráha. (pozn. Milana Hlavačky)



Velchau-Vikvice–Giesshübel (Mattoni)

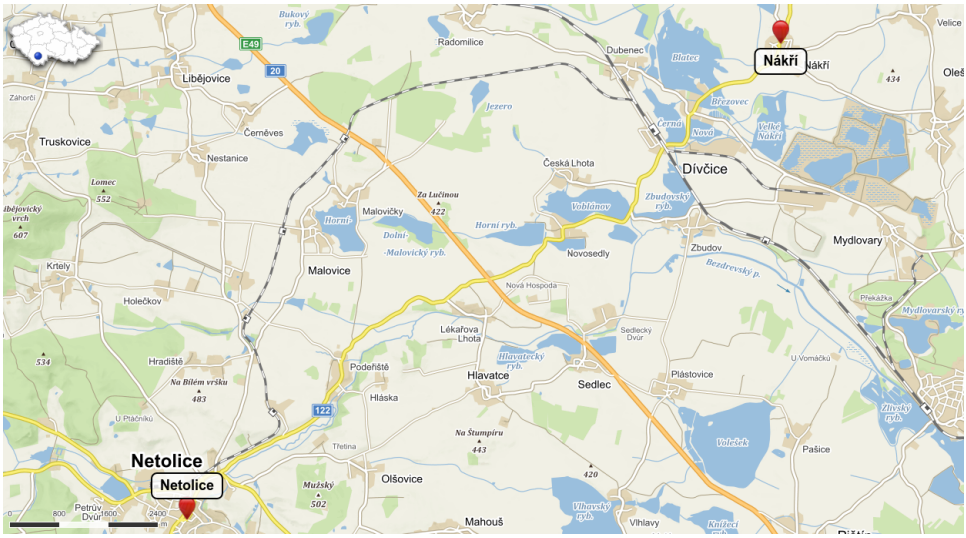
Byl jsem požádán nejen od Zemské banky, ale i od Zemského výboru, bych podal o intenci a o projektu pana Mattoniho odborné dobrozdání. Prošel jsem krajinou tou 16. a 17. prosince 1893, pan Mattoni vyložil mně dopodrobna záležitost jejich, prohlédl jsem projektovanou trasu a podal Zemské bance (řediteli dr. Janu Lošťákovi) již 21. prosince 1893 svůj operát a brzy nato i Zemskému výboru. Při naší přítomnosti v Karlových Varech v roce 1904 navštívili jsme 3. října 1904 Gießhübel a jeli po této výnosné dráze s chotí Annou.

Nákří–Netolice

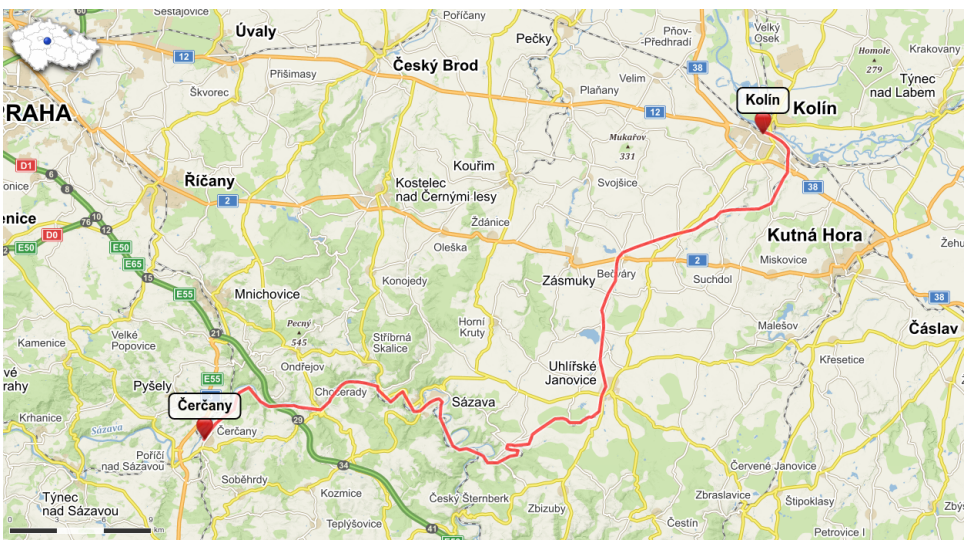
Abych mohl posouditi tento projekt místní dráhy, cestoval jsem 11. ledna 1894 z Nákří do Netolic a vrátil se přes Budějovice do Prahy. V konsorciu byl též knížecí schwarzenberský hospodářský ředitel p. Riedl. Zprávu o této dráze zpracoval a podal jsem v lednu 1894. Dr. Kundra z Netolic navštívil mne dvakrát 13. ledna a později.

Kolín–Čerčany, Tršince–Schönbach

Propracování projektu této dlouhé dráhy a zjištění její výnosnosti vyžadovalo mnoho práce a důmyslu a termín byl velmi krátký, neb sněm měl návrhy ještě přijmouti a zasedal v únoru 1894, kdežto s prací počal jsem teprve 22. ledna. Byl jsem churav od 22. až do 27. ledna, maje chřipku. Dne 21. 1. navštívil mne pan hrabě ze Schönbornu a žádal o urychlení projektu toho, jakož i onoho z Tršnice do Schönbachu a 30. 1. 1894 byl u mne za tou samou příčinou. Mimoto navštívil mne švagr jeho *pan hrabě Philip ze Sternbergu* dne 16. ledna a bývalý ředitel



Nákří–Netolice



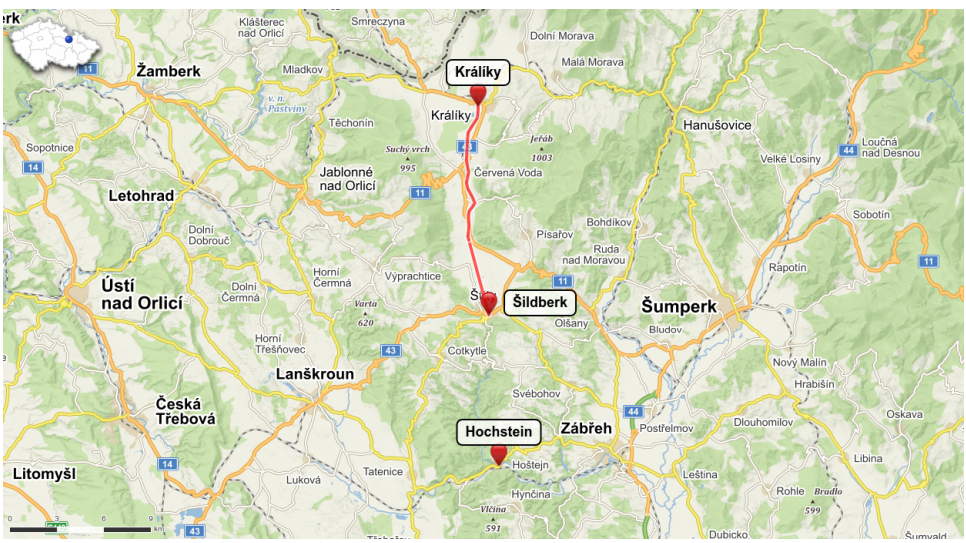
Kolín–Čerčany

Bodenkreditbanky[10] *Weminger*. Projektant části projektované dráhy pan *Tomáš Novak* také dvakrát mě vyhledal. Pracoval jsem částečně v posteli. U těchto dvou projektovaných drah nebylo mně možno osobně na tratích potřebné vyšetřiti pro churavost. Tím obtížnější byla práce. Podařilo se mně však přes všechny překážky práce ukončiti do 5. února tak, že 9. a 10. února 1894 byly již ve sněmu projednány a návrhy přijaty, navzdor okolnosti, že jsem, zvláště u dráhy z Kolína do Čerčan, zjistil značnou pasivnost.

[10] Bodencreditanstalt. (pozn. Milana Hlavačky)

Tršince–Schönbach

Enquetní komise v Králíkách



Králíky–Šildberk

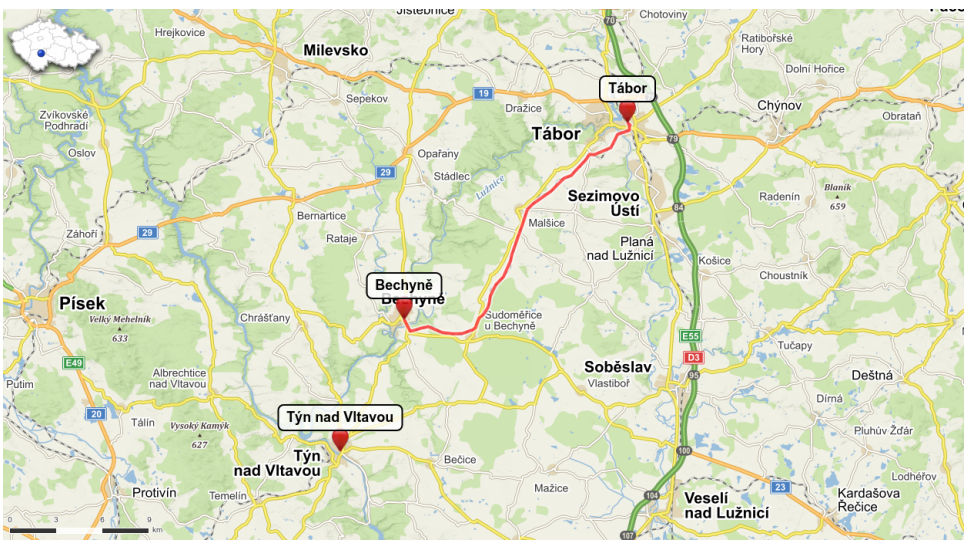
Byl jsem vyslán Zemským výborem k enquetě, jež se odbývala v Králíkách dne 27. a 28. února 1894, za tím účelem, má-li býti místní dráha z Králík do Hochsteinu (na olomoucké trati) přes Šildberk úzkokolejná.

Bylo to za doby, když byl hrabě Wurmbrand ministrem obchodu a úzkokolejné dráhy protěžoval.

Interesenti však navzdor mým a komise přímluvám nedali se přemluviti a spo-

kojili se radši s normální dráhou pouze do Šildberku než s úzkokolejnou do Hochsteinu, která se jim nezamlouvala. Komisi byli přítomni: Od místodržitelství okresní hejtman Mahling, okresní hejtman ze Zábřehu Kundratic a okresní hejtman Chlup z Chlumčan, od generální inspekce Steiner, okresní starosta Rotter (který mě i v Praze navštívil), z Moravy inženýr Mazač, zemský rada Hanáček, dále byl přítomen purkmistr králický Krätschmer. Navštívili jsme králickou průmyslovou školu, kde jsme viděli velmi zdařilé práce. Dne 28. 2. jel jsem přes Ústí nad Orlicí zpět do Prahy.

Tábor–Bechyně

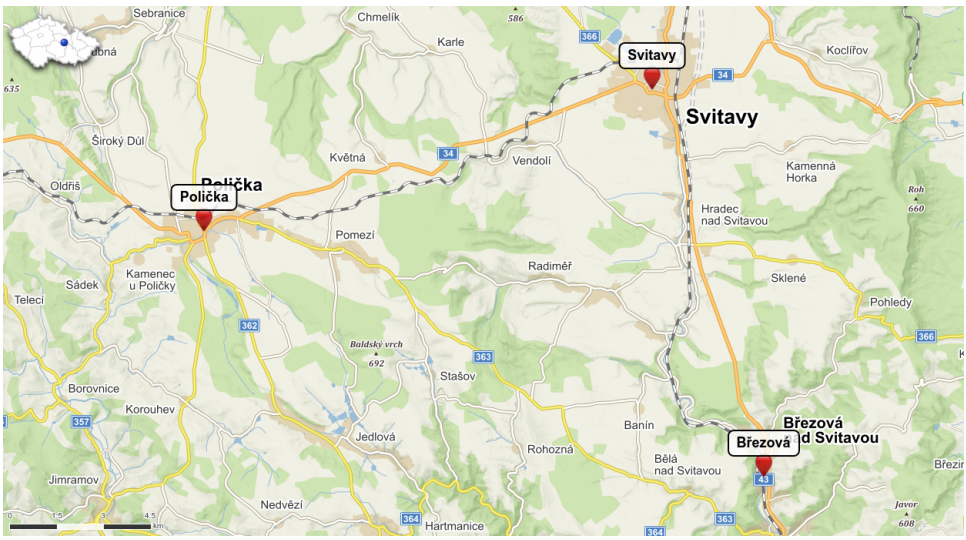


Tábor–Bechyně

V únoru a v první polovině března 1894 pracoval jsem na projektu místní dráhy z Tábora přes Bechyni do Týna nad Vltavou.

Projekt sám o sobě byl velmi slabý a upozornil jsem na četné vady. Ještě větší obtíž byla v tom, vypočítati nějakou přiměřenou výnosnost, neb mimo pěkného a čilého města Bechyně s dobrými lázněmi není mezi Táborem a Bechyní nějakého průmyslu. Odporučil jsem tedy tuto stavbu nejen ve svém operátu a návrhu, nýbrž i v železniční radě ze stanoviska nutnosti pro tuto zanedbanou krajinu a zvednutí její hospodářské a průmyslové hodnoty, třeba i rentabilita dráhy nebyla zajištěná. Dostalo se mně od města a okresu bechyňského písemného poděkování.

Svůj operát zaslal jsem Zemskému výboru dne 19. března 1894. Dne 1. a 2. dubna 1894 byl jsem přítomen dalším konferencím u Zemského výboru.



Polička–Březová

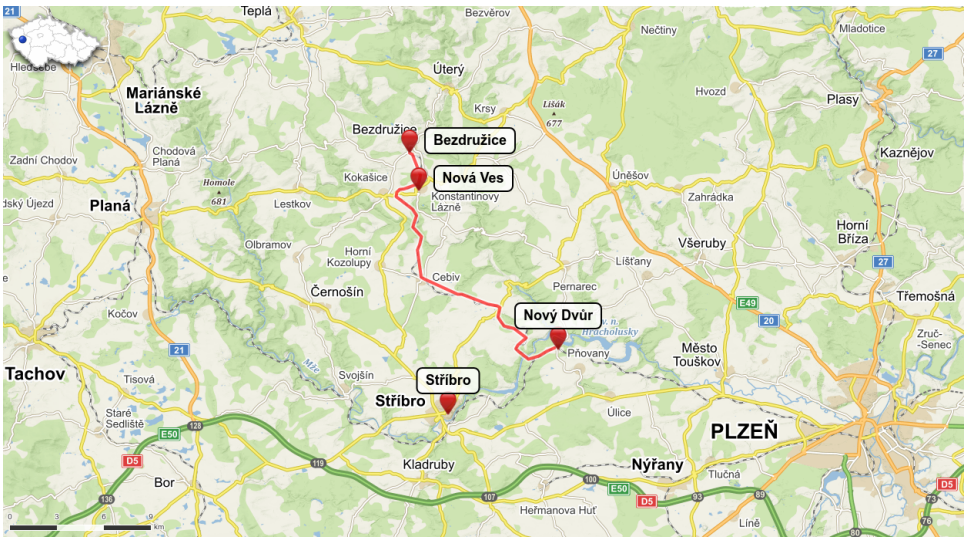
Polička–Březová

Na základě mého odborného dobrozdání o dráze ze Svitavy do Poličky vyjednávalo konsorcium s vládou a dosáhlo, že stát převzal záruku za 70 % stavebního kapitálu. Paralelně s tím utvořilo se jiné družstvo: Doubek, Macků, etc., které odporučovalo dráhu z Březové (stanice Společnosti státní dráhy) do Poličky. Dostal jsem žádost tu od Zemského výboru k posouzení a přimlouval jsem se ve zprávě 10. 12. 1893 a v konferencích 1. 12. a 6. 12. odbývaných pro ni vřele, poněvadž šla trasa skutečně lidnatější krajinou než ona ze Svitavy a úplně na území českém a byla navržena jako úzkokolejná (0,76 m). Vrchní inspektor a chef vídeňského stavebního odboru na penzi, můj dřívější kolega Strigler, zpracoval projekt a Zemský výbor byl ochoten stavební náklad 70 až 75 % zaručiti. Mezitím pracovalo konsorcium poličské pod protekcí projektanta pana inženýra Kaftána dále u ministeria ve prospěch linie ze Svitavy a dosáhlo, že stát dráhu tu garantoval. Dne 12. a 14. dubna 1894 odbývala se pro dráhu Březová–Polička revize trati, při které jsem za Zemský výbor intervenoval. Přítomni byli p. p.: inspektor Kramer za ministerstvo, Záborský z Prahy, inženýr Jelínek, Maráč a zemský rada Hanáček z Moravy, za konsorcium Strigler, Doubek, Löw Beer továrník, Macků, atd. Komise odbyla se 12. a 13. 4. bez překážky a obyvatelstvo krajiny té bylo nadšené. Dne 12. dubna přenocovali jsme a byli pohoštěni u pana rytíře Doubka, majitele mlýnů v Brněnci a známého uměleckého mecenáše (a majitele mimoto krásné paní) a přenocovali v jeho pěkně zařízeném domě. Bavili jsme se po večeři výborně, paní Doubková nebyla přítomna. Ráno jeli jsme do Poličky.

Ačkoliv Český sněm vyslovil a uzavřel zemskou záruku, k stavbě nepřišlo,

poněvadž jednání s vládou za příčinou stavby ze Svitavy do Poličky bylo již pokročilé. Odbyla se v sněmu mezi p. inženýrem Kaftánem a panem Macků nemilá scéna.

Nový Dvůr – Bezdružice



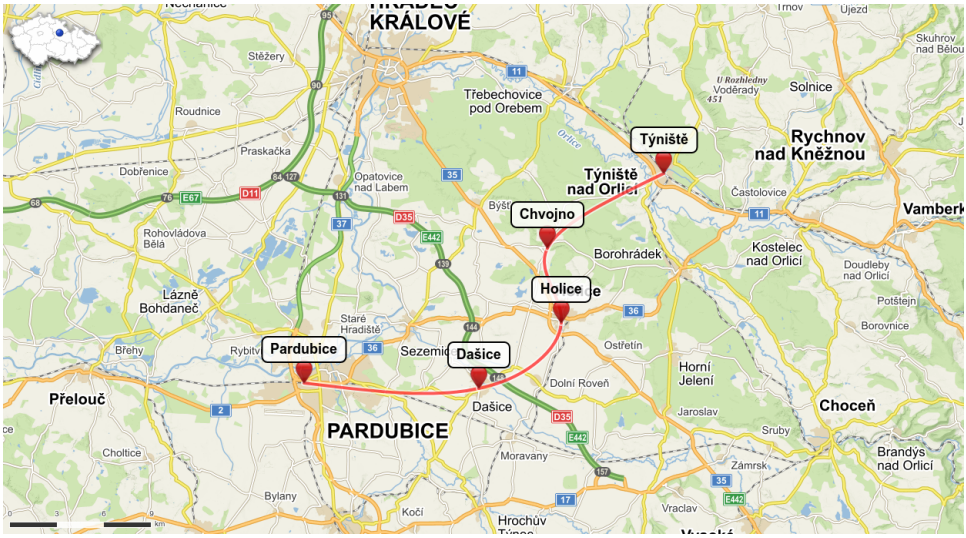
Nový Dvůr – Bezdružice

Abych mohl podati o projektované dráze místní z Nového Dvora přes lázně Konstantinovy (dříve Nová Ves zvané) do Bezdružice (Weseritz) zprávu, jel jsem 18. 4. 1894 do Stříbra (Mies), tam přenocoval, ráno 19. 4. vyjel a procestoval krajinu, kudy dráha jíti má a zvláště prohlédl čedičový lom knížete Löwensteina mezi Novou Vsí a (poblíž) Bezdružice, na kterém byly založené výpočty rentability družstva z větší části.

Když jsem podal nepříznivý posudek výnosnosti, žádal mě pan hrabě Vojtěch ze Schönbornu, abych vypracoval poměr a výnosnost pro dráhu úzkokolejnou. I tento výsledek nebyl valně příznivý. Sněm však přijal a garantoval dráhu tu jako s normálním rozchodem a vystavěla se. Zprávu a návrhy podal jsem Zemskému výboru začátkem května 1894. V roce 1903 obnášel dopravní schodek 6 318 K.

Projekt Pardubice–Týniště

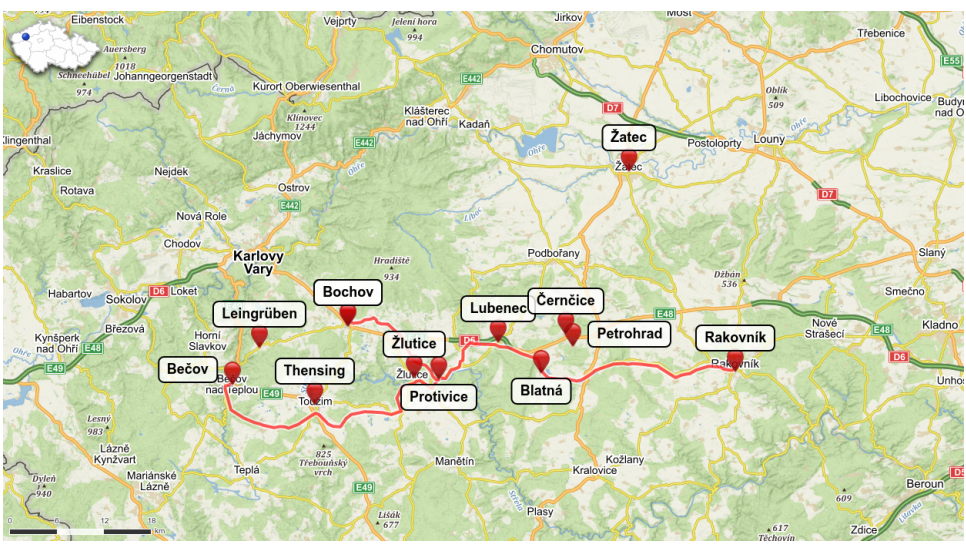
Zemský výbor požádal mne, abych intervenoval v jeho jménu při revizi trati z Pardubic přes Dašice, Holice, Chvojno do Týniště. V Dašicích obědvali a v Týništi nocovali jsme dne 24. dubna 1894. Ráno 25. 4. vyjelo se do Chvojna. Tam nás častovaly a obsluhu obstarávaly nejhezčí dívky z Chvojna, což byl orginellní, ale dobrý nápad! Pak jeli jsme do Týniště a po dráze zpět do Pardubic, kde se dne 26. dubna ukončila komise. Tento nezralý a drahý projekt byl odmítnut



Nedoporučená trasa Pardubice–Týniště

a mnoho, snad vše, přispěl jsem k tomu já, neb se projektovalo 8 km této místní dráhy souběžně se státní dráhou (Pardubice–Dašice), kdežto cukrovar dašický jest již spojen se stanicí Dašickou státní dráhy.[11]

Rakovník – Blatná – Bečov – Protivice – Bochov



Rakovník – Blatná – Bečov – Protivice – Bochov

[11] na mapě je vidět dráha Moravany – Holice – Borohrádek zmíněná níže pod heslem Heřmanův Městec – Chrudim – Borohrádek

Tato dlouhá důležitá dráha, která zemské finance velice obtěžuje, byla obdařena zemskou zárukou o překot. Povstaly dvě nebo tři konsorcia, jež se ucházely o koncesi – rakovnické, bochovské a bečovské. Nejčilejším při tom byl dr. Knoll z Karlových Varů, statkář Milner z Luk a purkmistr Čermák z Rakovníka.

Aniž by byl, dosti chatrný, projekt býval prozkoumán a výnosnost vyšetřena, předložil dr. Knoll Českému sněmu návrh na udělení záruky, který postrádal nejnutnějších podkladů. Komise pro veřejné práce, jakož i sněm ve svém zápalu pro lokální dráhy šmahem předlohu přijali.

Teprve potom byl jsem požádán Zemským výborem o projektu podati úsudek a zjistiti možnou výnosnost.

Dne 20. května 1894 vyjel jsem do Petrohradu, vzal jsem s sebou švagra Vincence Dolanského a jel přes Lubenec, Žlutice, Toužim (Thensing) do Bečova (Petschau) 50 km.

Na poště jsme přenocovali, ráno jeli jsme přes Leingrüben do Bochova (Buchau) a odtamtud přes Žlutice (Ludic) a Blatnou do Černčic, přenocoval a vrátil jsem se 23. května přes Žatec do Prahy. Byla to velmi příjemná cesta touto mně neznámou krajinou, jen můj tehdejší neduh mně vadil. Dolanský byl velmi potěšen tímto výletem známou jemu krajinou.

Pak pracoval jsem na odborném posudku tohoto projektu v Zálezlu (kde jsem dlel s Boženkou a s dětmi Zdeňkem a Jiřinkou), který jsem 27. června 1894 ukončil a odeslal.

Dne 19. a 20. června jel jsem k žádosti p. hraběte Schönborna ku komisi, jež se odbývala na projektované této dráze za příčinou zjištění poloh nádraží. Jeli jsme z Rakovníka povozy až do Bochova, tam přenocovali a veselý večer jsme strávili. Já spal jsem u advokáta *dr. Reinera*. Další den jeli jsme z Bochova do Bečova a přes Karlovy Vary do Prahy, přijel jsem 21. června domů.

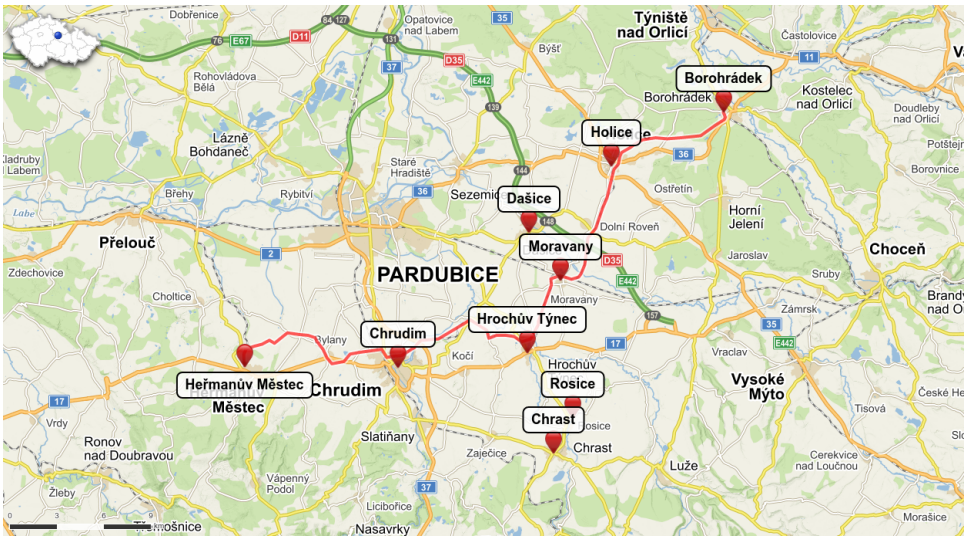
Ředitelský rada (Direktionsrat) Proske vyšetřoval zvláště připojení místní této dráhy na státní dráhy v Blatné a v Bečově. Od družstva byli přítomni: purkmistr Čermák, dr. Milner z Luk, dr. Reiner z Bochova, velkostatkář Prokeš ze Štědré a jiní. Bůhví proč (patrně aby se činil na Buštěhradskou dráhu nátlak pro případ zestátnění) byla tato místní dráha 104,3 km dlouhá stavěna jako hlavní dráha II. kategorie, stála 10 155 000 K, totiž na 1 km 97 300 K.

Dopravní výsledek byl v roce 1904 následující: Příjem 365 023 K, to jest na 1 km 3 500 K. Přebytek obnášel 1 164 K a nesl tedy stavební kapitál 0,01 %. Jest to smutný stav. Takový debakl jsem i při mém rigorózním vyšetřování výnosnosti nepředvídal.

V roce 1904 připlácela zem na tuto dráhu 417 104 K a od roku 1897/8 do 1904 včetně obnáší příspěvek z titulu záruky i s 4 % úroky již značný obnos 2 780 935 K!

Pan Jahoda Dne 8. 6. 1894 byl již železniční odbor Zemského výboru sestaven. Opětoval jsem panu řediteli Jahodovi návštěvu dne 9. června 1894.

Heřmanův Městec – Chrudim – Borohrádek



Heřmanův Městec – Chrudim – Borohrádek

Byl jsem Zemským výborem požádán, abych jej zastupoval při revizi trati zemí garantované dráhy z *Heřmanova Městce* přes Chrudim, Hrochův Týnec, Moravany, Dašice, Holice *do Borohrádku* a z *Hrochova Týnce* přes Rosice *do Chrásti*, jež se odbývala 30. května až 1. června 1894.

Zúčastnil jsem se z Moravan do Hrochova Týnce, tam jsem nocoval v zámku, ráno jeli jsme do Chrásti, z Chrásti s drezínou s inspektorem Fábrem od Severozápadní dráhy do Chrudimi, navštívili jsme večer Měšťanskou besedu, na Bídě jsem nocoval. Dne 1. 6. ráno jeli jsme do Heřmanova Městce a já jel odtamtud do Prahy po komisi. V Hrochově Týnci nás jeden amateur při komisi fotografoval a mám dosud tuto památku. Komisi byli přítomni: od železničního ministeria inspektor Steiner, od místodržitelství p. okresní hejtman Mahling a stavební rada Svoboda, setník od ministeria války, od Severozápadní dráhy inspektor Fábr z Vídně, za okres okresní hejtman Vojáček z Pardubic a místodržitelský rada Stifter, od konsorcia inženýr Reiter, jenž zpracoval generelní projekt, lékárník Leiser, dr. Figar, dr. Rubeš, dr. Voženílek a hospodářský ředitel z Rosic Dismas atd. Po oba večery jsme se dobře bavili.

Konference Dne 19. a 28. května a 18. června 1894 odbývaly se v mé přítomnosti dlouhé konference u Zemského výboru pod předsednictvím pana hraběte Adalberta[12] Schönborna týkající se zemských drah a zvláště návrhu garanční smlouvy, která přišla z Vídně poněkud změněna.

[12] Adalbert = Vojtěch

Projekt dráhy Slaný–Nižbor

Slaný–Nižbor, *Dušníky–Beroun*

Mirošovská uhelná společnost hodlala vystavěti za příčinou snadnějšího a lacinějšího dovozu na jižní a západní stranu dráhu ze Slaného přes Sternberg, Smečno, Mrakov do stanice Nižborské dráhy Beroun–Rakovník, aby své libušínské uhlí dopravovala s obejitím Prahy do Bavor a západních Čech.

Podílník a ředitel této společnosti pan *Jan Fitz* požádal mne, abych mu byl při uskutečnění úlohy té a dobytí koncese nápomocen.

K tomuto účelu měl jsem s ním časté konference, jmenovitě: 28. května v Praze, 5. listopadu a navštívil jsem jej i v Rokycanech. Dne 4. června jednal jsem s p. Fitzem ve Vídni u Anglobanky ve dvou konferencích, pak 5. června byl jsem u železničního ministeria vyjednávati s panem Proskem, ředitelským radou, za příčinou připojení té dráhy na státní a pak v ministeriu vojenství, kde jsem vyjednával s referentem plukovníkem Naßwetterem stran vojenských požadavků.

Dne 8. června jel jsem ze Zálezlu do Prahy ku konferenci s p. Fitzem, při které se jednalo o státem projektované dráze *z Dušníku*[13] *do Berouna.* Dne 23. listopadu 1894 jel jsem do Vídně a byl přítomen konferenci dne 24. 11. v Anglobance s panem Fitzem a s p. p. generálními rady *Scheuerem, dr. Foregnem*, podnikatelem staveb *p. Großem*, s p. Hartigem. Jel jsem pak s p. Großem do obchodního ministeria k panu řediteli lokálních drah *Wurmbovi.*

Jednalo se o tom, jaké brutto nákladů by stát po této dráze vozil ze Slaného do Nižboru. Dne 26. listopadu jeli jsme pak s p. p. Großem a Hartigem k panu *Proske*, ředitelskému radovi Státních drah ve jmenované záležitosti.

[13] Dnes Rudná u Prahy. (pozn. Milana Hlavačky)

Dne 11. ledna 1895 vypracoval jsem žádost na ministerstvo obchodu, aby upustilo od připojovacích velkých útrat ve Slaném. Nato intervenoval jsem 12. 1. a 13. 3. v této záležitosti u pana ředitele c. k. Státních drah v Praze p. *dvorního rady Paly* a u viceředitele *císařského rady Marka.*

Prokurista pan Duffek (Mirošovské společnosti) navštívil mě 17. 1. 1895, sdělil se se mnou, že prozatím nemám vyjednávati s Buštěhradskou dráhou, poněvadž provedení stavby je pochybné.

Následkem, že Státní dráha nechtěla se zaručiti, aby dopravovala nějaké tranzitní zboží po dráze Slané – Nová Huť (Nižbor) a že se odhodlala stavěti konkurenční dráhu *z Dušníku do Berouna*, sešlo z obmýšlené stavby Mirošovskou společností dráhy od jejího dolu Libušínského do Nové Huti.[14]

Světlá – Ledeč – Kácov

Světlá – Ledeč – Kácov

Při komisi revizi místní dráhy ze Světlé přes Ledeč, Zruč do Kácova zastupoval jsem Zemský výbor Království českého *26. až 28. června 1894*. Nocovali jsme v Německém Brodě (26.), pak v Ledči v zámku u nadlesního Byčiště (spal jsem s p. státním radou Svobodou) a ve Zruči (27.) v zámku pana Šebka, kde jsme obědvali, večeřeli a nocovali, celá komise.

Prohlédl jsem sobě pěkný obnovený zámek ve windsorské gotice, zahradu a továrnu na líh. Při tabuli seděl jsem vedle paní Helmessen, která paní Šebkovou malovala. Šebek jest syn známého podnikatele staveb, byl u Společnosti státní dráhy v Novém Městě nad Metují zástupcem chefa trati. S otcem jeho byl jsem dobře znám z Kralup v roce 1865, když se stavěla dráha z Kralup do Turnova,

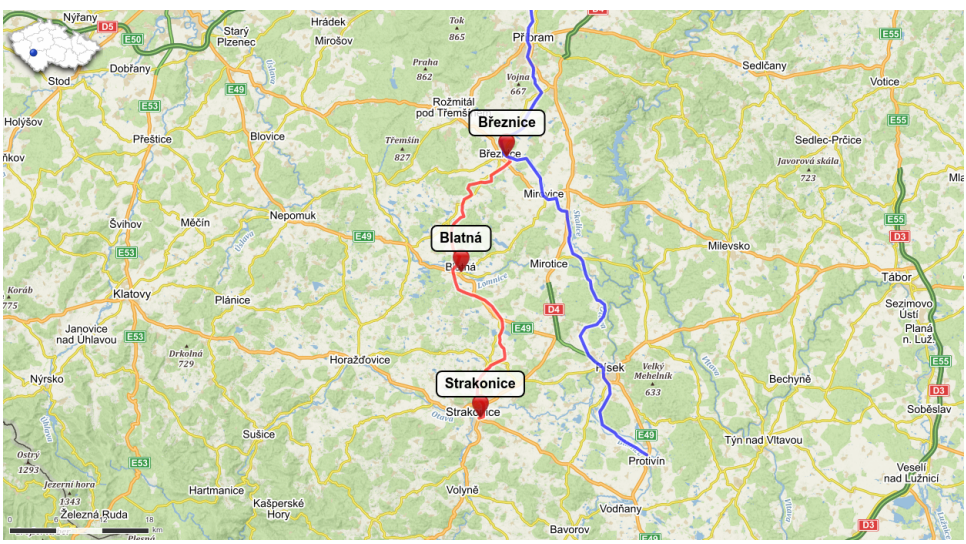
[14] Nižbor míval také název Nová Huť. (pozn. Milana Hlavačky)

kterou on stavěl a já tam tenkráte přestavoval nádraží. Dne 28. 6. jeli jsme do Kácova, pak přes Vlašim a Benešov do Prahy.

Dráha neslibovala býti výnosnou, a proto jsem účinkoval k tomu, aby se stavělo pouze do Zruče. Později bylo rozhodnuto pro Kácov.

Konference Dne 30. června 1894 odbývala se v mé přítomnosti *železniční rada*, jež trvala od deseti hodin ráno do půl sedmé večer. Dne 18. listopadu byla schůze stálého výboru železniční rady u přítomnosti p. p. hraběte Vojtěcha ze Schönbornu, Bondyho, Gottlieba, prof. Petrlíka, správního rady České severní dráhy Šmejkala (bratra zemřelého vůdce českých Němců) a mne. Též 16. prosince 1894 pod předsednictvím p. knížete *Jiřího Lobkovice*, nejvyššího maršálka, a přítomnosti p. p. *hraběte Schönborna*, říšských a zemských poslanců *Kaftana, dr. Ruße*, c. k. notáře *Mitsche* z Vyššího Brodu, *prof. Říhy* z Vídeňské a prof. *Petrlíka z Pražské české techniky, Šmejkala, Bondyho*, zástupců obchodních komor *Houdka* z Plzně a *Kareli z Mělníka* (cukrovaru), mne a jiných.

Strakonice – Blatná – Březnice



Strakonice – Blatná – Březnice, *Rakovník–Protivín*

Z letního našeho sídla v Křemži vyjel jsem 31. 7. 1894 přes Budějovice do Strakonic, tam odtud do Blatné, kde jsem 1. srpna nocoval a pěkný zámek p. hraběte Hildebrandta (který nebyl doma) se zahradou prohlédl. Dne 2. srpna 1894 jel jsem dále až do Březnice (na dráze Rakovnicko-Protivínské). Tam nalézá se zámek hraběte Pálffyho zrovna u pěkného městečka v útulné krajince.

Měl jsem úlohu prozkoumati projekt této as 51 km dlouhé místní dráhy a zjistiti její výnosnost. Při mém tenkráte již citlivém neduhu byla mně jízda a chůze

ta dosti obtížná, nicméně vyhověl jsem přání Zemského výboru a vypracoval odborné dobrozdání a návrhy ku sněmu v Křemži a ještě v srpnu 1894 předložil Zemskému výboru. Dráha ta byla otevřena 11. 6. 1899.

Pod záhlavím 1895 a 1896 uvedu další projekty, jež jsem pro Zemský výbor probíral.

Domácí a rodinné události v roce 1893

Výbor pro ples techniků zvolil mne za protektora a mé jméno zíralo z plakátů na všech rozích. Dne 13. ledna 1894 odbývala se u Choděry[15] schůze výboru u mé přítomnosti, p. rektora Šolína a více profesorů z České techniky. Bál odbýval se 17. ledna 1894 a vypadl dosti pěkně, návštěva byla četná a volená.

Jiří Stibral, náš zeť, přednášel dne 19. února 1893 v Rudolfinu o uměleckém průmyslu.

Promoce syna Vladimíra *Syn Vladimír* odbýval praktikum z očního lékařství 23. února 1893, 16. března téhož roku vykonal poslední theoreticum a 22. března byl v aule Karolina *povýšen na Doktora veškerého lékařství (Med. Univ. Doctor).* Byl to pro naši rodinu velevážený a důležitý moment, který jsme večer oslavili u nás společnou hostinou u přítomnosti veškerých členů naší, Havlíčkové a Stibralové rodiny, malých i velkých. (Dnes, 3. 2. 1905 byl jmenován do ministeria vnitra.)

K podnětu zetě Františka Havlíčka byl *jsem volen 24. února 1893 do správní rady Podolské cementárny*, v které až podnes zasedám. Dne 28. března jsem ponejprve byl přítomen poradě pod předsednictvím pana stavitele Čermáka.

Za místopředsedu Spolku architektů a inženýrů v Království českém *byl jsem opětně volen 6. dubna 1893, když jsem se vzpěčoval předsednictví přijmouti.*

Předsedou byl volen *prof. Salaba*, po jeho smrti prof. Kristián Petrlík. Spolkové místnosti byly tenkráte v paláci Lažanského a poněvadž spolek finančně nedobře stál, odstěhovali jsme se do Krakovské ulice. Byl jsem ve spolku valně a často činným: 27. června 1893 byl jsem zváti s prof. Petrlíkem místodržitele hraběte *Františka Thuna z Hohenstein*, hraběte *Vojtěcha ze Schönbornu*, policejního ředitele *Dörfla, purkmistra Šolce* a jiné k slavnosti *odhalení Reßlové desky v budově České techniky* na Karlově náměstí. Dne 3. 7. 1893 byl jsem s prof. Petrlíkem, ředitelem Baračkem děkovati se F. Křižíkovi za darovanou spolku desku Reßlovu.

[15] Choděrova plzeňská restaurace v Praze. (pozn. Milana Hlavačky)

Jednalo se o prodloužení lanové dráhy na Petřín normální dráhou vedoucí do Hluboče a do Hvězdy. Dne 14. dubna 1893 navštívil mě prof. Kurz (na reálce v Ječné ulici, kde Eduard syn odbýval svá studia) a žádal mne, abych přistoupil jako správní rada k společnosti této dráhy, která se měla utvořiti.

V té samé záležitosti navštívil mne 20. dubna inženýr pan Reiter (projektant mostu Palackého) a 28. dubna zasedal jsem již v komitétu tom.

Projekt tento zdravý se neuskutečnil, poněvadž současně začala obec Pražská (od které podnik lanové dráhy závisí) ventilovati projekt dráhy Nerudovou ulicí na Hradčany, jenž se do dneška (7. 2. 1906) neprovedl a vůbec neprovede.

Reßlova deska

Svatodušní svátky 21. a 22. května jsme trávili doma, neb Zdeňka Hüttingerová byla churavá a ležela.

Dne 29. května 1893 jeli jsme pak s chotí Annou *do Nennšle*[16] dívati se na letní byt, který nám nekonvenoval.

Dne 31. května téhož roku byl jsem vyslán místodržitelstvím k návrhu pana místodržitelského rady Herrmanna jako člen volební *komise při volbě doktora Šamánka* do Říšské rady za Prahu.

Po Božím těle 2. června byli jsme se Zdeňkou Hüttingerovou v Chuchli a 3. června 1893 s ní a s Boženkou naší na Žofíně. Dne 4. června konali jsme společný výlet s Havlíčkovými, Stibralovými a se Zdeňkem Hüttingerem do Královic u Brandýsa. Eda byl na výletě v Jičíně a Vladimír měl službu. Bavili jsme se výborně.

Též společně se Zdeňkou, s chotí, Vláďou a Edou navštívili jsme 17. června 1893 květinovou slavnost ve Stromovce. Od 17. do 19. června odbývala se velkolepá slavnost matice školské na výstavišti ve Stromovce, kterou jsme též navštívili.

[16] bohužel nečitelné

Byl jsem pozván k enquetě za příčinou asanace, jež se má prováděti v V. čtvrti (Josefov), na radnici dne 3. července 1893 odbývané.

Letní byt v Křemži v Čechách

Pan Stranecký, majitel huti v Hedwigsthalu u Ronova nad Doubravou, nabídl mně tam byt letní, pak ale nemohl dostáti svému slibu a v poslední chvíli odřekl. Pan prof. Kurz upozornil mne na českou Křemži, odkud měl list p. učitele Řídele, že jest tam letní byt k dostání. Proto jel jsem tam 4. července 1893, abych sobě byt u zámečníka Mrázka prohlédl. Ačkoliv nebyl valný, z nouze najal jsem ho. Dne 12. července byli jsme se rozloučiti s rodinou Havlíčkových v Královicích a již 15. července stěhovali jsme se do Křemže. Boženka Stibralová jela do Františkových lázní a přijela k nám teprve 22. srpna 1893. Zdeněk a Jiřinka jeli s námi již 15. 7. jakož i Vladimír[17] a Eduard.

Dne 5. srpna přijel nás a své dítky navštíviti zeť Jiří Stibral.

Dne 28. srpna jeli jsme choť Anna, Boženka Stibralová a Eduard syn do Budějovic a kočárem na Hlubokou. Já a Eda jeli jsme pak do Jindřichova Hradce a do Nové Bystřice. Byl to milý výlet, při kterém jsme sobě prohlédli zámek starý i nový na Hluboké a pak starožitný hrad v Jindřichově Hradci (pouze s Edou). Dne 29. 8. vrátili jsme se do Křemže.

Maidstein, Dívčí kámen, jak ho zde jmenují, navštívil jsem s Edou ponejprve 4. září 1893 a 5. září podnikl Eda výlet do Želnavy a do Šumavy.

Při příležitosti mé cesty do Benešova a Vlašimi navštívil jsem 6. září přítele Kačerovského v Březí v Zátkovým mlýně, kde jest vše, zvláště zahrada, krásně upravená.

Navštívil jsem Krumlov 11. 9. s rodinou, pak jeli povozem na Kleť (Schöninger 1 082 m) a zpět jsme šli pěšky do Křemže. Za příčinou, že Eda musil nastoupit školu, loučili jsme se 14. září 1893 s Křemží a jeli do Prahy.

Mnoho jsem v Křemži pracoval a málo chodil, poněvadž má choroba velký pohyb nedovolovala. Přece však jsme sezónu tu v pěkné a zdravé té krajině valně užili!

[17] Já jsem v Křemži vůbec nebyl, konal jsem službu. (pozn. Vladimíra Baziky)

Když jsme se do Prahy vrátili, navštívila nás neteř Lory Dolanská, provdaná Žďárská, s dcerou Marií (15. 9. 1893).

100leté narozeniny mého otce

Můj drahý dobrý starostlivý otec Martin Bazika narodil se 19. září roku 1793, a proto 19. září 1893 po 100 letech od jeho narození navštívili jsme s rodinou hrob jeho a mé matky na Lánech. Nálada naše byla přiměřena tomuto vzácnému momentu!

Bude-li popřáno našim dětem oslaviti takto naše 100leté narozeniny v roce 1930 a 1937? Zvláštnost jest, že *můj otec, má choť a já* narodili jsme se *19. září*, na který to den jsme se s chotí Annou též zasnoubili v Pardubicích v roce 1855.

Od 1. do 6. listopadu měl jsem malý bronchiální katarrh a občas ležel jsem.

Zdeňku Hüttingerovou odvezl jsem 22. listopadu 1893 po 13měsíčním pobytu u nás do Vídně (přijela 25. 10. 1892) k otci a Paulině.

Pokladník v Podolské cementárně Novotný (kulhá) spáchal značnou defraudaci. Měli jsme 9. a 12. prosince stran toho schůze správní rady. Když se tato nesprávnost Novotného přihodila, *nebyl* jsem ještě členem správní rady.

Domácí a rodinné události v roce 1894

Dědicové po paní tchyni Barboře Matiaskové přáli si, aby byl jim od babičky knihovně odporučený dům č. 99 v Kostelní ulici v Pardubicích prodán. Vedl jsem dotyčná vyjednávání a 10. února 1894 prodal jsem tento dům manželům Zajíčkovým v Pardubicích a peníze Emě Lošťákové, Boženě Frenclové, Marii Smutné a mé choti rozdělil. Paulína Hüttingerová byla již dříve dědictvím odbyta, když se vdávala.

Kostelní 99, Pardubice

Dne 17. ledna 1894 navštívil mne v bytě v Křemencové ulici *dr. Josef Kaizl, pozdější ministr financí*, informovati se o stavbě lokálních drah vůbec. Kaizl byl říšským poslancem a jednalo se tenkráte o zákonech dotyčných. Dal jsem mu obtisk mého článku o místních dráhách s normálním a úzkým rozchodem.

Byl jsem 31. 3. 1894 ptán, nechtěl bych-li přistoupiti jako člen správní rady lanové dráhy a rozhledny na Petříně. Přijal jsem tuto čestnou funkci, která ovšem jest bezplatná. *Místo předsedy mně nabídnuté* jsem nepřijal (10. 4. 1894).

Ohledně mé nemoci vážil jsem se častěji a vážil jsem 31. 3. 1894 94,5 kg, 12. 4. 95 kg, 4. 5. 95,5 kg. (Dne 7. 2. 1906 vážil jsem v parní lázni 93,6 kg, neb nepiji již 1,5 roku žádné pivo.)

S chotí Annou a zetěm Františkem navštívili jsme *rodiště Františkovo* Bystřici za Benešovem a prohlíželi domek, jenž později pan Lexa jako vilu koupil a opravil (5. 4. 1894). Též jsme při té příležitosti navštívili blízký zámek p. Daňka Líšnou.

Zalesli

Zdeněk a Jiřinka Stibralovi měli dětskou nemoc a byli v rekonvalescenci. Bylo žádoucno, aby přišli záhy na zdravý vzduch, než nastoupí hlavní prázdniny. Jeli jsme za příčinou vyhledání bytu 9. dubna do Závisti, Anna, Zdeněk Stibral a já. Vyhlídl jsem však jiné místo *v Zaleslu* nazvané Český Merán a již 2. května jsme se tam stěhovali, a sice já a Boženka Stibralová se Zdeňkem a Jiřinkou. Již 6. máje navštívil nás tam Jiří Stibral. Na svatodušní svátky 13. až 16. máje přijeli k nám do Zaleslu choť Anna, Jiří Stibral, Vladimír a Eduard, 15. a 16. máje jel *Vladimír a Eda do Drážďan.*

Stav můj zdravotní byl v té době dosti příznivý a vůbec všem nám tam bylo dobře při hojném požívání Žernoseckého (Šiller), litr za 1,20 K. Dne 24. 5. na den Božího těla přijel Jiří a večer jel jsem s ním ku konferenci do Prahy. Dne 3. června jel jsem s Annou do Vídně (k Anglobance), ona tam ostala několik dní, já však vrátil se 6. 6. 1894 do Zaleslu. Dne 10. června v neděli přijel syn Vladimír do Zaleslu, jeli jsme do Podmoklí 14. 6, konali procházky na Mühlenstein, do Dubic, do Zebuzein atd.

Dne 24. června přijela Anna, 25. 6. Jiří Stibral a Eda a 25. června *po 54denním pobytu vrátili jsme se do Prahy.* Sloužilo nám tam všem, rozkošné procházky kolem Labe konali jsme denně, ovoce meruněk a krásných třešní měli jsme plné košíky a strava v restauraci byla dobrá. Bydleli jsme u paní Hanfové, která měla kupecký krám v I. patře. Zažili jsme tam, zvláště když přišli naši milí z Prahy, krásné dny na něž častěji s Boženkou vzpomínáme. Děti Zdeněk a Jiřinka se tam dobře zotavily.

(Když toto píšu 7. a 8. února 1906, odjela choť Anna do Vídně hledati byt dr. Vladimírovi, jenž byl tam přesazen a navštíviti velmi choré: švagra Josefa Hüttingera a Zdenku.)

Můj pobyt v Zálezlu byl ovšem častými cestami v záležitosti drah přerušen. Pan Saller, jako člen konsorcia Rakovník–Mladotice, navštívil mě tam dvakrát, jednou s královickým purkmistrem.

Zálezly a výlety

Boženka Havlíčkova narodila se dne 17. dubna 1894 a byla křtěna ve Vinohradském chrámu dne 28. dubna.

Členem železniční rady pro Království české byl jsem jmenován Zemským výborem 31. května 1894.

Před naším odjezdem na letní byt do Křemže byli jsme se rozloučiti s Havlíčkovými v Královicích dne 9. července 1894 a 14. července stěhovali jsme se na letní byt. Stihla nás nepříjemnost, že pro velký nával studentů vlak se opozdil a zmeškal připojení na želnavský vlak, takže jsme museli v Budějovicích U Slunce nocovati, a sice choť Anna, Boženka Stibralová se Zdeňkem a Jiřinkou, já a služka. Od 24. do 27. července byl jsem zase v Praze při II. státní zkoušce šesti kandidátů na České technice při 40 °C tepla. Jiří Stibral navštívil nás v Křemži od 28. do 30. července a 2. srpna 1894 přijel Eda po zkoušce o pevnosti a pružnosti u prof. Šolina a s ním přijel i Vladimír.

Po mé cestě do Strakonic a do Březnice můj neduh se zhoršil a 7. a 8. srpna jsem polehával, jízda po nevelmi dobré silnici špatně působila.

Na pražském dláždění v drožce již jsem se musel vznášeti, neb sedět jsem nevydržel. Byl to jakýsi pokyn, že účinkují mechanické vlivy na můj stav. Nejvíce jsem to cítil, když jsem s prof. Petrlíkem jezdil zváti k Reslově slavnosti.[18]

[18] Slavnost na počest stoletého výročí narození vynálezce lodního šroubu Josefa Ressela (1793–1853). (pozn. Milana Hlavačky)

Ráno dne 10. 8. 1894 jel Vladimír a Eduard a odpoledne jely za nimi choť Anna a Boženka Stibralová do Želnavy a 11. 8. byli na *Plöckensteinu* a *Třístoličníku.* Vladimír odjel 13. 8. do Prahy, neb vykonával službu externisty ve všeobecné nemocnici. *Eda* odjel 15. 8. do Prahy a s kolegou Karanem do *Belgie a Německa.* Jel skoro na své útraty, neb dostával za každou „výbornou“ v reálce 1 zl, a tak sobě nastřádal 138 zl. = 276 K. Jen 60 K jsem mu přidal. Eduard byl na cestách od 15. 8. do 5. 9. 1894 a vrátil se do Křemže 5. 9. s Vladimírem.

Pěkná vyhlídka *od lesíčka v Pasečce nad Křemží* líbila se mně tak, že jsem měl úmysl vystavěti nám tam letní domek. Kul jsem po delší čas projekt vily a zahrady. Dne 28. 8. kupoval jsem prozatímně pozemek as 900 m^2 velký od Fedrala v Křemži a 11. až 12. září vrtali jsme na vodu až do 8 m hloubky, však marně. Pan Kletečka, schwarzenberský vrchní inženýr poslal mně tam Stahlberga s několika lidmi. Projekt ten následkem tohoto nezdaru padl, což nelituji.

Výstava ethnografická byla uspořádána v Křemži dne 26. 8. 1894. Navštívili ji z Prahy JUDr. Baštýř s chotí a p. Kovář. Baštýř pronesl pěknou řeč, mezitím roztomilá jeho paní navštívila nás.

Tato výstava byla z těch, jež se po Čechách odbývaly jako příprava k velké ethnografické výstavě z roku 1895 v Praze.

Voloďa Havlíček, náš milý vnuk, zaslal nám 28. 8. pohlednici ze Sněžky. Přítel *Kačerovský* s chotí navštívili nás v Křemži 2. září. Dne 15. a 16. září byly u nás neteř *Anna Tropšová se svou dcerou Emou.* Při jich procházce s Annou chotí padl na jihozápadní straně pod Klukem věrný *náš pes Rex* dne 15. září 1894.

Nastalo naše stěhování do Prahy dne 18. 9, a sice choť Anna, synové Vladimír a Eduard, já a služka Nany z Královic. Boženka Stibralová se Zdeňkem a Jiřinkou odjeli 14. 9.

Po příjezdu do Prahy slavili jsme 19. září 1894 své narozeniny a těšili jsme se všeobecnému blahopřání našich dětí a vnuků! Dne 27. 9. navštívili jsme koncert Antonína Dvořáka, při kterém působilo znamenitě kvarteto v Rudolfinu.

Neteř Lory přivedla k nám svou dceru Marii (nynější Reichlovou) na vychování 10. 10. 1894. Chodila do vyšší třídy školy u Uršulínek, později do městské pokračovací školy průmyslové na Rudolfově nábřeží.

Dne 24. 10. sešlo se několik kolegů z Techniky pražské, ročníky 1847–50 u arcivejvody Štěpána a rokovali jsme o budoucím sjezdu v roce 1895.

Obdržel jsem od pana Procházky, koželuha v Krumlově, *nabídku, abych koupil jím vystavěný v Holubově domek č. 44 při nádraží Adolfovském.* Když jsem jel z Vídně, zastavil jsem se dne 27. 11. 1894 v Adolfově a prohlédl domek ten. Učinil na mne dosti dobrý dojem ve své poloze a rozdělení a vstoupil jsem s Procházkou do vyjednávání, o čemž pojednám později (v roce 1895).

pokračování na straně 297 →

Tvořila se známost mezi synem dr. Vladimírem a slečnou *Tončou Staskovou.* Byli jsme s ní 3. 11. 1894 u nás pohromadě, když nás navštívila se slečnou M. Beorovou. Dne 4. 12. navštívili jsme společně cirkus Kremser, 5. 12. divadlo Varieté a sblížení dělo se dále, jak později vylíčím.

Dne 6. 12. 1894 ukončil jsem v komitétu s p. Marešem, sekretářem Zemského výboru a s dr. Prácheňským záležitost *procesu se stavitelem Zelenkou* a rozhlednou a uzavřeli protokol.

Vánoční svátky, t. j. Štědrý večer, trávili jsme k vůli dětem u zetě Jiřího a na Boží hod byli Stibralové u nás. Na druhý svátek 26. 12. byli jsme se Smutnými u zetě Františka Havlíčka.

Silvestr 31. prosince 1894 slavili jsme pak u nás, rodiny Havlíčkova, Stibralova a Smutných. Švagr Smutný byl tenkráte sekretářem místodržitelství.

II. státní zkouška z oboru inženýrského odbývala se od mého jmenování jejím členem a místopředsedou na České polytechnice častěji, zkoušel jsem z železničního stavitelství několik set (440) kandidátů, z kterých již někteří zaujímají místa vynikající jako profesoři, stavební radové, podnikatelé staveb, c. k. vrchní stavební komisaři atd., například: prof. *Hrázký* (1882), stavební rada *Machulka* (1882), *Šantrůček* Richard, prof. Jan Kubeš, prof. Anton *Smrček* (1883), dr. Bašta Jan, Sklenář Antonín, Josef Dlouhý, Dvořák Vilém, Kruliš Ottakar, *Emil Zimler* (1887), *Čížek, Heinemann* (1887), Kratochvíle Karel, *Loos Anton*, Kaplan Rudolf, prof. *František Novotný, Klier Antonín*, František Zvěřina, Špaček Karel (1890), *Karel Hromas* (1891), *Bohuslav Müller, Josef Jiserle*, Mareš Jindřich, *Herrain* Karel (1894), prof. Josef Langer, Jan Kaftan, Václav Trča a jiní. Též p. Trnka, nyní ředitelem drah bývalé StEG (od 1909) (později ministr veřejných prací).

Divadelní předplacení na sedadla č. 66 a 67 vlevo v přízemí, které jsme počali v roce 1890 (osmý den), po celou dobu jsme obnovovali a do dneška (1906) ještě předplácíme. Za společníky měli jsme na druhou osminu Havlíčkovy, pak paní Lebedovou, paní Jaršovou a od roku 1905 Ferklovi. Mimoto navštěvovali jsme rozličné koncerty v Besedě a v Rudolfinu. (V roce 1906/7 jsme předplacení neobnovili.)

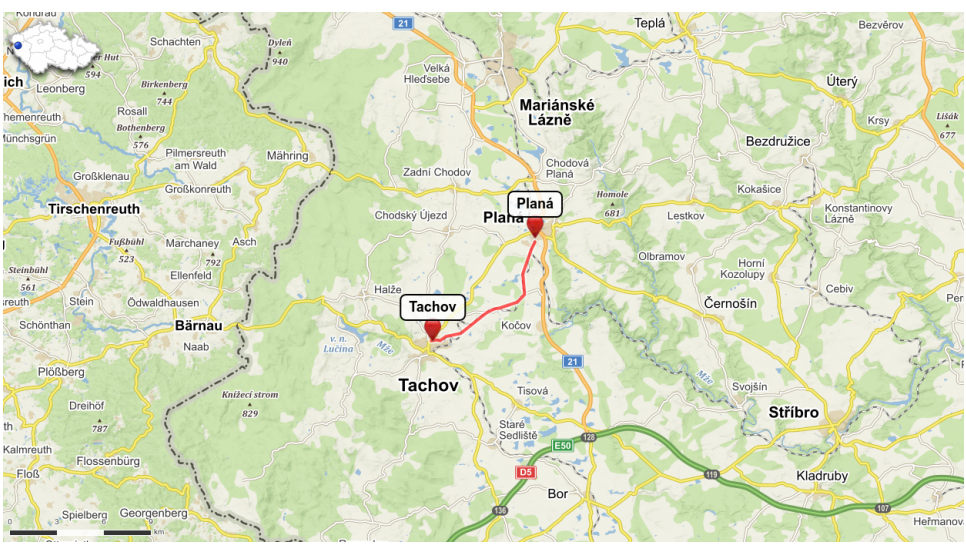
1895 a 1896

Od 23. února 1906 nepokračoval jsem v těchto zápiskách, jsa jinak zaměstnán a konaje přípravy k naší zlaté svatbě. Teprve dnes, 31. července 1906, začínám pokračovati, neb v květnu a červnu jsem byl zaměstnán ve Vídni a v Adolfově s místními drahami a měli jsme návštěvu děvčátek Havlíčkových a Vladimíra syna s rodinou.

Privátní práce 1895

Započala má intervence jako zástupce Zemského výboru při valných hromadách a správních poradách při místních a jiných drahách státem zaručených a zemí odebráním kmenových akcií podporovaných.

Planá–Tachov



Planá–Tachov

Dne 7. ledna 1895 jel jsem ku správní radě do Tachova, jsa jmenován Zemským výborem členem jejím při dráze *z Plané do Tachova.* Dne 18. října zasedal jsem ve správní radě v Tachově.

pokračování na straně 295 →

Německý Brod – Žďár

Německý Brod – Žďár

Dne 21. ledna vyzvedl jsem u Zemské banky u ředitele dr. Lošťáka projekt dráhy zamýšlené *z Německého Brodu do Žďáru.* Byl jsem totiž vyzván, abych provedl rentabilní vyšetření, zdali by mohla platiti Zemské bance anuitu, když by ji financovala. Byl u mne *dr. Arnold Beck*, zástupce Lazariniho, který chtěl dráhu stavěti bez státní záruky. Jel jsem 28. března 1895 do Německého Brodu a dále do Přibyslavi, Ronova a nemoha pro závěje dále, vrátil jsem se přes Šlapané dne 30. 3. 1895 do Prahy. Dne 13. dubna podal jsem Zemské bance své dobrozdání, které nebylo příznivé, neb nemohl jsem přijíti na číslici, která byla nutná a jak ji konsorcium udávalo. Proto vydobylo sobě konsorcium garanci státní a zemskou podporu 180 000 zl.

* * *

Dne 8. a 10. února byly konference u Zemského výboru v mé přítomnosti.

Vlečka do Podolské cementárny

Poněvadž byl úmysl vystavěti *z Hodkoviček do Podolské cementárny* industriální dráhu, se zetěm p. Františkem Havlíčkem rekognoskovali jsme 6. 5. 1895 dotyčný

terén. Přitom zastavili jsme se ve vile pana Kovaříka v Hodkovičkách a hezounká jeho dceruška nám rychle přinesla něco na vidličku a sklenku Mělnického.

Ve prospěch vlečky do cementárny zasedal jsem v komisi k tomu účelu od správní rady volené (Havlíček, Adámek a já) 10. 10. 1895 a navštívil jsem ředitelství státních drah.

pokračování na straně 293 →

* * *

Dne 31. 5. a 11. 6. 1895 zasedal jsem v stálém výboru a dne 4. 6. v železniční radě Království českého.

Privátní a odborné práce 1896

Zasedal jsem v železniční radě Království českého dne 6. 1. a 23. června 1896 a 27. ledna 1897. Ve stálém výboru zasedal jsem 17. 10. 1896 a 5. ledna 1896 a 19. 1. 1897.

Továrníkem Hirschem v Plzni byl jsem požádán o radu stran vyvlastnění jeho továrny k účelu rozšíření Plzeňského státního nádraží. Bylo to 14. a 15. ledna.

Vlečka do Podolské cementárny

→ pokračování ze strany 292

Poněvadž se správní rada rozhodla pro stavbu industriální dráhy ze stanice *Hodkovičky*[19] *do cementárny v Podolí*, přeměnil jsem stávající projekt a 3. dubna 1896 dodal jsem ho řediteli k předloze na ministerstvo. Dne 23. 7. činil jsem kroky u c. k. místodržitelství stran vyvlastnění pozemků, 27. 8. doplnil jsem projekt rozpočtem a technickou zprávou a vypracoval podání na ministerstvo. Od 27. do 29. října 1896 odbývala se pochozí komise a 6. listopadu 1897 usnesla se správní rada definitivně stavěti vlečku. Dne 8. 11. 1897 prohlížel jsem ve Zbečně nám nabídnuté kolejnice, 23. 11. inspicíroval jsem trať, 4., 7. a 9. 12. 1897 byly komise stran pobřežní čáry a od 16. do 18. prosince 1897 odbývala se pochozí komise varianty mezi Braníkem a Podolím. Dne 12., 13. a 22. ledna 1898 staral jsem se u ředitelstva státních drah v Praze o laciné dodání materiálu pro vrchní stavbu a byl pak 18. a 19. ledna 1898 ve Vídni u vrchního inženýra Karsta na nádraží Alžbětínské západní dráhy[20] a u tehdejšího ředitelského rady a známého Stráně.

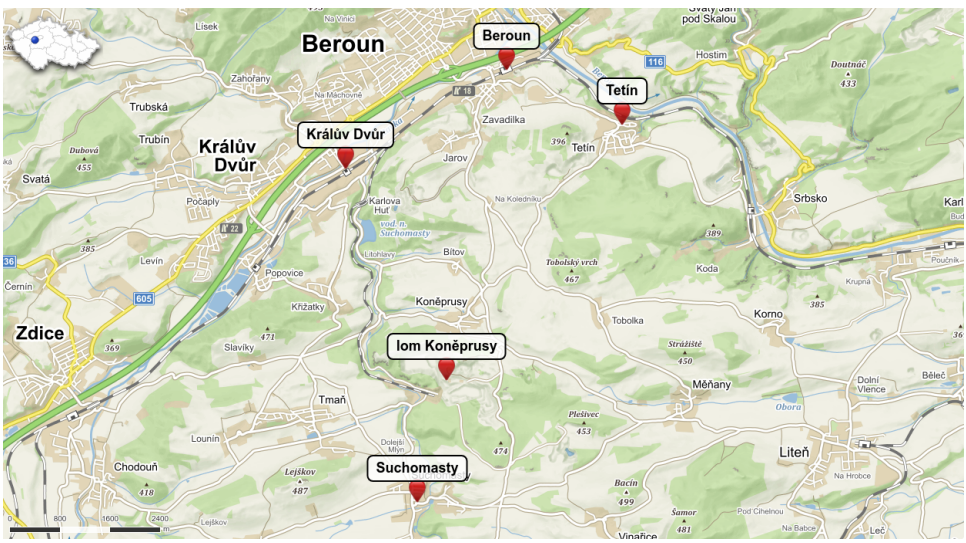
Dále, abych popohnal vyřízení druhé pochozí komise, byl jsem ve Vídni u ministeria železničního a jednal s ministerským radou Stráně a vrchním inspektorem Vyšatou, navštívil stavebního radu Rühla a nocoval u švagra Hüttingera.

[19] Dnes nádraží Braník. (pozn. Milana Hlavačky)
[20] Dnes Westbahnhof. (pozn. Milana Hlavačky)

Dne 4. dubna 1898 přišla koncese pro vlečku do Podola a 27. dubna intervenoval jsem u místodržitelství vyřízení vyvlastňovacích nálezů. Dne 14. června prohlížel jsem nám nabídnutý materiál (kolejnice) v Podmoklí s inženýrem Segedínským.

pokračování na straně 323 →

Králův Dvůr – Beroun – Koněprusy



Králův Dvůr – Beroun – Koněprusy

Firma Schön a synové zadala Zemské bance žádost o financování projektované úzkokolejné dráhy z Berouna a z Královského Dvora do Koněprus přes Tetín a podala jí dotyčný projekt.

Zemskou bankou (ředitelem Lošťákem) byl jsem dne 24. července 1896 vyzván, abych hodnotu a vydatnost vápenných lomů na Dalimilu, v Koněprusech a u Zlatého koně vyšetřil. Již 17. srpna jel jsem do Berouna, prošel a odhadl lomy v Tetíně, v Koněprusech, Suchomasti a vrátil se 22. 8. do Adolfova. Vypracoval jsem operát a zaslal 25. srpna s dodatkem od 5. září 1896 Zemské bance. Dne 24. října 1896 bylo mně uloženo Zemskou bankou, abych na stavbu dohlížel a provizorní účty, které Zemská banka vyplácela, prozkoumal atd.

Za touto příčinou jezdil jsem dle potřeby na tuto dráhu, jmenovitě 15. až 16. 7, 8. až 9. 9, 11. až 12. 10, 8. až 9. 11. a 12. až 13. 12. 1897. Dne 20. dubna 1897 rectifikoval[21] jsem rozpočet firmy Schön a synové a odevzdal Zemské bance. Konečně provedl jsem kolaudaci.

pokračování na straně 307 →

[21] opravil, zpřesnil

Planá–Tachov

→ pokračování ze strany 291

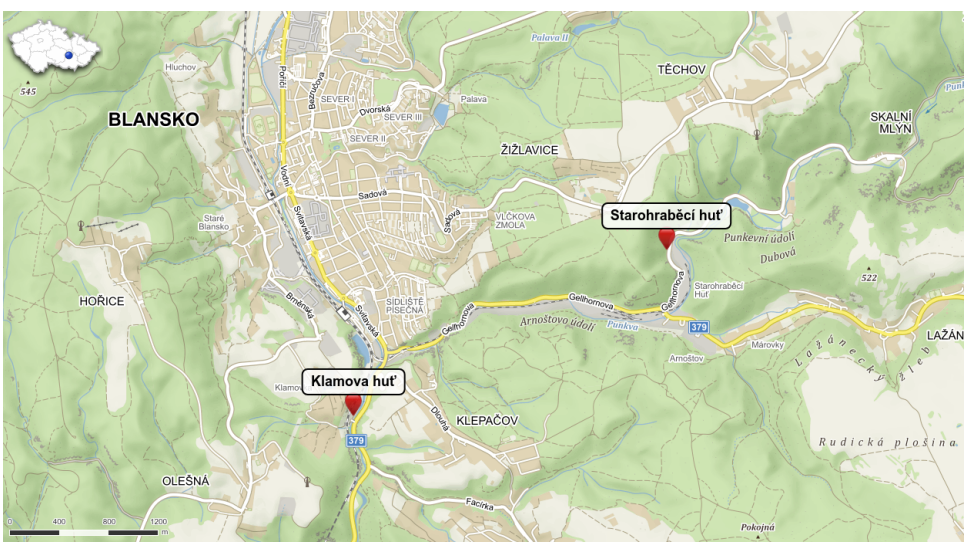
V Tachově odbývala se dne 31. května 1896 valná hromada a k mému nátlaku byl podnikatel stavby *p. Rubnizius* vyzván vadu při mostě přes potok Šádu, kde se jeden pilíř naklonil, odstraniti, což se stalo.

V roce 1897 vyšetřil jsem stav dráhy a byl přítomen 12. a 13. června valné hromadě.

Blansko

Akciová strojovna, dříve Breitfeld a Daněk, odhodlala se stavěti do svých továren industriální dráhu ze stanice *Blansko až do Starohraběcí hutě.* Podnět k tomu dal pan František Havlíček, jenž byl od 25. října 1896 u této firmy v Praze úřadujícím správním radou a členem užšího komitétu. Dne 11. listopadu 1897 obdržel jsem starý projekt z roku 1892, hejtmanem Korneuburku p. Sánou podepsaný k prohlédnutí a bylo mně svěřeno provedení drah industriálních z Blanska k huti Starohraběcí a k huti Klamovce. Posledně jmenované křídlo se neprovedlo a vede tam pouze povalová drážka. O provedení zmíním se později.

pokračování na straně 324 →



Hutě v Blansku

Rodinné a jiné záležitosti 1895

K žalobě dohazovače *Radouše v Pardubicích* bylo tam 15. 1. 1895 stání u soudu. Žaloval, že mu patří odměna za prodej domu dědiců Matiaskových č. 99

v Kostelní ulici v Pardubicích námi prodaný na manžele Zajíčkovy. Byl Radouš odmrštěn a soudní útraty as 19 zl. jsme mu k radě dr. Krajníka darovali.

Bál techniků jsme se zetěm Havlíčkem navštívili 16. ledna 1895. Dne 17. ledna byli jsme se slečnou Berrovou a slečnou Tončou Staskovou v Národním domě vinohradském.

Dne 19. ledna byl jsem *na pohřbu dr. Kučery* a dne 22. ledna 1895 na *pohřbu p. Červenkové Riegrové.*

Byl jsem pozván na *Soire* u nejvyššího maršálka *knížete Jiřího Lobkovice*[22] dne 31. ledna 1895.

Byl jsem přítomen valné hromadě První zajišťovací banky české dne 5. května a 31. 3 valné hromadě rozhledny a lanové dráhy.

Pospíšilová vystoupila 29. března 1895 jako *Messalina* a navštívili jsme toto zdařilé představení v Národním divadle.

Synovec můj *Bohouš Bazika oženil se dne 28. března 1895* v Lovosici, kde byl jako figurant u chefa trati Společnosti státní dráhy Gustava Pelikána.

Odbývala se 12. května 1895 v Muzeu Království českého *oslava Šafaříkova* a byl jsem přítomen. Odpoledne byli jsme v Královské oboře s Jiřinkou Stibralovou a s její bonou[23] Cecilií a s Marií Žďárskou, nynější Reichlovou.

Jednalo se o povolání inženýra *Lindleye z Frankfurtu k vedení stavby pražské kanalizace* (splachovací systém). Byla sezvána schůze výboru Spolku architektů a inženýrů na 14. 5. 1895, aby se proti tomu ohradila, aby Lindley byl povolán. Prof. Petrlík, prof. Vosyka a jiní byli ovšem proti povolání, já jsem podotkl, že v principu jsem též proti tomu, ale že jest na váženou svěřiti takovou milionovou stavbu někomu nepovolanému a že by bylo spolku zatěžko spolehlivou osobnost obci navrhnouti (prof. Petrlík vedle mě sedící pravil mně, že bych mohl býti touto osobou já).

Skutečně obec se pak spolku tázala, koho by chtěl navrhnouti. Purkmistr stavitel Gregor v městské radě prosadil jmenování Lindleye, jenž kanalizoval Frankfurt na Mohaně a Varšavu a do dneška (1906) nebyly proti Lindleyovi žádné stížnosti a věc se provádí solidně a účelně.

Dne 15. května 1895 byli jsme přítomni otevření *ethnografické výstavy*, která byla myšlenkou ředitele Šubrta, tenkráte ředitele Národního divadla. Dne 19. května navštívili jsme ji s Havlíčkovými, s Marií Žďárskou, *s paní Melicharovou se synem Karlem* a večer navštívili jsme Dimitrie[24] v Národním divadle.

Za doby, kdy Zdeněk Stibral měl šarlach, byla Jiřinka u nás a 27. dubna šla zase domů.

[22] Nejvyšší maršálek Království českého Jiří Kristián kníže Lobkowicz (1830–1908) byl nejvyšším představitelem zemské samosprávy v Čechách v letech 1883 až 1907. (pozn. Milana Hlavačky)

[23] chůva, vychovatelka

[24] Opera Antonína Dvořáka na libreto Marie Červinkové Riegrové. (pozn. Milana Hlavačky)

Vila č. 44 v Holubově čili v Adolfově

Na stránce 289 zmínil jsem se, že jsem v Adolfově zakoupil letní dům se zahradou.

Holubov č. 44

Dne 15. února 1895 podepsala Julie Procházková z Krumlova a dne 17. února téhož roku má choť Anna a já kupní smlouvu, již sepsal dr. Šmiraus v Krumlově. Dne 1. března 1895 jsem vilu přijmul od Procházkových a při té příležitosti zadal práci založení a upravení zahrady knížecímu schwarzenberskému dvornímu zahradníkovi *p. Niedlovi* a přístavbu kuchyně a bytu domovníka, jakož dostavbu a adaptace stávající budovy staviteli *p. Kramkopfovi z Velešína.* Polírem[25] zde byl Emil Šimek, oba řádní lidé.

Ponejprve ve vile jsem přenocoval 8. dubna 1895 a 9. dubna odbývala se stavební komise pro přístavek k vile. Od 24. do 27. dubna, pak 7. až 10. května 1895 dohlížel jsem v Adolfově na zřízení zahrady (z bramborového pole) a na adaptaci a přístavbu a objednával kamna, malíře a jiné věci. Při jízdě do Prahy dne 11. května setkal jsem se v kupé s mými spolužáky a kamarády *Edou Kačerovským* a generálním inspektorem *Juliusem Hüblem.* Dne 8. června pak byla komise za příčinou odstranění térusové dřevěné boudy těsně k vile přiléhající a bylo mu nařízeno ji odstraniti.

Nato koupil jsem od Antonína Ferusa 9. ledna 1897 115 čtverečních sáhů přiléhajícího pozemku à 3 Koruny a vyjednal odstranění boudy a pak zřídil v dubnu téhož roku novou část zahrady, dvorek, kuchyňskou zahrádku a rozšířil a nově upravil plot.

[25] vedoucí stavby

Adaptace a přístavba, jakož i nová kolna a mandlovna, byly tak dalece zřízené, *že jsem odjel 15. června 1895 s Boženkou Stibralovou a se Zdeňkem a Jiřinkou* definitivně do Adolfova.

Choť Anna jela s námi, vrátila se však 20. června 1895 zase do Prahy kvůli synům a vrátila se pak definitivně 13. 7. k letnímu pobytu s Vladimírem a Eduardem do Adolfova. V létě 1895 byla taková nouze o vodu k zalívání, že jsem v březnu 1896 *zařídil 220 m dlouhý vodovod z holubovského knížecího rybníka do zahrady* až do kašny.

Vilu v Holubově č. 44 nazýváme proto adolfovskou, ačkoli leží v *katastrální* obci Holubov, poněvadž místní obec Adolfov patří k obci Holubovské a vila leží těsně u nádraží „Adolfov“ na místní dráze *z Budějovic do Želnavy.* Přesnější popis vily a jejího zařízení jest vyznačen v knížce s nadpisem „Dějiny vily č. 44 v Holubově“.[26]

Přibyšice Na svatodušní svátky 2. a 3. června 1895 byl jsem u rodiny v Praze a 9. června jeli jsme s Annou a Vladimírem do Přibyšice ku Stáskovým na *„Brautschau“*, [27] která šťastně dopadla.

Dne 13. června jeli synové Vladimír a Eduard do Královic navštíviti rodinu Havlíčkových.

První návštěvu u nás v Adolfově vykonal Voloďa Havlíček dne 24. 7. 1895 a pak přijeli k oslavě jmenin choti Anny švagr Josef Hüttinger s dcerou Paulou a konali s Annou výlety, na kterých jsem se já, jsa churav, bohužel nemohl zúčastniti. *Dne 8. srpna 1895 přijel syn Vladimír a 10. srpna nato přijela slečna Tonča Stasková,* nevěsta Vladimírova a pobyla u nás v Adolfově delší letní dobu.

Zeť *Jiří Stibral* přijel navštíviti svou rodinu 10. srpna a zeť *František Havlíček s Aninkou* přijeli 15. srpna a konali se slečnou Tončou a se syny Vladimírem a Edou 19. a 20. srpna *výlet na Plöckenstein a Třístoličník.* Počasí bylo krásné.

Od 2. do 5. září odbývaly se císařské manévry kolem Velešína a Kaplice. Dne 8. září navštívily choť Anna, slečna Tonča, Boženka Stibralová s dětmi rodinu přítele *Kačerovského v Březí* (Zátkův mlýn) a 27. září odjela slečna Tonča po sedminedělním pobytu na Kolnu.

Již 4. října odjeli jsme do Prahy, neb od 28. září až do 2. října byl jsem značně churav.

Národopisná výstava uzavřela se 23. října 1895, ten den bylo 82 400 navštěvovatelů a vcelku navštívilo výstavu 2 065 000 platících lidí.

Projekt na *industriální dráhu do cihelny v Černčicích* pro zetě Františka vypracoval jsem 24. až 26. října.

[26] Její osud je neznámý. (pozn. Milana Hlavačky)

[27] Posouzení nevěsty. (pozn. Milana Hlavačky)

Syn MUDr. Vladimír skládal *fyzikální zkoušku* dne 3., 5. a 8. listopadu 1895. Byl tenkráte I. sekundárním lékařem dermatologie u prof. Janovského. Nemaje tušení, že vstoupí do státní služby, tvrdil, že učinil největší zpozdilost, že tuto zkoušku dělal!

Podmokelská Beseda slavila 25leté jubileum svého trvání dne 9. listopadu 1895. Byl jsem jako zakládající a čestný člen pozván a vybídnut zaslati tam svou fotografii, což jsem učinil.

Od 12. do 18. listopadu psal jsem článek o organizaci státních drah.

Bylo zapotřebí personálu u Zemského výboru v Praze pro železniční oddělení, a sice personálu zkušeného a vynikajícího. V tu dobu, a sice 12. prosince 1895, psal mně švagr *Chrystof Frencl*, který právě byl pensionován jako *vrchní inspektor při priv. Severozápadní dráze,* že by se rád ještě zaměstnával a ptal se mne, zdali by mně nebylo známo hodící se místo. Šel jsem tedy okamžitě k panu *hraběti Vojtěchu Schönbornovi* a požádal jej, aby pana Frencla přijal. Vylíčil jsem mu vzácné vlastnosti a vzdělání Frenclovo pro technické místo zvláště v oboru trasování. Dne 14. 12. na můj telegram ze dne 12. 12. zadal Frencl žádost a za pět dní byla vyřízena, takže obdržel dotyčný dekret již 24. 12. 1895, že jest přijmut s měsíčním služným 400 K a má nárok na dráhy atd. jako jiní zemští úředníci. Později bylo služné zvýšeno.

Místo nastoupil Frencl 1. 2. 1896 a vystoupil *po 10 letech 1. 2 1906* ve věku 75 let a 4 měsíců.

Karel Hladík, bývalý služební kolega můj z Pardubic (1854/5), pozdější chef dílen v Liberci a ředitel Plzeňsko-Březnovské dráhy[28] na odpočinku *zemřel 11. prosince 1895 v Karlíně.* Byl jsem na jeho pohřbu. Jeho dcerušky Marian a Carolina byly spolužačky naší Boženky a dobré kamarádky. Hladík byl na slovo vzatý národovec.

Se Spolkem architektů a inženýrů podnikl jsem výlet do pěkné továrny na cihly a hliněné zboží *v Letkách p. p. Fišera a Dvořáka* přináležející. V mnohém jsme se tam poučili a roztomilý pan Fišer nás upřímně pohostil.

Vánoční svátky jsme slavili 24. 12. 1895 u p. zetě Stibrala, 25. 12. u nás a 26. 12. u p. zetě Havlíčka a skvostně jsme se en famille bavili. Silvestr trávili jsme doma, neb zeť Stibral byl v Budapešti.

Rodinné a jiné záležitosti 1896

Byla doba lásky a navštěvovaly se s „děvou“ (Tončou, nevěstou) bály. Dne 12. ledna 1896 navštívil Vladimír s děvou ples Akademického čtenářského spolku a 15. ledna ples mediků na Žofíně, přičemž byl i syn Eduard. Dne 18. ledna byli

[28] Plzeňsko-březenská dráha. (pozn. Milana Hlavačky)

jsme s děvou na varieté a 20. ledna s děvou a slečnou Berrovou na přednášce cestovatele Holuba (z Holice) v Měšťanské besedě.

Operace lithotomie

Již na stránce 257 jsem se zmínil o mém neduhu měchýřovém, jenž mě stihl viditelně na naší *cestě do Bechyně dne 7. července 1892* a po 3½ léta mě trápil *až do dne operace 1. února 1896.*

Když jsme bydleli v létě 1888 na Hilvátech v domku paní Böhmové, odbývala se tam (v Ústí nad Orlicí) malá průmyslová výstava, kterou jsme navštívili se zetěm Havlíčkem i Stibralem. Bylo to v neděli a po výstavě jsme šli na skleničku vína, ku kterému jsem pil Krondorfskou vodu. Vraceje se domů při vykonání malé potřeby objevil se v moči žlutý písek, což se pak často opakovalo. Zašel jsem v Praze k prof. Thomayerovi, který shledal zrnka toho písku již dosti veliká (bylo to asi ½ léta po vyskytnutí se písku) a radil mně, abych pil karlovarskou „Mühlbrunn“, pak konal delší procházku než posnídám. Činil jsem tak v létě 1888 a 1889, když jsem byl častěji u rodiny a v Hilvátech a písek se objevoval méně, takže jsem měl zato, že se to lepší.

Bolesti neb obtíže byly velmi skromné, jen při močení někdy to zabolelo. Konal jsem své povinnosti, cestoval a chodil dost. *Dne 1. dubna 1892 šel jsem do výslužby,* což mělo za následek, že jsem méně chodil, urovnávaje si své písemnosti a plány. Chodil jsem však vždy na procházky a neměl tušení, že jakási nebezpeč vstává, neb červeného písku bylo poskrovnu. (Patrně obaloval se již kolem kamenů!)

Nucení k močení jsem však necítil, jak to později nastalo. Teprve když jsme dne 7. července 1892 odjížděli na letní byt *do Bechyně,* opomenul jsem doma vykonati malou potřebu a poněvadž jsme jeli ve voze s kupé z prkna přístupnými, teprve v Benešově jsem potřebu vykonal. Mám za to, že kámen za nějakým záhybem schovaný „vyplaval“ následkem přeplněného měchýře, neb když jsme v Soběslavi sedli na kočár, nastalo častější nucení k močení tak, že jsem mezi as 2½ hodinovou jízdou musil třikráte slézati.

Když mě v Bechyni pan purkmistr *dr. Daniel* návštěvu oplácel, zmínil jsem se mu o mých obtížích a on mně vykládal podobný pád[29] ze své lékařské praxe, kde profesoři ve Vídni pacienta vyšetřovali a kámen nenašli, který venkovský lékař zjistil. Radil mně, abych, přijda do Prahy, dal se vyšetřiti na kámen.

Když jsme se do Prahy vrátili, šel jsem ku profesoru Maydlovi[30] a dal se vyšetřiti. Kámen nenalezl. Za tou samou příčinou byl jsem tam zase 29. dubna 1893, 26. června 1893 a 12. května 1894, zase s negativním výsledkem. Když nebyl kámen k nalezení, musil jsem předpokládat, že trpím na katarrh měchýře a za touto příčinou vyhledával jsem pomoc u profesora Meixnera[31] 3. 12. 1892 a vícekráte

[29] Případ, z německého Fall. (pozn. Milana Hlavačky)

[30] Karel Maydl, zakladatel české chirurgie a průkopník nových směrů v anesteziologii

[31] Emerich Maixner, přední český internista

později, pak u profesora Thomayera 11. a 18. dubna 1894, u prof. Janovského[32] 24. září a 5. října 1894 a 21. ledna 1895. Krmili mne samým Salolem a Salicílem, koupal jsem se teple, pil Bílinskou a „Obersalzbrunner“[33] vodu atd, ale neduh trval dále. Při tom jsem vykonával cesty pěšky (19. 7. 1894 až 11 km), jezdil po komisích a rekognoskování atd. Ovšem když jsem chodil neb jezdil více, ukazovaly se hleny v moči někdy i krvavé, obyčejně bílé.

Při každém pohybu těla cítil jsem nepříjemnost, třeba ne bolest. Na pražském dláždění ve voze nevydržel jsem sedět, musil jsem vstát. Vzmáhalo se ve mně víc a víc přesvědčení, že jest mechanický vliv příčinou těch bolestí. V tom mne utvrdil prof. Meixner, neb tvrdil, když prohlédl mně moč, která byla čistá a průhledná, *„že to není žádný katarrh.“* Tak co to má býti, když to není ani kámen, ani katarrh!

Karel Maydl

Šel jsem k prof. Janovskému, maje za to, že snad jest to nějaká chyba v močové rouře. Vyšetřil, zdali „prostata“ není zduřelá – nebyla. Tu samou zkoušku prováděl již dříve prof. Meixner. Syn Vladimír radil ještě prohlédnutí u prof. Maydla.

V roce 1895 trpěl jsem již citelněji, zvláště po delších procházkách, častěji jsem také polehával. V noci a když jsem seděl, měl jsem pokoj. Tenkráte, když prof. Meixner řekl, že to není žádný katarrh, nebyl jsem před ordinací nikde, a proto byla moč čistá!

Když mně po třetí návštěvě prof. Janovský radil, abych šel ještě k prof. Maydlovi, což též syn dr. Vladimír schvaloval, šel jsem k němu dne 23. ledna 1896 potřetí do bytu v Panské ulici. Vyšetřoval mne se sondou, ale nenašel kámen. Pozval mne na kliniku, řka, že tam má delší sondy. Odebral jsem se tam 24. ledna v průvodu syna MUDr. Vladimíra. Vyšetřoval prof. Maydl ponejprve a nic nenašel. Použil jiné sondy a hle, *cítil jsem jakési škubnutí v měchýři a sonda klepala již značně na kámen.* Řekl jsem Maydlovi, že je mně milejší kámen, než snad do smrti katarrh, poněvadž se lze kamene zbaviti!

Odhodlal jsem se bez rozmýšlení k operaci, a když jsem 30. ledna 1896 profesora Maydla navštívil, určil operaci na 1. února 1896.

Pořídil jsem své záležitosti, udělal pořádek a mimo dr. Vladimíra a zetě Havlíčka nevěděl nikdo o mém předsevzetí.

Dne 31. ledna večer šel jsem do sanatoria Blochova v Sokolské ulici *a dne 1. února o 12 hodině v poledne odbývala se operace, jež trvala ¾ hodiny.* Při narkóze napočítal jsem 44, než jsem byl omámen. Vladimír držel mou tepnu a též dr. Kukula byl přítomen.

[32] Vítězslav Janovský, specialista v oboru dermatovenerologie
[33] dnes Szczawno-Zdrój

Když jsem se probudil, měl jsem v každé ruce jeden kámen, oba jako oblázek, podlouhlé 30 až 31 mm dlouhé, 25 mm široké a 10 až 11 mm silné. Podržel je sobě profesor Maydl, mám jen odlitky sádrové. Nechtěl jsem věřiti, že tato „dvojčata“ jsou má.

V sanatoriu dr. Blocha byl jsem dobře uschován a první přicházela má ubohá ustrašená choť. Zotavila se z toho vzrušení, když mě shledala v dobrém rozmaru. Když as třetí den teplota se poněkud zvýšila, ostala u mne dobrá žena celou noc. Navštěvovali mě pak zeťové Havlíček, Stibral, Aninka Havlíčková i Boženka Stibralová i Eda a Vláďa, což mně bylo velkou útěchou a radostí.

Po devíti dnech byly mně odstraněné stehy a již 11. února vstal jsem z postele, ovšem ne na dlouho, a hleděl do zahrady dr. Jana Lošťáka, švagra.

Opustil jsem sanatorium a dr. Blocha, který se velice pečlivě o mne staral, již 18. února 1896.

Rekonvalescence nebyla příjemná, drahá máti mne vodila na procházku, neb jsem byl velice zeslaben. Nicméně 8. března 1895 cítil jsem se již dost zotaven a těšil se na lepší počasí, které by nám umožnilo jeti do Adolfova.

Léto 1895 strávil jsem v Adolfově dost trapně, neb procházka půlhodinová měla již následky.

Kdyby se nebyla má roztomilá snacha in spée Tonča učila jezditi na kole vedle Malého boru, ani tam bych nebyl chodil se dívati na žačku i na učitele Vláďu a Edu.

Když jsem operaci se podvolil, byl jsem již 65 let a 4 měsíce stár a dr. prof. Maydl divil se, jak rychle jsem se po operaci zotavoval.

Trvalo to od 7. července 1892 až do 1. února 1896, tedy 3 roky a 6 měsíců, než jsem se toho drahokamu zbavil a při tom jsem pracoval a jezdil, což mně dobu tu učinilo snesitelnější.

Od operace mám Bohu díky pokoj (až do 4. 2. 1912, kdy byla II. operace po 16 letech).

* * *

Nyní, po tak dlouhé době, šel život obvyklou cestou dále s novou chutí a svěžestí, cítil jsem se obrozen.

Havlíčkovic děvčátka, naše vnučky, vedl jsem 18. 3. 1896 na rozhlednu. Dne 25. 3. 1896 jeli jsme s chotí Annou vozem na Bohdalec v Michli navštíviti matičku p. zetě Stibrala, zároveň jsem objednal u p. Karla Stibrala růže pro Adolfov a 29. 3. byl jsem při valné hromadě Spolku architektů a inženýrů volen do výboru a jako *místopředseda.* Dne 5. a 6. dubna byly velikonoční svátky a hned po nich jeli jsme s Annou do Adolfova. Anna vrátila se 12. do Prahy a já jsem tam ostal a kladl z Holubovského rybníku *do naší zahrady 230 m dlouhý vodovod.* Dne 25. dubna 1896 vyzkoušel jsem vodovod a odjel do Prahy. Bližší o této práci jest obsaženo v knížce o dějinách vily.

Dne 30. dubna 1896 byli jsme v Národním domě na Královských Vinohradech a zažili ve společnosti Havlíčkových, Stibralových, Lošťákových (dr. Jan) a Kandových, jakož i za přítomnosti našich obou synů velmi příjemný večer při koncertu. Po koncertu šlo se ještě dolů do kavárny na „Knickebein“.[34]

Stihla mě tenkráte všeobecná nemoc chřipka (influenza) od 4. do 7. května, ale odbyl jsem ji lehce.

Voloďa Havlíček skládal písemnou maturitní zkoušku 7. května 1896. Uměleckou výstavu v Rudolfově navštívil jsem 10. května. Dne 13. května 1896 slavili jsme 40letou památku našeho svátku v rodinném kruhu. Dne 16. května byli jsme na hospodářské výstavě v oboře a večer za příčinou jmenované 40leté památky měli jsme u p. zetě Stibrala s Havlíčkovými a se syny večeři, při které jsme se přátelsky bavili do noci.

Abych kontroloval práci p. Niedla při sázení květu (za paušál 30 zl.), jel jsem 18. května do Adolfova a ostal tam až do svatodušních svátků, které jsme trávili v Praze 24. a 25. 5. a 25. 5. odjeli jsme odpoledne do Českého Brodu k návštěvě Smutných.

Ku přání p. Karla Stibrala navštívil jsem 3. června 1896 ředitele c. k. Státních drah dvorního radu Pallu stran zastávky v Michli, která se k mé přímluvě v krátké době zařídila.

Dědičky po paní tchyni Barboře Matiaskové prodali mou intervencí pole pod „Vinicí“ v Pardubicích panu Negrinovi, přednostovi trati a vrchnímu inženýru za 800 zl. Jel jsem tam 2. 6. 1896 k podpisu smlouvy jako plnomocník.

Vypravili jsme se konečně dne 4. června 1896 na letní byt do Adolfova, a sice jen já, choť Anna a služka Veverková z Horoměřic. Bylo to na den Božího těla odpoledne.

Nato navštívil nás švagr *Hüttinger se Zdenkou,* přijeli 16. června a odjeli 23. června. Od 27. do 30. 6. byl zde p. zeť Jiří a konali jsme výlety na Kluka, Maidstein atd.

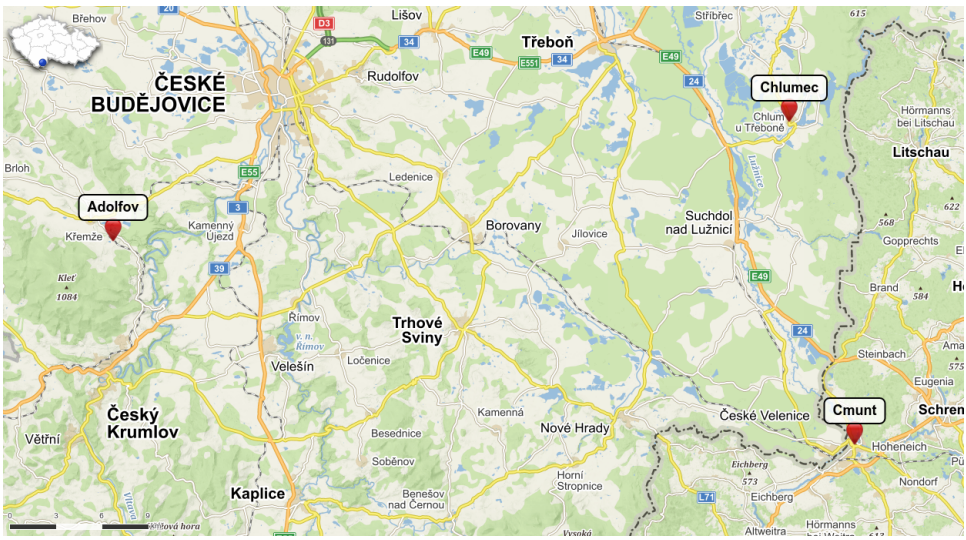
Nato 1. července odjeli jsme s Annou *na Kolnu u Chlumce k Staskovým* a přivezli jsme do Adolfova Toničku. Jeli jsme 2. července přes Cmunt zpět.

Dne 29. 6. vážili jsme se, choť vážila 76,5, Boženka 57, Fráňa Havlíček 27, Zdeněk Stibral 21,5, Jiřinka 16 a já 95,5 kg. Navštívil nás na krátko syn Vladimír, jenž byl prvním sekundárním lékařem u prof. Janovského, dále byl u nás Fráňa od 1. do 16. července Boženka a Zdeněk Stibralovi. Syn Eda přijel 6. 7. po zkoušce z geodesie. Dne 15. 7. byli jsme na Kleti: Boženka, Fráňa, Zdeněk a já.

Měřili jsme se 19. července 1896 a naše výška byla v metrech: Eduard syn 1,81, Tonička 1,66, já Bazika senior 1,66, Boženka 1,53, Zdeněk 1,18 a Jiřinka 1,00.

Od 23. do 25. července meškal jsem v Praze při zkoušce II. státní, šest kandidátů.

[34] polotekutá náplň pralinek obsahující vaječný a ovocný likér



Cesta na Kolnu

Zeť Jiří přijel z Nemirova v Rusku k nám 11. srpna 1896 a syn Eda z exkurze do Holandska dne 13. srpna se vrátil. Boženka přijela 15. a p. Stasek 16. srpna do Adolfova.

II. sjezd kolegů 1847/51

Druhý sjezd kolegů slavili jsme v Praze v Grand hotelu od 10. do 12. září 1896. Desátého uvítání, 11. 9. návštěva chrámu Svatovítského ve stavbě se nacházejícího, večer slavnostní banket, při kterém bylo 95 účastníků, mezi nimi mí bližší známí kolegové: Kačerovský, Peška, Rind, Guthan (†1906), Eduard Fischer (†1906), Schlump, Sigmund, Nepomucký, Böhm z Nového Města, Mayer Otto, Hübner, Mik, Lindner a jiní (viz tableau). Dne 12. září 1896 vyjeli kolegové do Kutné Hory, který to výlet se velmi dobře a slavně vydařil. Já však bohužel nebyl jsem s sebou, spěchal jsem kvůli hostům do Adolfova, když jsem byl dopoledne navštívit výstavu pharmaceutů.

Dne 14. září 1896 odjela Boženka Stibralová s dětmi do Prahy. Byli u nás od 28. 6. do 14. 9. 1896.

Dříve ještě než Boženka odjela, podnikli jsme výlet do Brlohu dne 13. září a na Kugelweit, a sice v neděli: Anna, Boženka se Zdeňkem, slečna Tonička Stasková, Vladimír, Eda a já. Tam šli jsme Chlumečkem, zpět Roušínem. Náš Vladimír a Zdeněk přivlekli s sebou mnoho kamenů bělokamenu (granulit) s krystaly turmalínovými.

Voloďa Havlíček přijel k nám 15. a odjel 26. září 1896. Konali jsme delší procházky, abychom konec léta ještě užili, ačkoliv bylo od 27. do 30. 9. chladno

a deštivo.

Paní Stasková přijela do Adolfova pro Toničku a odvezla nám ji 5. října, my jsme pak s Annou jeli do Krumlova navštíviti Emmu Tropšovou.

Když jsme šli z procházky od borské fořtovny, viděli jsme v Třísově velký oheň. Vyhořel 7. 10. statek Šusterů (u Šabermaku). Dcera z toho statku, Johanna, sloužila později tři léta u Boženky Stibralové.

Granulit

Po radosti musíme zas do Prahy a osm měsíců šlapat dlažbu ulic. Ostatně i tato změna jest vítaná a nastanou jiné zábavy i povinnosti. Stěhovali jsme se 9. října 1896, Anna, já, služka Veverková, drozd, špaček a kanárek (kterého jsme zapomněli, přišel poštou).

Zeť p. Havlíček koupil cihelnu v Černčicích u Petrohradu. Sestavoval jsem mu odhad a repartoval[35] na rozličné konta (2. až 10. 9).

Panu hraběti Schönbornovi dal jsem 24. 9. návrh osobní úřadnické pragmatiky pro železniční oddělení.

Náš Vladimír stal se dne 27. listopadu *prvním sekundárním lékařem* v oddělení profesora Janovského (na klinice) všeobecné nemocnice.

Dne 1. listopadu položili jsme věnec *na hrob sestry Lucie* na Vinohradském hřbitově.

Dne 3. prosince navštívil jsem slavnostní *valnou hromadu České akademie věd, slovesnosti a umění,* což každoročně činím.

K žádosti p. zetě Františka Havlíčka jel jsem do Černčic na poradu za příčinou dráhy do cihelny (4. až 5. 12. 1896).

Pamětihodný den byl Dvořákův koncert v Měšťanské besedě v Praze. Na programu byly samé skladby Antonína *Dvořáka.* Skladbu „Ze Šumavy“ hrál Antonín Dvořák na čtyři ruce s Kovařovičem. Tento byl tenkráte mladíček s dlouhými plavými vlasy. Prim hrál Dvořák.

Dne 20. prosince 1896 navštívil jsem valnou hromadu Českého akciového pivovaru v Budějovicích v zastoupení mých 36 akcií. Při té příležitosti navštívil jsem přítele Kačerovského a rodinu bydlícího na Lobkovickém náměstí.

Nastaly vánoční svátky, které jsme slavili v milém rodinném kruhu, a sice: Štědrý večer u zetě pana Stibrala, na Boží hod byli jsme u zetě Havlíčka a druhý svátek byli jsme pozváni k Havlíčkovým, neb tam hrál pan Kurz, nynější profesor na konzervatoři ve Lvově, i s jeho nevěstou, slečnou Höhmovou.

[35] rozděloval

Byla to roztomilá zábava, pan Kurz hrál výborně. Večer byli jsme shromážděni u nás, mimo Havlíčkových a Stibralových byla přítomna Beatrix Tropšová.

Rok 1896 ukončili jsme slavně a vesele u Havlíčků na silvestra 31. 12. Založil se arch všech přítomných, který se vede v evidenci. (Bohužel se již ztenčil náš kruh úžasným způsobem do dneška (26. 9. 1906), ne do počtu, ale do významu.)

Rok 1896 byl šťastný a důležitý pro mne, že jsem se zbavil trapného neduhu a znova těšil se dobrého zdraví.

1897 a 1898

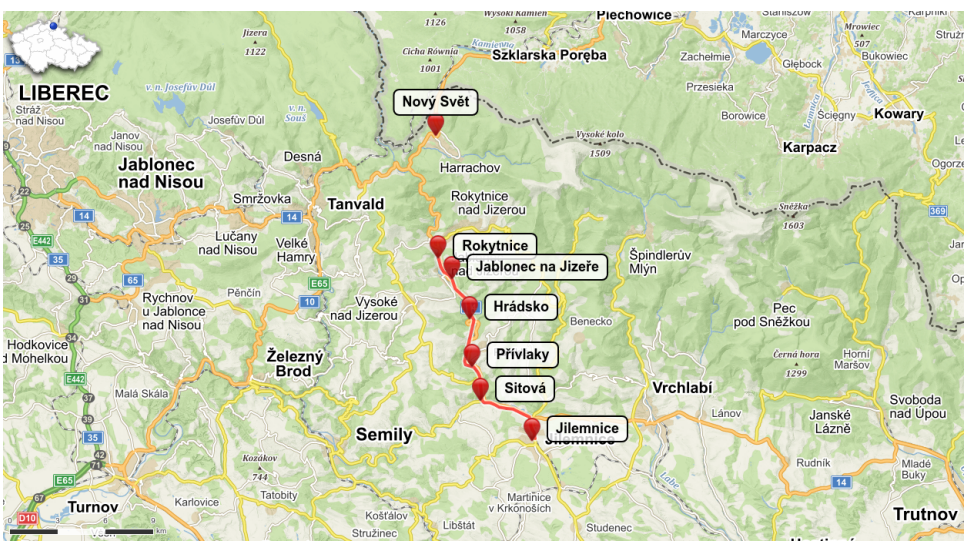
Odborné práce

Výkony technické v roce 1897 uvedl jsem již v souvislosti s pracemi v roce 1896.

Králův Dvůr – Beroun – Koněprusy

→ pokračování ze strany 294
Prováděl jsem dozor na stavbu úzkokolejné industriální dráhy *Králův Dvůr – – Beroun – Koněprusy* ze stanoviska Zemské banky. Prohlédl jsem stavbu 14. 1, 9. 2, 11. 3, 14. 4 a 12. 5. 1898. Při posledních dvou jízdách použil jsem již vlaku z Berouna do Koněprus. Při těchto inspekcích navštívil jsem 13. 3. švagrovou p. Marii Bazikovou a neteř Košťálovskou.

Jilemnice–Rokytnice



Jilemnice–Rokytnice

Byl jsem požádán inženýrem Rochlitzerem, tuším ve jménu místní dráhy z Liberce do Tannwaldu, abych vypočetl výnosnost místní dráhy projektované z Jilemnice do Rokytnice (Rochlitz).

Vyjel jsem 28. dubna 1898 ráno do Jilemnice, přenocoval tam u Hanay, 29. 4. povozem do *Nového Světa* a zpět do Jilemnice, přenocoval u Cholinského a 30. 4. odjel ráno v jedenáct hodin do Prahy. V továrnách v Rokytnici, na Novém Světě, v Jablonci na Jizeře a v Hrádsku, v Přívlakách, v Sitové a v Jilemnici vyšetřoval jsem množství nákladů, jež by ku projektované dráze gravitovaly. Dne 3. května pan Rochlitzer telegrafoval mně, že mám vyšetřování sistírovat[36] (poněvadž vystoupilo konsorcium hraběte Harracha na plošinu[37] (s Großem a Kodlem)). Předběžně vypočetl jsem veškerý hrubý příjem na 80 000 až 90 000 zlatých. Dne 16. května zaslal jsem Rochlitzovi list a výkazy dopravní.

Další události

Dne 19. května *explodoval kotel* na parníku *František Josef I.* a dítě přišlo o život a někteří výletníci byli pohmožděni.

Při Zemském výboru zasedal jsem 8. ledna 1898, 19. července a 28. 12. *v stálém výboru železniční rady* a dne 11. ledna v *železniční radě* samé a podal Politice referát.

Dne 26. listopadu byl jsem přítomen při stavební komisi *Branického pivovaru* jako zástupce Podolské cementárny.

Dne 5. listopadu zemřel pan stavitel Čermák, mnoholetý předseda Podolské cementárny.

Mimo těchto uvedených výkonů působil jsem v roce 1897 a 1898 ve správní radě Podolské cementárny a lanové dráhy a rozhledny na Petříně.

Rodinné záležitosti 1897

Začínaje 1. lednem plynul nám v novém roce čas asi podobně jako v roce minulém. Uvedu chronologicky vše důležitější, co se v naší rodině událo.

Jako každý rok, navštívil jsem i tentokrát dne 11. ledna 1897 bál techniků. Dne 14. ledna a 11. února byli jsme iniciativou dr. Jana Lošťáka v Národním domě na Vinohradech při koncertu s Havlíčkovými, Stibralovými a Frenclovými. Koncert České filharmonie, při kterém hrál na klavír pan Kurz, navštívili jsme 16. ledna společně s Havlíčkovými, Stibralovými a syny.

Dne 23. ledna byl věneček v Měšťanské besedě. Byli tam mimo našich rodin Havlíčkových a Stibralových též Jarmila Frenclová s maminkou a pan Hromas. Chtěl jsem tyto dvě mladé osoby přivésti do bližšího styku, ale nešlo to – nevím, kdo byl vinen, škoda!

[36] sistieren – zarazit

[37] Zkrachovalo, či přišlo na mizinu, z německého Pleite gehen, které znamená insolvenci. (pozn. Milana Hlavačky)

Sněmovní zasedání počalo 26. ledna 1897.

Najali jsme byt na Smíchově Byt v Křemencové ulici, kde jsme bydleli 5¼ let zdál se nám býti velmi drahý, když jsme viděli byt na Smíchově, Královská třída[38] 28, který má stejnou plochu a jest o 260 zl. = 520 K lacinější. Najali jsme ho tedy 31. ledna 1897 a v první polovici května (1. 5) jsme se tam stěhovali.

Na hromnice 2. 2. byli u nás u večeře naši zeťové a dcery s rodinami.

Dne 9. února byl jsem ve sněmu, dr. Herold odůvodňoval svůj návrh, aby se císaři pánu poslala adresse.

Zeť p. Jiří Stibral byl jmenován dne 9. 2. 1897 nenadále ředitelem umělecko-průmyslové školy. Profesor Kurz mně svého času sdělil, že hlavním činitelem při tomto jmenování byl *ministr Rezek.* Konkurent byl prof. Šmoranc, který když nebyl jmenován, vystoupil a stal se ředitelem Národního divadla!

Dne 11. 2. 1897 zemřela Tunklová, rozená Kočová, má příbuzná, choť barona Tunkla z Aschbrunnu a Zábřehu.

Pohřeb slovutného spolubojovníka z roku 1848 a ředitele vyšší dívčí školy v Praze *dr. Gáblera*, kterou školu obě mé dcery za jeho ředitelování navštěvovaly, odbýval se dne 3. března a 5. března nato pohřeb profesora Vosiky. Byli jsme přítomni při obou.

Prof. Vosika interesoval se jako asistent u prof. Bukovského svého času velice o Boženku, šel pak do Bulharska, vrátil se a stal se profesorem na zemědělském oddělení Pražské české techniky. Ochuravěl, jak se pravilo, na vysychání míchy a nechtěje pomalu odumírati, vzal si život. Škoda toho nadaného muže!

Navštívil jsem 7. března *Soiré u nejvyššího maršálka p. knížete Jiřího Lobkovice.*

Zeť Havlíček obmýšlel stavěti při své cihelně v Černčicích bytný domek pro dělníky. Vypracoval jsem mu 8. až 12. března 1897 projekt, který se však neprovedl za příčinou změny poměrů.

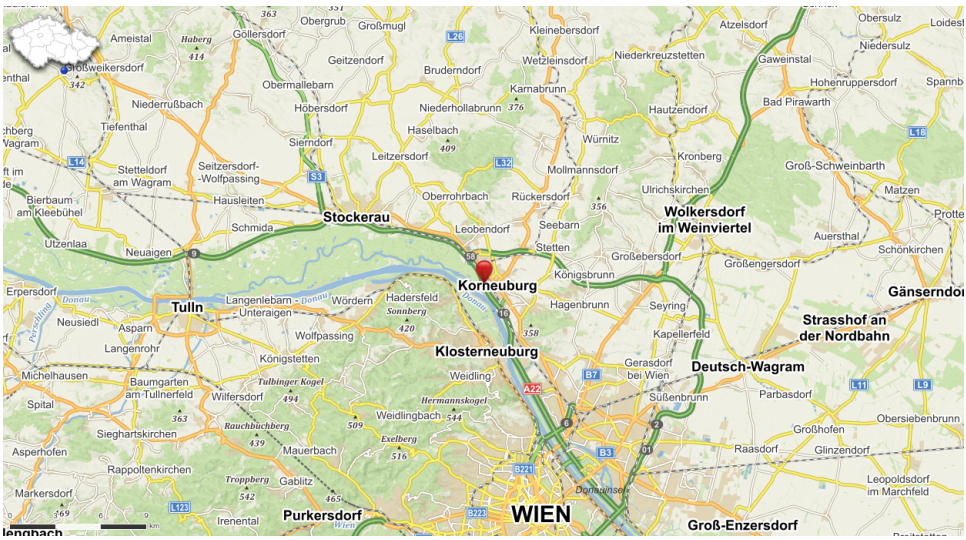
Dne 21. března roznemohl se vnuk Zdeněk Stibral na varicellii[39] a Jiřinka přišla k nám. Jel jsem do Adolfova od 22. do 26. března upraviti zahradu a pařeniště.

Paní Stasková přivezla k nám slečnu Tonču dne 2. dubna 1897. Dne 4. dubna odjela choť Anna s Tončou na křtiny do Dušníku ku Košťálovským.

Syn Eduard byl assentován 13. 4. 1897 Když jsme se toho nejméně nadáli, byl náš Eduard odveden k železničnímu pluku do Korneuburku. Dvakráte ho pustili, že byl velice štíhlý a potřetí ho čapli. Ostatně mu ta škola byla prospěšná. Navštívil jsem jej v Korneuburku vícekráte, poprvé když se učil exercírovati!

[38] dnes Zborovská

[39] plané neštovice



Korneuburk

Přistěhovali jsme se na Smíchov (542) a chystali se po upravení bytu zase do Adolfova. *Synovec Josef Dolanský,* správce hraběte S. Černína v Schönhofu, navštívil nás se svou chotí a trávili jsme večer ve společnosti Havlíčkových a Stibralových s nimi na Žofíně. Dne 22. května stěhovali jsme se do Adolfova, a sice Anna choť, Anča a Lidunka Havlíčkovi, Jiřinka Stibralová a slečna Stasková a já. Tonča, která byla u nás v Praze, jela pouze do Veselí a přijela teprve 13. června do Adolfova, na který den přijeli též synové Vladimír a Eduard.

Měli jsme od 1. do 8. června krásné počasí. Dne 4. června přijeli zeť Jiří, Boženka a Zdeněk k nám, neb 6. a 7. června slavily se svatodušní svátky.

Přítel můj Eduard Kačerovský navštívil nás 15. 6. 1897 a 16. června navštívila nás Aninka Havlíčková (dcera) s Madlenkou, kterou u nás nechala a odjela 20. 6, tedy po velmi krátkém pobytu.

Pěkný výlet vykonali jsme *do Červeného dvora* (zámek a park knížete Schwarzenberga) dne 26. června, a sice já a choť Anna, Jiří a Boženka, Zdeněk a Jiřinka Stibralovi a náš dr. Vladimír. Jeli jsme do Kájova a zpět po dráze.

Švagr *dr. Jan Lošťák,* ředitel Zemské banky, s chotí navštívili nás v Adolfově 19. června 1897.

Syn MUDr. Vladimír po 16denním pobytu odjel 30. června po své povinnosti ve všeobecné nemocnici.

Syn Eduard zúčastnil se společné *exkurze s profesorem Petrlíkem,* která se opakuje skoro každý rok. Tentokráte jeli přes Innomostí, Švýcarsko do Francie za příčinou prohlédnutí vodních a železničních staveb, což jest velmi záslužný výkon a podnik prof. Petrlíka. Eda vrátil se do Adolfova 10. srpna 1897.

Při příležitosti mé jízdy do Berouna a Koněprus zajel jsem *z Vodňan do Prachatic* 11. července a prohlédl starobylé pěkné město, jakož i lázně Markéty,

Červený dvůr (dnes psychiatrická léčebna)

kde jsem se sešel s p. Petrlíkovou, přenocoval jsem u korunního prince Rudolfa a 12. 7. ráno odjel přes Vodňany do Berouna a Koněprus.

Inspektor Čermák, bývalý můj pomocník při *rekonstrukci stanice Kralupské* v roce 1865, tehdáž (1898) chefem oddělení udržovacího v Plzni, navštívil nás v Adolfově 26. 8. 1897.

Má milá přítomná vnoučátka měřil jsem co do výšky dne 20. července 1897 a měřili: Zdeněk Stibral 1,238 m, Jiřinka Stibralová 1,054 m, Madlička Havlíčková 1,258 m a konečně Lidunka Havlíčková 1,237 m.

Dne 5. a 6. září měli jsme v Adolfově ohromný vítr, zlomil nám šest stromů a jednu růži a ostatně vše poroncal a pocuchal. Byl západní.

Boženka Stibralová, Zdeněk a Jiřinka odjeli 14. 9. Boženka byla u nás od 4. 6. a děti od 22. 5. 1897.

Ostal zde pouze náš Eda a Voloďa Havlíček. Oba šli 20. 9. na Lišší louku a Lysou horu a do Želnavy, tj. asi 46 km pěšky. Dne 21. 9. ráno zaspali vlak s šli zase pěšky do Adolfova. Přišli nadmíru unavení v 10 hodin večer domů, vykonaje zase tolik skoro kilometrů, jako den předtím.

Kolega můj již z roku 1853 a posledně vrchní inspektor a chef dopravy v Praze (Verkehrschef) *Václav Reinelt* na odpočinku v Pömerle *zemřel dne 19. září 1897* v stáří 71 let. V Pardubicích, když jsem byl c. k. inženýrský asistent, byl on elévem a quasi mně přidělen. Učil jsem ho tančiti quadrillu,[40] dobrý to kolega.

Nyní jsme konali častější výlety, a sice my oba, pak dr. Vladimír, Tonča, náš Eda a Voloďa Havlíček.

Dne 27. 9. byli jsme na Kleti a 29. 9. na Kluku. Dne 30. 9. zaslal jsem na ředitelství Státních drah rak. uh. *žádost Vladimírovu* o místo *nádražního lékaře* v Praze. Místo se neuprázdnilo, a proto nebyl výsledek žádný.

Říjen nás tentokráte zklamal, neb již šestého napadlo sněhu a tím jsme byli nuceni odjeti již 8. října 1897 do Prahy. Slečna Tonča jela s námi až do Veselí a pak domů do Chlumce.

[40] čtverylek

Výlety z Adolfova na Želnavu

Abych neodvykl cestování, jel jsem se zetěm Františkem do Černčic již 16. října, prohlédli jsme cihelnu, vlečku do ní a odjeli jsme 17. 10. Lory Žďárská, má dobrá neteř, nás dosti častovala.

Dne 19. 10. byla u nás přátelská večeře u přítomnosti Havlíčkových, Stibralových, našeho dr. Vladimíra a syna Eduarda a nato 19. listopadu přednášel zeť Stibral ve Spolku českých inženýrů a architektů.

Smutnou funkci jsme vykonali dne 24. listopadu, když jsme pochovali *paní Melicharovou,* sestru zetě Františka Havlíčka, jež tam žila u svého syna Karla, úředníka *v rafinerii Pečecké* (která 23. až 24. listopadu úplně vyhořela).

Nastala smutná doba pro Prahu a vůbec pro vlast. Dne 28. listopadu 1897 poděkoval se předseda ministeria hrabě *Badeni* následkem nepokojů ve Vídni za příčinou vydání jazykových nařízení. I také v Štýrském Hradci, v Žatci, v Chebu, v Solnohradu a v Linci povstaly nepokoje za tou samou příčinou. Následkem těchto demonstrací a zprávy, že v Žatci vypálena česká místnost a Češi pronásledováni, pak následkem nevčasné demonstrace německých studentů, které se považovaly za provokaci, a to právem, neb v této době rozčílení táhli průvodem po Příkopě i Václavským náměstím do Krakovské ulice a do Schlaraffie[41] dne 30. listopadu, povstaly v Praze a předměstích nepokoje a 1. prosince počalo vytloukání oken, na Vinohradech prý se též drancovalo několik židovských krámů. Německé obyvatelstvo začalo bouřiti na poplach a vláda Gautschova prohlásila dne *2. prosince stanné právo nad Prahou a vůkolí.* (Dne 2. 12. 1908 na den jubilea 60letého panování císaře Františka Josefa, tedy na den o 11 let později, též bylo prohlášeno stanné právo.)

[41] hostinec studentského spolku Schlaraffie (Štěpánská 623/40)

Nastal pokoj! Němci v Praze měli radost a roztrušovali po cizozemských novinách strašlivé zprávy o tom, co se vše v Praze děje!

Jinde by byl výjimečný stav dostačil, ale v Praze přišlo hned stanné právo. Předsedou stanného soudu byl zemský rada *Věšín* – ale nikdo nebyl souzen.

Vánoční svátky slavili jsme jako obvykle v kruhu našich rodin Havlíčkových a Stibralových a našich synů, a sice: *Vánoční štědrý večer* 24. 12. 1897 u Stibralů, 26. 12. večer u Havlíčků *a silvestra* 31. 12. u nás. Bavili jsme se jako vždy velmi dobře, k čemu dopomohl znamenitý humor zetě Jiřího.

Dne 3. listopadu 1897 prohlédl jsem sobě společně s vícero pány tunel pod Letnou, totiž *sběrač pražské kanalizace.*

Dne 5. listopadu prohlédl jsem *pražská jatka* v Bubnech a mluvil se stavebním radou *Srdínkem,* jenž je stavěl.

Poněvadž jsem byl Zemským výborem opět jmenován *členem železniční rady Království českého a stálého jejího výboru,* byl jsem se 12. listopadu 1897 děkovati u nejvyššího maršálka knížete Jiřího Lobkovice a u p. hraběte Vojtěcha Schönborna.

Dne 18. listopadu navštívil jsem dvorního radu dr. Pelce v záležitostech syna dr. Vladimíra, též podruhé 21. května 1898.

Rodinné záležitosti 1898

Ročník ten začínám s truchlivou zprávou, že *zemřela* maminka mého švagra *paní Smutná,* choť finančního rady, dne 7. ledna 1898 a 9. ledna jsme ji pohřbili.

Dne 10. ledna 1898 bylo *zrušeno stanné právo* pro Prahu při nepokojích zavedené a počal zasedati sněm.

Dne 8. ledna byl jsem na pohřbu paní Rašínové z Rumburku, choti spolusprávního rady v Podolské cementárně.

Bál techniků odbýval se 12. ledna 1898 a navštívil jsem ho.

Výstavu Vereščaginovu navštívili jsme v Rudolfinu dne 27. ledna a 23. února koncert v Národním domě na Královských Vinohradech ve společnosti Lošťákových, Havlíčkových, Stibralových, Frenclových a Kandových a našeho Edy. Pěkná přátelská zábava to byla (16 osob nás bylo).

Přijela k nám slečna Tonča Stasková 10. února 1898 za příčinou Vladimírových narozenin dne 11. 2. a 12. 2. navštívili ve společnosti Berrových tito zamilovaní lidé věneček.

Syn dr. Vladimír byl vybídnut profesorem dr. Janovským, na jehož klinice byl tenkráte prvním sekundářem, aby se ucházel o *místo profesorské resp. ředitelské v Brněnské všeobecné nemocnici.* Vladimír zajel tam 19. února, poněvadž však se o to místo hlásil záslužnější kandidát z Prahy, neucházel se Vladimír dále o toto postavení.

Pozvání k soiré u knížete Jiřího Lobkovice 19. 2. odbývané nepřijal jsem, nejsa disponován.

Přišly masopustní ostatky a v úterý 22. 2. navštívila choť Anna se slečnou Tončou a Vladimírem věneček v Měšťanské besedě, já byl churav a nešel jsem.

Dne 26. února 1898 rokovalo se ve sněmu o adresse k císaři pánu – *Němci vyšli ze sněmu.*

Zase jsme se jednou sešli u nás k večeři rodiny Havlíčkové a Stibralové, Voloďa a Eda Havlíček, slečna Tonča a synové Vladimír a Eda. Tato společnost i s námi sešla se 6. března 1898 u Havlíčků, kde se produkovali pan *Kurz junior a jeho nevěsta slečna Růžena Höhmova.*

Navštívil jsem mou *švagrovou Marii Bazikovou* dne 11. března *v Královém Dvoře* u Košťálovských bydlící.

Nutný každoroční výkon v zahradě u vily v Adolfově, tj. vystříhání růží a křovin, zasetí květin do pařeniště atd, obstaral jsem od 14. až do 19. března 1898.

Bylo krejírované místo vedoucího *lékaře u Zemského výboru v Praze.* Navštívil jsem p. hraběte Vojtěcha Schönborna, abych se informoval, zdali by syn Vladimír nemohl se o něj ucházeti. Byl jsem v té záležitosti též později, dne 6. května, u pana nejvyššího maršálka, ale bylo již pozdě, neb členové Zemského výboru per rollam před schůzí plenární jmenovali jiného, dle náhledu mého syna Vladimíra zasloužilejšího, než jest on. Kníže Jiří Lobkovic vyslovil své politování, že mně nemohl vyhověti.

Vladimír byl však jmenován 28. března 1898 zdravotním asistentem při c. k. hejtmanství na Smíchově[42] a dnes (1906) jest c. k. okresním lékařem u ministeria vnitra ve Vídni.

Při valné hromadě *Podolské cementárny* dne 27. března odbývané *byl jsem jmenován opět správním radou* na pět roků, tedy až do března 1903, kterého dne jsem byl opět zvolen až do března 1908.

Švagr p. Josef Smutný byl jmenován okresním hejtmanem v Českém Brodě, byli jsme tím potěšeni. Bylo to 5. dubna 1898.

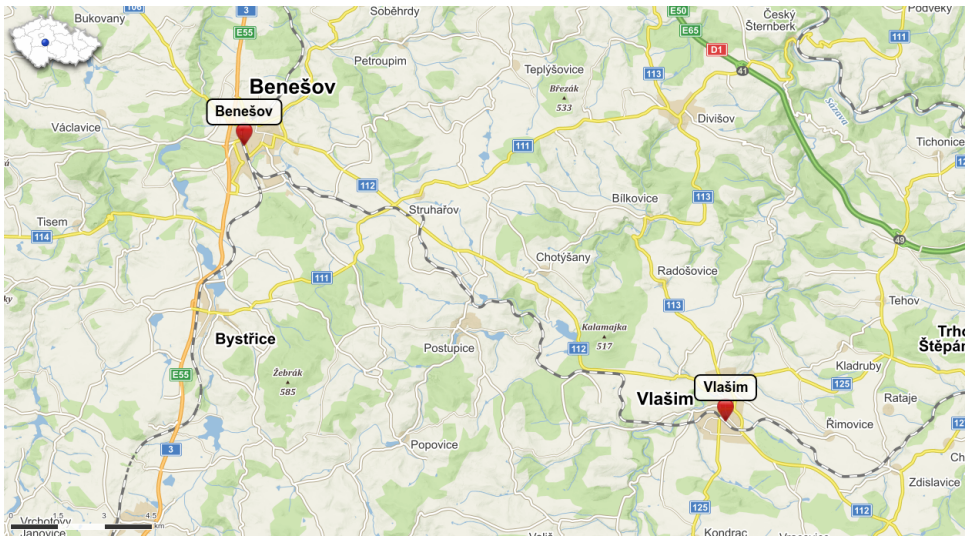
Velikonoční svátky, jež připadly na 10. a 11. dubna, strávili jsme jako obvykle a ve zdraví. Byla u nás slečna Tonča, s kterou jsem pak 19. dubna jel až do Veselí, neb se vracela domů. Já pak jel dále do Adolfova, kde jsem trval až do 23. dubna. *Na letní pobyt jeli jsme tam teprve 23. května,* a sice: choť Anna, Zdenka Frenclová, Lidunka Havlíčková, Jiřinka Stibralová, já a služka Barešová.

V Adolfově vážili jsme se. Choť Anna vážila 78,5 kg, Zdenka 44 kg, Lidka 27 kg (a byla 1,275 m dlouhá), Jiřinka 17,5 kg a 1,085 m a já 103 kg.

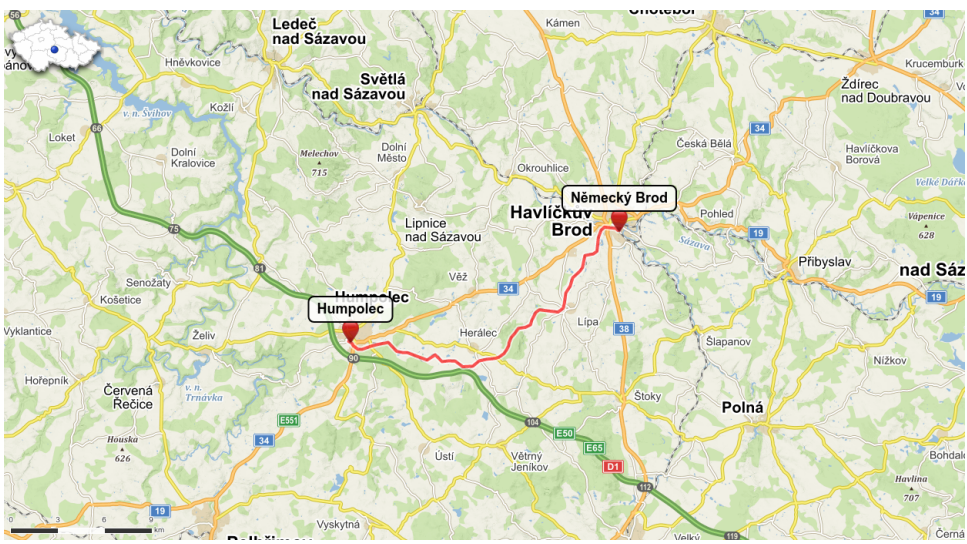
Dne 5. června byl jsem jmenován Zemským výborem *správním radou* dráhy *z Benešova do Vlašimi* a dne 13. června při místní dráze *z Německého Brodu*

[42] poznámka Vladimíra Baziky: Asi měsíc před tím byl jsem z popudu prof. Janovského v Brně ucházet se o místo primáře v zemské nemocnici brněnské (viz výše). Vrátil jsem se s dobrými nadějemi, takže jsem váhal, mám-li místo ve státní službě přijmouti.

do Humpolce jsem již byl přítomen valné hromadě a správní radě obou těchto drah.



Benešov–Vlašim



Německý Brod – Humpolec

Volný čas ve Vídni trávil jsem ve společnosti Hüttingerových v Schonbrunnu a na výstavě v Rotundě 12. a 13. 6.

Z Vídně jel jsem přímo do Podmoklí prohlédnouti kolejnice pro dráhu v Hodkovičkách do Podola (14. 6), tam odtud do Prahy ku *zahájení výstavy Spolku architektů a inženýrů* a vrátil se do Adolfova, kde jsem se sešel s p. Matouškem.

Nemilá věc přihodila se mně dne 17. června 1898. Plel jsem něco na zvýšeném rabátku u jižního plotu, za mnou ozvala se skřekavým hlasem nějaká němá žena, obrátil jsem se náhle a byl bych jí celou váhou šlápl na nohu. Chtěje se uhnout, upadl jsem *a narazil se o plot nad levým okem,* kde jsem již jednou raněn byl. Přišel MUDr. Petr z Křemže, pro kterého Zdeňka Frenclová rychle běžela, zašil třemi stehy ránu a brzo se to zhojilo. Na kráse mně jizvou nad okem neubylo.

Na krátko 19. 6. přijela k nám dcera Anča Havlíčková a odvezla nám Lidunku, zato však přijela Boženka se Zdeňkem, p. p. zeťové František a Jiří dne 24. června 1898. Konali jsme výlety, 29. 6. byli jsme v Krumlově v zámku, vše prohlédli, Zdeňka Frenclová byla v zámku poprvé a velice se z toho co viděla těšila.

Eda a Madlenka Havlíčková přijeli 18. července 1898 a já 19. a 20. navštívil inženýrskou výstavu v Praze a jel ve společnosti Františka zetě 21. 7. do Adolfova.

Abych cestování neodvykl, jel jsem 28. 7. do Tachova na valnou hromadu místní dráhy *z Plané do Tachova* a 30. července *navštívil jsem Mariánské Lázně.*

Aby nám naše zamilované děti dr. Vladimír a slečna Tonča Stasková láskou nezmírali, byla ustanovena svatba na krátký termín a choť Anna jela 3. 8. do Prahy, aby našla místo, kde by sobě mohli hnízdečko zbudovati. *Najala byt o čtyřech pokojích na Smíchově, Petřínská ulice č. 6* v domě kolegy ředitele Komrsa.

My osiřelí v Adolfově šli jsme na Kleť, a sice Eduard a Fráňa Havlíčkové, Zdeněk Stibral a já.

Boženka doma hospodařila. Bylo tenkráte velké horko 44 °C na slunci a při těchto vedrech *náš Eda dělal praktickou práci pro II. státní zkoušku* od 25. července až do 5. srpna 1898.

Panovala od 4. až do 14. srpna velká vedra, o vodu byla všude nouze, jen u nás ne. Přijela k nám dcera Anna Havlíčková a 9. 8. navštívil nás pan Stasek, jenž byl v Krumlově na sjezdu lesníků a též Anna Tropšová přijela.

Syn dr. Vladimír se slečnou Tončou přijeli, každý z jiné strany, 8. srpna k nám a dne 14. srpna přibyl *syn Eduard s panem Karanem* a konali výlet na Kleť, do Krumlova a do Želnavy.

Nastal čas sňatků, vdávala se dcera mé neteře Lory *Žďárská Marie* a brala sobě p. *Reichla,* hospodářského správce u hraběte Eng. Černína, a sice 22. srpna 1898 a nato dne 27. srpna vdávala se *Boženka Tropšová* do Maltheuerne.[43]

Výlet na Lysou horu

Velmi příjemný výlet provedli jsme: choť Anna, slečna Tonča, Vladimír, Zdeněk Stibral a já od 19. do 20. srpna 1898 *na Liščí louku, Lysou horu a do Želnavy.* Jeli jsme po dráze až do stanice Polná (Stein), tam odtud povozem

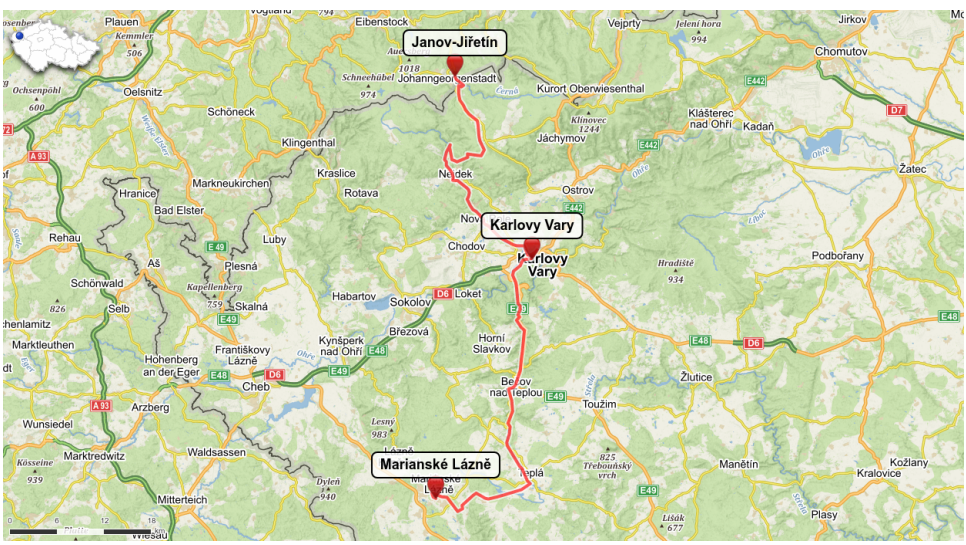
[43] Záluží u Litvínova

přes Jablonec (Ogfolderhaid) jak daleko se jet dalo a pak pěšky až k Lysé hoře (1 168 m).[44] Tam požili jsme pěknou vyhlídku a – dobrá kuřátka a šli dolů pěšky *zajímavou* lesní cestou kolem pasek, jež utrpěly kůrovcem velké škody, na silnici. Žízniví a unavení značným vedrem posilnili jsme se smetanou a předobrou vodou *u „Kokschenheger"* a přecházeje želnavské pohoří po dosti dlouhé cestě octli jsme se v městě a krátko nato na stanici *Želnavské*, kde jsme v *hotelu Mühr* přenocovali. Naše neteř, unavena jsa chůzí včerejší, ráno vlakem ujela domů do Adolfova, my však ostatní jsme se vypravili ráno 20. srpna *k Plöckensteinskému jezeru a na Třístoličník.* Já ostal u jezera a mládež šla na Třístoličník. Odpoledne přišla ohromná bouřka a já spěchal od jezera do Želnavy, mládež zdržena bouřkou a deštěm přišla v poslední chvíli k vlaku. Přijeli jsme po desáté hodině večer.

V naší nepřítomnosti přijel zeť *Jiří* 19. srpna a 31. 8. odjel *s Boženkou do Alp.* Dne 13. září po 13denní nepřítomnosti se vrátila Boženka, děti ostaly u nás.

Snoubenci Vladimír a Tonička nás též opustili, a sice on 23. a ona 29. srpna.

Byl jsem Zemským výborem pro Království české *jmenován členem správní rady* při drahách *Karlovy Vary – Mariánské Lázně* a *Karlovy Vary – Janov-Jiřetín* (Johanngeorgstadt v Sasku) a *Jindřichův Hradec – Nová Bystřice* 18. srpna 1898 a při místní dráze *Vodňany – Týn nad Vltavou* 4. září 1898.[45]

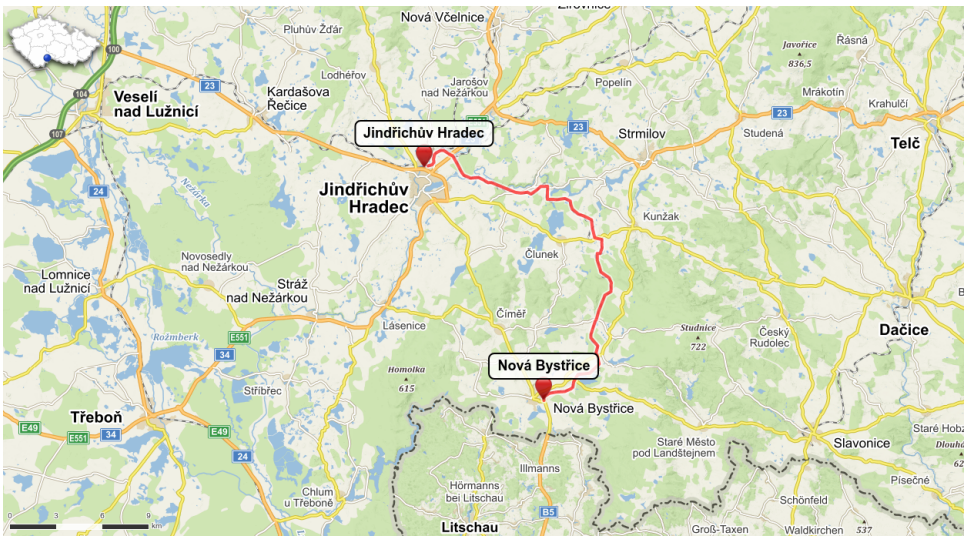


Karlovy Vary – Marianské Lázně a Karlovy Vary – Janov-Jiřetín

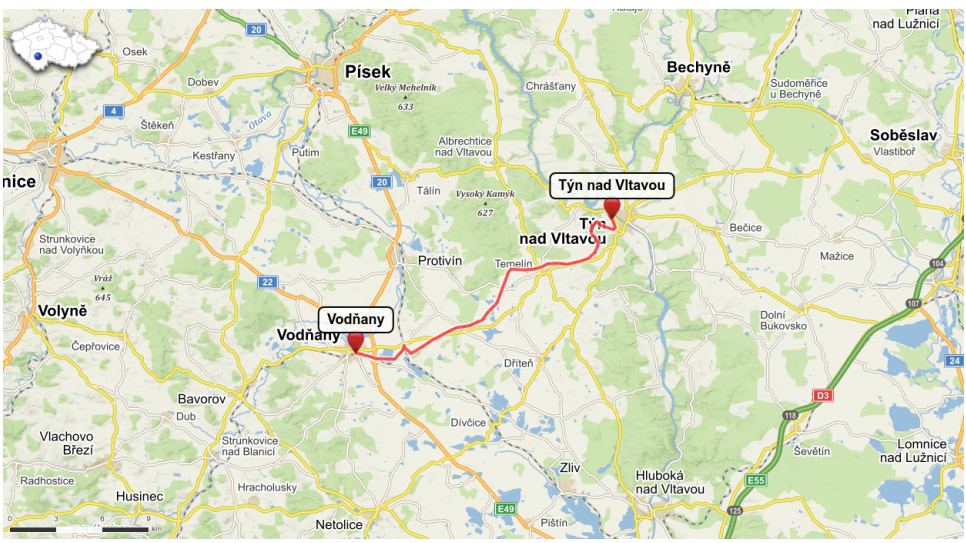
Nás Eduard odjel z Holubova do Prahy studovat pro II. státní zkoušku 5. září. Pravil, že když koukne z terasy ven do krásné přírody, nutká jej to vyjíti

[44] dnes 1 228 m

[45] osobní doprava byla zrušena v roce 2013



Jindřichův Hradec – Nová Bystřice



Vodňany – Týn nad Vltavou

a studium zanechati. Pan Stasek přijel 10. a 11. září odjel. Jednalo se o určení dne a podrobností svatebních.

Císařovna Alžběta zavražděna 10. září 1898 Na stránce 38 jsem se zmínil, že jsem v Pardubicích dekoroval nádraží, když císař František Josef I. jel ponejprv se svou chotí císařovnou Alžbětou do Prahy. Byl to zjev uchvacující, tato mladá krásná paní a jaký neblahý konec vzala! *Dne 10. září 1898 byla v Ženevě před hotelem „Beau Rivage“ úkladně zavražděna.* Byl jí vražen ostrý pilník

do srdce vlachem Lucheni! Taková nevinná oběť fanatické anarchie. Pohřeb byl ve Vídni 17. září 1898.

Dne 14. září doprovodil jsem odjíždějící od nás Boženku s dětmi do Prahy a 15. 9. odjel jsem do Vídně k valné hromadě místní dráhy z Vodňan do Týna nad Vltavou a 17. 9. vrátil jsem se do Adolfova.

Náš společný den narozenin trávili jsme v Adolfově sami (19. 9), zato jsme jeli *20. září 1898 při krásném počasí do Nových Hradů* (Gratzen). Prohlédli jsme si zámek, město a krásné údolí parkové a kočárem večer odjeli na stanici a po dráze domů. Pěkná to upomínka na naše 68. resp. 61. narozeniny.

Spolužák na technice a kolega ve službě *Josef Hübner,* chef vozby a vrchní inspektor při StEG, zemřel dne 19. září 1898. Syn jeho jest dnes redaktorem Národní politiky a snacha vydatnou herečkou při Národním divadle.

Neteř *Marie Fodrmayerová* se svou dcerou Josefínou navštívili nás v Adolfově od 24. do 26. 9.

Dne 26. září byla zahájena Říšská rada.

Choť Anna odjela 27. 9. do Prahy vypraviti syna Edu do Korneuburku, kde bude odbývati dobrovolnický rok a *on skládal 29. září 1898 druhou státní zkoušku s vyznamenáním* a nato 30. 9. odjel do *Korneuburku,* kde jsem ho již 10. října navštívil a viděl, jak tento mladý pán se *svou* vůlí mašíroval, ani sobě netroufaje na mne pohlédnout!

Od 2. do 5. října byl jsem churav (mandle) a poněvadž nám květiny již 27. 9. zmrzly, odstěhovali jsme se 8. října do Prahy a navštívili jsme při té příležitosti přítele *Kačerovského* v Budějovicích.

Již 9. října jel jsem v noci do Vídně k valné hromadě dráhy z Benešova do Vlašimi (10. 10) a odpoledne *jel jsem do Korneuburku navštíviti syna Edu,* jenž pilně cvičí a dobře se má. Spal jsem u švagra Hüttingera a 11. 10. jel do Prahy, neb 12. října 1898 jeli jsme s Annou *do Králového Dvora na křtiny Zdeňka Eduarda Košťálovského.*

Za příčinou uzavření inženýrské výstavy navštívili jsme ji s chotí ještě 12. října.

Zase musím se zmíniti o smutném případu, jenž zasáhl hluboce do nitra dcery Boženky a též našeho: Ještě 13. října 1898 po škole přiběhla k nám *Jiřinka Stibralová* a Zdeněk, byli oba velmi veselí. Jiřinka přišla sobě pro modlitební knížku, nato v pátek se roznemohla. Nemoc vystoupila rapidně tak, že *ubohé dítě v pondělí dne 17. října o půl desáté ráno skonalo!* Jaký to žal v rodině Stibralových – a neméně u nás a u Havlíčků, neb to bylo děvče nadané a roztomilé. Jak jsem se s ní často procházel v Křemži a v Adolfově. Jak se měli se Zdeňkem rádi, že se často takové něhy mezi bratrem a sestrou nenajde. Dne 19. října byla *pohřbena na Olšanech* do prozatímní hrobky, pak přenesena do naší rodinné třídílné hrobky. Skoro každodenním hostem jest tam Boženka!

Svatba syna Vladimíra a Tonči Staskové

A jak to již na světě se střídá, následuje na žal zase radost, neb 23. listopadu přijela k nám do Prahy paní Stasková se slečnou Tončou, aby nakoupili nářadí do bytu pro nastávající manžele *a 20. listopadu odbýval se sňatek syna dr. Vladimíra se slečnou Tončou Staskovou.*

Poněvadž nebylo možno ubytovati rodičům Staskovým tolik hostů, vyjeli jsme 19. listopadu 1898 z Prahy, a sice: choť Anna, MUDr. Vladimír, manželé Havlíčkovi se synem Voloďou (mládencem), Jarmila Frenclová (družička), slečna Marie Berrová a já a *přenocovali jsme v Třeboni.*

Po prohlédnutí města, zámku a parku knížecího zavítali jsme do hostince a ubytovali se. Večeře a pivo bylo vše dobré a rozhostila se mezi námi valná veselost, jak to bývá před svatbou, ačkoliv při tom nevěsta nebyla.

Zeť Havlíček byl v nejlepším rozmaru a neméně my ostatní a bavili jsme se do pozdního večera.

Ráno pak v nejlepší náladě jeli jsme po dráze do Chlumce na Kolnu.

Poněvadž tenkráte ve staré myslivně nebylo dost místa na převlékání, jeli jsme kočárem až k budově, kde bydlí dva hajní a s úžasem pozoroval Vladimír ženich a zeť František, že jim kočí zavezl kufry bůhví kam.

Nastalo telefonování a posílání poslů. Ženich neměl frak a zeť černou vestu atd. a hodiny utíkaly – v 11 hodin byla svatba určena.

Konečně byly scházející věci přivezeny a rozpaky minuly. Při překrásném počasí – bylo 20. listopadu 1898 – jeli jsme do Lutové do kostela, *kde se oddavky odbývaly* a šťastně odbyly. Pak následoval zvláště dobrý oběd a zábava. Nescházely přípitky a také byl jeden pronášen „té lesní víle“, jak p. Pšenička nevěstu nazval.

Po srdečném rozloučení s milými rodiči nevěstinými odebrali jsme se zase do Prahy a novomanželé jeli s námi. Konečně byli sami v Petřínské ulici. Bude-li mně též popřáno popisovat sňatek mladšího mého syna Edy, který jeví staromládenecké tendence? On na svatbě nebyl, ale přijel 28. září do Prahy a odjel *do Korneuburku* 29. září.

Dne 2. prosince navštívil jsem slavnostní *valnou hromadu České akademie* a 7. jsme byli na „Figarově svatbě“ při debutu znamenitých koloraturních zpěvaček *slečen Christenových z Moskvy.*

Švagr Josef Lošťák, c. k. zemský školní inspektor v Brně, navštívil nás v Praze 14. prosince 1898.

Dne 21. prosince roznemohla se naše milá *vnučka Boženka Havlíčková* na difterii, smutný průběh sdělím později.

Na schůze správní rady drah pošumavských dojel jsem 20. 12. do Vídně. Odbývaly se 21. prosince u p. dr. Mikoše v kreditním ústavu a u pana Lobmayera.

Štědrý večer slavil se u nás u přítomnosti rodin Havlíčkové, Stibralové a syna Vladimíra se svou chotí Toničkou a na silvestra byli jsme shromážděni u p. zetě

Kostel Lutová

Havlíčka jako obyčejně a náležitě veselí a naladění. Ukončili jsme tak dosti šťastný rok 1898, nehledě k ztrátě Jiřinky a nemoci Boženky Havlíčkové.

1899 a 1900

Odborné práce

Vlečka do Podolské cementárny

→ pokračování ze strany 293

Již dříve jsem vylíčil výkony, jež se staly k účelu zbudování industriální dráhy z Hodkoviček do cementárny v Podolí. Další průběh následuje zde. Dne 1. února jednalo se ve správní radě cementárny o zadání stavby a 4. března byla stavba radou zadána p. Krulišovi staršímu (skutečně staral se o stavbu syn jeho Otto).

Staral jsem se o stavbyvedoucího, vyjednával jsem 8. března 1899 se Steinem (od Z. Vyb.) a konečně najal jsem inženýra Řezníčka, bývalého inženýra při Zemském výboru.

Stavba započala 1. května 1899 a často jsem ji inspicíroval z Prahy i z Adolfova, zejména 3. 5, 8. 5, 19. 5, 12. 6, 13. 7, 31. 7, 1. 8, 4. 9, 18. 10, 27. 10, 3. 11, 8. 11 a 16. 11. Za příčinou protestu Šulcova urgoval jsem dne 31. května 1899 vyřízení jeho u c. k. ministeria vnitra.

Dne 19. září odbývala se kolaudace okresních silnic. Smluvil jsem s ředitelem Czurbou, Krulišem a Řezníčkem položení otáčidla a kolejí ve dvoře továrním.

Dne 11. listopadu expedoval jsem žádost o zkoušení mostů, o policejně-technickou zkoušku a o zahájení vozby a 18. listopadu již se odbývala zkouška mostů a 29. listopadu technicko-policejní zkouška, při které byl inspektor Polnař od generální inspekce, okresní hejtman Procházka, inženýr Pražák, vrchní inženýr Post, Kruliš Otto, ředitel Czurba, správce Kneifl a inženýr Řezníček.

Kolaudace podnikatelských prací a přijmutí jich od Kruliše odbývala se 14. prosince 1899. Vozba na dráze započala 1. prosince 1899.

Sazba za vůz per 1 K, 20 hl. byla již dříve smluvena. Dne 9. ledna 1900 vyjednával jsem s p. ředitelem Státních drah stran vožení bulek z Braníku do Podola, též 23. 2. 1900 jsem u ředitelstva vyjednával o dopravě. Veškeré stavební výlohy obnášely 270 000 Korun.

Industriální dráha z Blanska do hutí

→ pokračování ze strany 295

V záležitosti této dráhy navštívil jsem p. ředitele adm. Šmutcera v továrně dříve Breitfeld a Daněk (22. 8. 1899). Dne 27. 10. téhož roku jeli jsme s p. Havlíčkem do Blanska a do Brna, kde se 28. 10. odbývala porada stran stavby místní dráhy z Vyškova do Blanska. Přítomni byli inženýr Nagy, okresní hejtman z Boskovice, fořtmistr knížete Salma a jiní zájemníci. Já hájil jsem zájmy továrny v Blansku a nepodporovali jsme tento projekt.[46] Dne 23. ledna 1900 učinil jsem podání na Společnost státní dráhy stran připojení v Blansku a 17. 2. 1900 navštívil jsem ve Vídni ve prospěch smlouvy o dopravě p. Rollera, Lowise a Klímu, ředitele Grimuse z Grumburgu, mimoto privátně p. Asche, dr. Zelenku, Paula, sekretáře Gisela a Mikroia. Dne 17. března 1900 byl jsem zase ve Vídni, navštívil jsem v ministeriu železničním[47] za příčinou dodání nám materiálu pro vrchní stavbu p. p. vrchního inspektora Statzera a vrchního inženýra Machovce, při které příležitosti sešel jsem se se zetěm prof. Krejčího – Válou.

Mezitím pracoval jsem na projektu pomocí Poniatovského, jenž obstarával kopie, takže jsem firmě mohl předložiti 22. září 1900 plány a všeobecný rozpočet.

Dne 25. listopadu 1900 přehlížel jsem ve Veselí nám odkázaný materiál pro vrchní stavbu a p. vrchní inženýr Pletička mně ochotně přišel vstříc. Ministerstvo poukázalo nám dobrý materiál a ocelové, málo opotřebované kolejnice.

Dne 5. 12. a 28. 12. 1900 měl jsem konference u Daňků v Praze a v Blansku. Připravoval jsem operát pro zadání stavby této dráhy a dne 7. února 1901 přijala správní rada offertu „Schön s synové“ znějící na 99 000 Korun. Dne 14. března 1901 byl jsem v Blansku za příčinou dopravní smlouvy se StEG.

Stavba započala v březnu 1901. Inspicíroval jsem stavbu a vyřizoval stavební záležitosti 24. 4, 29. 5, 13. 7, 31. 7, 15. až 16. 8, 20. 9 a 24. až 25. 10. Za příčinou mé intervence ve Vídni u ministerského rady Stáně dne 22. 7. 1901 stran změn v projektu odbývala se 16. 8. 1901 druhá pochozí komise u přítomnosti stavebního rady Roháčka, vrchního inženýra Karlíka, vrchního inspektora Reichla (StEG), inženýra Hausera (Schön) a mne. Dne 17. 8. odjel jsem přes Vídeň do Adolfova.

Dne 27. listopadu 1901 odbývala se zkouška mostů inspektorem Etmayerem, 28. 11. předrevize trati a 29. technicko-policejní zkouška odbývaná vrchním komisařem Michnou. Přítomni byli mimo mne: Havlíček zeť, Steckl, Remeš od místodržitelství, od StEG: Noël, inspektor Weber, Moritz Goldmann, Lorenz, Kropp, Hammer (od podnikatele), Nestl a stavbyvedoucí Reinhardt (Schön).

Dne 2. prosince 1901 otevřela se trať až do Starohraběcí huti a prospívá velmi ve prospěch strojovny, hutě a celého podniku v údolí Punkvy.

Stavba této dráhy (stavební délka 3,08 km, dopravní 3,304) trvala devět měsíců a stála 320 809 Korun i s lokomotivou a vozem. Dráha má za 25 000 K podporních

[46] a neuskutečnil se

[47] Ministerstvo železnic bylo ve Vídni zřízeno v roce 1896. (pozn. Milana Hlavačky)

zdí, za 80 000 K mostů. Připojení na státní dráhu stálo 25 000 K, koleje vcelku 4,06 km a vede částečně po okresní silnici a přes ní. Myslím, že to byla má poslední stavba dráhy. Při mých návštěvách Blanska byl jsem vždy hostem pana ředitele *Eduarda Stekla* a jeho roztomilé choti a dosud vždy na to upřímné pohostinství vzpomínám.

Dne 4. února 1902 *byl jsem naposled* v Blansku za příčinou zachycovací koleje.

Odhad Křižíkovy dráhy elektrické

Byl jsem pozván *ku zkoušce elektrických akumulátorových vozů pana Františka Křižíka* ředitelstvím c. k. Státních drah 21. března 1899. Jeli jsme z Nuslí do Hodkoviček a dne 22. dubna téhož roku do Měchenice-Trnové. Při druhé jízdě napájely se akumulátory v Závisti.

Křižíkův akumulátorový vůz

Zemskou bankou pro Království české byl jsem požádán, *abych odhadl cennost elektrické dráhy pana F. Křižíka z Prahy (na Florenci) přes Libeň do Vysočan.* Pojížděl jsem na této trati 4., 7., 9., 12., 24., 25., 30. a 31. března 1899. Podal jsem pak obšírný operát po důkladném prohlédnutí trati a centrály v Libni. Jednalo se o to, může-li Zemská banka a v jaké výši poskytnouti p. Křižíkovi půjčku na anuitu proti mírnějšímu úroku než u Živnostenské banky.

Prodloužení lanové dráhy na Petřín

Aby se stala lanová dráha na Petřín výnosnou, jest nutno, aby jí bylo opatřeno pokračování od rozhledny k bývalé Strahovské bráně. Odbývala se 26. října 1899 komise magistrátní, při které se jednalo o to, zdali by Strahovský klášter odstoupil pruh neplodných pozemků a neb zdali by vojenská správa dovolila používati již stávající cestu kolem tamějších budov. Oba pokusy staly se neplodnými, nedocílilo se nic, neb klášter dobrovolně nechce pozemek odstoupiti a vojenský erár klade obci velmi tvrdé podmínky, pod kterými by celý majetek na Petříně postoupil.

Činnost při Českých místních dráhách

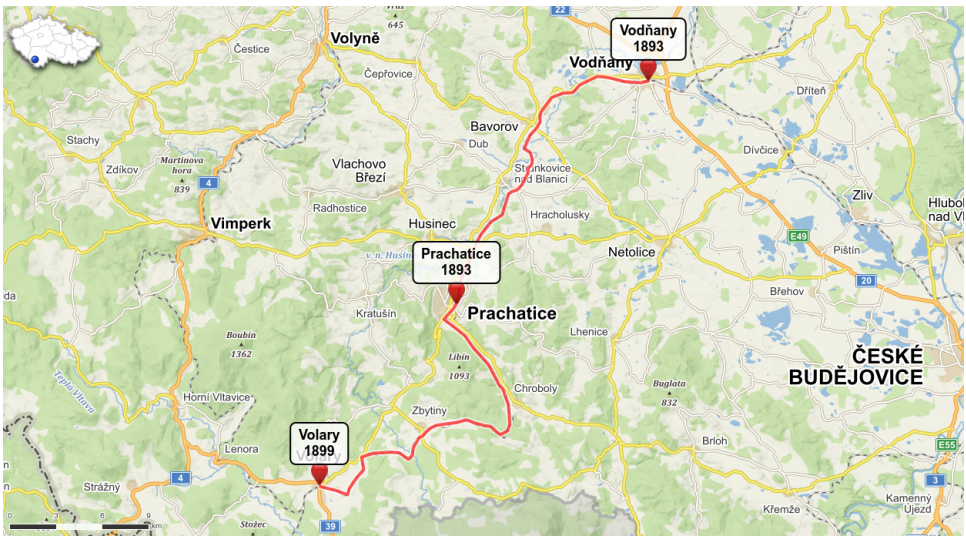
Při zemské železniční radě pro Království české zasedal jsem 25. února 1899 a 30. 3. 1900 a podal referáty v „Politik“. V stálém výboru železniční rady zasedal jsem 14. ledna, 26. června a 12. a 13. července.

Při správních poradách a valných hromadách místních drah státem garantovaných a zemí podporovaných, *ve Vídni* odbývaných byl jsem přítomen jako zemí jmenovaný člen správní rady v roce 1899:

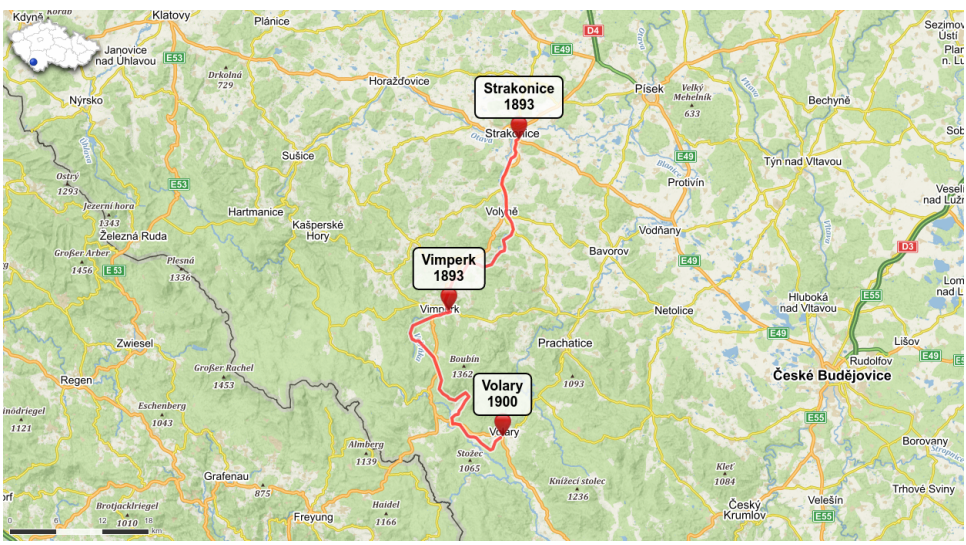
Datum	Dráha	Rada
5. a 6. května	Benešov–Vlašim	správní rada
12. až 16. května	Německý Brod – Humpolec	správní rada
	Svitava–Polička	správní rada
	Jindřichův Hradec – Nová Bystřice	správní rada
22. až 25. května	Vodňany–Prachatice	správní rada
31. května	Německý Brod – Humpolec	valná hromada
	Benešov–Vlašim	valná hromada
2. června	Týn nad Vltavou	valná hromada
	Svitava – Polička – Skuč[48]	valná hromada
14. července	Mariánské Lázně – Karlovy Vary	správní rada
5. října	Strakonice – Vimperk – Volary	správní rada

Dne 24. 5. byl jsem na večeři u *p. Lobmayera* s ostatními členy správní rady dráhy ze Strakonic do Vimperku: pan baron Bahnhaus, dr. Mikosch, lesmistr Brzorád, dr. Lom, Hans a F. Waldeg a jiní. Tam viděli jsme krásné a vzácné obrazy a dobře jsme papali.

[48] E. Bazika píše vždy Skuč, což je počeštěný německý název města Skutsch, česky Skuteč. (pozn. Milana Hlavačky)



Vodňany–Prachatice



Strakonice–Vimperk

Valnou hromadu drah Německý Brod – Humpolec, Vodňany – Týn nad Vltavou, Benešov–Vlašim a Svitava–Polička navštívil jsem od 30. května až do 3. června 1899 včetně. V neděli 1. června byl jsem ve vile *Evaldově v Döblingu* v Cotagi a pozdravil p. Evalda a choť. Dr. Jan Lošťák a choť nebyli přítomni.

Dne 13. července jel jsem z Prahy do Vídně, bydlel v hotelu Tegethoff a byl přítomen správní radě dráhy z Mariánských Lázní do Karlových Varů (14. 7). Dne 4. října 1899 odjel jsem zase z Adolfova do Vídně, kde se 5. 10. odbývala

schůze správní rady Strakonice – Vimperk – Volary a večer bral jsem podílu[49] na dobrém menu u předsedy správní rady pana *Lobmayera.* Spal jsem u Hüttingerů (oni byli v Ganningu) a ještě večer jsem jel do Prahy a tam odtud 6. večer do Adolfova.

Tyto funkce opakovaly se též v roce 1900: 16. února jel jsem do Vídně (Tegethoff), 17. 2. odbývala se správní rada dráhy z Karlových Varů do Janova-Jiřetína (Johanngeorgenstadt) v Sasku.

Dne 13. března 1900 byl jsem se poděkovati u p. hraběte Vojtěcha Schönborna za jmenování do správní rady dráhy místní z Německého Brodu do Žďáru na Moravě a večer jsem byl přítomen správní radě rozhledny na Petříně.

Nyní počaly časté jízdy do Vídně k zasedáním, a sice:

Datum	Dráha	Rada
17. až 19. dubna	Jindřichův Hradec – Nová Bystřice	správní rada
11. až 14. května	Benešov–Vlašim	správní rada
	Německý Brod – Humpolec	správní rada
18. až do 22. května	Strakonice – Vimperk – Volary	správní rada
	Vodňany – Týn nad Vltavou	správní rada
	Karlovy Vary – Mariánské Lázně	správní rada
25. a 26. května	Německý Brod – Žďár	správní rada
1. června	Německý Brod – Humpolec	valná hromada
7. a 8. června	Mariánské Lázně – Karlovy Vary	valná hromada
	Svitava – Polička – Skuč	valná hromada
14. června	Benešov–Vlašim	valná hromada
27. a 28. června	Německý Brod – Žďár	valná hromada

Dne 29. června, na den svatého Petra a Pavla, jel jsem z Adolfova do Tachova k valné hromadě, jež se odbývala 30. června 1900.

Dne 8. 7. 1900 byl jsem *pozván k slavnostnímu otevření dráhy z Vimperku do Volar,* však nezúčastnil jsem se.

Macocha Při jedné návštěvě v Blansku v létě 1901, a sice 30. května, jel jsem s povozem p. ředitele Steckla k velkolepému úkazu přírody „Macocha“ poblíž Blanska. Doprovázel mě úředník pan Svoboda, ochotný to pán.

[49] Germanismus (bral jsem podíl) – ich nahm teil. (pozn. Milana Hlavačky)

Rodinné a jiné záležitosti 1899

Jako předcházející léta, měli jsme předplatné v Národním divadle na sedadla nalevo č. 66 a 67 každý osmý den. Každý pátek navštěvoval jsem týdenní schůzi Spolku architektů a inženýrů v Království českém, kde se odbývaly zajímavé přednášky.

Architekt Mocker, stavitel chrámu svatého Víta na Hradčanech, *zemřel.* Byl jsem s chotí Annou na jeho pohřbu v kostele vinohradském, který on též navrhoval a stavěl.

Byl to starý známý z Podmoklí, kde stavěl gotickou hrobku hraběte Thuna Hohensteina a po stavbě byl hraběcím inženýrem v Děčíně. Pohřeb odbýval se 19. ledna 1899.

Dne 20. ledna 1899 navštívil jsem, jako skoro každoročně, *bál techniků.*

Viadukt u nádraží Adolfov

Panovalo v lednu krásné, slunečné a vlažné počasí a tím dali jsme se, já a choť Anna, svésti k výletu do Adolfova. Vyjeli jsme 24. a vrátili se 28. ledna. Když jsme 24. přijížděli k Táboru, začalo sněžiti a napadalo do večera na 18 cm sněhu. Nicméně jsme nelitovali, neb 25. 1. bylo teplo +12,5 °C a zasněžená krajina s černými lesy vypadala pěkně.

Exkurzi tu provedli jsme v naději, že již jest lepší *Božence Havlíčkové,* jež povážlivě stonala. Leč domněnka ta byla klamná a roztomilé to dítě v stáří pěti let ku všeobecnému žalu *zemřelo 4. února 1899* v šest hodin vadou srdce. Byla pochována do prozatímní hrobky, nyní však již leží v naší společné definitivní hrobce na Olšanech.

Krátce nato zemřel Košťálovským v Králové Dvoře čtyři měsíce starý hošík Zdeněk, jemuž jsem byl kmotrem. Bylo to 17. února 1899.

Dne 11. února oslavovali jsme narozeniny syna dr. Vladimíra. Toho dne navštívil nás (v mé nepřítomnosti) starý spolužák Husák se svou dcerou, jež v sále konviktském na piano koncertovala.

Navštívili jsme 19. března 1899 *výstavu Maroldovu* v městském muzeu na Poříčí.

Bohužel musím tak často se zmiňovati o ztrátách a tentokráte platí to zemřelému dne 19. března 1899 profesoru na Vysoké škole technické (české) v Praze *Vilému Bukovskému,* kterého jsme pochovali z chrámu karlínského dne 21. března. Byl mým kolegou z Techniky a byl ve službě státní dráhy rak. uh. ve Vídni u generálního ředitelstva, konstruktérem v oddělení pro stavbu mostů. V letech šedesátých byl jmenován profesorem pro stavbu mostů, silnic, železnic, tunelů a vodní stavby a působil znamenitě, vychoval velkou řadu velmi způsobilých techniků, kteří dnes dosáhli pěkných míst v rozličných oborech.

Od zavedení státních zkoušek působil jsem s ním v komisi zkušební a svěřoval mně výhradně zkoušení ze stavby silnic, železnic a železničního pozemního stavitelství. Přepracoval se a podlehl nervose. Žije však v paměti všech současných techniků!

Dne 2. dubna 1899 zemřela ovdovělá švagrová, choť nebožtíka mého bratra Františka *Marie Baziková, rozená Birnerová* z Kocerad. Zanechala čtyři zaopatřené děti: Marii Košťalovskou (u které zemřela), Jaroslava, Eduarda a Bohuslava. Dne 4. dubna byli jsme na pohřbu v Královém Dvoře. Jako vdova žila v Jáchymově u Nové Huti, v Dušníkách a v Královém Dvoře. Otec její byl mistrem kamenickým v Koceradech. Marie byla komornou u kněžny Leontýny Fürstenbergové (rozené Khevenhüller z Korunního zámku) a na Lánech se bratr František s ní seznámil.

K obvyklým jarním výkonům v zahradě odjel jsem 5. dubna 1899 do Adolfova a vrátil jsem se do Prahy 9. dubna. Hála, domovník, mně sdělil, že tam bylo 26. března −19 °C (při větru) zimy.

Dne 17. dubna byl jsem přítomen správní radě rozhledny na Petříně a 18. dubna hře ruské *Mad. Savina* „Dáma s kaméliemi“ provozované v Národním divadle.[50]

V záležitosti dr. Vladimíra navštívil jsem 19. 4. 1899 *dvorního radu Pelce.*

Navštívila nás p. švagrová *Emma Lošťáková* z Brna a večeřeli jsme 22. dubna společně s rodinou Frenclových a Smutných u nás, i syn Vladimír s chotí byl přítomen. Dne 23. 4. večeřeli jsme u zetě Stibrala u přítomnosti Emminy.

Navštívil jsem *soiré u nejvyššího maršálka knížete Lobkovice Jiřího* dne 27. dubna 1899. Počasí bylo mírné při +7,5 °C ráno.

Jiří Stibral, náš p. zeť, odjel 5. května 1899 do Nemirova na Rusi.

[50] dámu s kaméliemi ovšem napsal Alexandre Dumas

Palác hraběnky Scherbatové v ukrajinském Nemirově

Z Vídně navštívil jsem dne 15. května 1899 syna *Eduarda v Korneuburgu.* Již jest kaprálem a reviduje rozdělení menage!

Dočkali jsme se konečně zase léta a odjeli jsme *20. května 1899 do Adolfova na letní pobyt.*

Ačkoliv Praha poskytuje v měsících květen i červen mnoho krásy přírodní, jako jsou Letná, Nebozízek a Kinských zahrada, Stromovka, Karlovo náměstí, výlety po Vltavě atd, přece jest příjemná zase proměna a těšíme se zase vždy na naše malé tusculum[51] a na práci v zahradě, svěží vzduch a krásné tiché lesy nás tam obklopující. Však nemilé překvapení nás očekávalo, leželo ještě mnoho krup na záhonech, jež v poledne napadly. Večer přijel Eda z Korneuburgu a 22. 5. odjel.

Začátkem června nastaly teplé a pěkné dny. Smrt řádila zase mezi přáteli a kamarády: 6. června 1899 zemřel Clemens Maquiet, vrchní inspektor a bývalý chef hlavních dílen při StEG v Praze, 14. 6. chef trati v Pardubicích a kamarád *František Franěk,* známý již z let 1852, a 25. června zemřel ve Falkenově arcibiskup

[51] Venkovský letní byt, z latinského tusculum, což bylo starověké římské letní středisko. (pozn. Milana Hlavačky)

hrabě *a kardinál Schönborn.*[52] Dostal zápal plic a léčil se po Kneipovsku![53]

Odporučením dcery Anny přijela k nám do Adolfova dne 8. července churavá dívka *Káblíkova,* odjela po čtyřech nedělích dne 6. 7. do Prahy zdravá a osvěžena.

Dne 21. července jel jsem ku státním zkouškám do Prahy a strávili jsme na Žofíně s rodinou Havlíčkovou, Stibralovou, Vladimírovou, Smutných a Frenclových, celkem 14 osob, při koncertu velmi pěkný a zábavný večer. Dne 22. 7. odjel jsem do Adolfova.

Stihla mne choroba, od 28. do 30. července měl jsem takzvaný „Hexenschuß". Nohy, které jsem měl předtím poněkud oteklé (snad od mnoho chůze a sázení 1000 kusů květin), jsou lepší, cítím skromnou bolest jen nad pravou patou. Kdežto dříve to bolelo i na druhé noze (Achilles nervem).

Začátkem srpna 1899 bylo na slunci až 40 °C tepla, 15. srpna zajeli jsme si s chotí, Boženkou a Zdeňkem do Zlaté Koruny a 16. byl jsem v Krumlově.

Dne 17. srpna jel jsem s chotí Annou do Prahy navštíviti Toničku. Já odtamtud jel do Tachova ku valné hromadě dráhy (19. 8). Sešli jsme se s Annou v Plané, tam 19. 8. nocovali a ráno 20. 8. *jeli jsme do Mariánských Lázní navštíviti* Tempelhof Kurhaus, Egerländera[54] a odjeli *večer do Karlových Varů.* Přenocovali jsme v hotelu National nad kolonádou a odjeli 21. 8. po Buštěhradské dráze do Prahy, navštívili dr. Vladimíra a Toničku a odjeli do Adolfova. Nato *23. srpna 1899 narodila se jim Milena.* Jeli jsme 2. září do Prahy jako kmotři. Křtiny se odbývaly dne 3. září v kostele sv. Václava na Smíchově. Paní Stasková byla též u Toničky. Paní Kašparová měla jistou a nesnadnou funkci, ku které byl pozván též dr. Pipek.

Já odjel z Prahy 4. a Anna 5. září 1899. Jiří Stibral přijel pro rodinu 9. září a odjeli do Prahy 17. září. *Maloval Jiří Kleť* a my s chotí navštívili jsme starého přítele Eduarda Kačerovského s paní v Březí v Zátkovém mlýně. Naše milá Tonička již se tak zotavila, že mohli přijet k nám do Adolfova již 29. září, a sice Tonička, Vladimír a Milenka s kojnou.

Na naše narozeniny dne 19. 9. 1899 navštívila nás Aninka Havlíčková na několik hodin a 30. 9. přijel Eduard syn z Korneuburgu po odbytém dobrovolnickém roku a již 2. 10. navštívil jej p. Skokan.

Abychom poskytli Eduardovi příležitost se poněkud zotaviti po vojenské službě, ostali jsme v Adolfově až do 16. října 1899. Vladimír s rodinou a Eda odjeli již z Adolfova 12. 10. Předtím jsme ještě podnikli větší procházky na Kluka, do Bohouškovic a jiné.

[52] František z Pauly, kardinál hrabě Schönborn-Buchheim-Wolfsthal (Franz de Paula, 24. ledna 1844 Praha – 25. června 1899 Falkenau, dnes Sokolov) byl pátý biskup českobudějovický (1883–1885) a posléze 28. arcibiskup pražský (1885–1899). Kardinálem se stal 24. května 1889. (pozn. Milana Hlavačky)

[53] Léčebná metoda vyvinutá bavorským farářem a léčitelem Sebastiánem Kneippem spočívající v polévání nohou studenou vodou. (pozn. Milana Hlavačky)

[54] v roce 2022 hotel Monty

Nyní nastala starost o budoucnost syna Eduarda. Měl jsem zato, že mu bude nejprospěšnější praxe u podnikatele staveb železničních. Jel jsem s ním 24. října 1899 do Kolína k podnikateli panu Životskému, který ho ochotně přijal do své služby při stavbě místní dráhy z Kolína do Čerčan a svěřil mu hned důležitou stavbu viaduktu o sedmi otvorech značně vysokého, ku kterému musil vypracovati detailní plán a vše ostatní obstarati. Úloze své dostál dokonale a objekt ten jest ozdobou celé dráhy. *Dne 2. listopadu Eduard definitivně se do Kolína odstěhoval.*

Viadukt Červené Pečky

Dne 1. listopadu byl jsem na pohřbu Kasalovského, dobrého inženýra strojnictví, zetě slovutného vlastence a majitele uhelných dolů Vondráčka v Ostrově. Znali jsme se dobře ze Spolku inženýrů a architektů. Inženýr Kasalovský byl též přítel Havlíčkův.

Dne 10. listopadu odevzdával se v týdenní schůzi Spolku inženýrů a architektů *dar* předsedovi inženýru *Jahnovi* za jeho zásluhu o výstavu inženýrů a architektů.

Jako dosud, slavili jsme vánoční svátky v přátelském kruhu, a sice Štědrý večer u zetě Stibrala a u Boženky, 26. 12. druhý svátek a silvestra u zetě p. Havlíčka. Bylo nás na silvestra 17 z rodiny a Elsa Tropšová.

Rodinné a jiné v roce 1900

Nový rok nastoupili jsme v noci při všeobecném blahopřání. Při oblevě +2,5 °C cupali jsme od Havlíčků domů.

Odpoledne na Nový rok byli jsme na koncertě filharmonickém, při kterém hrál slavný *Jan Kubelík* obdivuhodně. Dne 7. 1. byly večer u nás rodiny Havlíčkovi, Stibralovi a dr. Vladimíra.

Nově jmenovaný arcibiskup pražský, svobodný pán Skrbenský z Hříště, zavítal do Prahy dne 13. ledna 1900. Dne 14. 1. nastoupil mráz −12,5 °C, však 25. až 27. ledna odcházely na Vltavě ledy při +2,5 a +6 °C.

Dne 28. 1. byla u Vladimíra a Tonči společná všem rodinám nahoře uvedeným večeře.

Pan Stasek navštívil Vladimíra a Tonču 2. února a 4. února byli jsme u nás u společné všem rodinám večeře. Též na Žofíně s panem Staskem jsme byli. Od 26. do 28. února nastala v Praze velká voda, dva metry nad normálem.

Každý pátek jsem navštěvoval týdenní schůzi ve Spolku inženýrů a architektů v Měšťanské besedě.

Na svatého Eduarda, dne 18. března, bylo mně od všech dětí, zeťů a vnoučat blahopřáno a byl jsem obdarován. Večer jsme se u nás sešli, mimo Jiřího Stibrala, jenž odjel právě 17. 3. do Paříže.

Korunová měna Prvním lednem 1900 byla při všech státních a veřejných pokladnách, na dráhách a ve větších závodech zavedena Korunová měna (1 zlatý = 2 Koruny), leč dosud ne obligatorně. Až do dneška (7. 1. 1907) ne, takže na naše zlaté 10 neb 20 K mimo zem musíme platit as 19 % ažio.

Já a několik spolužáků: Lehman, Brdičko, Storch, Frencl a občas i jiní scházíme se každou středu v kavárně *Metropol* na Václavském náměstí.

Dne 25. března byl jsem přítomen správní radě Podolské cementárny a odpoledne chtěl jsem odjeti do Adolfova, leč napadlo 15 cm sněhu, a proto nejel jsem.

Dne 26. března objednal jsem u Šaldy pomník pro švagrovou Marii Bazikovou v Králově Dvoře.

Byl jsem na pohřbu ředitele obchodnické akademie *Tonnera* dne 6. dubna, dobrého to vlastence a známého z roku 1848. On byl profesorem obou mých dcer na vyšší dívčí škole a byl všeobecně oblíben.

Dne 8. dubna zase se vyskytla v Praze na Vltavě velká voda, 3,14 m nad normálem.

Dne 12. dubna 1900 vážil jsem v parní lázni na Žofíně 98,5 kg. Porovnám-li to, že jsem vážil v říjnu 1905 též v té lázni 92 kg, značí to úbytek 6,5 kg, což asi zavinilo, že se pohybuji denně as 10 000 až 12 000 kroky (průměrně) a že nepiju žádné pivo nyní.

Dne 15. a 16. dubna byly velikonoční svátky a na Boží hod byli jsme v Radotíně procházkou: my, Boženka a Zdeněk Stibralovi, Vladimír a Tonča Baziková, Anča a Lidunka Havlíčková (osm osob). Dne 16. 4. pak navštívili jsme hřbitov Olšanský.

Z Vídně, kde jsem dlel, jel jsem 19. dubna do Adolfova a vykonal tam až do 24. 4. obvyklé jarní práce, tj. vystřihování růží a křovin, zasetí květin do pařeniště atd. Vrátil jsem se do Prahy a byl jsem 25. dubna přítomen *soiré u knížete Jiřího Lobkovice,* nejvyššího maršálka.

Odbývala se *svatba Jarmily Frenclové,* naší neteře, s panem Františkem Kačerovským, úředníkem u Teplicko-Ústecké dráhy dne 1. května 1900 a byli jsme zváni.

Hostina odbývala se v domácnosti a byli přítomni mimo nás: Frenclovi, Zátkovi – Růžena s chotěm, Marie z Lipska (Hegmondová), Smutných, Kačerovských, Emma Lošťáková, Vladimír Havlíček a mladí manželé.

Laxenburg

Při mé návštěvě Vídně za příčinou místních drah jel jsem v neděli 13. května 1900 *do Laxenburku,* prohlédl zámek a prošel krásný park, kterému jsem se obdivoval a vrátil se večer do Vídně. Dne 14. 5. navštívil jsem ve Vídni secesní výstavu, kde viděl jsem pěkné a špatné obrazy a 12. 5. byl jsem v Augartenu na šlechtou a bohatými lidmi ve prospěch chudých uspořádané slavnosti a bazaru, v kterém hezounké šlechtičny prodávaly.

Augarten

Nemohli jsme si dát ujíti podívati se na našeho nadějného syna Eduarda při jeho výkonu stavebním. Jeli jsme s Annou do Kolína a kočárem *k viaduktu u Červených Peček.* Shledal jsem vše dobře zavedené a měli jsme radost z toho, jak se Eda do té práce rychle vpravil

a pracujícím imponoval. V nejlepší náladě, psem naším „Nero“ obskakováni, vrátili jsme se ke kočáru a jeli zpět do Kolína a domů.

Konečně nadešel den vykoupení a *stěhovali jsme se* dne 24. května, Nanebevzetí panny Marie, *do Adolfova* a hned 25. 5. večer jel jsem do Vídně, neb nastaly schůze při společnostech místních drah vpředu líčené již 26. a následující dny.

Svatodušní svátky dne 3. až 5. června trávili jsme v Adolfově domácími procházkami. Dne 5. 6. bylo nám ponejprv možno pod verandou večeřeti, neb panovaly chladné noci.

Dne 7. června *jela Anna na Kolnu, já do Vídně* a na zpáteční cestě sjeli jsme se v Cmuntu a přijeli 9. 6. společně do Adolfova. Anna navštívila v Chlumci p. p. Staskové.

Památný den dne 8. června 1900 trávil jsem ve Vídni, když následkem *české obstrukce* rozpustila se Říšská rada. Seděl jsem u Kanse naproti hotelu Tegethoff s panem Bromovským, který právě z parlamentu přišel (v půl desáté večer) a věci vypravoval a o půl jedenácté zase tam šel. V noci byla sněmovna rozpuštěna. Dr. Jahoda seděl s námi u Kanse. To stalo se za éry Körberova. Čin ten měl dosti důležité následky.

Kaple všech svatých v Petrohradě

Dne 10. června jeli jsme *s Kačerovským a chotí jeho* do Zlaté Koruny, pak jsme se vrátili do Adolfova a oni ostali u nás do večera. Velmi dobře jsme se bavili s těmito starými přáteli. Obdivovali se, jak pěkně a bohatě v naší zahradě pereny a křoviny kvetou. Opětovali jsme jejich návštěvu 24. června v Březí v Zátkovic mlýně a pak udílel jsem p. p. Zátkům radu stran spojení mlýna s dráhou a trať jsme přehlíželi.

Z Tachova, kde jsem byl na valné hromadě, jel jsem 30. 6. do Černčic, kde byla již má choť od 29. 6. V neděli 30. června 1900 byli jsme s chotí a milým zetěm Františkem u kapličky „všech svatých“ v petrohradském krásném parku (jako já před 52 lety). Dne 2. července odjeli jsme do Prahy, vzali vnučky Annu, Madlenku a Lidunku s sebou a odjeli 3. 7. odpoledne do Adolfova. Elsa Tropšova jela s sebou do Krumlova.

Dne 14. července přijeli pan *F. X. Svoboda se svou chotí* paní Růženou Svobodovou do Adolfova a ubytovali se v protější restauraci.[55] Boženka a Zdeněk

[55] náhodně zjištěná kuriozita: dle bakalářské práce Markéty Pávkové žila Růžena Svobodová

přijeli 18. 7. Byla velká vedra, na slunci 41 až 44 °C. Postavili jsme 20. 7. u rybníka holubovského budku na svlékání a pěkně jsme se koupali. Dne 24. července konali jsme se Svobodovými a s Boženkou a Zdeňkem Stibralovými a s děvčaty Havlíčkovými výlet do Zlaté Koruny a šli pak při značném horku pěšky zpět do Adolfova. Byl to utěšený výlet.

Dne 25. července přijeli František a Anna Havlíčkových k nám, aby slavili s námi *svátek Anny choti.* Bylo nás pohromadě devět při oslavě tohoto dne 26. 7.

Druhý den, 27. 7, konali jsme dopoledne větší procházku Velkým borem k Vltavě, kde se vory vážou, pak kolem Maidsteinu a vedle Křemžského potoka zpět. Byli to: Svobodovi, František a Anna Havlíčkové, jakož jejich dívky Anča, Madla a Lída, Zdeněk Stibral, choť Anna a já. Když jsme se vraceli, bylo na slunci velké horko (43 °C) a utržil jsem mnohou výčitku, že jsem výlet ten proponoval v tu dobu.

Dne 28. 7. přijel Jiří a světili jsme 29. 7. *svátek Boženky.* Večer byli u nás též manželé Svobodovi, kteří nás častěji navštěvovali a pan F. X. Svoboda humorem svým zvláště dívky velmi bavil. Dne 30. 7. odjel František Havlíček do Černčic a nato 1. srpna dcera Anna s děvčaty do Prahy, odkud *3. srpna 1900 podruhé odjeli všichni do Misdroye* (jaká náhoda, že po pěti letech, též 3. 8. 1904 František v Misdroyi náhle zemřel).[56] Voloďa Havlíček odjel 1. 8. do Paříže.

Ku přání manželů Svobodových konali jsme společný výlet do *Rožmberku, Vyššího Brodu a k Čertově stěně.* Z Krumlova jeli jsme dvěma kočáry, prohlédli starý zámek v Rožmberku, jeli pak do Vyššího Brodu a k Čertově stěně, kde nám již hrozil déšť. Byl to rozkošný den a dobrá zábava.

Červenec 1900 byl horký, občas bylo 43 až 46 °C na slunci, my jsme však vedrem netrpěli, neb naše jídelna poskytuje vždy ochlazení.

Paní Růžena Svobodová odjela 4. a pan F. Svoboda odjel 5. srpna. Ostanou nám v paměti dobré!

Anna Tropšova jun. měla v Linci svatbu dne 8. srpna, brala si p. Vorla, finančního úředníka ve Vídni.

Jiří Stibral maloval v Krásetíně kolem 11. až 14. srpna. Na 18. srpna připadly 70. narozeniny císaře pána.

Dne 20. srpna přijel švagr *Smutný s Pavlem a Sylvou* a 23. 8. byli jsme s nimi já, choť Anna a Zdeněk na Kleti a Boženka Stibralová byla s námi v Krumlově.

P. August de Serres Wieczffinski zemřel

Dozvěděl jsem se, že můj bývalý chef pan de Serres Wieczffinski zemřel v Basses v Pireneách as 20. srpna 1900.

---

se svým manželem F. X. Svobodou, ale její srdce tíhlo k F. X. Šaldovi

[56] Międzyzdroje (německy Misdroy, česky Mezizdroje) je město v Polsku v Západopomořanském vojvodství v okrese Kamień. Město leží na ostrově Volyň při Baltském moři na východ od města Svinoústí. Město je významnou lázeňskou destinací. (pozn. Milana Hlavačky)

Napsal jsem o něm nekrolog v „Politik“ ze dne 24. 8. 1900 a zaslal tento list Politik paní de Serresové (sestře skladatele Mignony Thomase)[57] do Paříže Rue Wagram dne 31. 8. Paní mně odpověděla a poděkovala se za mou loajalitu dne 15. září 1900. (Patrně byla mimo Paříž, když můj list došel.)

Pan de Serres byl u Společnosti stavebním ředitelem a konečně prezidentem direktoria Společnosti státní dráhy ve Vídni. Pracoval jsem s ním skoro 20 let a byl mně více přítelem než chefem. Jeho zásluhy o Společnost vylíčil jsem jinde (na stránce 235). Stavěl u Společnosti 1000 kilometrů drah. Pokoj popeli jeho!

Jiří Stibral jel do Nemirova v Rusku 31. srpna 1900. *Rodina Havlíčkova* s Eduardem odjeli *do Paříže na výstavu*[58] z Misdroye 29. srpna a přijeli do Prahy 15. září.

Roztomilá *paní Teršová,* choť dvorního rady nynějšího finančního ředitele v Praze, odjela z Adolfova do Brna 6. září s hochem Honzíčkem.

Dne 7. září přijela paní švagrová *Marie Smutná* a 9. září konali jsme výlet na Maidstein: Boženka a Zdéňa, tři Smutných, Vladimír, Tonča, Milena, syn Eduard (z Kolína), Anna choť a já. Druhý den, 10. 9, všichni zase na „Kluku“, chtěli jsme ještě sklonek saisony užíti.

Nyní počalo nemilé loučení, neb 12. 9. odjela dcera Boženka se Zdeňkem a 15. 9. odjeli Smutných a ten samý den vyjeli z Prahy *Stibralovi do Paříže na výstavu.*

Ostali u nás v Adolfově pouze Vladimír a Tonička, a tu jsme si vyjeli dne 17. a 18. září já i choť s nimi do Želnavy, kde jsme nocovali a ráno za pěkné pohody vydali jsme se na cestu *k Plöckensteinskému jezeru a na Třístoličník* v srdci Šumavy. Já a Anna ovšem ostali jsme pouze u jezera, kde jsme se oddávali po tři hodiny s chotí „dumání“ a pak šli klidně do Želnavy a očekávali příchod jich.

Na 19. září připadly *mé 70leté a Anny 63leté narozeniny.* V kruhu našem meškala rodina syna dr. Vladimíra, leč dostali jsme četné blahopřání od našich nepřítomných milých. Též dary se dostavily, a sice od manželů Havlíčkových já zlatou jehlici z Paříže a Anna brož, od Vladimíra porcelánovou srnku pro zahradu, od Smutných víno a cukroví, Eda poslal orchideje a Stibralovi též pěkný dar nám věnovali (modrý servis). Den byl krásný a odpočívali jsme v zahrádce plné květu a vůně po velké námaze předešlého dne!

Vladimír s Toničkou a s panem Staskem i Milenou odjeli k našemu smutku již 25. září a 30. září odjel *syn Eduard s Válkem do Paříže* na výstavu.

Od 26. září až do 7. října bylo pěkné počasí, až 35 °C na slunci, takže jsme podzimek ještě užili.

Dne 12. října stěhovali jsme se do Prahy: Anna, já, služka Pepi, pes Nero a kos.

[57] Mignon je komická opera skladatele Ambroise Thomase. (pozn. Milana Hlavačky)

[58] Světová výstava se konala v Paříži od 15. 4. do 12. 11. 1900. (pozn. Milana Hlavačky)

Počasí Když přehlédnu celou letní saisonu, byly červenec, srpen, září a až do 11. 10. dosti suché, v květnu a červnu večery chladné, dešťů málo, větrů ještě méně, vcelku velmi teplé a krásné léto i podzim. I náš zdravotní stav byl dobrý.

Syn Eduard přijel 20. 10. z Paříže a odjel zase 22. 10. do Kolína za svým povoláním.

Dne 24. října byl jsem na pohřbu prof. geodesie Müllera.

Dne 30. 10. 1900 podpisoval jsem 1 800 akcií místní dráhy z Německého Brodu do Žďáru jako správní rada.

Dne 1. listopadu navštívili jsme s chotí hrob sestry Lucie na Vinohradském hřbitově a pak naší hrobku, kde leží Jiřinka, Boženka a máti zetě Jiřího.

Dne 24. listopadu byl jsem na valné hromadě Českého pivovaru v Budějovicích a potom jsem jel do Adolfova přesvědčit se, jak jsou opatřené byliny proti mrazům. Dne 25. 11. jel jsem zpět do Prahy.

V upomínce na pana F. X. Svobodu navštívili jsme premiéru jeho „Čekanek" a dobře jsme se bavili.

Po našem návratu z Adolfova učinila nám *paní Teršová* návštěvu na Smíchově, kterou jsme 6. prosince splatili.

Zase jeden dobrý přítel, spolužák z Pražské reálky v roce 1845–1846 (Adamička, *Baugut,* Bazika) a kolega ve službě StEG *Bernhard Baugut* dne 12. prosince 1900 zemřel v Mödlingu a byl pochován ve Vídni. Byl to upřímný přítel, pěstovali jsme rodinné styky. Naše Anča (Havlíčková) byla u nich v roce 1871 v Seewalchen na Atterském jezeře a Žofinka jejich byla u nás v Praze.

Baugut byl miláčkem ředitele von Rupperta a byl tenkráte chefem oddělení pro materiál vrchní stavby u ředitelstva ve Vídni. Konečně byl vrchním inspektorem a chefem udržování dráhy ve Vídni a na odpočinku zemřel. Byl to velmi způsobilý a neúnavný úředník.

Rok ukončili jsme jako obyčejně harmonicky v našem rodinném kruhu. Štědrý večer 24. 12. byl slaven u Stibralových v přítomnosti Vladimírovy rodiny, syna Eduarda a nás.

Druhý svátek 26. 12. slavil se u dr. Vladimíra a současně došla ho nemilá zpráva, že musí jíti *jako substitut okresního lékaře do Kaplice.*

Silvestr byl oslaven u Havlíčků, byli jsme (17) všichni přítomni, i doktor Vladimír z Kaplice přijel, ačkoliv teprve do Kaplice se představiti jel 30. prosince. Byla to velice nemilá věc, neb Vladimír měl hezkou praxi, kterou ovšem odchodem, jenž trval as 1½ roku, při návratu změnou bytu ztratil – dále že žili manželé přes jeden rok od sebe, a když se konečně Tonička do Kaplice odstěhovala, as za ½ léta stěhovali se zase do Prahy. A nebyla možnost přesazení to do Kaplice odvrátiti pro nouzi a personal.

Na silvestra jsme u Havlíčků podepsali obvyklý novoroční arch, obsahující veškeré přítomné osoby. Nastoupili jsme při všeobecném blahopřání nový rok

1901 *a nové století dvacáté!* Byla to rozkošná rodinná schůze.

Dopoledne jsem navštívil pana hraběte Vojtěcha Schönborna.

1901 a 1902

Místní dráhy

Na stránce 291 a 326 vylíčil jsem svou činnost při dráhách místních a u Zemského výboru až do 1900 inclusive.

V roce 1901, 1903 a 1904 přibyly ještě některé dráhy a na stránce 342 připojuji seznam patnácti místních a drah řádu II., při kterých na stránce 326 vylíčené výkony obstarávám.

Dle stanov jednotlivých drah Zemský výbor má právo jmenovati jednoho člena do správní rady a ku každé valné hromadě vysílá plnomocníka, který četné její kmenové akcie zastupuje a zájem Království českého hájiti má. *Tuto funkci svěřil Zemský výbor mně* a poněvadž dráhy státem garantované mají své sídlo a ministeriem železničním ustanovené orgány ve Vídni, nastává mně úkol častějšího cestování do Vídně. Pan dvorní rada dr. Speil, rytíř z Osthenu (jenž 1905 odstoupil) a vládní rada dr. Werner, jenž v roce 1906 převzal vedení agendy společenské i při obou drahách pošumavských (které byly spravovány předsedy pomocí sekretáře p. Mráze, jenž zemřel 1905), agendu společenskou obstarávali. Má funkce jest jako člen správní rady stanovami vytknutá a poněvadž mimo zástupce vlády jsem jediný odborník v těchto korporacích, jest má přítomnost dost důležitá a vyžaduje dost práce.

Obyčejně se do roka odbývají dvě schůze správní rady a valná hromada. O těchto zasedáních podávám Zemskému výboru každoročně zprávu. Mimoto po celý rok přicházejí poptávky, jež nutno mně vyřizovati. Následuje výkaz:

Seznam místních státem zaručených drah v Čechách, při kterých jsem Zemským výborem jmenovaným členem správní rady.

#	Dráha	Délka stav.	Délka dop.	Jmenování datum	Jmenování číslo	Moje funkce	Poznámky
1	Benešov – Vlašim – Dolní Královice	46,611	46,861	1. 6. 1898	č. 34 929	Člen správní rady a plnomocník při valné hromadě, místopředseda.	Od roku 1903 jest připojená trať z Vlašimi do Dolních Královic.
2	Planá–Tachov	11,195	12,577	8. 1. 1895	63 950 V.	Člen správní rady a plnomocník při valných hromadách.	Není zaručena, stát pouze při potřebě odročí placení dopravních výloh.
3	Strakonice – – Vimperk – – Volary	70,466	70,780	9. 6. 1899	38 259	Člen správní rady a plnomocník.	Trať Vimperk– –Volary připojila se 8. 7. 1900.
4	Vodňany – Prachatice – – Volary	56,007	55,871	9. 6. 1899	38 412 V.	Člen správní rady a místopředseda správní rady od 11. 6. 1905.	Trať Prachatice– –Volary připojila se 16. 10. 1899.
5	Německý Brod – Humpolec	25,031	25,180	3. 6. 1898	35 920 V.	Člen správní rady a místopředseda od 6. 6. 1905.	
6	Svitava – Polička – Skuč	53,555	52,524	10. 5. 1899	32 082 V.	Člen správní rady.	Trať Polička– –Skuč přibyla 6. 10. 1897.
7	Jindřichův Hradec – Nová Bystřice (úzkokolejná)	30,418	32,899	8. 8. 1898	53 628 V.	Člen správní rady a místopředseda od vstoupení.	
8	Vodňany – Týn nad Vltavou	20,976	21,066	1. 9. 1898	57 830	Předseda správní rady od 18. 5. 1904.	
9	Karlovy Vary – – Mariánské Lázně	52,780	53,275	18. 8. 1898	59 682 V.	Člen správní rady a místopředseda od roku 1905.	Předsednictví jsem nepřijal.

#	Dráha	Délka stav.	Délka dop.	Jmenování datum	Jmenování číslo	Moje funkce	Poznámky
10	Karlovy Vary – – Janov-Jiřetín v Sasku (Johanngeorgenstadt)	35,887	42,199	18. 8. 1898	59 682 V.	Místopředseda správní rady od vstoupení.	Předsednictví jsem nepřijal. 6,9 km peage
11	Německý Brod – – Žďár – Tišnov	92,322	95,083	8. 3. 1900	16 346 V.	Člen správní rady.	Trať Žďár– –Tišnov připojila se 3. 12. 1906.
12	Chlumec nad Cidlinou – Králův Městec	12,831	13,659	20. 4. 1901	28 826 V.	Člen správní rady a její místopředseda od 23. 6. 1905.	
13	Loket– –Schönwehr	15,314	15,196	25.10. 1901	87 668 V.	Člen správní rady.	
14	Jičín – Rovensko – Turnov	29,781	29,050	18. 9. 1903		Člen správní rady.	
15	Rakovník–Louny	44,624	45,128	30. 1. 1904	č. 521	Člen správní rady.	
16	Teplice (Weckelsdorf) do Poříčí (Parschnitz) a Trutnova			1. 6. 1907	56 683 V.	Člen správní rady a výkonného komitétu.	
17	Domažlice– –Tachov			29. 9. 1908	111 137 V.	Člen správní rady.	
18	Spojené pošumavské místní dráhy					Člen správní rady.	a) Strakonice– –Volary b) Vodňany– –Volary c) nové dráhy z Volar na bavorské hranice d) z Želnavy k Černému Kříži, otevřeno 1910

Při těchto zasedáních scházím se s vzácnými osobnostmi z Čech a z Moravy, s předními úředníky z ministeria železničního a s vyslanými vládou do správních rad, bývalými řediteli státních drah a vynikajícími odborníky, s říšskými poslanci

(Kramář, Bečvář, Heinrich, Brzorád) atd.

Ovšem často se srážíme s místními členy správní rady rozličných drah, když žádají neoprávněné snižování tarifů neb rozmnožení denně pojíždějících vlaků, ale vše se taktně vyrovná.

Poněvadž zastupuji nejvalnější část akcií, mám též dosti značný vliv, který všestranně rád se mně konceduje, ohledem na mé odborné znalosti věci.

V roce 1901 jsem, zvláště v měsících duben, květen a červen, v záležitosti těchto drah vykonal následující cesty:

- z Prahy do Vídně a zpět
  - 11. a 12. ledna
  - 15. a 16. dubna
  - 28. dubna až 1. května
  - 4. až 6. května
  - 12. až 14. května
  - 19. až 21. května
  - 3. až 5. listopadu
- z Adolfova do Vídně a zpět
  - 28. až 31. května
  - 1. června
  - 3. a 4. června
  - 6. a 7. června
- z Prahy do Tachova
  - 10. až 12. dubna
- z Adolfova do Tachova
  - 21. až 23. května

Dne 30. května byl jsem v Blansku (na Macoše). Jel jsem tedy v roce 1901 z Prahy 7krát a z Adolfova 5krát do Vídně a z Prahy jednou a z Adolfova jednou do Tachova, tedy 14 jízd.

V roce 1902 byl jsem v této samé záležitosti ve Vídni, a sice:

- z Prahy
  - 2. a 3. února

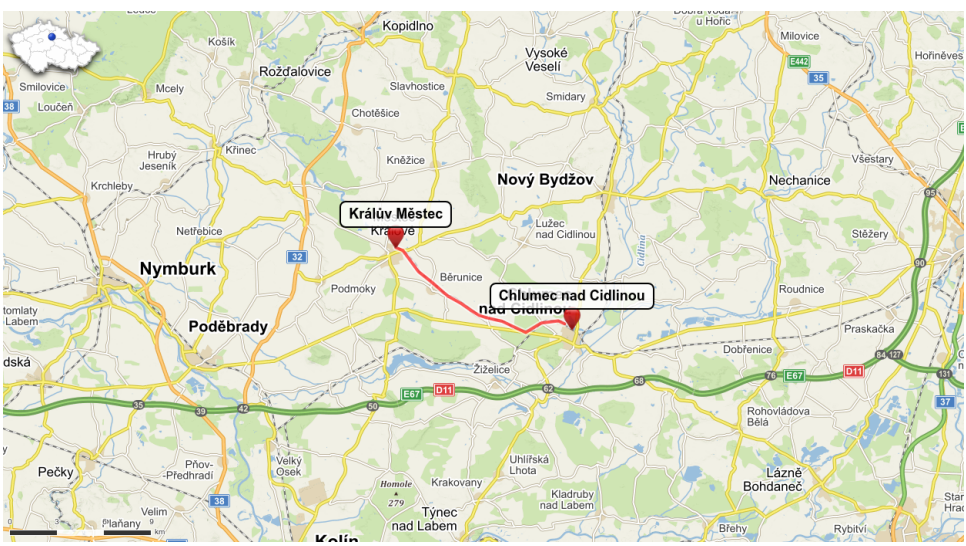
  - 26. dubna až 1. května
  - 8. až 10. května
  - 19. až 21. května

- z Adolfova
  - 23. a 24. května
  - 26. a 27. května
  - 30. a 31. května
  - 6. a 7. června
  - 19. až 21. června

Do Tachova jel jsem z Adolfova 27. až 29. června 1902. V roce 1902 byl jsem tedy ve Vídni 9krát.

Při svých cestách z Prahy bydlel jsem ve Vídni v hotelu Tegetthof a při jízdách z Adolfova v hotelu Bellevue naproti nádraží Františka Josefa ve Vídni.

Dne 15. dubna 1902 měl jsem poradu s p. hrabětem Adalbertem Schönbornem stran sdružení pošumavských drah. Dne 19. června 1901 jel jsem do Prahy a byl jsem přítomen zemské železniční radě odbývající se 20. června.



Chlumec nad Cidlinou – Králův Městec

Jiné odborné práce

Mimo místních drah v roce 1901 vykonal jsem ještě jiné práce odborné. K žádosti mého krajana Antonína Baziky a pana A. Berana, oba od Státních drah, podal

Loket–Schönwehr

jsem žádost k c. k. místodržitelství v Praze o schválení stanov obmýšleného *Spolku českých železničních úředníků* 29. ledna 1901. Dne 8. dubna přišlo příznivé vyřízení, jež jsem hned zaslal p. Aloisovi Beranovi. Bylo mně nabízeno místo předsedy toho spolku, což jsem nepřijal ohledem na snahu býti pánem svého času. Jako člen jsem ale přistoupil.

Navštěvuji pilně přednášky v týdenních schůzích Spolku architektů a inženýrů a byl jsem na výkladech dne 1. 3. 1901 pana stavebního rady Rybáře, pana Smrčka dne 8. 3, pana Lindleye z Frankfurtu o čistící stanici splašků dne 29. 3. (Lindley částečně projektoval a pak stavbu kanalizace pražské a předměstské vedl), dne 8. 11. 1902 přednášku profesora Zeugese o sopkách. Nevynechal jsem po tyto dva roky (1901–1902) skoro žádnou týdenní schůzi.

Městkou elektrárnu v Holešovicích a přístav tamtéž prohlédl jsem si 21. června 1901, když jsem jel z Adolfova *Prahou* do Tachova. Slavnostní valnou hromadu *České akademie* navštívil jsem 1. prosince 1901.

Vykonával jsem povinnosti správního rady Podolské cementárny po oba roky 1901 a 1902 a prohlédl jsem též častěji industriální dráhu této společnosti z Hodkoviček do Podolské cementárny.

Odborné práce 1902

Byl jsem dne 25. ledna 1902 přítomen promoci jako Doktora technických věd pana J. Bašty a Františka Faktora. Při II. státní zkoušce p. Bašty dne 23. 7. 1884 byl jsem přítomen a zkoušel jsem jej ze stavby železnic.

Dne 22. března 1902 navštívil jsem valnou hromadu matice technické a 7. října 1902 zastupoval jsem Podolskou cementárnu *při státní kolaudaci industriální*

dráhy z Hodkoviček do Podola.

Dne 4. listopadu 1902 účastnil jsem se výletu do čistící stanice sedimentační v Bubenči Spolku architektů a inženýrů, večer pak jsem byl se zetěm Františkem Havlíčkem a mým spolužákem z let 1844/5 a 1845/6 na Pražské reálce *p. Kraftem, rytířem ze Saules,* v německém divadle,[59] kde se dávalo „Altheidelberger Studenten leben".[60] J. Kraft jest ředitelem v ohromné továrně strojnické ve Seraingu v Belgii a velice bohatým a vznešeným pánem a konstruktérem, mimoto upřímným kolegou. K mé přímluvě trávil vnuk Voloďa Havlíček nějaký čas v tamější továrně, když absolvoval Českou techniku (odbor strojnický) v Praze.

Ještě v lednu 1907 zaslal mi brožuru: „Der belgische Turbinenpostdampfer *Princesse Elisabeth*, erbaut von der *Société anonyme John Cockerill-Seraing*", největší to loď mezi Belgií a Anglií.

Dne 29. listopadu 1902 uplynul rok po otevření industriální dráhy do hutí a strojoven v Blansku. Intervenoval jsem při definitivní kolaudaci s podnikatelem Schön a synové, od kterých se stavba přijala trvale.

Rodinné a jiné události v roce 1901

Rodinný život náš plynul jak v létech minulých. Bydleli jsme zase ještě na Smíchově č. 542, navštěvovali jsme Národní divadlo, kde jsme měli předplatné na sedadla 66 a 67 vlevo, navštěvoval jsem týdenní přednášky Spolku architektů a inženýrů v zimní sezóně v Měšťanské besedě ve velkém sále a jednou za týden jour fixe[61] v kavárně s několika kolegy, v Metropol, později v Union. Pěstovali jsme častý styk v našich rodinách Havlíčkových, Stibralových a Vladimíra syna. Totéž v roce 1902.

Zvláště uvádím:

- 12. ledna 1901 navštívil jsem švagra Hüttingera a Zdeňku ve Vídni
- 15. a 16. 1. ležel jsem, maje katarrh průdušek
- 22. ledna zemřela anglická královna Viktoria
- 27. ledna zemřel skladatel Giusseppe Verdi
- 29. ledna zemřel náš znamenitý Julius Zeyer

Též v lednu zemřeli od StEG dávno známí úředníci Blau a Ottenfeld při dopravním oddělení.

[59] Dnešní Státní opera. (pozn. Milana Hlavačky)
[60] Hra o pěti obrazech od Wilhelma Meyer-Förstra (1862–1934). (pozn. Milana Hlavačky)
[61] pravidelná setkání

Dr. Vladimír nás navštívil z Kaplice 1. a 2. února 1901. Dne 8. února dávala se v divadle ve prospěch Zeyerova pomníku Sulamit[62] a nescházeli jsme tam.

Vrchní správce hor v Brandýsku, Schröckenstein, s kterým jsem měl časté jednání při projektování a stavbě uhelných drah k šachtě VI. a VII. (Barré a Ronna), zemřel 13. února 1901. Krátko nato slavil kolega z let 1848 *Josef Hlávka,* vrchní stavební rada a prezident České akademie, 70leté narozeniny dne 16. února 1901. Zaslal jsem mu blahopřání. V dobu tu vládla zima −16 až −20 °C po několik dní, až skoro do konce února.

V únoru 1901 vypukla *stávka orchestru Národního divadla,* jež musela býti sanirována najmutím nového členstva orchestru, takže opery skoro čtyři neděle nemohly býti dávány. Starý orchestr utvořil pak „Českou filharmonii“, jež do dneška (16. 2. 1907) ještě stává. Vina přičítala se tomu, že kapelník Kovarovič byl přísný!

Dne 26. února 1901 vážil jsem v parní lázni 96,5 kg (kdežto 9. února 1907 vážil jsem 90,5 kg), tedy na váze ubývalo. Za 6 let 6 kg.

Dne 10. března navštívil nás Eduard syn.

Na můj svátek dne 18. března 1901 bylo mně od dětí, zeťů a vnoučat dojemně blahopřáno. Byl jsem štědře obdarován. Večer trávili jsme u zetě Jiřího se zetěm F. Havlíčkem s šesti dítkami (choť jeho Anna byla churavá) a se synem Eduardem. Dobře jsme se bavili a byl jsem potěšen.

Dne 23. března 1901 při týdenní schůzi Spolku architektů a inženýrů, které byl i *dr. Rieger* přítomen, vykládal pan inženýr Materna, jak by se mohli odškodniti stavebníci, jež nesmí kvůli panoramu hradčanskému stavěti vysoké domy na Malé Straně. Měla by se jim sleviti činžovní daň na asi 20 let. Do dneška se nestalo nic.

Dne 26. března odbývala se valná hromada Podolské cementárny, v které se též jednalo o svazu (kartelu).

Dne 19. března 1901 přednášel Lindley o kanalizaci pražské, jak již bylo podotknuto.

Přicválaly 7. a 8. dubna velikonoční svátky a při pěkném počasí trávili jsme je s našimi hosty Tonči a Vladimíra, jež přišli z Kaplice, Eduardem z Rataje. U večeře byli ještě u nás kolegové Edy p. Skokan a Fischer.

Nastala pro zahradníky důležitá doba, a proto jsme jeli s Annou 12. dubna 1901 do Adolfova, abych obstaral obvyklé práce – jarní vystřihování růží a křovin a setí květin.

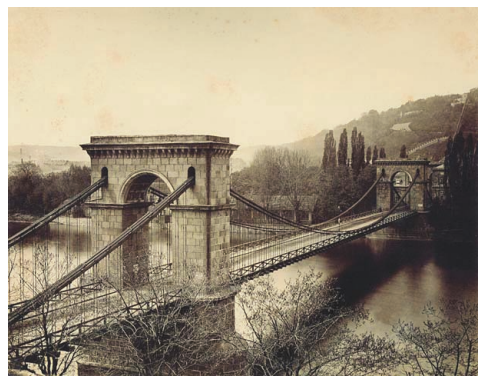
Věrna má družka jela s sebou, abych byl dobře pěstován a stravován. Dne 18. dubna jsme se vrátili do Prahy.

Dne 23. dubna jsme šli blahopřáti Jiřímu k jmeninám.

[62] Zeyerova hra na biblický motiv. (pozn. Milana Hlavačky)

U mé přítomnosti ve Vídni dne 2. května 1901 jsem se dozvěděl od kolegy vrchního inspektora Striglera, že v dubnu zemřeli zasloužilí spolupracovníci pana de Serrese: *Gustav Asch,* výtečný to úředník, generální inspektor při stavebním ředitelství ve Vídni a *Jan Novák,* bývalý chef stavebního odboru v Týništi a v Temešváru, oba mí dobří přátelé. Dne 1. května 1901 zemřel jako ředitel Zemských drah haličských pan *Kazimír Záleský,* za úřadování pana de Serrese vrchní a později generální inspektor při stavebním ředitelství, rodem Polák, dle doslechu spolužák pana de Serrese. A abych doplnil tuto funeralii, uvádím ještě, že 6. května 1901 zemřel kolega z Techniky a vrchní inženýr *Jan Barcal* u Společnosti státní dráhy ve věku 79 let, maje kámen. Byli jsme s chotí na pohřbu.

Nadešel den *památky na naši svatbu před 45 lety.* Oslavili jsme ho jen v rodinném kruhu dne 13. května 1901. Na tento den šel jsem *ponejprve* po novém, krásném, klenutém *mostě císaře Františka,* jenž byl zbudován na místě v letech čtyřicátých vystavěného slovutným Schnirchem řetězového mostu, který po dobu as 62 let krášlil rozkošné panorama u Národního divadla. Byl rozebrán za příčinou nedostatečné únosnosti pro nynější dobu a jiných konstrukčních vad. V této době opravovala se *Prašná brána* (Mocker), šlo to pomalu a tím povstala v Praze průpovídka: „Kdo chce se dožíti ukončení opravy Prašné brány, ať nechodí po řetězovém mostě.“



Původní most císaře Františka I.

Nový tento most byl 14. června 1901 u přítomnosti císaře pána *Jeho Veličenstva Františka Josefa I.* slavnostně L. Skrbenským, arcibiskupem pražským, zasvěcen a veřejné komunikaci odevzdán. Po čas stavby sloužil prozatímní dřevěný most (jenž nyní vede z Libně do Holešovic).

Navrhovatelé mostu toho byli: znamenitý mostař a inženýr *Soukup,* stavební rada města Prahy (jenž též rekonstruoval železný most (system Ordish-Lefeuvre) císaře Františka Josefa I. a roku 1890 pochroumaný most Karlův) a již záhy zemřelý inženýr *Janů.* Architektonickou část navrhoval architekt *Balšánek.*

Byl jsem k této slavnosti purkmistrem pražským pozván a odjel jsem z Adolfova do Prahy 13. června. Po slavnosti byl jsem u profesora Meixnera (mého krajana z Křivoklátu) se optati stran jevící se v mých prstech a v Achillovém svalu nad pravou patou dny. Večer trávil jsem na Žofíně v společnosti rodin Havlíčkových, Stibralových a Frenclových.

Císař pán byl již 12. června v Praze a odjel do Litoměřic a Ústí nad Labem dne 18. června 1901. Bylo to za éry Körberové. Praha byla krásně vyzdobena.

Na letní byt stěhovali jsme se do Adolfova již 23. května 1901, Anna, já a služka Pešková. Dne 25. 5. navštívili nás na svatodušní svátky syn Eduard, inženýr Grüßer a Anička Havlíčková mladší. O svátcích 26. a 27. 5. konaly se výlety na Kleť, Kluka, na Maidstein atd.

Snacha p. Tonička s Milenkou přijeli do Adolfova 8. června a meškali tam do 23. září. Vladimír odjel 23. 9. ráno do Kaplice a Tonička s Milenou na Kolnu odpoledne.

Dne 16. června 1901 přijel Vladimír k nám z Kaplice navštíviti svou rodinu. V době té v naší zahradě křoviny a květiny pěkně kvetly a poskytovaly zvláště ráno pěkný svěží pohled.

Dne 28. června přivezl nám zeť František Havlíček vnučky Aničku a Lidunku, on odjel 1. července.

Všeslovanská slavnost sokolská odbývala se 29. a 30. června u přítomnosti deputace pařížské, jež přinesla obci pražské jako dar města Paříže skvostnou vázu.

Zdeněk Stibral přijel 2. července a Pavel smutný 8. 7. Vladimír z Kaplice nás a svou rodinu častěji navštěvoval, tak 9. 7, 14. 7, 27. až 29. 7, 24. až 26. 8, 7. až 9. 9, 12. až 17. 9 a 6. 10.

Švagr Josef Smutný najal v Adolfově byt v restauraci naproti naší vile a přijeli 15. července. Pavel se od nás k nim odstěhoval. Nastal mezi námi přátelský život, oni nás každodenně navštěvovali a konali jsme společné vycházky. Tak den 19. července šel při mém zaneprázdnění švagr na Kleť, vzal s sebou své děti, pak Anču a Lídu Havlíčkovy a Zdeňka Stibrala a byly prý tam až moc veselé – jak fáma pravila!

Můj starý přítel Eduard Kačerovský churavěl, a proto navštívil jsem jej 25. 7. v Březí (Zátkův mlýn).

K oslavě svátku choti Anny 26. 7. přijeli: zeť František s Annou a syn Vladimír, takže se nás sešlo 14 k společnému obědu, a sice tři jmenovaní, pak mimo nás ještě Tonička a Milena, Anička a Lidunka vnučky, Zdeněk Stibral a rodina Smutných. Nato 28. 7. konali jsme všichni společný výlet do Zlaté Koruny.

Dcera Anna s Aničkou a Lidunkou odjely od nás 2. srpna, neb jely 4. 8. do Misdroye.

Od 25. června do 30. července 1901 vypil jsem *18 láhví Karlovarské vody „Mühlbrunn“* k radě profesora Meixnera.

Dne 21. července zemřela u syna v Cementárně podolské má sestřenice *Johannka rozená Gregorová z Olešné.* Její a má matka byly sestry. Muž její, zámožný rolník Seidl, přišel vniveč neplodností půdy, takže ona zemřela u syna nemajetná jako vdova.

Jiný bratranec Ladislav Konopásek z Olešné, kterému jsem pomohl do služby u České severní dráhy a byl synem bratra Josefa mé matky, jenž dědil po rodičích mé matky hostinec č. 3 naproti zámku na Olešné, zemřel 2. srpna 1901 u Bakova v stáří as 73 let.

V měsíci červenci byly dvakrát kroupy a pocuchaly nám značně naše květinky a růže poškodily.

Zdeňka Frenclová slavila svůj *svátek* s panem *Hamerem,* přednostou stanice Severozápadní dráhy. Byl jsem pozván jako svědek, takže jsem tam odjel z Adolfova. Dne 6. 8. byla svatba u Svatého Václava na Smíchově. Obědvali jsme v domácnosti a byli jsme všichni v dobré náladě. Pan Hamer byl do Zdenušky velice zamilován, což nebylo divu, neb ona byla čupr děvčátko.

Dne 10. srpna byla svatba, též u Svatého Václava, *Boženky Frenclové s panem Trojanem,* finančním úředníkem, na které jsem nebyl.

Jiří a Boženka Stibralovi přijeli do Adolfova teprve 6. srpna a odjeli se Zdeňkem na krátkou návštěvu do Chlumce (na Kolnu) k Staskovým dne 25. srpna. Jiří odjel 29. srpna do Nemirova na Rusi. U jeho přítomnosti v Adolfově konali jsme se Smutných dlouhé procházky do krásných lesů.

Dne 31. srpna odjela švagrová, paní Marie Smutných. Pavel a Sylvie ostali u nás až do 15. 9.

Zeť Jiří při svém pobytu u nás dojížděl každodenně do Kájova (za Krumlovem) a maloval tam dva pěkné akvarely.

Když přijel syn Eduard po cvičení z Korneuburgu dne 7. září, bylo u nás veselo, mládež pouštěla balony a oslavovali jsme 8. 9. příchod Edy se společnou večeří a přípitky. Nato konali Eda, Pavel a Zdeněk výlet (10. 9.) na Kugelweid, ačkoliv počasí nebylo valné.

Na rozloučenou společně jsme sobě vyšli do lesa na hřbet vrchu souběžného s Vltavou, kde jsme nasbírali nůši žampiónů a kotrčů, neb byla tenkráte hojnost hub vůbec. Šťastní nálezci byli jsme: dr. Vladimír, Tonča, Silva, Eda syn, Zdeněk a Pavel Smutný. Zdeněk se nám ztratil, hledaje svou pistol.

Nato 15. září odjeli Boženka se Zdeňkem, Silvie a Pavel a náš Eduard. Ostali pouze Vladimír a Tonča, kteří šli 16. 9. na Kleť a my je doprovázeli na horizontální cestu.

Přítel můj *Eduard Kačerovský* posílal ve své naléhavé nemoci svou choť ke mne do Adolfova, aby se se mnou v jistých věcech poradila. Ona při jeho povážlivém stavu nemohla odjeti a žádala mne, abych do Budějovic přijel. Odebral jsem se tam 18. 9. odpoledne, ale našel jsem jej již v agonii. Byla u něho paní jeho dcera Růžena Zátková se svým chotěm Dobroslavem. *Zemřel 19. 9. ráno a byl pohřben 21. 9. v Budějovicích ve hrobce č. 80.*

Byl to poctivý a snaživý muž, který se svou energií, jako sirotek již v pěti letech, velmi trnitými cestami prodral až k studiím, absolvoval Techniku v Praze a zemřel jako vrchní inženýr a zástupce chefa dopravy v. v. u StEG. Jeho životopis, jak nám ho sám vypravoval, jest přesmutný, však nadmíru zajímavý. Neuvěřil by nikdo, co ten synek učitele Lobeského s pěti lety úplně osiřelý v útlém mládí vystál!

A poněvadž nehody nebývají osamělé, zemřel též můj spolužák z Techniky a dobrý kamarád, inspektor na odpočinku při Společnosti státní dráhy a mno-

holetý přednosta kralupský náhle dne 26. 9. Byl pohřben dne 28. 9. v Budějovicích ve hrobce č. 82. Byl to *Karel Lehmann.* Sedávali jsme vedle sebe v jedné škamně při přednáškách mineralogie a geologie prof. Zippeho (1849). Když jsme byli oba ve výslužbě, scházívali jsme se vždy ve středu v kavárně – on, Brdičko, Storah, Harlas, švagr Frencl a ještě občas jiní. Zemřel ve věku 74 let. Byl jsem přítomen jeho pohřbu. Tak se stalo, že leží dva dlouholetí kolegové vedle sebe přes jednu hrobku vzácnou náhodou.

Neteři Marii Košťalovské v Královém Dvoře a choti jejímu narodil se začátkem října synáček, však zemřel po několika dnech.

Při našich narozeninách dne 19. září 1901 byla u nás v Adolfově pouze Tonička a Milenka. Já musil večer odjeti do Blanska a do Prahy. V Praze teprve jsem se dozvěděl, že Kačerovský již zemřel.

Osaměli jsme v Adolfově. Vyjeli jsme dne 6. října do Kaplice navštíviti syna dr. Vladimíra. Prohlédli jsme si město, potěšili se synem a večer vrátili jsme se domů. Vladimír nás doprovodil, přespal v Adolfově a ráno odjel do Švarcbachu.

Poněvadž počasí nebylo zvláště příznivé, *odjeli jsme 8. října do Prahy,* choť Anna, já, služka a kos. Hned zase nás došla smutná zpráva, že *zemřela paní A. Stibralová* 9. října, máteř zetě Jiřího. Byla to vzácná žena a pravá pražská měšťanka. Dne 11. října byla pochována do rodinné hrobky zeťova k ubohé Jiřince, která nás tak záhy opustila.

Třetí sjezd kolegů techniků po 50 letech od absolvování

(viz strana 247 a 304)

Slavili jsme III. sjezd kolegů, kteří studovali v letech 1847 až 1851 na Pražském stavebním polytechnickém ústavu, tedy po padesáti letech, respektive pro absolventy z roku 1847 po 54 letech. Uvítání bylo 9. října 1901 večer v hotelu de Saxe.[63] Dne 10. 10. odbýval se výlet po stavbách, a to k novému mostu Císaře Františka v červnu dostavěnému, na Hradčany ku kostelu sv. Víta, pak do elektrické centrály v Holešovicích a do muzea. Večer byla slavná hostina, též v hotelu de Saxe a 11. 10. nastalo loučení.

Dne 14. října konali jsme návštěvu u *paní Terschové,* choti dvorního rady a finančního ředitele pro Čechy, u milé to dámy. Dne 15. byl jsem u pana *hraběte Vojtěcha Schönborna* ohlásiti můj příchod z venkova.

Konečně se stal dne 12. prosince 1901 *syn Vladimír zdravotním koncipistou* v Kaplici a přijel pak dne 22. 12. zároveň se synem Eduardem na svátky do Prahy.

Štědrý večer 24. slavil se u nás u přítomnosti rodiny Stibralových, Toničky, Mileny a obou synů.

[63] Hybernská 997/2

Na paměť stavby industriální dráhy v Blansku obdržel jsem z Blanska litého jelínka a několik pěkných kovových talířů.

Silvestra oslavili jsme v kruhu rodiny Havlíčkových a scházel z čtyřech našich rodin při zápisu do archu pouze Voloďa Havlíček (v Pole) a Milenka.

Rodinné události 1902

O svých odborných výkonech v roce 1902 rozepsal jsem se již v pokračování výkonů v roce 1901 na straně 346, proto zde uvádím pouze rodinné záležitosti a jiné důležitější události.

K obvyklým návštěvám divadla, týdenních schůzí Spolku architektů a inženýrů poukázal jsem již v popisu roku 1901.

Jako každoročně navštívil jsem 15. ledna bál techniků a v kruhu profesorů a vzácných jiných odborníků dobře jsem se bavil.

Syn Eduard se 17. ledna *vrátil z Kolína, vystoupiv* od firmy podnikatelské pana Životského po ukončené stavbě dráhy z Kolína do Čerčan.

Nalezli jsme za oportunní, aby se ucházel o místo u nově zřízeného ředitelstva pro vodní dráhy v ministeriu obchodu. Mezitím zabýval se luštěním matematických a fyzikálních problémů. Po koupeli teplé na Žofíně dne 7. dubna 1902 roznemohl se na kloubový rheumatismus a strávil s tím 13 dní doma. Nato 15. května *byl jmenován ve Vídeňských úředních novinách jako c. k. stavební adjunkt ve Vídni a 1. června nastoupil svůj úřad* v Kohlmessergasse № 2. Později jednou jsem navštívil jeho chefa, *dvorního radu Mrasika,* a slyšel jsem o Edovi jen chválu, neb sobě tam dobyl mezi představenými a kolegy uznání!

Vladimír přijel z Kaplice 1. února děkovati se panu místodržiteli hraběti Coudenhovovi[64] (pozn. Milana Hlavačky) za jmenování. *Voloďa Havlíček vrátil se z Poli*[65] 20. 2. 1902.

V kavárně „Union“ mívali jsme v tu dobu jour fixe, později u Koláře na Václavském náměstí (roh Můstku).

Zachytil mne 2. až 6. března katarrh a poutal mne k pokoji. Též 12. až 18. března nevycházel jsem, maje chrapot.

Dne 5. března nadešly narozeniny naší milé Anči Havlíčkové a blahopřáli jsme jí. Počasí bylo pěkné.

Mile a radostně byl jsem dojat všeobecným blahopřáním všech milých dětí, zeťů a vnoučat, jež se dostavili (mimo Vladimíra) v plném počtu. Zvláště roztomile sobě počínala 2½letá Milena, která s velikým efektem mně odevzdávala

[64] Karel Maria hrabě Coudenhove (1855–1913) byl dvanáctým místodržitelem v Čechách v letech 1896–1911.

[65] Pula. (pozn. Milana Hlavačky)

kytici k mému na 18. března padajícímu svátku jmenin. Dostal jsem pěkné květiny a byl jsem i jinak obdarován. Byl pěkný den a i 19. na svatého Josefa bylo krásně, pravé jaro.

Velikonoční svátky připadly na 30. a 31. března. Na Velký pátek přijel Vladimír z Kaplice navštíviti svou rodinu a nás, ovšem na krátkou dobu pěti dnů.

Dne 27. 3. vážil jsem v parní lázni 98 kg (9. 2. 1907 vážil jsem 90,5).

Po správní radě Podolské cementárny (4. 4) odjel jsem 6. dubna v neděli odpoledne *do Adolfova* a 12. dubna vrátil jsem se do Prahy. Tam jsem vykonal obvyklé zahradní práce a dal nové borové trouby do studně.

Poněvadž nebylo možné určitě konstatovati, kdy as skončí substituce Vladimíra v Kaplici, odhodlal se on vzíti k sobě *Toničku se vším zařízením do Kaplice* a 21. dubna byl tam zaslán veškerý nábytek. Vladimír toho dne odjel do Kaplice a Tonička s Milenou na Kolnu na dobu, než nábytek dojde.

Dne 21. dubna odbývala se valná hromada Podolské cementárny a 25. 4. při správní radě byl jsem volen jako *I. náhradník do ředitelstva.*

Dne 3. května choť Anna, Eda a já byli jsme na Lazebníku Sevillském, při kterém představení zpívala znamenitá koloratůrka *Christmannová.* Měli jsme vzácný požitek.

Svatodušní svátky připadly na 18. a 19. května. Ráno bylo 10 °C při pěkném počasí.

Já odjel jsem na letní byt sám 22. května do Adolfova. Choť Anna, která musila Edu vypraviti do Vídně, přijela do Adolfova teprve 31. 5. Na uvítanou navštívila nás 1. 6. Ema Tropšova.

Byl jsem ve Vídni a vrátil jsem se s Eduardem 8. června do Adolfova (Eda šel z Budějovic do Adolfova pěšky). Večer odjel Eda přes Vídeň k trasování do Kroměříže. Ve Vídni bydlel on tenkráte III. Pragerstraße 12.

Abychom seznali nový domov mladých manželů Vládi a Tonči, *odjeli jsme já a Anna dne 15. června do Kaplice.* Eda nás doprovázel, ale odjel již 15. 6. večer do Vídně – my jsme odjeli z Kaplice teprve 16. 6.

Shledali jsme pěkně a teple upravené hnízdečko a seznali jsme, že oba manželé cítí se tam šťastni, což ovšem dlouho netrvalo, neb 1. srpna 1902 došla jich zvěst, že jsou povoláni do Prahy a že jim po krátké době nastane nové stěhování.

Dne 1. července nám Anča Havlíčková přivezla do Adolfova Anču, Madlenku a Lidunku a 5. 7. přijel Zdeněk Stibral, Tonča a Milenka; i Eda na jeden den přijel. Nastal u nás čilý ruch.

Tonička s Milenou odjeli 6. 7. Eda stěhoval se 8. 7. z Přerova do Hulína.

Vyhovuje všeobecnému přání, vykonali jsme: choť Anna, Anča, Madla, Lida, Zdeněk a já dne 17. 7. *výlet na Hlubokou* do zámku. Z Budějovic jeli jsme kočárem. Prohlédli jsme si *muzeum v oborním zámku,* pak nový zámek Hlubokou

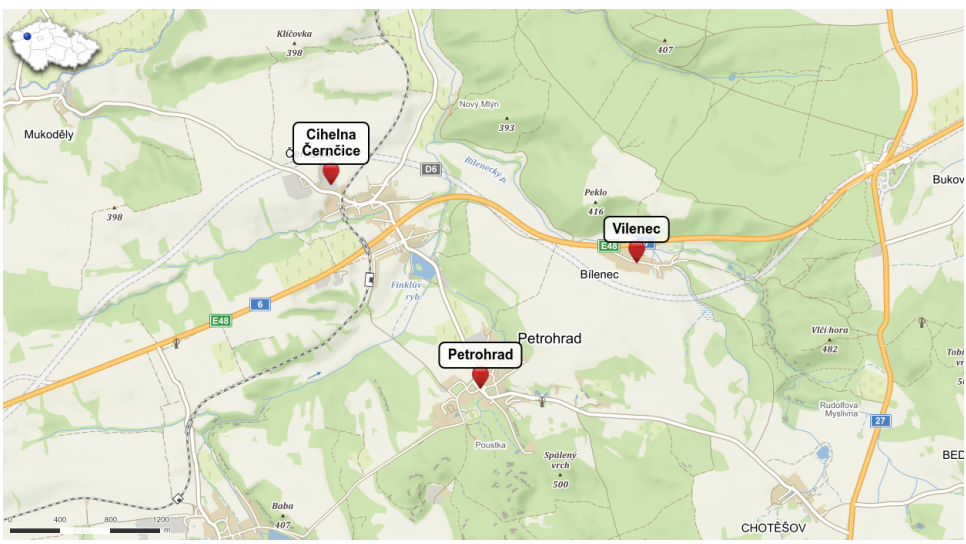
a park. Byli jsme velmi uspokojeni a jeli jsme po obědě v dolejší restauraci při pěkném počasí zpět.

Od 20. do 22. července byl jsem v Praze. Odbývala se II. státní zkouška 16 kandidátů v mé přítomnosti.

Ku svátku choti Anny 26. 7. přijel z Prahy zeť František a oslavili jsme ho společně s vnoučaty Ančou, Madlenkou, Lidunkou Havlíčkových, se synem Vladimírem a Toničkou a Milenou a se Zdeňkem Stibralem. Zeť František odjel 29. 7. do Prahy, vrátil se 31. 7. pro děti a pak společně odjeli na letní byt do Černčic.

Dne 4. srpna ráno odjela Anna do Kaplice k nakládání nábytku *a já se Zdeňkem jeli jsme na výstavu do Tábora,* jež byla velmi hojná a zdařilá. Město bylo pěkně upraveno.

Abychom navštívili rodinu Havlíčkovu, která tento rok trávila letní měsíce při cihelně v Černčicích, jeli jsme tam s chotí Annou 11. srpna. *Zastavili jsme se v Plzni,* kterou jsme sobě prohlédli, neb Anna tam ještě nebyla.



Černčice a Petrohrad

Dne 12. srpna šli jsme se zetěm Františkem do parku petrohradského, prohlédli skleníky a květinářství, šli pak na hřbitov navštíviti *hrob sestry Pepi Dolanské.* Dne 13. 8. jeli jsme povozem pěknou, mně ze studentských let známou silnicí přes Vilenec do Horních Černčic ku návštěvě švagra Dolanského, Lory a Reichlových.

Den nato prohlédli jsme sobě dolejší malou cihelnu a Tannis, jakož i celý závod pěkně spořádaný a po srdečném rozloučení ubírali jsme se 15. srpna ráno na den p. Marie do Adolfova.

Zeť Jiří přijel 17. 8. z Nemirova na Rusi. Konali jsme pěkné procházky do Velkého boru a 20. 8. *odcestovali on, Boženka a Zdeněk do Alp a do Itálie.* Osiřeli jsme na čas.

Boženka se Zdeňkem vrátili se k nám 11. září. Jiří zajel do Turína na uměleckou výstavu a vrátil se do Adolfova 14. 9. a 15. odjela rodina Stibralova do Prahy a Fráňa Havlíček, jenž byl u nás as šest dní, odjel 16. 9.

Napsal jsem článek o výsledcích místních drah státem garantovaných a zemí podporovaných za léta 1900 a 1901 a zaslal ho redaktorovi Technického obzoru profesoru Lhotovi do Prahy dne 12. 9.

Cesta do Solnohradska a do Mnichova

Hohensalzburg

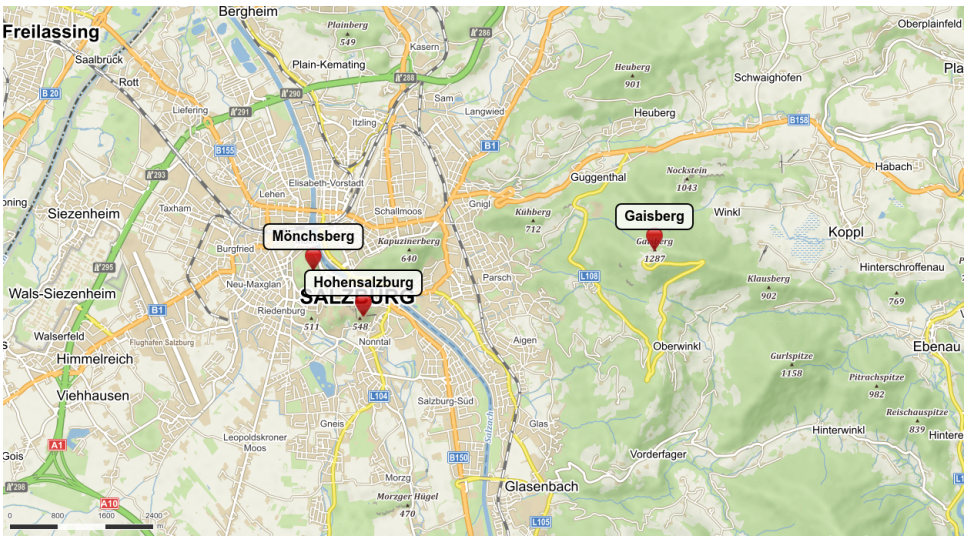
Dne **1. září 1902** nastoupili jsme o půl jedné ráno z Budějovic cestu do Solnohradu a přibyli tam v půl páté odpoledne. Ubytovali jsme se v *hotelu Pittr.* Prohlíželi jsme ještě večer město. Když jsme byli u zámku, překvapil nás déšť a jeli jsme drožkou do hotelu.

Dne **2. září** jeli jsme po lanové dráze na pevnost *Hohensalzburg.* Blízké hory *Hohenstaufen, Mittelsberg, Geisberg*[66] a další viděli jsme jen v mlze, leč na město a nejbližší okolí byla vyhlídka dobrá a rozkošná. Potom vyjeli jsme po vytahovadle *na Mönchsberg,* kde jsme vůči pěkné vyhlídce na terase obědvali. Sešli jsme pak dolů do kavárny „Börse“, kde jsme se sešli s panem stavitelem Filcíkem a dobře se s ním pobavili. On bydlel s rodinou v Saint Wolfgangu a učinil výlet.

O druhé hodině odpoledne vyjeli jsme po ozubené dráze *na Gaisberg 1 286 m.* Je-li již výstup po dráze s vyhlídkou na pěkné údolí Salzy velmi pěkný, jest vyhlídka z temena hory velmi překvapující.

Jsou viděti Schafberg, Mondsee (část), Wallersee, Chiemsee, Obertrummersee, Fraunstein, Haberfeld, Dachstein (3 000 m), Hoher Göll, Übergassene Alpe (2 939 m), Hoher Brett, Steinernes Meer (Schönfeldspitze 2 571 m), Großer Watzmann 2 770 m, Kleiner Watzmann 2 304, Großglockner 3 795 m, Untersberg, Hoher Thron bei Berchtesgaden 1 978, Lofeter Steinberge 2 500, Hochstaufen 1 813 atd. Kochali jsme se krásou a rozmanitostí této vyhlídky, když jsme slyšeli za sebou zvuky mateřštiny a seznámili jsme se s panem lékárníkem *Rudolfem Hu-*

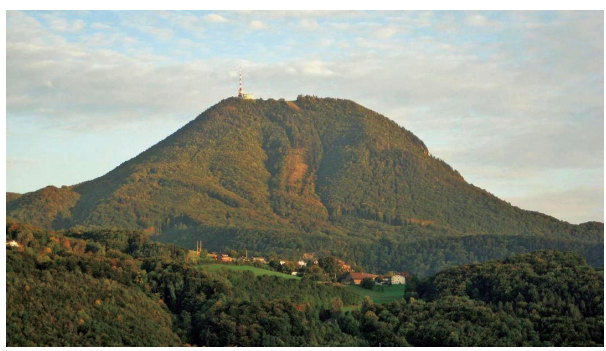
[66] Geiersberg. (pozn. Milana Hlavačky)



Salzburg

sákem, okresním starostou v Semilech a s jeho mladičkou roztomilou dceruškou *slečnou Haničkou,* s kterými jsme se pak ještě stýkali.

Večer v hotelu Pittrova při večeři sešli jsme se s panem Hüttlem (s dvěma děvčaty, dceruškami), kterého jsem znal jako správce rozhledny petřínské a mimoto byl vrchním úředníkem Pražské městské spořitelny. Zemřel v roce 1903.



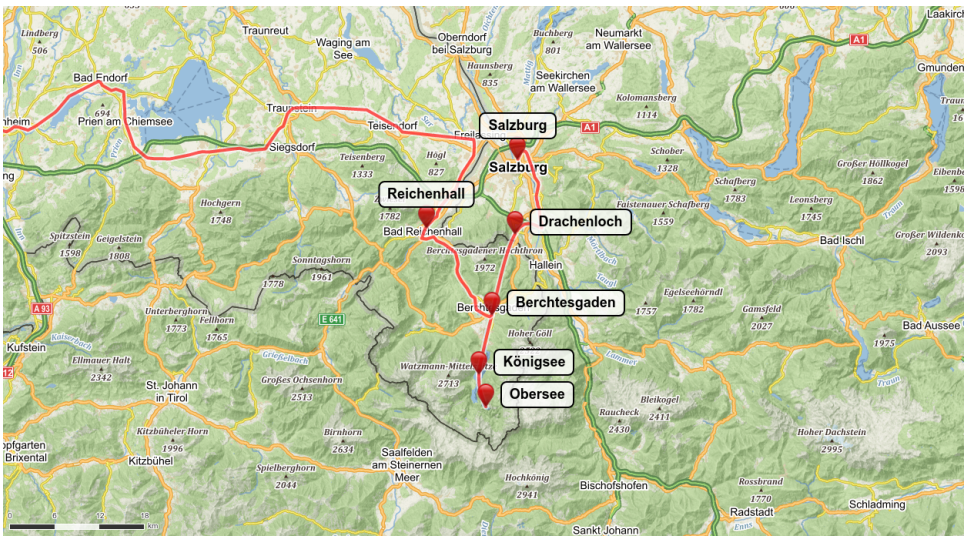
Gaisberg

Druhého dne (**3. 9**) o půl desáté ráno po prohlédnutí města jeli jsme místní dráhou do „Drachenloch“, odtamtud s dostavníkem ve společnosti Husákových přes krásný *Berchtesgaden ku Královskému jezeru v Bavorsku.* Jest to jezero divoko romantické a velkolepé, když se uváží, jaké vysoké hory ho vroubí!

Projeli jsme ho až na konec. Zpředu viděli jsme vilu Baustovu, svatého Jana Nepomuckého, ostrůvek, Falkenstein, Sagereckwand, Grünsee, Finkensee, Tauern, Schönfeldspitze 2 651 m a velkolepého Watzmanna (a jeho ženu).

Když jsme dojeli na konec, šli jsme pěšky až k „Obersee“, jeli pak po „Königsee“ zase zpět a stavili se u jediného obydleného místa *sv. Bartolomäu*, kde jsme společně s Husákovými obědvali při velmi dobré náladě. Zvláštnost dopravy po

jezeře, tam velmi hojně navštěvovaném, spočívá v tom, že dosti velké lodi dopravují se lidskou silou, vesly, přičemž jsou ponejvíce zaměstnané ženské. Parníky nejsou zavedené, poněvadž by prý „Princregentovi“[67] vyplašily kamzíky.



Salzburg – Königsee – Reichenhall – Mnichov

Königsee

Po obědě jeli jsme po jezeře zpět do Berchtesgadenu povozem k nádraží tamějšímu a pak po dráze do *Reichenhallu,* kde jsme se rozloučili s Husákovými, kteří měli jiný plán cestovní. V Reichenhallu ubytovali jsme se v hotelu „Bahnhof“, neb jsme přišli pozdě večer.

Dne **4. 9. 1902** ráno šli jsme do „Kurgarte“, kde hrála hudba. Setkali jsme se tam s panem architektem Staňkem (†1906) z Vinohrad, s panem Řivnáčem a s p. Waldekem. Anna se koupala v lázni Dianině v solné vodě. Prohlédli jsme si město, kostely a vůkolí. Lázeňské toto město leží v údolí mezi vysokými horami a Solnohradské vrchy: Hohenstaufen, Mittelberg aj. zdají se býti poblízku. Jest to roztomilý kouteček a není tam taká drahota jako v jiných mimobavorských lázních. Návštěva jest čilá.

[67] Princregentem je zde míněn Luitpold Bavorský (1821–1912). (pozn. Milana Hlavačky)

Odpoledne odjeli jsme přes *Freilassing* do *Mnichova*, přibyli tam v půl šesté večer a ubytovali se v hotelu proti centrálnímu nádraží *hotel d. Europe*.

Kurgarten Reichenhall

Dne **5. 9.** prohlédli jsme si město, navštívili Glyptotheku, starou Pinakotheku a šli pak do královské rezidence nové i staré a podívali se na baziliku. Poobědvali jsme v Burgerbrau a odpoledne dále prohlíželi město.

Večer počalo pršet, šli jsme do Synagogy, kde se odbývala pobožnost, a pak šli k večeři do restaurantu v domě umělců. Předtím viděli jsme dvorní kostel, Glaspalast, Propyleu, studni Wittelbachu a jiné veřejné a privátní stavby.

Dne **6. 9.** ráno pršelo bohužel, jeli jsme do nové Pinakotheky, tam dleli od devíti až do jedné hodiny, obědvali ve vídeňském restaurantu císaře Františka Josefa a při stálém dešti jsme odjeli v 3.15 odpoledne do Solnohradu, přenocovali zase v hotelu Pittr a sešli se tam s rodinou „Petrin“ z Vídně a večeřeli s nimi.

Anna obstarala malé komise a nákupy. Pak prošli jsme se na nábřeží Salzach a rozloučili se s krásami tohoto města. Nebylo by namístě, abych se šířeji rozepisoval o znamenitostech tohoto města a vůkolí. Měl jsem v programu další cestu na jezera Mondsee, Wolfgangsee, Attersee, Schafberg, Aussee, Ischl, Gmünd a Gmündské jezero atd, leč déšť a zatažené mraky nebe nepodávalo naději, že by v příštích dnech bylo stálé příznivé počasí. Dále byla 7. 9. neděle a 8. 9. svátek a choti Anně tanulo na mysli, že by syn Eda mohl do Adolfova přijeti – a neklamala se, neb on skutečně 6. 9. večer přijel do Adolfova a nenabyl nás. My jsme 7. 9. ráno vyjeli ze Solnohradu a jeli přes Linec přímo domů a přijeli o půl třetí odpoledne. Užili jsme ho přece jeden a půl dne, neb 8. 9. večer odjel. Nevykonanou cestu odložili jsme, ale do dneška (25. 2. 1907) jsme zanedbané nedohonili.

* * *

Slíbenou návštěvu našich milých přátel v Chlumci – Staskových – vykonali jsme 17. a 18. září. Byla tam též Milenka a strávili jsme tam příjemných několik hodin. Prošel jsem se s panem Staskem v pěkných lesích kol velikých rybníků.

Náš den narozenin a zasnoubení 19. 9. byli jsme s chotí sami a šli odpoledne do Třísova procházkou. Dne 20. a 21. 9. ukazoval teploměr 0°. Leč 25. 9. bylo

−2 °C a všechny měkčí květiny zmrzly, ačkoliv ve dne bylo až 27 °C. Naše pěkná flora v zahradě vzala částečně za své!

Dne 28. 9. jela choť Anna do *Kaplice* za příčinou stěhování se rodiny Vladimíra. On bydlel v Praze v našem bytě od 8. srpna a teprve 2. 10. se stěhoval do nového svého bytu v Korunové třídě, kdežto Tonička byla u rodičů a v Kaplici do té doby.

Do Prahy jsme se stěhovali 13. října za pěkného počasí (+9 °C ráno) k zimnímu pobytu.

Detaily výletů a návštěv po dobu našeho pobytu v Adolfově od 23. 5. až 13. 10. 1902 nalézají se v knížce Dějiny letního domku č. 44.

Dne 15. 11. syn Eduard dostal čestný návrh *od prof. Petrlíka přijmouti místo konstruktéra* při stolici pro vodní stavbu na České vysoké škole technické se služným 2 400 Korun. Nepřijal však, maje naději v nejkratší době státi se stavebním komisařem se služným 5 000 Korun.

Dne 5. 12. jednalo se ve správní radě Podolské cementárny opětně o kartelu a 11. 12. byli jsme v divadle, když dávali „Volné směry“ od F. X. Svobody a 15. 12. na výstavě Aleše a Hudečka pod Kinskou zahradou.

Dne 16. 12. byla zima ještě −13 °C a 17. 12. nastala obleva +4 °C.

Vánoční svátky nadešly a Štědrý večer byl slaven u nás společně s rodinou Stibralovou a Vladimírovou.

Na svatého Štěpána byli jsme všechny čtyři rodiny u zetě p. Stibrala. Bylo nás celkem 16, neb Eduard přijel z Vídně (23. 12. a odjel 1. 1. 1903). A jako dosud skoro obyčejně zakončili jsme rok na Silvestra u zetě p. Havlíčka, ty samé (16) osoby, jako na svatého Štěpána.

Obvyklý seznam se zase od všech přítomných podepsal.

A tak zakončili jsme zase jeden rok v nejlepší náladě s vřelým přáním, aby nastávající rok 1903 a i následující léta našly nás v stavu obapolné lásky a shody, jaká se až dosud v naší četné rodině jevila a abysme se ještě „mnogaljá léta“ ve zdraví a se spokojenou myslí scházeli na konci každého roku, jež nám budou ještě popřané.

1903

Po delší přestávce chopím se zase pera k pokračování. Počnu zase se svou činností na poli technickém a odborném.

Odborné práce

Na stránce 342 jsou uvedené místní dráhy, při kterých účinkuji jako správní rada neb místopředseda a předseda a zastupuji Zemský výbor při valných hromadách. Za účelem tím podnikal jsem časté cesty do Vídně, a sice:

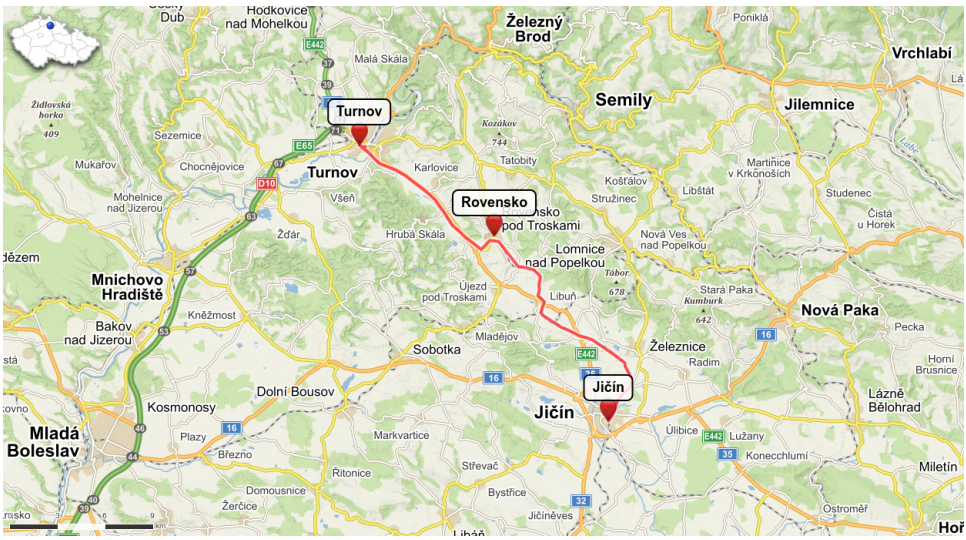
- z Prahy
  - 26. až 28. dubna
  - 11. až 15. května
  - 18. až 19. května
  - 21. až 22. května
  - 25. až 27. května
- z Adolfova
  - 3. až 4. června
  - 8. až 10. června
  - 14. až 17. června
  - 20. až 24. června

Dále do Tachova z Prahy 27. až 28. listopadu a z Prahy (z Adolfova) 27. července. Celkem tedy do Vídně 10krát a do Tachova 2krát.

Jedouce z Prahy do Vídně, nocoval jsem v hotelu Tegetthof, I Johannesgasse a z Adolfova nocoval jsem v hotelu Bellevue naproti nádraží Františka Josefa.

Poslední zprávu o těchto schůzích poslal jsem k Zemskému výboru 31. července 1903.

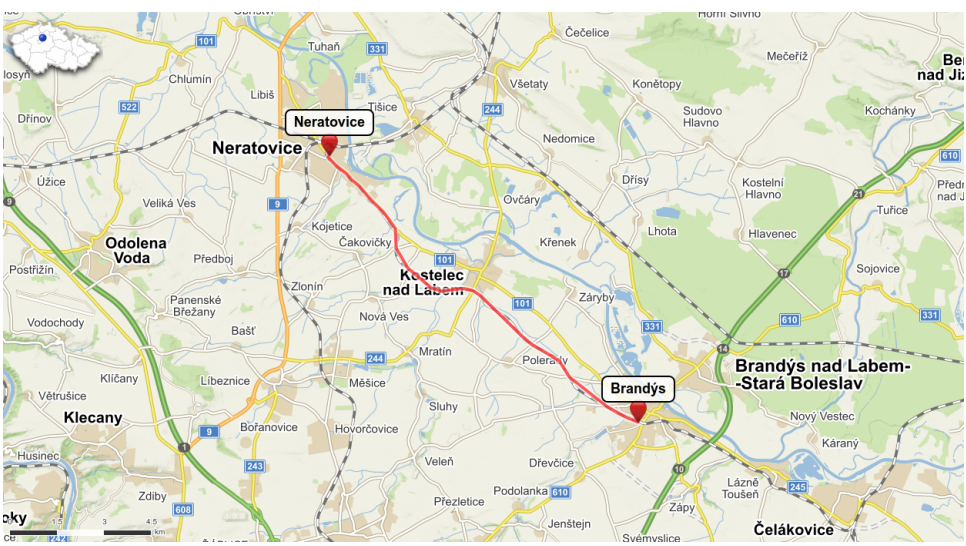
Zasedání ustavující valné hromady místní dráhy z Jičína Rovenskem do Turnova byl jsem ve Vídni přítomen 28. září 1903 a byla to má jedenáctá cesta do Vídně v tomto roce.



Jičín–Turnov

V stálém výboru železniční rady české zasedal jsem 9. ledna a v železniční radě dne 10. ledna. Stanovil se program stavební na rok 1903.

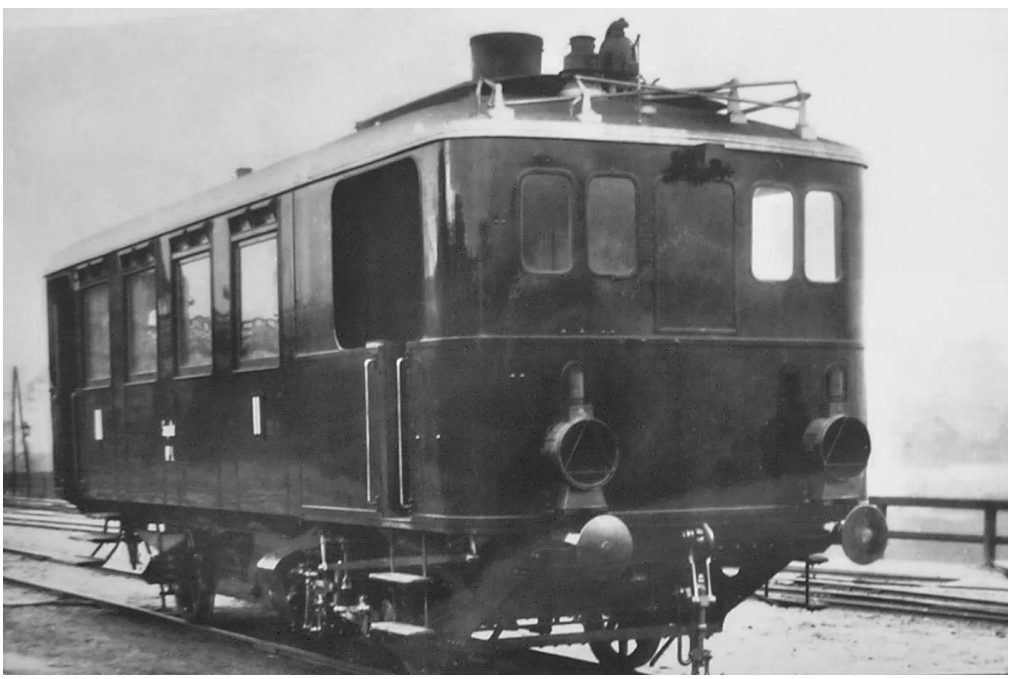
Dne 19. ledna 1903 byl jsem přítomen ustavující valné hromadě místní dráhy z Brandýsa do Neratovic, při které má rodina zetě Havlíčka 25, zeť p. Jiří Stibral 10 a já dvě akcie. Dráha ta má pěkné příjmy, 7 000 a více na 1 km, však drahá doprava Společnosti státní dráhy a příspěvky na obě cizí stanice Brandýs nad Labem a Neratovice to zdražují, takže není velká naděje na úrokování akcií.



Brandýs–Neratovice

Serpolet

V železniční radě bylo naléháno na Zemský výbor, aby pořídila, neb aspoň vyzkoušela, pohon elektrický neb s motorovými vozy na místních dráhách. Zemský výbor zařídil pražskému ředitelstvu c. k. Státních drah zkoušku na trati Praha––Dobřichovice dne 24. března 1903 s motorovým vozem francouzského inženýra Serpoleta (který zemřel v únoru 1907, asi 48 let stár).



Parní vůz Serpollet

Přítomni byli mimo mne, jenž jsem byl též pozván: p. p. hrabě Vojtěch Schönborn, říšský a zemský poslanec Victor Ruß, inženýr Kaftan, B. Bondy, předseda obchodní komory F. Řivnáč, vrchní inspektor Schmeikal od České severní dráhy, generální ředitel Buštěhradské dráhy dr. Böhm, profesoři Petrlík a dvorní rada Dörfler, císařský rada Ruth od Společnosti státní dráhy, ředitel Jahoda, vrchní inspektor Karlík od Státních drah, vrchní inspektor Müller od Buštěhradské dráhy a jiní.

Jízdu tuto uspořádal a vysvětlení podával dvorní rada Victor Marek, ředitel c. k. Státních drah v Praze.

Stroj tento, s přehřátou párou působící, ukázal se málo výkonný, poskytuje malou zásobu páry. Vůz má místa na osoby dvou tříd a místo pro zavazadla.

O této zkoušce podal jsem v „Politik“ referát.

* * *

Jako člen správní rady a ředitelstva navštěvoval jsem *schůze správní rady Podolské cementárny* každý měsíc aspoň jednou, jmenovitě 18. a 21. ledna, 9. března (5 000 záruky), 6. dubna atd.

Týdenních, vždy v pátek v Měšťanské besedě odbývaných schůzí Spolku architektů a inženýrů v Království českém zúčastnil jsem se skoro vždy, a to na zajímavých přednáškách. Inspektor Neumann přednášel 20. 10. o Londýně, starosta Sakař o regulaci Starého města atd.

Přednášky a schůze řídil předseda spolku pan inženýr a továrník *Richard Jahn* velmi způsobile a dovedl vždy po přednášce podati svůj trefný náhled o látce a přednášejícím.

Jako člen komise pro II. státní zkoušku z oboru stavebního (inženýrství) byl jsem přítomen zkouškám na České vysoké škole technické i v tomto roce velmi často, jmenovitě 28. 5, 20. a 21. července (35 kandidatur) atd., jak v roce 1906 uvedeno bude. Zkoušen byl větší počet kandidátů.

Některé politické a jiné události

Záhy po novém roce, dne 3. ledna 1903, byly pod aegidou předsedy ministeria p. dr. z Körberu zahájené konference za příčinou vyrovnání Čechů s Němci. Při známé příchylnosti Körbera k Němcům nebyla velká důvěra na výsledek, neb Němci stáli na svém: Německé území v Čechách a nenapadlo jim vyhověti spravedlivým českým požadavkům. Dne 22. ledna se konference rozešla. Tenkráte jednalo se o rozhodnutí, má-li mladočeská strana opustiti obstrukci či ne. Náhodou zašel jsem se známým pánem 31. 1. 1903 do místnosti mladočeského klubu v Měšťanské besedě, kde tuto otázku přetřásali poslanci *dr. Kramář, dr. Pacák a dr. Herold.* Celkem směřoval rozhovor k tomu, že se odporučuje obstrukci zastaviti a Kramář pravil, že aktivní politikou sobě musíme Rakousko upraviti tak, aby se nám tu dobře bydlelo. Konečně dr. Herold pronesl, že zbraň obstrukce vždy jest nám pohotově, když bude nutnost k ní sáhnouti.

Dr. František Ladislav Rieger zemřel

Slavný tento muž zemřel 3. března ve věku 84 roků a byl slavně a okázale pohřben dne 7. března na Vyšehradském hřbitově. Dlouhá léta neviděla Praha tak skvostný *a veškerým lidem* navštívený pohřeb, jenž šel z Českého muzea, kde v pantheonu schránka Riegrova byla vystavena na nádherně upraveném katafalku.

Riegra znal jsem již z roku 1848, když jako mladý doktor studentstvo vedl a radou mně přispíval. V pozdějších letech jsem se s ním osobně stýkal. Když jsem byl chefem trati v Podmoklí (1860 až 1866), přivezli Palacký a Rieger v Římě *zemřelou paní F. Palackého* a poněvadž neměli povolení k transportu

mrtvé v Rakousku, meškali as dva dni v Podmoklí, než se panu místodržiteli baronu Mecsérymu uznalo za dobré povolení to zaslati![68] (Dr. Rieger považoval to za zlomyslnost.)

Tu jsem seznal muže toho blíže. V letech 1880tých navštívil mě v stavební kanceláři v Karlíně, aby mně odporučil stavbu místní dráhy od Třemošnice v údolí Doubravky. S panem de Serresem jsem též dr. Riegera navštívil. Choť Anna byla poněkud spřátelena s ním, neb její dědeček byl Rieger ze semilské krajiny. Další působení dr. barona Riegera chtíti líčiti znamenalo by nositi dříví do lesa.

V Měšťanské besedě častěji jsme se stýkali a i ve Spolku architektů a inženýrů, neb on častěji týdenní schůze navštěvoval, zvláště když se odbývaly přednášky veřejného rázu a o stavbách Prahy se týkajících.

Byl jsem v Muzeu a pak šel jsem na určeném nám místě v průvodu pohřebním. Též choť byla přítomna.

* * *

Ještě jednoho velice zasloužilého muže jsme ztratili, neb 5. března 1903 zemřel na Vinohradech *pan Bílek, bývalý gymnaziální ředitel v Hradci Králové* a později v Praze. Pro svou opozici v éře persekucí byl dán záhy do penze. Sedávali jsme po léta při jednom stole v Měšťanské besedě. Byl na své stáří velmi svobodomyslného ducha a zábavný ve společnosti.

Byl historik a sepsal vzácné obsáhlé dílo *„Z doby konfiskací“*. Pohřeb odbýval se 8. března na hřbitov Olšanský.

Zábavné bývaly v Besedě jeho potyčky s plukovníkem Oetlem z Hvozdaníku při našem stole!

V noci z 10. na 11. června 1903 *byli zavražděni krutě král Alexander Srbský a královna Drága* srbskými důstojníky. Ačkoliv vláda Alexandra Obrenoviće nebyla oblíbená, vzbudil tento případ všeobecnou senzaci v celém světě a byl jednomyslně odsuzován. Po Alexandrovi nastoupil jako král *Petr z rodu Karadorđevićů.*

Důstojnictvo, jež ohavné této vraždy se dopustilo, nebylo dosud potrestáno (14. 8. 1907). Král Alexander byl hezký muž a 27 let stár, Drága byla 35 let stará.

Alexandra viděl jsem v Budějovicích, když jel do lázní as rok před vraždou. Pykal částečně za vinu svého otce, krále Milána!

[68] Terezie Palacká, rozená Měchurová, zemřela údajně 18. srpna 1860 v Děčíně – Podmoklech. Zřejmě ale zemřela už ve vlaku na saském území a jako „spící“ byla převezena na rakouské státní území, kde se čekalo na povolení k dalšímu transportu. V Římě zemřela po audienci u papeže 29. března 1891 manželka Františka Ladislava Riegra Marie, rozená Palacká. (pozn. Milana Hlavačky)

Když jsem jel z Adolfova do Prahy ku státním zkouškám dne 19. července, musil rychlík ostati stát v Sudoměřicích pro ohromnou *bouřku a krupobití.* Padaly kusy ledu jako pěst, vůkolí bylo úplně zpustošené a stromy holé. Potrefilo to více krajin, nejhůře však kolem Tábora a kolem Strakonic a Štěkně bylo škody.

Nový papež Dne 4. srpna 1903 *byl zvolen za papeže kardinál Sarto*, dříve v Benátkách, a přijal jméno Pius X.

Dne 12. srpna předseda ministeria uherského Khuen-Héderváry rezignoval, krize dosaváde není ukončena, Maďaři žádají své vojsko a nechtějí upustiti od tohoto požadavku. Později poněkud upustili od své opozice a volili *pověstné koaličné ministerstvo z Košutu* jako ministrem obchodu.

Rodinné a jiné záležitosti

V roce 1903 byli jsme jako více již let předplaceni v Národním divadle na sedadla 66 a 67 vlevo v přízemí a navštěvovali jsme ho často. Při premiérách i mimo předplacení. Po čas naší nepřítomnosti v Praze přenechávali jsme divadlo synu Vladimírovi a Toničce. Dne 6. ledna byl jsem s Josefem Žďárským v divadle a Vládíček a Tonča se připojili (Othello opera).

Dne 5. ledna vážil jsem v parní lázni 96,6 kg (18. 5 1907 91,2 kg). Dne 14. ledna navštívil jsem *bál techniků na Žofíně,* dopoledne státní zkoušky čtyř kandidátů.

Dne 20. ledna 1903 zemřel můj spolužák z Techniky (s nímž jsem hrával mezi přednáškami kulečník) *Jan Brdičko,* inspektor a dlouholetý přednosta stanice v Kolíně, pak ve výslužbě. Bydlel na Vinohradech. Byli jsme s chotí na pohřbu.

Při našich kavárnických schůzích v kavárně na Můstku a Metropol, pokud byl zdráv, málokdy scházel.

Byl to poctivý a svědomitý muž a dobrý kolega. Jeho syna *Gottharda* vzal jsem hned jak z Techniky vystoupil do své stavební kanceláře.

Dne 30. ledna byl jsem na přednášce *univerzitního profesora Grüße o dvojitých hvězdách.* Mimoto jsem byl přítomen ještě při třech jeho přednáškách astronomických.

Dne 3. února prohlédl jsem si nově zbudovaný přístav pro vozy na bývalé císařské louce na Smíchově. Stavbyvedoucím byl tam *p. inženýr Hromas,* který jako student Techniky pracoval odpoledne v mé kanceláři. Nyní jest již vrchním inženýrem a vzácným člověkem.

Dne 17. 1. navštívil jsem sklepy (Saffes) v Živnostenské bance nově zařízené.

Dne 21. ledna 1903 zemřel zasloužilý a znamenitý profesor *dr. František Studnička,* dříve na Technice, pak na univerzitě profesorem matematiky.

Sedávali jsme v letech osmdesátých a devadesátých za jedním stolem v Měšťanské besedě. Byl velmi pilný a vydával mnoho spisů a tabulek. V poslednější době vydal několik spisů, jež popularizovaly vědu astronomickou. V jedné z těchto knížek zmiňuje se též o mně, neb jsem mu podal mnohá data o profesoru *Dopplerovi* (pod kterým jsem studoval 1846/47 matematiku a geodesii), které on použil při líčení Dopplerova principu o dvojitých hvězdách. Dne 23. 1. byl pohřben a byl jsem přítomen.

Než se uzavřel *Svaz rakouských cementáren* bylo na trhu cementovém ohromné podceňování zboží, takže se pracovalo takřka pod výrobní cenou. Potřebovali jsme další kredit u Živnostenské banky. Navštívili jsme 27. února: pan František Havlíček, Gustav Adámek a já ředitele p. Hájka. Nedocílili jsme toho, co jsme sobě přáli, a tak vyhotovila shromážděná dne 9. března správní rada zaručující list (každý osobně) na 50 000 K tak, že každý ručil za 5 000 K. V krátké době se tento dokument zrušil, neb dluh se splatil.

V době od 1. do 27. února trpěla *choť Anna neuralgií dásní* a dala sobě u profesora Nestla vytrhnouti dva přední zuby. Zkusila mnoho bolesti.

Amerika

Vnukům našim Vladimírovi a Eduardovi Havlíčkovým zčista jasna napadlo, vydati se do Severní Ameriky. Odjel tam Eduard 3. března ráno a Vladimír 9. dubna 1903, oba hojně penězi a vším ostatním vyčastováni.

Jeli přes Breni a Vladimír byl rodiči až do Breni doprovozen, odkud odjel 11. dubna. O jejich dalších osudech zmíním se později. Netěšili jsme se z toho, že rodiče byli tak slabí a této libůstce svých synů povolili, kteří mohli zde naleznouti slušnou výživu, neb Vladimír odbyl druhou státní zkoušku na České technice z odboru strojnictví a Eduard absolvoval Obchodnickou akademii v Praze a nemusili se vysazovati nebezpečí tak dlouhé cesty a závojem zastřené budoucnosti!

* * *

V roce 1903 mnoho dobrých známých zemřelo, a sice mimo již jmenovaných:

- 18. března pan Grüßer, bývalý ředitel u hraběte Thuna v Cholticích. Doprovázel jsem ho ku hrobu na protestanském hřbitově ve Volšanech.
- můj bratranec Josef Gregor, učitel v Nesuchyni, jenž zemřel 11. dubna
- Jan Nevole, švagr stavitele Fr. Šebka, dne 13. dubna v Svobodných Hamrech
- profesor a geniální matematik Eduard Weyr, ozdoba České techniky v Praze, dne 23. července 1903

- jeden z mých bývalých inženýrů při stavebním odboru – Weiß, synovec vrchního inspektora Grabera, zemřel 31. března v Brně
- dobrý známý, dlouholetý přednosta stanice Česká Třebová, byl pochován v Praze 27. 10. jako penzista – byl to inspektor Feifar, oblíbený to úředník

Také mezi techniky pražskými kosa smrtelná měla bohatou žeň, neb v krátké době zemřeli p. p.:

- 11. prosince 1903 *Jan Kruliš,* podnikatel staveb a bývalý architekt u Společnosti státní dráhy, který jako podnikatel mnoho staveb pod mým vrchním vedením prováděl
- civilní inženýr Josef Reiter zemřel 12. prosince, byl jako městský inženýr projektant a stavbyvedoucí při stavbě Palackého mostu v Praze a jinak vynikající technik
- podnikatel staveb a traceur, inženýr Kodl z Písku
- *Gustav Pelikán,* 25. prosince, inženýr a chef trati v Praze, kterého jsem přijal v roce 1872 k stavbě dráhy z Chocni do Meziměstí (Halbstadt) a jenž byl v stavebním odboru při mně as 18 let, byl to svědomitý, dovedný a řádný úředník! Pokoj popeli jeho.

* * *

Dne 25. března navštívili jsme premiéru pana X. F. Svobody „Poupě“ a 29. března byl jsem přítomen při valné hromadě Matice technické, jíž předsedal prof. Christián Petrlík.

Zase jednou opakovala se má obvyklá choroba, t.j. angína (zapálení mandlí). Ty mé drahé mandle měl jsem sobě dát již dávno vyříznout. Byl jsem churav od 9. až do 14. dubna 1903. Bohudíky byla to jediná nemoc má v tomto roce.

Zeť *Jiří Stibral* odjel 8. dubna 1903 na Rusi *do Nemirova* a vrátil se 20. dubna.

Dne 24. dubna odbývala se poslední týdenní schůze Spolku architektů a inženýrů a nato jel jsem do Adolfova 29. dubna vykonati obvyklé práce jarní, vystřihování keřů a růží a setí květin. Vrátil jsem se do Prahy 1. května.

Od 1. května do 15. 5. bylo velmi pěkné počasí. Dne 5. 5. navštívila nás Marie Košťalovská a pan Reichl s Marií.

Používaje pěkného počasí, jeli jsme 7. května s Havlíčkovými, František, Anna a děti, *po parní lodi do Klecan,* navštívili místo a prohlédli pomníky *Třebízského*[69] a 17. května byli jsme na bohaté hospodářské výstavě ve Stromovce (na výstavišti).

[69] Václav Beneš Třebízský (1849–1884), kněz a spisovatel. (pozn. Milana Hlavačky)

Dne 23. května jel jsem z Vídně do Adolfova, tam 24. a 25. vysazoval květiny od Liebla, vrátil se do Vídně a z Vídně do Prahy, takže jsme choť, já a služka odjeli *na stálý letní pobyt do Adolfova dne 28. 5.*

Na svatodušní svátky 31. 5. a 1. 6. byli jsme v Adolfově. *Eduard odjel 31. 5. do Terezína* na cvičení, Havlíčkové a Stibralové byli v Černčicích, a tak trávili jsme při krásném počasí svátky sami.

Aby sobě mohla choť Anna hoviti se svou nožičkou na svěžím vzduchu, dal jsem přidělati na terase 2. června štóru, sestávající *z koutnice červeně vyšívané,* již mi darovala Boženka Stibralová.

Potěšitelná událost stala se dne 4. června 1903, *neb se narodil nám vnuk Vladimír Lubor!* o půl čtvrté hodině ranní v Praze (na Smíchově, Petřínská ulice).

Na křtiny, jež se odbývaly 18. června, jeli jsme do Prahy, blahopřáli jsme šťastným rodičům Vladimírovi a Toničce k takovému statnému hochu. Já odjel 19. do Vídně a Anna do Adolfova.

Ve Vídni, po odbytí schůzí, dne 21. 6. navštívil jsem *Augarten,* v kterém jsem se v roce 1851 často procházel čítaje Šafaříka od Fr. Šebka mně odporučeného a dne 23. 6. 1903 navštívil jsem podruhé *Baden.* Ponejprve byl jsem tam za příčinou pohřbu předsedy správního rady společnosti rak. uh. barona Wodianera[70] v roce 1877 (?).

Jest to milé hnízdečko. Prohlédl jsem Helenenthal, Rauheneck, Rauhenstein, Weilburg, vilu arcivévody Engena, pomník Grillparcerův atd.

Vzpomínal jsem na zetě *Františka Havlíčka a Aninku, jež zde meškali v roce 1892* pro uzdravení Aninky a velice se zde oba zotavili!

Bydlel jsem ve Vídni v hotelu Bellevue. Vrátil jsem se 24. do Prahy a jel s panem Voháňkou (bývalým předsedou obchodní komory).

Dne 28. 6. přijel Eduard ze cvičení v Terezíně a jel 29. 6. s přítelem Vojtou na Kleť. Já a Anna vykonali jsme první procházku v této sezóně do Velkého boru.

Pokoušela mne obtíž s Achillovým svalem nad pravou patou, a proto jsem od 26. června do 9. srpna vypil *20 lahví Karlovarské vody* (Mühlbrunn).

Prodloužil jsem nájem *hrobky mých drahých rodičův na Lánech* až do července 1913 a zaslal obnos starostovi na Lánech v červnu.

Od 13. až do 16. 7. bylo chladno, ráno pouze 6 °C. Dne 18. 7. navštívila nás slečna Ema Tropšová z Krumlova a loučila se.

Potěšilo nás, když jsme se dozvěděli, že syn Vladimír obdržel za služby v Kaplici konané odměnu 800 Korun.[71]

[70] Moritz baron Wodianer, bankéř a předseda Společnosti rakousko-uherské státní dráhy (zemřel 1877). (pozn. Milana Hlavačky)

[71] Účtoval jsem normální náhradu za stěhování. Nebyla mi příznivá, protože když jsem byl přeložen do Kaplice, nebyl jsem ještě v definitivním služebním poměru (byl jsem zdravotním asistentem). Zažádal jsem o náhradu alespoň hotových výloh. Ani této žádosti nebylo vyhověno, ale účtárna zjistila, že jsem v Kaplici podle jmenovaného dekretu koncipistou byl vlastně provizorně a že jsem tedy měl nárok na diety.

U příležitosti mé jízdy do Tachova jela 25. 7. choť *Anna a vnuk Zdeněk do Černčic,* odkud jsme se vrátili společně do Adolfova 29. 7. a vzali s sebou Anečku ml. a Fráňu Havlíčka. Dne 5. 8. 1903 jel jsem s nimi do Krumlova, tj. s Anečkou, a Fráňa i Zdeněk Stibral přišli za námi přes Kleť.

Ukázal jsem jim veškeré přístupné pokoje a sály v zámku, jakož i krásný park, město atd.

Jiří a Boženka Stibralovi přijeli do Adolfova teprve 8. 8. 1903 a konali jsme výlety do vůkolí a 9. 8. do Zlaté Koruny.

Budova První české zajišťovací banky

Jiří, který toho času prováděl stavbu První české zajišťovací banky v Praze na Riegrově náměstí, pěkný to palác, odjel zase 11. 8. do Prahy.

Dne 15. 8. na svátek odjel Fráňa Havlíček, Zdeněk Stibral a p. Frank na Sokolskou slavnost do Budějovic a nato odjeli *Anča a Fráňa Havlíčkové* po 19denním pobytu do Černčic. Panovalo od 19. do 23. srpna teplo na slunci 39 °C.

Profesor Maydl, můj dobrodinec, jenž mě operoval se šťastným výsledkem a provedl na mně lithotomii, byl dne 8. srpna 1903 raněn mrtvicí a zemřel.

Můj milý švagr *Vincenc Dolanský* zemřel ve věku 86 let dne 23. srpna 1903 ve Velké Černčici u své vnučky Marie Reichlové v náručí své dcery Lory Žďárské a 25. 8. byl v Petrohradě do hrobu mé sestry Pepi, jeho choti, pochován. Zastupovala mne při pohřbu Aninka Havlíčková. Od roku 1845 strávil jsem jako student mnohé krásné dny v této rodině v Petrohradě. Byl to velice dobrý a zasloužilý muž a manželství mé sestry po boku jeho bylo velmi šťastné. Strávil v Petrohradě a v Černčicích jako zahradník hraběte Eugena a později Jaromíra Černína z Chudenic skoro 60 let a obdržel medaili za 40leté věrné služby.

Vysázel na panství černínském do sta tisíc stromů ovocných a byl na slovo vzatý pomolog.

Smrt tohoto výtečného muže dojala mne velice, neb s jeho osobou byly spojené mnohé blahé upomínky z mého mládí.

Dne 25. 8. přijeli do Adolfova syn Vladimír s chotí a dětmi. Dne 28. 8. přijel k nám syn Eduard ze studijní cesty po Německu a 27. 8. přijeli k nám Silvie a Pavel Smutných. Nastaly veselé dny a rozmanité výlety.

Dne 4. 9. jeli jsme: Vladimír, Tonča, syn Eduard, Zdeněk Stibral, Pavel Smutný a já do Želnavy a dále *na Třístoličník.* Já ostal jsem u *Plöckensteinského jezera* a díval se, jak sobě počínal univerzitní docent Švambera při měření jezera, o kterém vydal později monografii. Výlet ten se pěkně vydařil k velké radosti mé mládeže.

Na Maidsteině jsme 3. a 7. září pili čaj a výborně se bavili. Bylo nás poprvé 12 a podruhé 14, a sice: Vladimír s chotí, dětmi a chůvou, syn Eduard, Jiří, Boženka a Zdeněk Stibralové, Frank, Silva a Pavel Smutných, choť Anna a já. Mládež sbírala dříví, aby udržela oheň, na kterém vařil se čaj a veselost naši společnost neopouštěla. Zvláště milá Silvie konala povinnost jako Hebe velmi rozšafně. Z té doby pochází dvě fotografie, které obsahují osobnosti zde jmenované. Jedna byla brána u závory poblíž borské myslivny, druhá v naší zahradě. Dne 13. 9. jel jsem s Boženkou Stibralovou do Zlaté Koruny, odvětiti Humhalovým návštěvu.

Nyní nastalo loučení, jež nám jedině pobyt v Adolfově sužuje. Dne 8. 9. (svátek) odjeli Vladimír a Eda, první do Prahy, druhý do Vídně, 9. 9. odjel Jiří Stibral, kterého jsem doprovodil do Budějovic, a 16. září, při chladném dni (9 °C), odjížděli Boženka a Zdeněk Stibralové, Tonča s Milenou a Vládíčkem, Sylva a Pavel Smutných.

Nastal u nás klid, který ani nebyl rušen Anny a mými narozeninami dne 19. září (73 – 66), kdy byli jsme sami, však pěknými dopisy našich dětí a přátel rozradostněni.

Stříbrná svatba manželů Františka a Anny Havlíčkových Dne 21. září 1903 slavily naše milé děti František a Anna Havlíčkové památku jejich před 25 lety uzavřeného svátku. Bohužel nemohli jsme se k nim s osobním blahopřáním dostaviti, zato však jsme den ten vyplnili s vřelým přáním, aby se dožili šťastni jako dosud aspoň zlaté svatby (což ovšem nastalém 3. 8. 1904 neštěstím se nevyplnilo).

Cesta do Vídně, Olomouce, do Pardubic s chotí

Používaje naší osamělosti, nastoupili jsme k přání mé choti Anny jakousi pietní cestu. Jeli jsme 26. 9. do Vídně (hotel Bellevue) a navštívili se synem Eduardem Zdeňku Hüttingerovou, pak Schönbrunn a večer établism. Ronachera.

Druhý den, 28. 9, navštívil jsem chefa syna Eduarda, pana *dvorního radu Mrasika* a uslyšel jen chválu způsobilosti Edy v každém ohledu. Pak navštívili jsme společně s Annou ve vojenské důstojnické nemocnici (Sensen) švagra *Josefa Hüttingera,* podplukovníka v. v., který stoickou rezignací snáší své utrpení a časté operace, jinak však dosti jest hovorný.

Večer byli jsme s Edou v dvorní opeře, dávaly se „Hoffmanové povídky“ a představení bylo velmi zdařilé.

Eduard vůbec by nám byl rád osladil pobyt ve Vídni co možná nejpestřeji a bude nám návštěva tato v živé upomínce. Navštívili jsme též jeho byt III. Pragerstrasse 12.

Dne 29. září ráno *odjeli jsme do Olomouce,* odebrali se přímo do *Chválkovic* na hrobek našeho nezapomenutelného *Zdenouška* (jenž dal Eduard pěkně opraviti), pak jeli jsme do města Olomouce, objednali opravu písma na pomníčku a po prohlédnutí města odjeli jsme odpoledne *do Pardubic* a bydleli u Doskočila.

Dne 30. září navštívili jsme velmi pěknou *výstavu* města a vůkolí *Pardubic* a byl to poslední den jejího trvání. Odpoledne navštívili jsme *hroby dědečka a babičky Matiaskových* na starém a na novém hřbitově. Pak odjeli jsme do Prahy, navštívili rodinu Vladimírovu a večeřeli u Havlíčků.

Dne 1. října ráno odjeli jsme pak do Adolfova po tomto šestidenním výletu, při kterém jsme měli velmi příznivé počasí a různé dojmy.

* * *

Stihla mě choroba mandlí a od 5. do 10. října jsem nevycházel.

Dne 11. října 1903 byl pro mne památný den, neb před 32 lety (11. 10. 1871) jsem odevzdával Karlínský viadukt.

Syn Eduard pracoval v této době na precizním nivellementu na Moravě kolem dráhy císaře Ferdinanda pro Dunaj-Oderský kanál (v říjnu 1903).

Sezóna letního pobytu jde ke sklonku, ačkoliv v naší zahradě květiny ještě bujně kvetou! Zase uplynulo jedno léto, což znamená mnoho v našem pokročilém věku. Bylo se nám loučiti s milou naší krajinkou, vonnými lesy a luhy, neb *19. října 1903 odjeli jsme do Prahy* dopoledne a slavnostně vjeli jsme do našeho neslunečného bytu na Smíchově, Královská třída 28 (542). Pak počal obvyklý život v městě a poblíž našich rodin – Havlíčkových, Stibralových a syna Vladimíra.

Dne 30. 10. dostal jdem dopis od synovce Vincence Dolanského v Ekaterinoslavu v Rusku, že jest nehodou finančně zničen, kterou nezavinil. Poslali jsme mu 126,88 rublů, k čemu přispěla Anna Havlíčková 19,51, Boženka 7,88 a já 22,61 rublů.

Jarmila Kačerovská (roz. Frenclová) přestěhovala své nářadí z Teplice do Prahy 31. října 1903.

Dne 24. října navštívil jsem ve Vídni švagra, podplukovníka Hüttingera, jenž byl po třetí operaci.

Nastalo nové předplacení do Národního divadla a podrželi jsme zase svá čísla 66 a 67 v přízemí vlevo na sezónu 1903–1904.

Syn náš *Eduard,* jenž byl dosud adjunktem, *stal se stavebním komisařem* s hotovým platem 5 000 Korun od 1. prosince 1903.

Naši *vnučku Milenu* vedli jsme *ponejprve* do Národního divadla, kde dávali „Perníkovou chaloupku“. Radost a nadšení veliké!

V Pardubicích uzavřela městská rada úplně zrušiti starý hřbitov u kostelíčka na Zeleném předměstí. Poněvadž tam ležel otec mé choti p. Jan Matiaska, odjela tam Anna 11. prosince 1903, aby byla přítomna *exhumaci* jeho tělesné schránky, která se přeložila na nový hřbitov do hrobu jeho choti p. Barboře Matiaskové, mé milé tchyně.

Nadešly vánoční svátky. Eduard přijel z Vídně 23. 12. *a následkem churavosti zetě Františka Havlíčka* odbývala se silvestrovská obvyklá slavnost u nás.

1904

Odborné práce

Odborné výkony prováděl jsem v roce 1904 celkem jako v roce 1903 a hlavní činnost zaujímaly zase místní dráhy státem garantované a zemí podporované odebráním akcií. Byl jsem přítomen při valných hromadách a poradách správní rady patnácti místních drah ve Vídni a mezi rokem jsem vyřizoval četné záležitosti těchto drah se týkající. Schůze drah: Karlovy Vary – Mariánské Lázně, Karlovy Vary – Janov-Jiřetín, Svitava – Polička – Skuč, Jindřichův Hradec – – Nová Bystřice, Vodňany – Týn nad Vltavou odbývaly se u vládního rady dr. Wernera, Freiung 8 (Kreditinstitut für Verkehrsunternehmungen etc) a ostatních drah u dvorního rady *dr. Speila,* rytíře z Ostheimu, Getreidemarkt č. 1 (nyní již zbořená budova).

Zaměstnání to vyžadovalo dosti tuhou námahu, neb jsem musil cestovati z Prahy a z Adolfova jedenáctkrát do Vídně, dvakrát do Prahy a jednou do Tachova, a sice do Vídně:

- 29. ledna
- 1. až 5. května
- 12. až 13. května
- 16. až 19. května
- 25. až 29. května
- 3. až 4. června
- 10. až 11. června
- 15. až 19. června
- 21. až 22. června
- 26. až 30. června

Do Prahy pak *ku státním zkouškám* 23. až 24. června (železniční rada) a 17. až 19. července a 22. až 23. července do Tachova k valné hromadě a 16. až 18. listopadu do Vídně k společné schůzi *pošumavských obou drah,* kdy po odbytí konference jsme byli hostěni panem *Ludwigem Lobmayerem,* předsedou místní dráhy ze Strakonic do Vimperku a Volar. Bydlel jsem v hotelu Tegetthof.

Při mém pobytu ve Vídni staral se syn Eduard, toho času při ředitelství stavebním pro vodní cesty, aby mně vyplnil volný čas různými zábavami: tak jsme byli 3. května *na výstavě spiritusové v Rotundě,* velkolepý to podnik, dne 4. 5. *v Budapešťském Orfeu*[72] v Táborské ulici ve Vídni, 5. 5. v *Divadle Na Vídeňce,* kde dávali operetu „Netopýr“. Dopoledne tohoto dne navštívil jsem nemocného *švagra Hüttingera,* v době 25. až 28. května *byli jsme v Hütteldorfu a dvakráte v Pratru.*

Byl jsem pozván ředitelstvím c. k. Státních drah ku zkoušce *motorového vozu „Komárkova“,* jež se odbývala mezi Smíchovem a Litní u přítomnosti hraběte Vojtěcha Schönborna, ředitele c. k. Státních drah v Praze Victora Marka, vrchního inspektora Karlíka, ředitele Jahody a vícero jiných sezvaných pánů. Stroj ten osvědčil se na dlouhém výstupu 22 ‰ a táhl ještě jeden uhelný vůz naložený.

Komárkův vůz

Valná hromada matice technické, kterou jsem navštívil, odbývala se 20. března 1904.

[72] Budapester Orpfeumgesellschat ve Vídni, založená 1899. (pozn. Milana Hlavačky)

Dne 8. dubna přednášel ve Spolku inženýrů a architektů inženýr Kohout o splavnění Vltavy v obvodu pražském.

Dne 20. dubna 1904 vyšetřovali jsme: já, stavební rada Machulka (†1907) a inženýr Štěpán klenutí pod lanovou dráhou na Petřín, jakožto členové správní rady.

7., 10. a 14. května navštívil jsem pana hraběte Vojtěcha Schönborna v záležitosti místních drah a poroučení se před odjezdem do Adolfova.

Dne 13. května oslavili jsme 48. jubileum našeho manželství s chotí Annou.

Rodinné

Rok 1904 započali jsme 1. ledna návštěvou u švagra Smutného, okresního hejtmana na Žižkově, a u zetě Františka Havlíčka.

Dne 8. ledna byl jsem přítomen II. státní zkoušce osmi kandidátů, které jsem vyzkoušel ze stavby drah.

Led v Praze na Vltavě při teple 4 °C odcházel 15. a 16. ledna. V parní lázni 16. ledna vážil jsem 97,5 kg.

Bál techniků navštívil jsem dne 20. ledna a hovořil s panem knížetem Jiřím Lobkovicem, nejvyšším maršálkem.

Zvláštní přípitek jsme měli choť a já na koncertu ve prospěch českých journalistů, při kterém výhradně účinkovala škola *prof. Ševčíka.* Bylo to 18. ledna 1904, 71 houslí v rukou žáků a zvláště žákyň ponejvíce z Anglie, Ameriky a Německa dávaly celek neslýchaný a při kompozici, kdy hráli „uni sono“, znělo 71 houslí jako jedny. Byl to požitek originální a musil býti koncert ten opakován.

U mé přítomnosti ve Vídni 30. ledna navštívil jsem Hüttingerovy a večer jsem byl s Eduardem synem v „Danzers Orfeum“.[73]

Abych předešel následkům „Harrnsäure Diathese “[74], jež se u mne jevily v prstech u ruky levé a nad patou v šlaše Achilles, začal jsem bráti „Nricedin“. Dnes mohu však konstatovati, že jsem necítil žádný účinek (aspoň nepatrný).

Masopustní středu dne 17. února trávili jsme večer u Stibralových, a sice, mimo nás, Vladimír s Tončou, Fráňa, Anča j. a Lidunka Havlíčkových (*František, Anna s. a Madla byli v Palermu*).

U nepřítomnosti zetě Františka jel jsem prohlédnouti cihelnu v Černčicích. Seznal jsem choť Pepy Žďárského a při procházce v parku petrohradském domlouval jsem Pepovi, aby sobě svého postavení a své ženy vážil, aby nepřišel na cestu svého otce! Zdali si to vzal k srdci?!

Dne 22. a 25. února 1904 měl jsem zápal mandlí a nevycházel jsem z domu.

[73] Činoherní divadlo a později varieté v 9. vídeňském okrese, které bylo v roce 1908 přejmenováno na Neue Wiener Bühne. (pozn. Milana Hlavačky)

[74] Porucha metabolismu kyseliny močové vedoucí k tvorbě močových kamenů.

Zeť František Havlíček, Anna jeho choť a Madlenka 20. 2. vrátili se z cesty na jih (z Palerma), od které se tolik očekávalo ve prospěch zdraví Františka – – bohužel však se stav nepolepšil, jak se dále zmíním.

K žádosti pana dvorního rady Pelce byl jsem dne 1. 3. u knížete Jiřího Lobkovice, nejvyššího maršálka, žádat o přímluvu za *p. Netvala,* inženýra u Českomoravské[75] (?), aby byl přijat jako strojnický inženýr do zemské služby. Též u pana barona Spens-Boodena jsem se přimlouval. Pan Netval byl konečně po některých překážkách přijat.

Dne *18. března* slavili jsme *můj svátek* svatého Edwarda a při svačině sešli jsme se: pan Stasek, Vladimír syn s rodinou, zeť Jiří Stibral s Boženkou a se Zdeňkem, Anna ml., Lidunka a Fráňa Havlíčkové, švagr Frencl a my. Zeť Havlíček s chotí a Madlou meškali ještě v Benátkách. Všeobecné blahopřání, zvláště Milenky, mne dojalo a těšilo!

Nato 22. března jsem se sešli ku poctě mého svátku a *šťastného návratu* Františka, Anny sen. a Madly Havlíčkových u nás u večeře – dříve jmenovaní i nově přibylí (14 osob). Schůze ta platila též očekávanému odjezdu zetě Jiřího Stibrala *na výstavu do St. Louis.* Odjel tam 4. dubna 1904 a sešel se tam s Edou Havlíčkem a u Volodi Havlíčka bydlel.[76]

Dne 25. března jeli jsme s Milenkou po parníčku do Chuchle. Ku obvyklým jarním pracím jel jsem se zetěm Havlíčkem do Adolfova dne 25. 4. a vykonal svou úlohu. Mimoto chodili jsme s Františkem na procházky a stravovali se v restauraci u paní Pešinové. Informoval jsem novou domovnici Pechovou. Počasí nám dosti přálo, vrátili jsme se 30. 4. do Prahy. Zeťovi dařilo se dosti dobře.

Na velikonoční svátky 3. a 4. dubna přijel syn Eda z Vídně 1. 4. a odjel 4. 4. v noci. Dne 2. 4. byl jsem se Zdeňkem Stibralem v Hodkovičkách a 3. 4. na Boží hod s chotí Annou na Letné.

Festival 3. až 5. 4. Po tyto svátky trval velkolepý hudební festival ve Výstavním paláci (východní trakt) a navštívili jsme ho 5. dubna, tj. třetí den. Bylo vzorné provedení této dobré myšlenky a návštěva byla velká.

Koncem března a začátkem dubna až do 17. 4. bylo tak teplo, že jsem chodil v jednoduchém kabátu. Dne 16. 4. bylo 23 °C v chladu.

Dne 17. dubna byla *v Praze průtrž mračen,* krupobití a povstalo mnoho škody.

Olešná

Abych ukojil svou touhu viděti zase jednou své rodiště *Olešnou* a chtěje navštíviti nemocnou svou sestřenici *Fany Grafovou*, rozenou Konopáskovou, jeli jsme já a choť Anna 18. dubna dráhou do Rakovníka, pak povozem do Olešné, *do*

[75] První Českomoravská továrna na stroje v Praze. (pozn. Milana Hlavačky)

[76] Světová výstava v Saint Louis se konala od 4. 4. do 1. 12. 1904. (pozn. Milana Hlavačky)

Krušovic a k stanici Luženské zpět. Přitom navštívil jsem Fanynku velmi churavou, rodinu Gregorovou (kovářové), jakož i dům č. 3, v kterém jsem se narodil a jenž stál dříve v pěkné zahradě hraběcí. Též hostinec, z kterého pocházela má dobrá matka, č. 2, jsem sobě prohlédl.

Olešná a Krušovice se dosti zvelebily od té doby, kdy jsem je opustil (Olešnou v roce 1837, Krušovice 1850), ale nad naším bývalým bytem v Krušovicích (u cihelny) bych byl plakal, jak jest zanedbaný.

Zahrada naše deputátní s dobrým ovocem, skleník, pěkně upravený byt a vše, co by mě bylo upamatovalo na slasti mládí a prožitých zde let v kruhu svých drahých rodičů, sester a bratra, vše zmizelo a ostala jen chatrč nešťastnými chuďasi obydlená! Tempora mutantur.[77]

* * *

Konečně jsme se zase dočkali jara a s jarem navštěvovali jsme krásné naše zahrady: Petřín, Kinskou zahradu, Stromovku, městský park u Františkova nádraží[78] a na Karlově náměstí. A abychom máje užili, stěhovali jsme se již *20. května do Adolfova.* Druhý den po nás přijel František Havlíček, aby s námi trávil svatodušní svátky (22. a 23. 5). Navštívil 25. 5. Český Krumlov a již 27. května odjel do Prahy.

Bohužel byla to jeho poslední návštěva u nás! Jako zvláštnost podotýkám, že dne 1. června při velkém dešti a zuřivé bouřce večer, když jsme v jídelně seděli, při jídle uhodil blesk do hromosvodu na naší vile. Myslil jsem, že uhodilo do nějakého telegrafního sloupu na dráze, ale ráno našli jsme střepy od porcelánových izolátorů na cestě u hromosvodu.

Dne 2. června na „Boží tělo“ navštívila nás Emma Tropšova v Adolfově.

Za příčinou jakýchsi, třeba nebolestných příznaků dny, začal jsem píti 6. června *Karlovarskou vodu* a 30. července přestal po 18 láhvi.

Syn dr. Vladimír s chotí Toničkou a s dětmi přijeli k nám na prázdniny dne 19. června z Prahy a 1. července odjeli na Kolnu. Po čas jejich pobytu konali jsme skoro denně procházky do vůkolních lesův.

Poněvadž paní Tonička, snacha, ještě ve Vídni nebyla, u příležitosti mého zaměstnání ve Vídni *vzal jsem s sebou syna Vladimíra a Toničku do Vídně.*

Vyjeli jsme 26. a vrátili se 30. června (s Edou) do Adolfova. Ubytovali jsme se v hotelu Bellevue a prohlíželi Vídeň. Navštívili jsme uměleckou akademii (odlitky vzácných soch), Venedig v prátru, (Post Arthur) dvorní divadla (Mona Vanna), Schönbrunn, Kahlenberg, Bellvedere, Orpheum atd. a ponejvíce ve společnosti syna Eduarda dobře jsme se bavili.

Ovšem kdybychom byli tušili, že bude syn Vladimír vbrzku přeložen do Vídně, byli bychom si tento výlet darovali!

[77] časy se mění

[78] Nádraží Františka Josefa. (pozn. Milana Hlavačky)

Švagrová paní Frenclová, jež nás navštívila 25. června, již 1. července odjela z Adolfova.

U přítomnosti syna Eduarda konali jsme já a choť 5. července čtyřhodinovou procházku do lesů po s Vltavou souběžném hřbetu až k vořišti a pak Velkým borem zpět. Eduard odjel pak 12. července do Alp a do Solnohradu. Vrátil se 25. 7. do Adolfova.

Vnuk Fráňa Havlíček odbyl sobě dne 12. 7. maturitní zkoušku s vyznamenáním a odebral se za otcem do Letin.

Na mé cestě do Tachova navštívil jsem 20. 7. výstavu kuchařskou v Plzni, která byla originelní a zajímavá. Pak jel jsem do Blovic a z Blovic kočárem do Letin za zetěm p. Františkem Havlíčkem, který tam dlel na zotavení. Druhý den pak jeli jsme oba zpět, já do Tachova a on do Černčic. Den 28. 7. na stanici v Plzni loučili jsme se – naposled! Srdce mě bolelo, když jsem jej opouštěl tak chorého a nespokojeného – ovšem nevěda, že katastrofa tak záhy nadejde. K 26. 7. gratulovali jsme dceři *Anně* Havlíčkové a přáli šťastnou cestu do Misdroye, kam hodlali 1. 8. odjeti.

Eduard po krátké návštěvě Prahy (28. a 29. 7.) odjel 31. července do Vídně. Panovaly v poslední třetině července velká horka, ráno bylo již v chládku 20 až 22 °C a na slunci kolem poledne až 45 °C. Panovalo velké sucho po 70 dnů a pravilo se, že od roku 1842 tak sucho nebylo. Také v Holubovském rybníku voda klesla.

Dne 29. 7. přijel do Adolfova Zdeněk Stibral z Prahy a chodil jsem s ním na procházky (1. 8. na ∞ cestu).

František Havlíček zemřel

Zeť František s chotí Annou, děvčaty Annou, Madlou a Lidunkou i s Fráňou odjeli dne 1. srpna 1904 popáté (neb pošesté?) *do Misdroye* na Baltickém moři. Sotva své věci vybalili, dne 3. srpna ráno *zeť František Havlíček v rukách své choti* náhle zemřel!

Milý náš zeť František po dobu as ¾ léta před svou smrtí necítil se úplně zdráv. Když však uslyšel od svého lékaře p. dr. Šnejdárka, že má chorobu zkornatění cév, bylo to as před Vánoci 1903, zhoršil se jeho stav značně, takže hledal útěchu a jistotu u profesora Meixnera. Byl sobě vědom nebezpečí, neb když jsem jej těšil za příčinou jeho stesku, pravil mně: „Tatínku, vždyť já mohu každou chvíli padnout mrtev k zemi!“ Dr. Šnejdárek mu patrně možné následky té nemoci vylíčil a on statně je znal od smrti jeho přítele inženýra Lexy.

K radě prof. Meixnera odjeli František, choť Anna a Madlenka dne 10. ledna 1904 přes Mnichov na jih do Itálie. Dne 12. 1. přijeli do Neapole, 23. 1. byli v Taomině, 2. 2. odjeli z Taominy do Palerma (hotel de France), 20. 2. odjeli z Palerma do Neapole a Říma, 18. 3. byli v Benátkách a 20. března vrátili se do Prahy. Byli tedy 68 dní na jihu. Úleva, kterou zeťova tato jízda na jih poskytla,

nebyla značná. Od 25. do 30. dubna, jak jsem se již zmínil, byl se mnou v Adolfově, též svatodušní svátky 21. až 25. května u nás tam trávil a zdál se býti dosti zotaven, neb jsme konali pospolu delší procházky. Vrátil se do Prahy a později hledal úlevu a uzdravení v nově zřízené lázni v Letinách (hraběte Karla Schönborna), kde jej léčil dr. Mrázek. Po maturitní zkoušce jel za ním do Letin Fráňa dne 12. července. Cítil tam as velkou nudu a malé zotavení, takže když jsem jej přijel navštíviti dne 20. 7, hned se odhodlal jeti se mnou do Černčic a při loučení se od tamějších hostů pravil, že jede do Misdroye a *že doufá od mořských lázní uzdravení,* které mu vždy dobře sloužily.

Můžeme sobě představiti polohu Anny, jeho choti, když se octla 3. 8. ráno s třemi dívkami vůči mrtvole milovaného manžela v cizině, daleko od domova! Leč její energie ji neopustila a v nejkratší době byla v Praze i se schránkou svého muže.

Pohřeb odbýval se již 6. 8. odpoledne v pět hodin z kaple na Olšanském hřbitově do naší společné hrobky na VI. Olšanském hřbitově v oddělení 12b, číslo 13/14 při velkém účastenství technické inteligence a jiných, i dělnictva z Daňkové továrny – pouze o jeden den opožděn proti obyčejné třídenní lhůtě.

Hned po telegramu z Misdroye, ještě 3. srpna, napsal jsem do „Politik“, Národních listů, do České politiky delší nekrolog a zaslal jsem dr. Vladimírovi návrh na německé a české parte, jakož i seznam osob, kterým se mají zaslati.

Jak se as divil Fráňa Havlíček, *když přijel o den později* do Misdroye a našel vilu, kde bydlívali a měli zase bydleti, prázdnou! On totiž nejel současně s rodiči do Misdroye, poněvadž sobě dal operovat v Berlíně nežida. Vladimír Havlíček přijel z Ameriky dne 16. srpna 1904, a tak se stalo, že zeť František neměl žádného ze svých tří synů kolem sebe, když umíral! Z naší rodiny byly naše čtyři děti a zeť Jiří Stibral, Zdeněk a Tonička a my, jakož i jiní přátelé na pohřbu.

Z továrny dříve Breitfeld a Daněk, kde František byl úřadujícím správním radou, a z Podolské cementárny bylo skoro veškeré úřednictvo a mnoho dělnictva přítomno. Pohřeb byl velmi důstojný, jak on ho zasloužil!

Všichni, již tyto zápisky čísti budou, znali jej dokonale a není tedy třeba, abych charakter jeho zde popisoval. Svou vlastní silou, pílí a houževnatostí vyhoupl se z malých poměrů k postavení takovému, které mu umožnilo postarati se o budoucnost svých šesti dítek a bude jen od těchto záviseti, zdali *dovedou* býti šťastné a spokojené s tím, co jim zůstavil!

Bylo by k přání, aby jeho skromnost, pracovitost a obětavost *sloužila jim za vzor,* pak by ovšem jejich budoucnost byla zabezpečena!

Manželství zemřelého s mou dcerou Annou trvalo tedy 25 roků, 10 měsíců a 13 dní (21. 9. 1878 až 3. 8. 1904).

Ovšemže po této smutné události panovala v celé naší rodině neveselá nálada. Po pohřbu ostali jsme ještě v Praze. Dne 8. srpna odbývalo se u Dominikánů v Husově třídě requiem a potom odjeli jsme s Lidunkou Havlíčkovou a se Zdeň-

kem Stibralem do Adolfova. Boženka Stibralová přijela k nám 9. srpna a syn Eduard z Vídně, respektive z Landshutu[79] na Moravě 13. 8. na svátky 14. a 15. srpna připadající. Dne 15. 8. byli tito naši hosti na Kleti a 14. 8. na Kluku. Zeť Jiří přijel 20. a 23. 8. odjel. Též Zdeněk odjel k Staskovým na Kolnu dne 23. 8, v který to den po dlouhé době dostavil se déšť.

Voloďa Havlíček po svém *návratu ze St. Louis* v Americe přišel se nám ukázat a odvezl nám Lidunku 1. 9. 1904.

Syn Eda od trasování Dunaj-Oderského kanálu přijel z Landshutu churav dne 28. srpna a musil u nás v Adolfově prodlíti až do 6. září. Dne 2. září přijel Pavel Smutný a při krásném počasí konali jsme společné procházky do Krumlova 6. 9, na horizontální cestu 8. 9. atd.

V Karlových Varech od 14. 9. až do 5. 10.

Nastal den odjezdu: 14. září odjeli z Adolfova Boženka Stibralová a Pavel Smutný (i Barry) do Prahy a my zároveň s nimi do Karlových Varů. Delší čas náš Vladimír posílal naší maminku i mne do této lázně, hlavně kvůli bolesti Anny v levém koleni a mé obtíži nad patou na noze pravé. Léčení počali jsme 15. září 1904.

Ubytovali jsme se k odporučení pana MUDr. Kulhánka, který často Karlovy Vary navštěvoval, na „Marktplatz bei drei Lerchen“[80] poblíže Sprudlu.[81]

Navštívili jsme lázeňského *lékaře MUDr. Emanuela Engla* (který zemřel 27. 10. 1907 v Karlových Varech), který nám dával radu lékařskou. Byl to bývalý předseda mladočeského klubu na Radě říšské a zemský poslanec. Velmi rozšafný muž a buditel a ochránce karlovarských Čechů.

Naše číslo v léčebné listině (Kurliste) pro rok 1904 bylo 40 192 ze dne 15. 9. 1904. Ráno 15. 9. pil jsem 2,5 a Anna 2 koflíky Mühlbrunnu.[82] Doktora Engla navštívili jsme 15., 17., 24. a 30. září a zaplatili mu honorář 50 Korun. Ordinoval nám občas „Sprudelbad“ a pili jsme postupně Mark, Mühl, Neubrunn a poslední dny od 24. 9. až do 5. 10. Sprudel.

Karlovarské vody mají následující teplotu:

Název	Dnešní název	Teplota
Kaiser Karl Elisabethbrunn	Sadový	41 °C
Marktbrunn	Tržní	48 °C
Mühlbrunn	Mlýnský	49,6 °C

[79] Lanžhot
[80] Na Tržišti u Tří skřivánků, zbořen cca 1912, dnes hotel Atlantic
[81] vřídlo
[82] Mlýnský pramen. (pozn. Milana Hlavačky)

Název	Dnešní název	Teplota
Neubrunn	Rusalka	56,5 °C
Felsenquelle	Skalní	58 °C
Bernardquelle	Kníže Václav	62,3 °C
Franz Josef Quelle	Svoboda	65 °C
Sprudl	Vřídlo	73 °C

Snídali jsme v Kursalonu v městském parku. Obědvali: Central hotel Loib,[83] Herrnhaus (český) a v hotelu Metropol (český). Svačili jsme obyčejně při koncertech u Puppa (†1907) a někdy ve Vídeňské kavárně, kam chodil též dr. Engel. Večeřeli jsme málokdy mimo dům (as dvakrát u Puppa), poněvadž Anna si dávala večer nohu masírovat a obkládat slatinou, takže jsme pak již vycházeti nemohli. Jedli jsme znamenitou šunku pražskou doma a pili k tomu víno s vodou.

Kolem 17. 9. nastala ráno zima (+5 °C), později se oteplilo, takže jsme své léčení bezvadně ukončiti mohli.

Ve dvou pokojích, v kterých jsme bydleli, v prvním patře č. 1 a 2, *bydlel von Bismarck,* pozdější kníže v roce 1864 od 30. června až do 21. července. Visí v jednom z těchto pokojů jeho fotografie s vlastnoručním podpisem z roku 1880, 9. července.

Neděle a svátky používali jsme k výletům do vůkolí. Při krásném slunečném počasí jeli jsme z Karlových Varů po dráze přes rudohoří *do Janova-Jiřetína v Sasku* 63 km (Johanngeorgenstadt). Dráha ta, v jejíž správní radě jsem místopředsedou, má rozkošnou polohu, zvláště od Nejdku nahoru ku Saifenhäusel připamatuje na Semmering a má maximální výšku skoro 1 000 m nad mořem. Janov-Jiřetín jsme sobě dobře prohlédli, zvláště kostel, který má upomínku na české exulanty! Strávili jsme tímto výletem celý den velmi příjemně a zajímavě.

Dne 25. září jeli jsme do *Mariánských lázní* a prohlédli sobě vše, co od naší poslední návštěvy se změnilo. Zažili jsme tuto neděli velmi příjemně v upomínce na naší návštěvu této světové lázně v roce 1873 za našeho pobytu v Königswartu a na mé pozdější návštěvy.

Konečně dne 3. října jeli jsme do *Gießhübel – Puchstein* ku zdroji světoznámé kyselky (kterou jsme na místě pili při výletu v roce 1873). Místo to se od té doby přičiněním majetníka p. Mattoniho neočekávaně zvedlo. Zdroj, jenž byl kryt dříve modrým nebem jest nyní jako perla uschován v pavilonu, jenž prý stál as 200 000 Korun!

Jest známo, že Mattoni koupil tento zdroj od majitele panství Gießhübelského, hraběte Černína z Chudenic za 12 000 zlatých.

[83] Interhotel Central

Litinová vřídelní kolonáda, zbořena na začátku II. světové války

Výborná kapela lázeňská, řízená kapelníkem Störrem, připravila nám mnoho příjemné chvíle nejen u zdroje Mühlbrunnu a Sprudl, ale i při koncertech u Puppa.

Odcházeje 5. října z Karlových Varů, necítili jsme patrný výsledek léčby, leč později se dostavily známky účinku, neb mé nepatrné obtíže byly úplně – a choti Anny z většího dílu – odstraněné. Přísloví karlovarské, že léčba karlovarská jest dárek vánoční se též u nás osvědčilo.

Výlohy v Karlových Varech obnášely:

jízda a zavazadla	67 K
léčení a koupele	98,18 K
zábavy a taxa	60 K
byt i posluha	113,60 K
strava	170 K
dary svým	60 K
drobnosti	6,22 K
Celkem	575 K

* * *

Po našem příjezdu do Adolfova 5. října nastalo nepříjemné počasí mlhavé. Rozloučili jsme se s našimi milými lesy a vrchy, se kvetoucí ještě zahradou a odjeli

13. října do Prahy, kde nás očekávala dlouhá doba pobytu zimního!

Tento pobyt poskytuje však mnohé příjemnosti. Předplatili jsme se zase v divadle Národním, nastala návštěva týdenních přednášek ve Spolku architektů a inženýrů, jour fixe ve středu v kavárně a styky s prof. dvorním radou Zengrem a kolegy Frenclem, Harlasem, Lindnerem, někdy Zelingrem atd.

Navštěvujeme občas umělecké výstavy a koncerty.

Na uvítanou, po příchodu našem z Karlových Varů, sešli jsme se 30. 10. u nás k večeři skoro celá rodina, 12 osob.

Na den narozenin Madlenky Havlíčkové 7. 11. byli jsme v divadle, dávali Mignon od Thomase, zpívala Bobková, Mařák, Horvátová atd. Bylo to zdařilé.

Z Vídně, kde jsem byl od 16. 11, jel jsem 18. do Budějovic k valné schůzi Českého pivovaru, pak do Adolfova, 19. 11. tam nocoval, 20. přes Budějovice *do Chlumce k Staskovým pro vnučku Milenu* a pak 21. 11. jeli jsme s Milenou do Prahy. Dne 22. 11. byl jsem přítomen státní zkoušce na České technice a dne 27. 11. schůzi správní rady Podolské cementárny. Dne 15. prosince vážil jsem v parní lázni 94,5 kg (dne 5. 11. 1907 = 90 kg).

Poručnictví Poručnictví nad nezletilými mými vnuky Františkem, Annou, Magdou a Ludmilou Havlíčkových, když jsem byl 17. prosince k staroměstskému okresnímu soudu pozván, převzal jsem u přítomnosti dcery Anny Havlíčkové a Vladimíra Havlíčka. Původně byla ustanovena dcera Anna Havlíčková za mateřskou poručnici a jako spoluporučník zletilý Vladimír, její syn. Soud později ustanovil za kolizního poručníka *dr. Šámala.* Proti tomu se ohradila Anna Havlíčková prostřednictvím pana notáře dr. Zahradníka a navrhla mne jako spoluporučníka. Ačkoliv nerad, musil jsem tuto funkci převzíti, abych rodině osiřelé uspořil výlohy, které jí povstaly a také nadále by byly se dostavily. *Slib složil jsem do rukou p. sekretáře Semerada 28. prosince 1904.*

Dne 17.prosince byl jsem přítomen zasedání správní rady Podolské cementárny a 22. 12. druhé státní zkoušce pěti kandidátů, které jsem zkoušel z železničního stavitelství.

Štědrý večer 24. 12. trávili jsme u rodiny syna dr. Vladimíra ve společnosti Stibralových a po večeři Vladimíra a Fráni Havlíčkových a těšili se s malými i velkými vnoučaty. Syn Eduard přijel z Vídně 23. a odjel 28. prosince.

Oslava silvestra byla smutnější jiných let, scházel nám František a za příčinou churavosti nepřišel zeť Jiří ani Boženka. Byli u nás pouze Havlíčkové Aninka s dětmi a rodina Vladimírova. Obvyklý arch vykazoval mezery. Při rozchodu nastalo všeobecné vřelé blahopřání k novému roku 1905!

Politické

V roce 1904 zaznamenal jsem některé důležitější události:

Japonci dne 8. února přerušili diplomatické spojení s Ruskem a v noci z 8. na 9. února poškodili v přístavu tři ruské lodi válečné, načež *ruský car 9. února 1904 jim vypověděl válku o třetí hodině odpoledne.* (Diference času mezi Petrohradem a Port Arthurem je 9 hodin a mezi Prahou a Port Arthurem 10,5 hodiny.)

Dne 13. dubna v boji potopil se admirál *Makarov*[84] i s lodí u přístavu *Port Arthurském.*

Japonci útočili dne 11. 7. 1904 na Port Arthur a dle novinářských zpráv padlo prý 30 000 mužů. (?)

Od 23. srpna do 4. září byla *bitva u Liao-jangu,*[85] kde stálo (dle tehdejších zpráv) proti sobě 500 000 mužů a 1 300 děl bylo v činnosti. Rusi ustupovali ku *Mukdenu* a přitom se bili s Japonci. Dne 7. září ustoupili Rusi pod vedením *Kuropatkinovým* k Mukdenu, nastala delší přestávka v boji.

Dne 26. listopadu četli jsme zprávu, že ruské baltické loďstvo pod admirálem Rožestvenským proplulo Suezským kanálem[86] a konečně dne 2. ledna 1905 *vzdal se Japoncům Port Arthur,* jemuž velel generál *Stessel.*

Dne 16. května 1904 přivezeny byly do Prahy pozůstatky pěvce „Slávy dcera“ *J. Kollára* a zde s velkou slávou pohřbeny.

V Innomostí (Innsbruck) panovaly 6. a 7. listopadu velké kravály, jež způsobili *němečtí studenti* proti italským studentům a profesorům!

Předseda ministeria našeho p. *dr. von Körber* po pětiletém působení dne 2. ledna 1905 odstoupil a přišel zase baron *Gautsch.*

Dr. Körber, aby usmířil mladočeskou obstrukci, podal zákon o stavbě alpských drah, o stavbě *kanálů Dunaj-Oderského a Dunaj–Vltavského* a jiných úprav řek. Pěkná to věc, však dnes jsou alpské dráhy hotové, pohltily mnoho a mnoho milionů – a naše kanály jsou pouze na papíře!

Když jsem se byl v roce 1892 v prosinci u ministra Bequehema[87] děkovat za udělení mně vyznamenání, jednal jsem s dr. Körberem, byl tenkráte dvorním radou v presidiální kanceláři ministra obchodu.

Zemřelí 1904

Konečně musím vzpomenout na zemřelé mé známé a příbuzné v roce 1904. Jsou to:

- vrchní inspektor *Jindra,* zástupce ředitele Státních drah v. v., pohřben 12. ledna 1904

[84] Stěpan Osipovič Makarov (1848/49–1904), zahynul na bitevní lodi Petropavlovsk, když jeho loď najela na minu. (pozn. Milana Hlavačky)

[85] Na Liaotungském poloostrově. (pozn. Milana Hlavačky)

[86] dle současné Wikipedie naopak neproplula, kvůli konfliktu s Británií

[87] Olivier markýz Bacquenhem (1849–1917). (pozn. Milana Hlavačky)

- *paní Komrsova,* choť bývalého ředitele Pražsko-Duchcovské dráhy, zemřela 7. března
- *kníže Karel Schwarzenberg,* slovutný to vlastenec, 28. března zemřel a 31. 3. byl odvezen na Orlík
- má milá sestřenice *Fanny Grafová,* rozená Konopásková, zemřela na Olešné dne 13. června 1904
- pan *Francl,* vrchní správce vojenských zásobáren, zemřel 31. října

1905

Odborné práce a události rozličné

Jubileum Mnou sepsaný článek týkající se padesátiletého *jubilea privilegované rakouskouherské Společnosti státní dráhy* a jehož otisk jsem připojil jako přílohu J tohoto životopisu, byl uveřejněn v „Politik“ dne 24. prosince 1904 a dne 6. ledna 1905. Toto jubileum připadalo na den 1. ledna 1905, neb 1. ledna 1855 Společnost ta, smíšena z Francouzů a Němců rakouských, nominálně převzala Severní a Jihovýchodní státní dráhu z Baziaše a z Temešváru až do Podmoklí a jiné. Kdežto fakticky se těchto drah ujala teprve 1. 10. 1855.

Nastala krutější zima, 12 až 15 °C pod nulou a Praha se začala zásobovati ledem.

Dne 19. ledna byl jsem přítomen u Zemského výboru poradě *o sdružení pošumavských drah* (Strakonice – Vimperk – Volary a Vodňany – Prachatice – – Volary), na které se účastnili: p. p. hrabě Vojtěch Schönborn, c. k. notář dr. Ostadal z Prachatic, Johann Waldek, dr. Pluhař, Drasler z Volar, ředitel Jahoda a dr. Mastný. Smluvily se přípravné kroky.

Dne 23. května zasedal jsem *ve stálém výboru zemské železniční rady* u Zemského výboru.

Zemskou bankou pro Království české byl jsem požádán podati dobrozdání *o Křižíkově elektrické dráze* (vlastně společnosti náležející) stran jejího stavu a zvláště za příčinou stanovení amortizační kvóty.

Navštívil jsem 4. února dr. Lošťáka, ředitele Zemské banky, a p. Křižíka, procestoval 1. února dráhu z Prahy do Libně a Vysočan, prohlédl centrálu v Libni a podal dne 16. ledna Zemské bance své dobrozdání.

Zasedal jsem *ve správní radě Podolské cementárny* dne 27. 2. a následující měsíce, celkem sedmkrát. Dne 24. 10. procestoval jsem dráhu z Hodkoviček do Podola, abych se o jejím stavu přesvědčil.

Též zasedal jsem ve správní radě *družstva rozhledny a lanové dráhy na Petříně* a byl při valné schůzi dne 27. dubna opětně na tři léta do správní rady volen.

Křižíkova dráha

Týdenní přednášky Spolku architektů a inženýrů ve velkém sále Měšťanské besedy v Praze navštěvoval jsem pravidelně každý pátek. Poslední schůze odbývala se 28. dubna 1905. Při první schůzi sezóny 1905/6 byla 20. 11. zajímavá přednáška o konkurenci na železný most u Rudolfina (na místě nynější lávky). Přednášel stavební *rada Soukup* a rozpředla se debata mezi civilním inženýrem a podnikatelem *Plenknerem* a profesorem *Velflíkem,* jenž hájil porotu. Přítomni byli z městské rady p. p. Podlipný a Zvěřina, dále Jahn, Balšínek atd. Schůze byla v Žofínském sále.

Dne 20. března byl jsem přítomen slavnostní schůzi širšího výboru k uspořádání *jubilejní slavnosti Spolku architektů a inženýrů* v Království českém. Slavnost sama odbývala se dne 7. května v pantheonu Českého muzea. Přítomni byli: Místodržitel hrabě Coudenhove, nejvyšší zemský maršálek kníže Jiří Lobkovic, purkmistr měst pražských Vladimír Srb, profesor Petrlík, předseda spolku císařský rada Jahn a velký počet členů a hostů.

Profesor Petrlík pronesl pěkně slavnostní řeč a následovaly ještě jiné projevy hodnostářů. Jubileum čtyřicetiletého trvání tohoto vzácného spolku bylo touto schůzí velmi důstojně reprezentováno.

Večer bylo slavnostní představení v Národním divadle. Byli jsme v lóži č. 3 vpravo – choť, Tonička, Vladimír a já. Divadlo bylo naplněno kolegy a hosty. Dne 8. května konal se společný instruktivní výlet do budovy Národního divadla, do chrámu svatého Víta, do baziliky sv. Jiří na Hradčanech. Obědvalo se ve

Stromovce a pak navštívila se kanalizační čisticí stanice v Bubenči a zdymadlo na Vltavě u Troji a konečně elektrická centrála v Holešovicích. Tím oslava se ukončila, v kterou měl hlavní zásluhu výbor užší a předseda Jahn, profesoři Velflík a Petrlík a jiní.

Náš neúnavný pořadatel sjezdů kolegů, císařský rada a centrální inspektor v. v. Ferdinand Summerecker svolal nás kolegy z roku 1847/51 do hotelu de Sase na večer 9. února 1905, abychom se uradili o *čtvrtém sjezdu připadajícího na rok 1906.* Dostavili se: vrchní stavební rada a předseda akademie Josef *Hlávka,* dvorní rada *Webr z Pravomilu,* ředitel dráhy v. v. *Komrs,* konzul ve St. Francisku *Korbel,* vrchní inspektor Společnosti státní dráhy Emanuel *Zelinger,* vrchní inspektor tab. regie *Jarolímek,* stavební rada *Rybář,* horní ředitel *Otto Mayer,* strojní inženýr *Vaněk,* pan *svolavatel* a *já* (11). Bližší uvedu o tomto sjezdu v příštím roce 1906.

Při druhé státní zkoušce na Technice zkoušel jsem dne 13.února, 13. března, 27. března, 5. dubna, 1. května a 11. až 13. července 38 kandidátů ze stavby železnic a pozemní železniční stavby.

Můj švagr *Josef Lošťák,* zemský školní inspektor v Brně, dostal zasloužený řád Železné Koruny III. třídy dne 28. dubna. Švagr *Josef Smutný* obdržel za příčinou exhumírování a přenášení pruských vojínů a důstojníků z Karlínského hřbitova Pruský řád Červeného orla.

Bývalo zvykem prvního května ráno tráviti ve Stromovce. Tentokráte se nám to podařilo, neb byl krásný teplý den.

Nastala má intervence při lokálních drahách na stránce 342 uvedených. Zasedal jsem při správních poradách a při valných schůzích při patnácti drahách as 30krát. K tomu účelu jel jsem *do Vídně*:

- z Prahy
  - 2. až 5. května
  - 12. až 13. května
  - 17. až 23. května
- z Adolfova
  - 25. až 26. května
  - 2. až 6. června
  - 8. až 9. června
  - 15. až 16. června
  - 22. až 24. června
  - 29. až 30. června

Do Tachova jel jsem z Adolfova 28. července a vrátil se *přes Černčice* dne 2. srpna do Adolfova. Valná hromada byla tam 29. července odbývána.

Dne 16. srpna odbývala se v Budějovicích schůze interesentů pro pokračování pošumavských třech drah (Strakonice – Vimperk – Volary, Vodňany – Prachatice – Volary a Budějovice – Želnava) do Bavor. Sešel jsem se tam se švagrem Frenclem, jenž zastupoval Zemský výbor. Místo p. Doubka předsedal ředitel knížete Schwarzenberga v Krumlově pan Riedl (nyní v penzi). Podal jsem o tom zprávu Zemskému výboru.

O všech jednáních v poradách správních rad a valných schůzích, jakož i o finančním výsledku dopravy na těchto patnácti dráhách podal jsem as 20 zpráv, což reprezentuje značnou sumu práce pro Zemský výbor vykonané. Výkon ten připadá vždy na červenec a zaměstnává mě intenzivně. Choť Anna jest mně při této práci vždy nápomocná.

Odbývala se revize nově projektované dráhy *z Bechyně do Týna nad Vltavou* a poněvadž jest to sousední dráha mé z Vodňan do Týna nad Vltavou, při které jsem předsedou správní rady, byl jsem jako odborník této komisi přítomen. Odjel jsem do Bechyně čtvrtého a vrátil jsem se do Prahy 7. prosince. Komisi předsedal baron Webr, místodržitelský rada, od ministeria železničního Iserle (dělal svého času v mé přítomnosti státní zkoušku), stavební rada Medvěd, rytmistr a vrchní inženýr od železničního pluku Bittner, JUC. Sedlák (za Křižíka),[88] purkmistr z Týna Pavlíček, purkmistr v Bechyni MUDr. Daniel, vrchní inspektor Neumann od c. k. Státních drah, Winkler z Prahy, Gycha a inženýr Kasal z Plzně, projektant inženýr Hamer, inženýr Špaček od Zemského výboru, komisař z Týna nad Vltavou Vladimír Wellenfels, okresní hejtman Stehlík z Týna nad Vltavou, Nikolau a okresní starosta z Bechyně Skalák.[89] Vrátil jsem se přes Budějovice a zajel 7. 12. ráno do Adolfova a pak do Prahy.

Má rezignace jako člen zkušební komise na Technice

Dne 12. prosince na čestné místo jako místopředseda zkušební komise pro II. státní zkoušku a diplomovou zkoušku na České vysoké škole technické jsem písemně rezignoval, když jsem svůj výstup ústně ohlásil dočasnému předsedovi p. prof. Christ. Petrlíkovi již 27. 11. 1905. V roce 1906 zmíním se blíženi o mé působnosti při této komisi.

Při mém vystoupení byli členové této zkušební komise: předseda prof. Christ. Petrlík, prof. Velflík, prof. Bartl (stavitelství po prof. Pacoldovi), F. Novotný a externisté Bazika (místopředseda), c. k. stavební rada Weingärtner, stavební rada Jirsik (od Zemského výboru) a inspektor Buštěhradské dráhy Seidl. Ve své rezignaci jsem se zavázal, že budu zasedati v komisi až do jmenování nového člena, což trvalo až do června 1906.

[88] JUC. – kandidát obojího práva

[89] trať se nevystavěla

Mám *seznam* všech kandidátů, při jichž zkouškách jsem byl přítomen a které jsem sám zkoušel ze stavitelství železničního.

Rodinné a jiné

Konstatuji s radostí, že mě *přestala pravá noha bolet* po skoro třech letech. Výsledek as to karlovarské léčení (a to již 10. ledna 1905), tedy přece výsledek.

Kolega můj z techniky a syn knížecího ředitele hutí v Novém Jáchymově *Otto Mayer,* hutní a horní ředitel Montánní české společnosti se svou chotí slavili dne 2. února 1905 *zlatou svatbu* v kostele u Marie vítězné III. u karmelitánů a byli jsme s chotí přítomni. Bohužel oba brzy nato zemřeli, a sice paní ještě v roce 1905 a on na jaře 5. března 1907. Na pohřbu jsme byli s Annou, byl odvezen na Křivoklát a tam 9. 3. pohřben.

Dne 18. února vážil jsem v parní lázni 95,5 kg (listopad 1907 90 kg, v lednu 1909 90,5 kg), jde to s váhou mou pomalu sice, ale přece dolu.

Dne 25. února *ženil se* syna Eduarda dobrý přítel pan inženýr *Kavan* z továrny Breitfeld-Daněk a Eduard byl požádán za družbu. Nevěsta byla slečna Veselá, dcera ředitele Pražské úvěrní banky.

Poněvadž bilance cihelny Černčické za rok 1904 byla předložena jen jako rozvaha a scházel účet ze zisku a ztráty, podrobil jsem se úloze tento účet sám sestaviti. Pracoval jsem na tom pilně od 26. února do 5. března. Výsledek nebyl valný, neb pod vedením Josefa Žďárského byla režie velká a mnoho se investovalo na zahradu a rodinné výlohy, takže výrobní cena cihel málo se lišila od prodejní!

V záležitosti pozůstalosti byl jsem u smíchovského soudu dne 2. března a u pražského dne 11. května.

Dne 3. března jel jsem s Voloďou Havlíčkem do *Černčic. Vytyčovalo se místo pro projektovanou truhlárnu.* Dne 4. 3. vrátil jsem se do Prahy.

Choť Anna od 14. do 17. března ležela, maje rheumatismus na zadní části krku.

K oslavě mého svátku uspořádala se u nás dne 25. března večeře a byli přítomni: Anna Havlíčkova, Vladimír Havlíček, Fráňa, Anečka mladší, Madla a Lidunka Havlíčková, Jiří, Boženka a Zdeněk Stibralové a my.

Dne 26. března byl jsem ve valné hromadě *Matice technické,* 28. 3. na přednášce dvorního rady profesora Zengra a 29. 3. na Dvořákovým večeru v Měšťanské besedě.

Za dobrého počasí jeli jsme s chotí Annou dne 14. 4. odpoledne *do Adolfova* k vykonání obvyklých prací jarních. Zasázel jsem 14 růží od Balsena Boženkou nám darovaných, vystříhal růže a křoviny, pokud tak neučinila Pechová návodem pana Riedla, zasel jsem květiny do pařeniště a vrátili se do Prahy 15. dubna.

Dole v Adolfově adaptuje Dvořák, jenž huť zakoupil za 14 000 zl, byty pro letní výletníky.

Na velikonoční svátky přijela paní Stasková 19. 4, náš Eduard na Velký pátek 21. 4. a na Boží hod 23. 4. byli jsme všichni pozváni u zetě Stibrala.

U mé přítomnosti ve Vídni navštívili jsme s Eduardem dvorní operu, *„Kouzelnou flétnu“, Slezák* zpíval znamenitě a svou duchapřítomností zachránil obecenstvo před poplachem, neb za kulisami povstal oheň a on zpěv svůj nepřerušil. Bylo to 3. května 1905, 4. května pak navštívili jsme Budapešťské orfeum.

U mé příští návštěvě Vídně byl jsem s Edou v Hütteldorfu 21. 5 a 19. 5. ve „Volkstheatru“ dávali „Rada Schriff“ a 20. 5. byli jsme u Ronachera ve varieté.

Vrátil jsem se do Prahy a *23. května 1905 stěhovali jsme se do Adolfova k letnímu pobytu.*

První procházku vykonali jsme společně s chotí 1. června do Lidiného háje a k Maidsteinu.

Jel jsem v záležitosti místních drah do Vídně dne 2. června a vzal jsem Annu choť s sebou. Bydleli jsme v hotelu „Bellevue“. Eduard se všemožně namáhal, aby mamince poskytl všemožné zábavy. Jeli jsme v neděli dne 4. 6. na *„Vysoký Schneeberg“* přes Puchberg. Denní výlet z Vídně, a tak krásný a zajímavý! Byli jsme v Alpách. Již cesta jest příjemná a jaký to rozhled z vrchu do vůkolních ponejvíce zasněžených hor!

Dne 4. června jeli jsme po ozubené dráze nahoru a ještě tam bylo ve výkopech sněhu na metry, ale zima nám nebylo – výborná restaurace a přečetná návštěva.

Dne 5. června byli jsme ve Dvorní opeře, dávali *„Der faule Hans“ od Nedbala.*

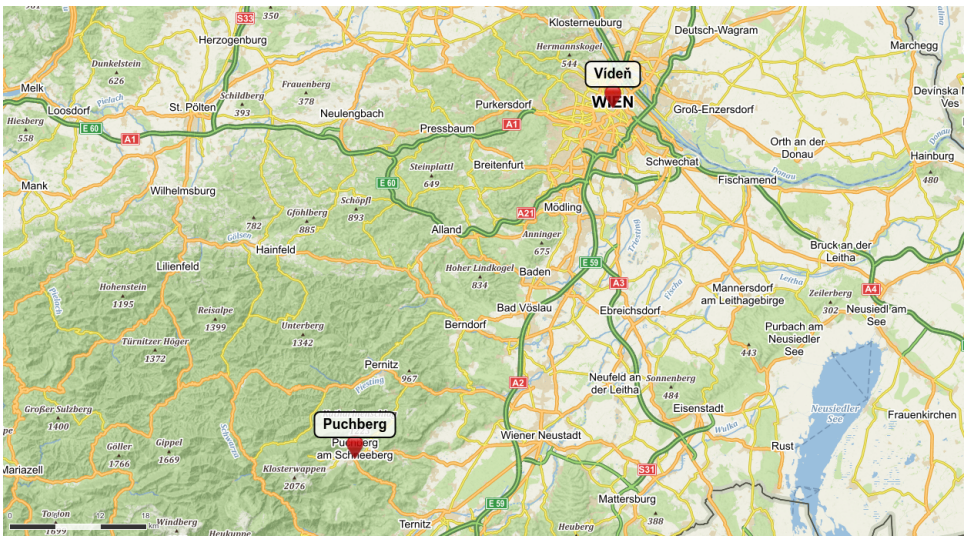
Dne 6. června byli jsme u Schönbrunnu v Meidlingu v Dacherové restauraci.

Dne 7. června vrátili jsme se z Vídně do Adolfova.

Dne 10. června přijel k nám Eduard na svátky svatodušní (11. a 12. 6). Nato od nás odjel na dovolenou *do Janova a na Riviéru* francouzskou.

Syn Vladimír s Tončou, Milenou a Luborem přijeli k nám na dovolenou 17. června a odjeli 7. července do Prahy. Dne 22. 6. bylo Božího těla, velmi krásný den, a 27. června podnikli jsme s dr. Vladimírem a s rodinou (mimo Lubora) výlet na Kleť. Šli jsme ze Zlaté Koruny pěknou lesní cestou, o mnoho schůdnější než z Adolfova, třeba málo delší. Dobře jsme se bavili a vrátili se teprve večer. V neděli 25. 6. navštívili nás Venca Žďárský a Emma Tropšova.

Dne 4. července přijel Zdeněk Stibral, já a Vladimír šli jsme Velkým borem k Vltavě. Vladimír s Toničkou a dětmi odjeli již 7. července na Kolnu a doprovo-



Výlet na Schneeberg

dil jsme je do Budějovic. Před tím 6. 7. padaly u nás kroupy – u nás neškodily, ale v Mříči a ve Vrábčí bylo hůř.

Boženka Stibralová přijela k nám 17. července a odjela 5. září. Den před příjezdem Boženky odjel Fráňa Havlíček z Prahy do Švýcar.

Dne 28. července ráno odjeli jsme Anna a já do Plzně, Anna do Černčic a já do Tachova. Na zpáteční cestě z Tachova stavil jsem se též v Černčicích, abych sobě prohlédl stavbu základů pro truhlárnu. Byla v Černčicích celá rodina Havlíčkova mimo Fráni. Já vrátil se do Adolfova 2. srpna, Anna chtěla býti na smutný výroční den u dcery a přijela teprve 4. srpna. *V cihelně byla nouze o vodu,* neb stavba truhlárny mnoho vody absorbovala.

Dne 3. srpna byly již veškeré zprávy na Zemský výbor zaslané.

Nový přednosta po *Sovovi,* pan *Novák,* jenž nastoupil 1902, odjel 8. srpna do Týna nad Vltavou, přišel za něho pan *Friedmann.*

Dne 1. 8. syn Eduard nastoupil cvičení *u pionýrů v Terezíně* a vrátil se k nám do Adolfova 26. 8.

Se Zdeňkem Stibralem byli jsme 8. 8. na ∞ cestě směrem ku Křemži a 10. 8. v Krumlově a navštívili klášter, město a knížecí park. Dne 12. 8. přijel zeť Jiří, konali jsme procházky k Vltavě a on odjel zase 16. srpna, když jsme 14. 8. byli on, choť Anna, Boženka i Zdeněk v Krumlově výletem.

K našemu pozvání navštívili nás k delšímu pobytu *Silvie a Pavel Smutných.* Dne 18. 8. odjel Zdeněk na Kolnu k Staskovým a doprovázeli jsme ho do Vrábčí já, Boženka a Pavel. Od 26. do 30. srpna konali jsme časté procházky my oba, Boženka, Eda syn, Silvie a Pavel na hřbet vedle Vltavy, na Plánský les, na Kluka atd. Dne 31. 8. učil se Pavel jezditi na velocipedu u Borské myslivny. Eduard

odjel odpoledne 31. 8. do Vídně.

Rodina Humhalova, jež bydlela ve Zlaté Koruně, navštívila nás 3. září a Boženka Stibralová po padesátidenním pobytu opustila nás 5. září.

Abychom poskytli našim zbylým hostům nějakou zábavu, jeli jsme Anna choť, Silvie a Pavel Smutných do Budějovic 8. září a tam odtud kočárem *na Hlubokou* a prohlédli dolejší (oborský) i hořejší zámek, park a městys. Obědvali jsme tam a odpoledne vrátili se do Adolfova, byl to pěkný výlet!

Silvie i Pavel po 31denním pobytu u nás odjeli dne 16. září do Prahy. S Pavlem jsem vykonal dlouhé procházky, jest to moudrý a velmi slušný hoch a Silva roztomilá dívka. Těšilo nás, že jsme jim mohli poskytnouti příležitost užíti zdravého vzduchu.

Naše obapolné *narozeniny 75 a 68*leté a památku 50letou *našeho zasnoubení* slavili jsme dne 19. září 1905 sami a děkovali jsme Bohu, že nám dopřál toho dne se dočkati ve zdraví!

Od svých milých dětí, zetě, snachy a vnoučat dostali jsme dojímavé blahopřání, které nám den tento velmi osladilo!

Anna Havlíčková mladší přijela k nám 30. září, choť jí byla v Budějovicích naproti a ten samý den přijel jsem s Eduardem z Vídně, který ovšem již 1. října zase odjel. Anča H. však ostala u nás až do našeho odjezdu a chodili jsme na procházky, ona jela s chotí 12. 10. do Budějovic a dne *14. října stěhovali jsme se do Prahy,* zanechavše útulný domeček, zahradu a milou krajinku s hojnými lesy na skoro osm měsíců!

V Praze (na Smíchově 542) začal zase obvyklý život. Přednášky ve Spolku inženýrů a architektů každý pátek, divadlo každý osmý den, kavárna každou středu (a též mimo), koncerty, výstavy atd.

Dne 16. a 25. 10. byl jsem v záležitosti pozůstalosti Havlíčkových u soudu.

Syn Eduard najal sobě ve Vídni čtvrtletní byt v Josefském okresu VIII. Alserstrasse 57 a choť Anna 7. listopadu jela do Vídně kupovat s ním nábytek a odstěhovat jej do nového bytu. Byl jsem až do 19. listopadu vdovcem. Byt má Eduard pěkný, dva pokoje, pokoj pro služku a příslušenství za 1 000 K ročně.

Zařídil se na garcona[90] velmi elegantně, běda kdyby se musil častěji stěhovat!

Dne 6. 11. bylo mně sděleno, že Josef Žďárský jest z Černčické cihelny propuštěn a Voloďa že má montáž skoro hotovou, to jest strojů v truhlárně.

Eduard Havlíček přijel z Ameriky na návštěvu do Prahy, jest ženichem angličanky slečny *Nancibelle Keley.* Dne 4. prosince odjel zase do Londýna, kde byla 25. 12. svatba. Vladimír a Fráňa Havlíčkovi odjeli do Londýna na svatbu dne 19. prosince 1905 a vrátili se 31. 12.

Já jsem 25. 12. telegramem snoubencům blahopřál a též tak učinil dr. Vladimír a Eduard. Dle výroku Fráňova má býti nevěsta velmi hezká, vzdělaná a bohatá.

[90] mladík, velký chlapec – z francouzštiny

Bydlení ve Vídni

Dne 13. prosince vážil jsem v parní lázni 93 kg (listopad 1907 90 kg, leden 1909 90,5 kg). Bohouše synovce rodina s ním navštívili nás 27. 11.

Dne 3. prosince navštívil jsem slavnostní schůzi *České akademie věd, umění a slovesnosti* jako každý rok.

Eduard syn přijel z Vídně na vánoční svátky 23. 12. a 24. na Štědrý večer byli jsme u syna Vladimíra a Toničky, též Stibralové. Anča a děvčata Havlíčkové přišli po večeři a pak jsme se dobře bavili. Dne 26. 12. na Štěpána byli jsme všichni u zetě p. Stibrala, však scházela choť a churavý Eda syn, pak Voloďa a Fráňa, již byli v Londýně. Dojemné bylo, jakou radost jevili Milena a malý Vladimír Lubor (vulgo třapeček) nad hojnými vánočními dary Jezulátka.

Rok 1905 ukončili jsme na sv. Silvestra u zetě Stibrala a Boženky. Byli jsme tam my, Havlíčkové: Anna a tři děvčátka, dr. Vladimír s Toničkou a Milenou, náš Eduard – a skoro po večeři přišli přímo z nádraží Voloďa a Fráňa Havlíčkové, přibyvší právě ze svatby z Londýna. Známý arch byl zase podepsán, bohužel scházela jedna velevzácná osoba již podruhé. Po půlnoci všeobecné blahopřání a rozchod roku 1906 vstříc!

Politické

Válka Ruska s Japonskem zuří dále. Dne 2. ledna 1905 vzdal se Port Arthur Japoncům (proti generálovi Stesslovi vede se ještě dnes vyšetřování a byl odsouzen (7. 12. 1907)).

Dne 22. ledna vypukla v Petrohradě krvavá revolta, byla však potlačena. V Moskvě a ve Varšavě panují stávky.

Dne 9. března od 12 dnů panovala bitva u Mukdenu, 10. března opustili Rusové čáru na řece Ša-che a 11. března opustili Mukden a zanechali tam velké zásoby potravin a munice – jak se psalo.

Dne 19. března Rusové po Mukdenské bitvě spěchají ku Charbínu.

Dne 12. dubna 1905 Rožestvenský s baltickým loďstvem jest u Singapuru. Od 27. do 29. června zuřila námořní bitva v Korejské úžině u Tsušima[91] mezi loďstvem Rožestvenského a japonským pod admirálem Tógou. Dopadla pro Rusy neočekávaně nešťastně, neb největší část lodí byla jim zničena.

V Porthsmouthu v Severní Americe ve Spojených státech *byl 29. srpna 1905 Wittem*[92] *smluven mír,* Japonce zastupoval Komura, a tím krutá a krvavá válka ukončena. Trvala 18 měsíců a 18 dnů od 9. 2. 1904 až do 29. srpna 1905.

Dne 30. října 1905 v Rusku vypukly všeobecné stávky v Petrohradě a v Moskvě, v Oděse, v Kyjevě, ve Varšavě a v Revalu.[93] Panoval velký zmatek, anarchisté a nihilisté vztyčují hlavy!

Veleslavný a o jihoslovany zasloužilý biskup Đakovarský *Josef Stroßmayer,* velký to Slovan a člověk, zemřel 8. dubna 1905. Vytrpěl mnoho pronásledování od Němců a ještě více od Maďarů. Z Prahy byla vyslána deputace k jeho pohřbu, a sice pukrmistr Vladimír Srb a jiní.

Dne 14. května oslavené byly 70. narozeniny nejvyššího maršálka *knížete Jiřího Lobkovice,* pána na Hoříně atd. slavnými službami Božími v kostele svatého Mikuláše na Malé Straně a pak holdováním ve sněmovní síni.

Dr. Václav Vladivoj Tomek, rytíř, vládní rada, profesor a proslulý historik (zvláště města Prahy) ve věku 88 let zemřel dne 12. června 1905. Sedávali jsme v letech osmdesátých společně u tzv. stolu historiků v Měšťanské besedě každou středu. Když jsem stavěl nádraží v „Halbstadtu“ v letech 1876 a 1877, často jsem se s ním stýkal, když on jezdil do Police u Broumova, kde trávil po léta prázdniny a svátky. Při banketu na Žofíně k oslavě Riegerových narozenin (?), při kterém jsem též zasedal, pronesl on známý výrok jistého faráře u Slaného z roku 1848, když vše bylo poblouzněno, který zněl: „Já se každý den k Pánu Bohu modlím v těchto dobách, aby mě při zdravém rozumu *zachovati ráčil.*“ To charakterizuje tehdejší dobu. On byl (V. V. Tomek) dobrým přítelem zesnulého opata broumovského Rottera.

Od 5. září trvaly manévry císařské kolem Strakonic, císař pán bydlel v Štěkni. Přijel též do Strakonic a měl jsem býti jako člen správní rady dráhy ze Strakonic do Vimperku a Volar též při uvítání ve Vimperku, však za příčinou churavosti odřekl jsem.

[91] Cušima. (pozn. Milana Hlavačky)

[92] Sergej Juljevič Witte (1849–1915), ruský ministr financí a posléze ministerský předseda. (pozn. Milana Hlavačky)

[93] dnes Talin

Od 4. do 6. listopadu trvaly v Praze demonstrace, maje cílem vydobytí všeobecného práva hlasovacího na Říšskou radu ze strany sociálních demokratů. Bylo vícero raněných a též policejní komisař Fahoun, 8. listopadu byl již klid.

Od 4. až do 13. listopadu trvala *pasivní rezistence* zřízenců na c. k. Státní dráze, nový to vynález český.

Tato rezistence spočívala v tom, že se posunují vlaky na stanicích přísně dle předpisů, což ovšem jest velmi zdlouhavé a vlaky se opožďují. C. k. Státní dráhy musely vyhovět požadavkům zřízenců dotyčných.

Dne 28. listopadu 1905 byla jaksi pod ochranou vlády všeobecná manifestační demonstrace ve prospěch všeobecného práva hlasovacího ve Vídni a v Brně.

Zemřelí 1905

V roce 1905 zemřeli z mých blíže známých:

- Gustav Maydl, vrchní úředník při Společnosti státní dráhy, 5. dubna
- Eduard Zechmeistr, gen. major, náš domácí pán, 2. listopadu
- Gustav Adámek, člen správní rady Podolské cementárny, 21. září
- Všetečka, byl svého času asistentem na Pražské technice, 8. listopadu
- paní Kačerova, rozená Mézova (Kačer, bývalý společník zetě Havlíčka v Kyjevě), 7. listopadu

1906

Odborné výkony

Odborně zaměstnával jsem se v tomto roce podobně jako v letech minulých. Za vykonáváním své funkce při místních dráhách státem garantovaných a Království českým podporovaných odebráním kmenových akcií, které na stránce 342 uvedené jsou, jel jsem z Prahy a z Adolfova do Vídně:

- 15. až 17. ledna, při které příležitosti rezignoval pan Lobmayer na předsednictví a p. dr. Mikosch na místopředsednictví u místní dráhy ze Strakonic do Vimperku a Volar za příčinou aféry Mrázovy
- 25. až 28. dubna
- 15. až 18. května
- 23. až 24. května
- 28. až 31. května
- 14. až 17. června
- 25. až 26. června
- 5. až 6. srpna
- 13. až 14. srpna

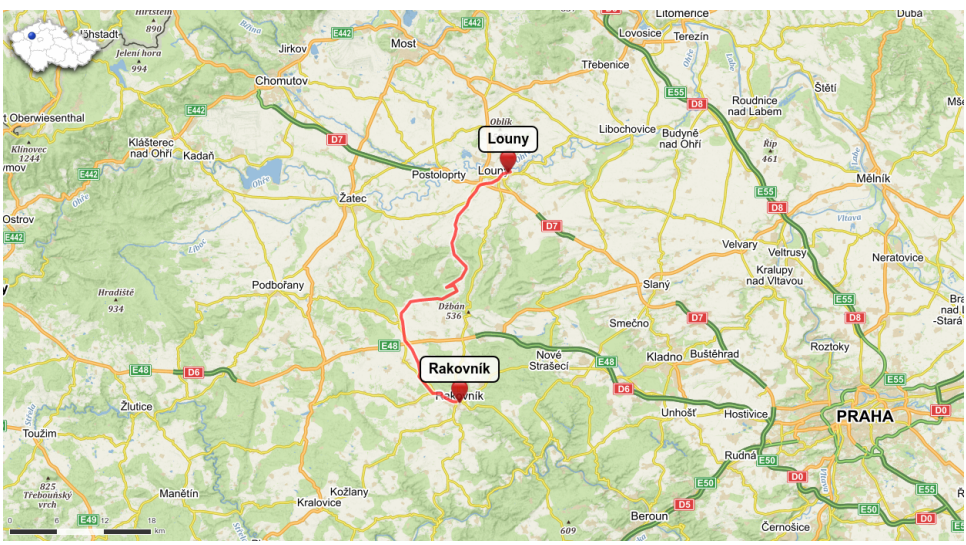
Od 22. do 24. června byl jsem v Tachově za samou příčinou, tedy jel jsem devětkráte do Vídně a jednou do Tachova. Při valné hromadě dráhy *z Karlových Varů do Marianských Lázní byl jsem volen za místopředsedu správní rady po panu prelátovi tepelském Gilbertu Helmarovi.*

Nocoval jsem 15. a 16. ledna u syna Eduarda, 25. a 26. 6. v hotelu Bellevue a ostatní dni u Eduarda též bydlel jsem.

Koncem roku 1905 se vzdal dvorní rada dr. Speil z Ostheimu (Getriedemarkt 1) funkce jako úřadující správní rada při dráhách místních, a sice:

- Benešov – Dolní Kralovice
- Německý Brod – Humpolec
- Německý Brod – Žďár – Tišnov
- Chlumec – Králův Městec
- Loket–Schönwehr
- Jičín–Turnov
- Rakovník–Louny
- Vodňany – Prachatice – Volary
- Strakonice – Vimperk – Volary

a převzala tuto funkci „Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten“, jehož výkonným orgánem jest vládní rada dr. Siegfried Werner.

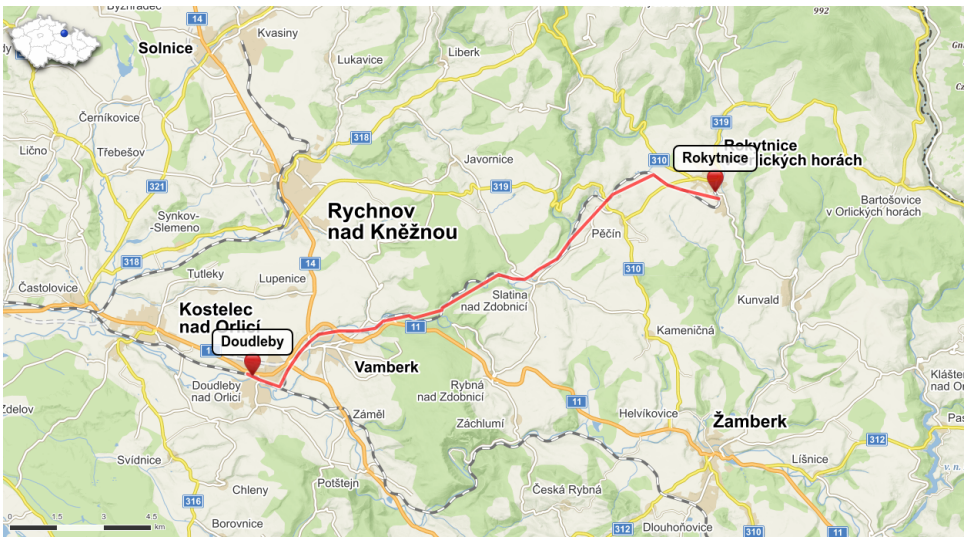


Rakovník–Louny

Zprávy na Zemský výbor o všech odbývaných valných hromadách a správních poradách zaslal jsem koncem června. V záležitosti těchto drah byl jsem u pana hraběte Vojtěcha ze Schönbornu 6. března (s dr. Wernerem), 2. května (konference kvůli sdružení pošumavských drah) a 16. listopadu.

Zemský výbor, resp. železniční oddělení jeho, slavili dne 10. října při slavnostním otevření místní dráhy z *Doudleb do Rokytnice* významný moment, neb na této trati leží *1000. kilometr zemí vystavěných a garantovaných místních drah.* Byl jsem pozván k této slavnosti, ale meškaje ještě v Adolfově, byla mne cesta

do Doudleb nepříležitá – a nejel jsem. Jak zpředu již řečeno, stál jsem u kolébky této akce, neb jsem pro 18 drah, jež pak zem a stát stavěly, revidoval projekty, vypracoval rentabilitní šetření a konal pro Zemský výbor veškeré připravené technické práce, než ještě železniční oddělení bylo aktivováno.



Rokytnice–Doudleby

Dne 27. ledna zasedal jsem v stálém komitétu zemské železniční rady a Zemského výboru.

Týdenním schůzím Spolku architektů a inženýrů byl jsem pravidelně přítomen. Dne 12. ledna přednášel *prof. Smrček z Brna a dokázal, že zdvihadlo u Přerova pro Dunaj-Oderský kanál* projektované a I. cenou poctěné nemá onu výkonnost, kterou poskytují ostatní plavidla a zdá se, že tím skutečně zdvihadlu odtáhl půdu pod nohama, neb dnes (3. 1. 1908) *jest zdvihadlo již odsouzené* a přistoupilo se ku plavidlové trati Smrčkem navrhnuté, pro kterou se syn Eduard již dávno vyslovil a jí rekognoskoval. I ostatní schůze přinášely dost zajímavého, zvláště přednáška arch. Polívky dne 5. ledna 1906 o úpravě měst.

Dne 2. 2. účastnil jsem se slavnostního odevzdání purkmistrem dr. Srbem Spolku architektů a inženýrů zlaté medaile, již udělila obec Pražská Spolku u příležitosti 40letého trvání jeho, po jubileu v roce 1905 odbývaném.

Jako člen správní rady Podolské cementárny navštěvoval jsem občas její schůze. Dne 26. ledna jednalo se o stávce dělníků v továrně, která delší čas trvala. Dne 17. 3. usnášela se správní rada, že se bude platiti 6 % dividenda a 9. dubna byl jsem přítomen valné hromadě a byli voleni do správní rady p. p. dr. technický Karlík, ředitel cukrovaru Nymburského a Šolár, náměstek ředitele zajišťovací banky.

Též jako *člen správní rady rozhledny a lanové dráhy na Petříně* konal jsem povinnost. Dne 18. března uradili jsme se ve správní radě vrátiti akcionářům 10 % z každého podílu, neb placení úroků jest obtížné a dosud žádný akcionář krejcaru nedostal a správní a dozorčí rada též se obětuje zdarma tomuto vlastnímu podniku!

Uzavřeli jsme energicky se o to zasaditi, aby se upravila od hořejší stanice cesta používatele dráhy ku bývalé říšské bráně. Byl jsem za touto příčinou s panem předsedou zemským radou Marešem dne 12. dubna 1906 u pana starosty dr. Groše a náměstka Richarda Jahna. Později jsme byli Mareš, inženýr Štěpán, stavitel Fr. Zelenka a já dne 1. května u vrchního inženýra c. k. majora Trieba a u generála dělostřelectva Mitscha (?). Akce ta byla Obcí pražskou odkázaná na brzké projednání odevzdání vojenských pozemků Obci pražské, jež se uskutečnilo v prosinci roku 1907. Jest naděje, že nyní věc ta, od které závisí rentabilita tohoto podniku, vbrzku se provede.

Dne 25. března odbývala se valná hromada Matice technické a zasloužilý předseda p. profesor Christ. Petrlík byl volen čestným členem. Dne 21. listopadu byl jsem přítomen promoci za doktora rer. tech. pana ředitele Schönborna u Daňků.

Politické a jiné

Dne 24. února byl ministrprezidentem Gautschem předložen říšské radě zákon o všeobecném hlasování.

Dne 18. dubna hrozné zemětřesení a požár zničily v Kalifornii *město St. Francisko.* Ohromné škody, jež až k nám zasáhly, neb *pražská První česká zajišťovací banka* ztratila mnoho a klesly její akcie v té míře, že se muselo ku zjednání rovnováhy v bilanci sáhnouti k redukci kapitálu o 25 %.

Dne 1. května odstoupil *Gautsch,* nastoupil na krátko *Priuz Hohenlohe* a pak *baron Beck.*

Dne 11. května zahájena I. duma v Rusku, která však pro své demagogické počínání byla vbrzku rozpuštěna a nová volena.

Dne 31. května 1906 *při svatbě krále španělského Alfonse,* když novomanželé jeli od obřadu, hozena jistým Morálem puma pod jejich vůz. Králi a královně nestalo se nic, leč vůkolních nevinných diváků bylo mnoho usmrceno a raněno. Anarchista Moral byl lapen a neušel trestu.

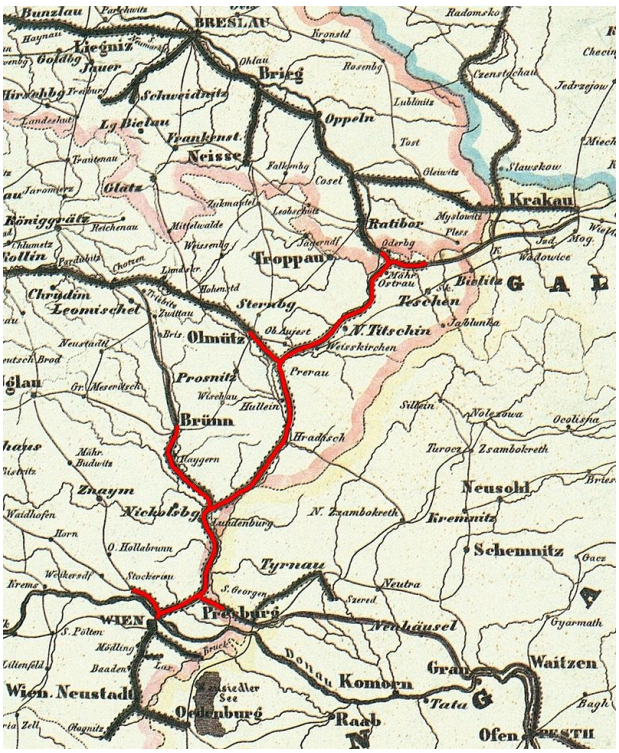
Zákon o *zestátnění Severní dráhy císaře Ferdinanda* byl říšskou radou 26. října přijat.

Arcivévoda Karel František Josef přibyl do Prahy k dalšímu pobytu 22. listopadu. Jest to predestinovaný následník trůnu, syn arcivévody Otty, jenž zemřel 1906. Přišel za příčinou univerzitních studií a mezi jeho profesory jest též prof. dr. Braf, prof. Ott a jiné.

Při Cerclu po otevření delegací dne 25. listopadu *císař pán oslovil dr. Kramáře* a pochválil český klub, že má velké zásluhy o přijmutí všeobecného práva hlasovacího, na to Kramář odvětil, zato že jsou Češi co do počtu poslanců na předposledním místě před Rusíny!

Poslanecká sněmovna přijala zákon o všeobecném hlasování dne 1. prosince 1906.

Dne 2. prosince 1906 byl jsem přítomen *přednášce doktora Augusta Zátky* o volbách obecních v Budějovicích, při kterých prorazila česká strana v III. sboru. Přednáška byla velmi zajímavá a objasnila poměry tam panující.



Severní dráha císaře Ferdinanda (červeně)

Dne 11. prosince byl po velkých bojích ve sněmovně francouzské přijat zákon o oddělení církve od státu. Prezidentem byl toho času Fallières a prezidentem ministeria republiky známý Clemenceau.

Zemřelí 1906

Z kruhu mých známých opustili pozemské rejdiště:

- dne 4. ledna nám dobře známý a přítel Stibralových MUDr. Kulhánek, byli jsme na pohřbu
- 21. ledna 1906 zemřel v pokročilém věku F. Kořistka, profesor geodesie na Německé technice v Praze, prozkoumal celé Čechy, v roce 1860 jsem se s ním seznámil v Podmoklí. Velice zasloužilý muž pro své geodetické práce v Čechách a zvláště na Moravě, vydal mnoho a dobrých map a mnoho jiných děl.
- 12. února zemřel František Rašín z Ryzemburku, člen správní rady Podolské cementárny atd.

- 9. března zemřel císařský rada, stavitel a podnikatel p. Nekvasil v Karlíně. Seznámil jsem se s ním před 37 lety při stavbě Holického cukrovaru u Olomouce.

- 11. března zemřela choť 28 let stará Františkovi Melicharovi, synovci zetě F. Havlíčka, byli jsme na pohřbu

- 14. března 1906 zemřel dobrý přítel můj z mládí *Alois Komínek.* Byl důchodním u hraběte Františka Thuna v Podmoklí, když já jsem tam byl přednostou trati od 18. 3. 1860 do března 1865. Pěstovali jsme rodinné styky, neb jsme měli oba mladé ženušky. Choť jeho byla Saska, rozená Hillegeistova, Komínek byl velmi vzdělaný člověk a velký vlastenec, poslední vlastnost jeho nás velice sblížila. Hráli jsme spolu v šachy, konali výlety a účastnili se společně zábav. Komínek přišel pak nakrátko do ruského Polska a pak měl se švagrem svým agenturu na koupi a prodej panství, konečně dosti těžko se prý protloukal a ohluchl, mnohá léta jsme se neviděli. V Podmoklí založili jsme českou besedu, jádro bylo nečetné: Komínek, Fischer, Brünnich, Kožul, Uhlíř a já, někdy Benda, ale často celá škola Libwerdská.

- 15. března zemřel na Vinohradech stár 55 let stavební rada Staněk a byli jsme na skvělém pohřbu

- 18. března zemřel Koloros, chef stanice Pardubské

- 19. března zemřel inspektor Klimeš, jehož jsem znal 30 let

- dne 28. listopadu umřel po amputaci nohy u chodidla chef vídeňského stavebního odboru *Strigler.* Měl na choceňské trati IV. sekci u Broumova a byli jsme *dobří přátelé.*

Mé členství při komisi pro diplomové a druhé státní zkoušky pro odbor inženýrského stavitelství na vysoké škole technické v Praze

Již na stránce 289 a 289 vylíčil jsem svou působnost při České vysoké škole technické v Praze jako člen komise pro diplomovou a II. státní zkoušku z oboru inženýrského stavitelství a po 13 let jako místopředseda posledně jmenované komise.

Jmenován byl jsem výnosem ministeria kultu a vyučování ze dne 2. 4. 1876 č. 4 896 a výnosem ze dne 28. ledna 1878 č. 1 407 *členem komise pro diplomovou zkoušku* na České vysoké škole technické v Praze.

Výnosem tohoto ministeria ze dne 13. října 1879 č. 16 098 a ze dne 18. listopadu 1880 č. 9 974 (dotyčné výnosy c. k. místodržitelství pražského ze dne 26. 11. 1879 č. 68 065 a ze dne 4. ledna 1881 č. 78 563) byl jsem jmenován *členem komise pro druhou státní zkoušku oboru inženýrského stavitelství* na vpředu jmenované vysoké škole. Konečně byl jsem jmenován výnosem c. k. ministeria kultu a vyučování ze dne 25. srpna 1893 č. 18 261 (výnos místodržitelství ze dne 23. 9. 1893 č. 118 362) *místopředsedou této zkušební komise.*

Po celou tuto dobu až do své rezignace, zadané za příčinou pokročilejšího věku u rektorátu 27. listopadu 1905, vyřízené však teprve 19. července 1906 (a mně nedopatřením rektorátu dodané teprve v druhé polovici října 1906), zkoušel jsem kandidáty z oboru železničních, silničních a zemních staveb, někdy, a to častěji, z pozemního stavitelství železničního a civilního. Nikdy jsem nefungoval jako pouhý přísedící, nýbrž *vždy jako examinátor.* V době mého působení byl jsem součinitelem při zkouškách více než 400 kandidátů. První kandidát byl p. Gustav Červenka z Nymburku a prošel s vyznamenáním.

Když jsem se stal členem, komise sestávala: předseda prof. Bukovský, c. k. vrchní stavební rada Hlásek, prof. Jiří Patcold, prof. František Müller, Bazika, vrchní inspektor Buštěhradské dráhy Polívka, později nastoupil profesor pro vodní stavitelství, když se oddálilo od stolice pro mostní a železniční stavitelství, Petrlík.

Po odchodu pana Polívky do Srbska stal se členem komise vrchní inspektor při Společnosti státní dráhy pan J. Ludwig dne 20. 3. 1885 a vystoupil 31. 3. 1892.

Po odstoupení p. Hláska nastoupil 29. 3. 1887 c. k. stavební rada Piskáček. Za p. Ludwiga nastoupil 15. 3. 1893 vrchní stavební rada Zemského výboru pro oddělení vodní svobodný pán Spens-Boden a vystoupil v roce 1904 (?) a na jeho místo nastoupil stavební rada Zemského výboru Jan Jirsik. Po odchodu předsedy prof. Bukovského stal se předsedou prof. Müller a po jeho smrti prof. Petrlík. P. Piskáček odešel do Lince 21. 4. 1894 a nastoupil jako místopředseda p. inspektor Stáně, po jehož odchodu nastoupil jsem jako místopředseda já dne 25. 8. 1893. Profesora Bukovského dosadil v roce 1898 prof. Velflík, stavební rada Weingärtner nastoupil v dubnu 1894, inspektor Seidl a prof. František Novotný 14. ledna 1903.

Vládní uznání mé 28leté činnosti jako člen a místopředseda zkušební komise

Jak jsem již se zmínil, rezignoval jsem na své místo již 27. listopadu 1905. Profesorský sbor za mé dlouholeté působení navrhl ministeriu kultu, aby mně bylo uděleno jakési vyznamenání. Bylo to za ministra Bienerta, vyřízení nepřicházelo, až nastoupil parlamentární ministr dr. Marchet, a tu teprve 12. července 1906 obdržel jsem od místodržitelství dopis následujícího obsahu, jenž mně byl dodán teprve v říjnu:

C. k. ministerstvo kultu a vyučování výnosem ze dne 19. června 1906 číslo 15 250 zprostilo Vaše Vysokoblahorodí k žádosti Vaší funkce náměstka předsedy a člena zkušební komise pro II. státní zkoušku z odboru stavebního inženýrství na c. k. České vysoké škole technické v Praze *vyslovujíc Vašemu Vysokoblahorodí současně svoje zvláštní díky a úplné uznání Vašich v těchto vlastnostech po dlouhou řadu let vykonaných velmi prospěšných služeb.* Pokládám sobě za čest dáti Vašemu Vysokoblahorodí o tom věděti.

Za c. k. místodržitele

Dörfl

Jubilejní slavnost založení inženýrské školy v Praze před 200 lety a Technického ústavu stavovského před 100 lety

Na 10. listopadu 1906 připadla slavnost jubilejní založení Stavovského technického ústavu v Praze před 100 lety a též v roce 1717 otevřené inženýrské školy v Praze, která již k české žádosti inženýra Kristiána Willenberga císařem Leopoldem I. dne 15. prosince 1706 povolena byla.[94]

Slavnost tu uspořádal sbor profesorský České vysoké školy technické v Praze a odbývala se hlavní část její v pantheonu Muzea Království českého.

Slavnostní řeč měl rektor *p. prof. Velflík* a uvítací proslov *prof. Petrlík.* Zde následuje popis průběhu slavnosti:

Večerník Hlas Národa ze dne 10. listopadu 1906
Jubilejní slavnost české vysoké školy technické

uspořádaná na oslavu 200letého jubilea založení *zemské* inženýrské školy v Praze *stavy českými a stoletého trvání* polytechnického ústavu pražského, konala se dnes za okázalého lesku v Pantheonu musea království českého a za přítomnosti vynikajících hodnostářů a representantů českého stavu technického. Bendlovým chorálem, jejž zapěl „Technický pěvecký sbor“, zahájena byla tato důstojná oslava, načež prorektor české techniky uvítal ve svém proslovu přítomné hosty, mezi nimiž byli: nej-

[94] Stavovská inženýrská škola, založená 1706, se změnila v roce 1806 ve stavovský polytechnický ústav, rozdělený v roce 1869 na dva samostatné, český a německý. Od roku 1875 byly oba ústavy podřízeny místo české zemské samosprávě rakouskému ministerstvu kultu a vyučování jako c. k. česká a c. k. německá vysoká škola technická. (pozn. Milana Hlavačky)

vyšší zemský maršálek Království českého kníže Jiří Lobkowicz, starosta měst pražských dr. K. Groš, místodržitel Království českého hrabě Coudenhove, kardinál kníže Skrbenský, ministr m. sl. ryt. Randa, president akademie vrchní stavební rada Hlávka, rektor university prof. dr. Hlava, rektor brněnské techniky Fr. Hasa, poslanci inženýr Kaftan, dr. Herold, dr. Klumpar, inženýr Hrazský, Novotný, hrabě V. Schönborn, děkan dr. Janošík, prof. dr. Vrba, president vrchního zemského soudu ryt. Wesely, dvorní rada Zítek, tovární inženýr Křižík, dvorní rada Novotný, ředitel zemské banky Procházka, president obchodní komory A. Řivnáč, vicepresident obchodní komory L. Bondy, vrchní ředitel Zemské banky Království českého dr. Mattuš, vicepresident Dörfl, starosta Elhenický, jeho náměstek Beneš, dvorní rada Tuček, císařský rada Ruth, inspektor dr. Neuman, ředitel Weiser, ředitel Stibral, bývalý ředitel státních drah H. Palla, profesorský sbor české techniky a české univerzity, zástupce ministeria vyučování dr. Cviklinský, vládní rada Böhm, dvorní rada Vojáček, stavební rada Rubin a Pelc, velící generál Czibulka, vrchní stavební rada Vomáčka, stavební rada Gregor, vládní rada Baudis, deputace profesorského sboru české techniky v Brně prof. Mixa a B. Dostál, císařský rada Dimmer aj.

Nato prohlásil říšský a zemský poslanec profesor dr. G. Blažek, že usnesením sboru profesorského České vysoké školy technické v Praze ze dne 3. července 1906 a na základě potvrzení nejvyšším rozhodnutím císaře a krále ze dne 8. listopadu 1906

jmenováni byli čestnými doktory

České vysoké školy technické v Praze: Místodržitel Království českého *Karel hrabě Coudenhove, Josef Hlávka,* president České akademie císaře Františka Josefa pro vědu, slovesnost a umění, *JUDr. Richard šlechtic Hamre,* c. k. ministerský rada u ministerstva kultu a vyučování, inženýr *Richard Jahn,* císařský rada, předseda Spolku architektů a inženýrů v Království českém, Vojtěch Novotný, emeritní ředitel První českomoravské továrny na stroje v Praze, inženýr *František Křižík,* císařský rada, velkoprůmyslník v Praze, *Eduard Bazika, císařský rada a vrchní inspektor* v. v. rakousko-uherské Společnosti státní dráhy, *Jan Kaftan,* císařský autorský civilní inženýr, poslanec na sněmu zemském a na radě říšské, *Antonín Rytíř,* vrchní stavební rada a chef stavebního odboru místodržitelství v Království českém, Jindřich svobodný pán *Spens z Boodenu,* vrchní stavební rada zemského výboru Království českého, *Hanuš Karlík,* ředitel cukrovaru v Nymburce a *Jan Rybář,* centrální inspektor v. v. rakouské Severozápadní dráhy.

Po tomto aktu odevzdal jménem Spolku architektů a inženýrů v Království českém předseda císařský rada *Richard Jahn* rektoru Českých vysokých škol technických

zlatý řetěz

připomenuv ve svém oslovení, že řetěz má býti symbolem snah a tužeb, chtění a cítění, vědy a práce, vzájemnosti a solidarity České vysoké školy technické a českých techniků a odznakem vysoké akademické hodnosti, v níž chceme

jako vždy spatřovati hlavu ústavu, jenž jako v minulosti i pro budoucnost odchovávati bude ryzí, vlastenecky smýšlející charaktery, vědecky vyzbrojené muže práce, jichž činnost...

Řeč pana Richarda Jahna byla velmi případná a dojemná a všeobecně pochválená potleskem. Zavěsil pak panu rektorovi Velflíkovi (jenž byl jmenován u příležitosti této slavnosti dvorním radou) na šíji krásný zlatý řetěz s erbem Království českého a s medailonem poprsí Jeho Veličenstva císaře Františka Josefa I. – vše velmi vkusně (dle návrhu architekta Kouly) uspořádáno a provedeno.

Nato promluvil p. místodržitel hrabě Coudenhove správnou češtinou delší řeč, v které sdělil, že byl udělen rektorovi Vojtěchu V. Velflíkovi a profesoru v. v. Stolbovi za jejich zásluhy o vědu titul dvorního rady a profesoru architektu Josefu Schulzovi řád Železné koruny III. třídy. Dále děkoval se za udělený mu titul čestného doktora, slibujíc České vysoké škole technické všemožnou podporu.

Po něm promluvil nejvyšší maršálek kníže Jiří Lobkowicz a kladl na okolnost váhu, že čeští stavové byli zakladatelé a vydržovatelé tohoto stavovského technického ústavu a že sobě klade za čest, že jako maršálek předsedal Zemskému výboru a sněmu, kdy byla povolena samostatná Česká vysoká škola technická!

Prezident akademie, vrchní stavební rada Josef Hlávka, děkoval dojímavě za vyznamenání, kteréhož se mu dostalo jmenováním čestným doktorem technických věd.

Starosta města Prahy p. JUDr. K. Groš blahopřál vysoké škole technické ku tak vzácné slavnosti.

Nato pronesl p. rektor dvorní rada Vojtěch Velflík slavnostní řeč velmi krásnou a oratoricky přednešenou a utržil hlučnou pochvalu. Řeč ta nachází se ve výtahu v mých památkách v truhle. Byla ve své podstatě též vyvrácením v německých listech propagovaného tvrzení, jakoby tato jubilejní slavnost byla jen monopolem Německé pražské techniky a česká oslava že jest provokací, poněvadž Česká technika trvá teprve od roku 1868.

Jest ovšem pravda, že technika měla vyučovací řeč německou, ale tenkráte vůbec, mimo národní školy, nebylo žádné *české* školy a pražský technický ústav byl vydržován českými stavy a navštěvován ve velké většině Čechy. Měla tedy Česká vysoká škola technická povinnost oslaviti 100 a 200letou památku samostatně, když nebylo bohužel možno, při nynějších příkrých poměrech národních, docíliti společnou oslavu obou škol těch, jak by to bylo bývalo důstojné.

Jubilejní oslava pražské techniky 10. listopad 1856

Společná taková oslava mezi Čechy i Němci 50letého jubilea jmenované školy odbývala se *10. listopadu 1856* a navštívil jsem ji se stavitelem Františkem Šebkem z Vídně, který mne v Praze navštívil. Slavnost tenkrát se odbývala v staré technické budově v Domenikánské (nyní Husově) třídě v omezené posluchárně

mechaniky. Byl přítomen místodržitel baron Meczeri, ředitel ústavu Lumbe Josef, továrník Richter ze Zbraslavi atd.

Mám zato, *že jsem byl já jediný účastník letošní jubilejní oslavy, jenž byl též přítomen 50leté.* Aspoň při banketu po slavnosti v domácnosti odbývaným z šedesáti přítomných i starších techniků žádný se nepřihlásil k mému vyzvání.

Mé povýšení za čestného Doktora technických věd

Vpředu již uvedeno, že bylo u příležitosti jubilejní oslavy profesorským sborem jmenováno vícero doktorů technických věd, *mezi nimi i já.* Do poslední chvíle nebylo mně o tom nic známo, teprve v pantheonu 10. 11. 1906 mně blahopřál dvorní rada Marek Victor, ředitel Státních drah a tvrdil, že budu jmenován doktorem. Mohu doznati, že mne toto vyznamenání nadmíru těšilo.

Uvádím zde životopisy několika současně se mnou jmenovaných čestných doktorů:

Die hundertjährige Jubiläumsfeier der böhmischen technischen Hochschule

Oslava stého výročí Českého vysokého učení technického

Politik 11. 11. 1906

Wir tragen zu unserem gestrigen Berichte über die hundertjährige Jubiläumsfeier der böhmischen technischen Hochschule in Prag die Lebensdaten der ernannten Ehrendoktoren im nachstehenden nach:

Josef **Hlávka**, geboren am 14. Februar 1831 in Přeštic in Böhmen, absolvierte im Jahre 1851 da Prager polytechnische Institut und widmete sich sodann dem Studium der Architektur an der Akademie der b. Wenden Künste in Wien. Seine praktische Tätigkeit begann er bereits zur Zeit seiner Studien an dieser Akademie, nachher wirkte er als Mitarbeiter hervorragender Architekten und Baumeister, dann als selbständiger Architekt und Baumeister,

Kromě naší včerejší zprávy o oslavách stého výročí ČVUT v Praze níže doplňujeme biografické údaje jmenovaných čestných doktorů:

Josef **Hlávka**, narozen 14. února 1831 v Přešticích v Čechách, vystudoval v roce 1851 pražský polytechnický institut a poté se věnoval studiu architektury na Akademii výtvarných umění ve Vídni. Svou praktickou činnost začal již za studií na této akademii, poté pracoval jako zaměstnanec vynikajících architektů a stavebních mistrů, poté jako samostatný architekt a stavební mistr, projektoval a realizoval řadu velkých veřejných i soukromých staveb. Josef

indem er zahlreiche große öffentliche und Privatgebäude projektierte und ausführte. Josef Hlávka ist Mitgliedverschiedener Kommissionen in Angelegenheiten der Künste, ordentliches Mitglied und zugleich Präsident der Böhmischen Kaiser Franz Josef – – Akademie der Wissenschaften, Literatur und Kunst in Prag. Seine hervorragende Tätigkeit wurde von allerhöchster Stelle zum wiederholtenmale dadurch ausgezeichnet, daß ihm der Orden der Eiserner Krone II. Klasse, das Komturkreuz des Franz Josef – Ordens und der Titel eines k. k. Oberbaurates verliehen wurde. Josef Hlávka ist lebenslängliches Mitglied des Herrenhauses.

Hlávka je členem různých komisí v oblasti umění, řádným členem a zároveň prezidentem Akademie věd, literatury a umění českého císaře Františka Josefa v Praze. Jeho vynikající práce byla opakovaně uznána nejvyšší autoritou, neboť obdržel Řád železné koruny II. třídy, Komandérský kříž Řádu Františka Josefa a byl oceněn titulem c. k. vrchní stavební rada. Josef Hlávka je doživotním členem Panské sněmovny.

Adalbert **Novotný**, geboren am 28. Feber in Mokrovrat bei Dobříš in Böhmen. Den technischen Studien widmete er sich in den Jahren 1855––1859 in Prag und nach Absolvierung derselben bis zum Jahre 1871 als Ingenieur in der Ruston'schen Maschinenfabrik in Prag tätig, wo er u. a. auch den Bau der eisernen Kaiser Josef--Brücke über die Moldau ausführte. Im Jahre 1871 trat er in die Erste böhmisch-mährische Maschinenfabrik in Prag ein, bei deren Gründung er sich in hervorragender Weise betätigt hatte und in welcher er bis zum Jahre 1892 als verantwortlicher Direktor tätig war. Diese Fabrik verdankt ihren Aufschwung und ihren Weltruf, den sie sich namentlich durch, Lieferungen von Maschineneinrichtungen nicht nur für das Inland, sondern auch für das Ausland, insbesondere nach Rußland, Asien und Amerika,

Adalbert **Novotný**, narozen 28. února v Mokrovratech u Dobříše v Čechách. Technickým studiím se věnoval v letech 1855–1859 v Praze a po jejich ukončení pracoval až do roku 1871 jako inženýr ve strojírnách Ruston v Praze, kde s kolegy mimo jiné provedl stavbu železného mostu císaře Františka Josefa I. přes Vltavu. V roce 1871 nastoupil do První českomoravské strojírny v Praze, u jejíhož založení stál a kde byl až do roku 1892 odpovědným ředitelem. Za svůj rozmach a světové renomé, které si získala zejména dodávkami strojního zařízení nejen do tuzemska, ale i do zahraničí, zejména do Ruska, Asie a Ameriky, vděčí tato továrna prozíravému vedení Adalberta Novotného. V roce 1899 bylo na jeho popud zřízeno v uvedených strojírnách oddělení pro stavbu lokomotiv, do té doby v Čechách nezavedené; Českomorav-

der umsichtigen Leitung des Adalbert Novotný. Im Jahre 1899 wurde durch seine Initiative bet der genannten Maschinenfabrik eine Abteilung für den Bau von Lokomotiven, welche bis dahin in Böhmen nicht eingeführt war, errichtet; gegenwärtig zählt die Böhmisch-mährische Maschinenfabrik zu den ersten Maschinenfabriken Oesterreichs. Mit Rücksicht auf seine hervorragenden Fachkenntnisse wurde Adalbert Novotný zum Mitgliede der k. k. Kommission für die Abhaltung der zweiten Staatsprüfung aus dem Maschinenbaufache an der böhmischen technischen Hochschule in Prag ernannt, wo er nun seit 22 Jahren als Vizepräses dieser Kommission wirkt.

Richard **Jahn**, geboren im Jahre 1840 in Prag. Nach Absolvierung der Gymnasialstudien widmete er sich dem Studium des Maschinenbaues und der Chemie am polytechnischen Institute in Prag. Nachher trat er als Ingenieur in die Ringhoffer'schen Fabriken ein, wo er namentlich im Fache der landwirtschaftlichen Industrie, insbesondere der Bierbrauerei und Spiritusfabrikation tätig war. Im Jahre 1871 nahm er ständigen Wohnsitz in Prag, eröffnete hier eine technische Kanzlei und erwarb käuflich die Zeitschrift „Prager landwirtschaftliches Wochenblatt", welche er bis jetzt redigiert. Seit dieser Zeit konzentrierte er seine Tätigkeit im Interesse der Landwirtschaft und deren Hebung durch landwirtschaftliche Industrie, indem er sich und den Verhandlungen der hervor-

ská strojírna je v současnosti jednou z nejlepších strojíren v Rakousku. Adalbert Novotný se pro své vynikající odborné znalosti stal členem c. k. komise pro konání druhé státní zkoušky ze strojírenství na ČVUT v Praze, kde je již 22 let místopředsedou této komise.

Richard **Jahn**, narozen v Praze roku 1840. Po ukončení středoškolských studií se věnoval studiu strojírenství a chemie na Vysokém učení technickém v Praze. Poté nastoupil jako inženýr do Ringhofferových továren, kde pracoval v zemědělství, zejména v oboru vaření piva a výroby alkoholu. V roce 1871 se usadil v Praze, otevřel si zde technickou kancelář a koupil časopis „Pražský zemědělský týdeník", který rediguje dodnes. Od té doby soustředil své aktivity v zájmu zemědělství a zlepšování zemědělského průmyslu, účastnil se jednání ve vysokých profesních kruzích a i jinak se aktivně zapojoval. Zejména byl členem výkonného výboru Zemské jubilejní výstavy v Praze v roce 1891, kde zastával významnou funkci místopředsedy instalačního výboru. Na jeho návrh byl

ragenden Fachgenossenschaften u. a. tatkräftig beteiligte. Er war namentlich Mitglied des Vollzugsausschusses der Landes-Jubiläumsausstellung in Prag 1891, wo er die wichtige Funktion des Vizepräsidenten des Installationsausschusses versah. Ueber seine Anregung wurde im Jahre 1873 der Verein für Spiritusbrennerei in Prag und im Jahre 1876 die Spiritusbrennereischule in Litten errichtet, welche er gemeinschaftlich mit dem Besitzer der Domäne Litten und Prof. Bělohoubek gründete. Die Fachzeitschrift „Brennereizeitung“, seinerzeit die einzige für dieses Fach in Oesterreich, wurde von Ing. Jahn im Jahre 1876 gegründet und wird von ihm bis zum heutigen Tage herausgegeben. Als praktischer Techniker im Fache der Spiritusbrennerei und der Bierbrauereiindustrie pflegte er stets nützliche Neuerungen einzuführen und trug, indem er als Gesellschafter der Firma Novák & Jahn eine große Anzahl moderner Brauereien und Brennereien sowohl in Oesterreich als auch im Ausland errichtet hatt, wesentlich dazu bei, daß dieser Zweig der landwirtschaftlichen Industrie zu seiner jetzigen Höhe emporgehoben wurde. Im Jahre 1898 fungierte er als Präsident des Ausschusses der Architekten und Ingenieuren Ausstellung in Prag. Von seiner literarischen Tätigkeit ist namentlich der Bericht über die Landwirtschaft auf der Pariser Weltausstellung im Jahre 1867 und die Broschüre „Earen und Liebig“ anzuführen. Ing. Jahn ist seit vielen Jahren Präsident des Architekten- und Ingenieur-

v roce 1873 v Praze založen lihovarnický spolek a v roce 1876 lihovarnická škola v Littenu, kterou založil společně s majitelem panství Litten a prof. Bělohoubkem. Obchodní časopis „Brennereizeitung“, v té době jediný pro tuto problematiku v Rakousku, založil ing. Jahn v roce 1876 a vydává jej dodnes. Jako praktický technik v oboru lihovin a pivovarnictví vždy zaváděl a přispíval užitečnými inovacemi, přičemž jako akcionář firmy Novák & Jahn vybudoval velké množství moderních pivovarů a lihovarů jak v Rakousku, tak v zahraničí. Významně přispěl k tomu, že toto odvětví zemědělství bylo povzneseno na dnešní úroveň. V roce 1898 byl prezidentem Výstavy architektů a inženýrů v Praze. Z jeho literární činnosti je třeba zmínit zprávu o zemědělství na světové výstavě v Paříži v roce 1867 a brožuru „Earen und Liebig“. Ing. Jahn je dlouholetým prezidentem Spolku architektů a inženýrů v Království českém, držitelem Rytířského kříže Železné koruny III. třídy a Rytířského kříže Řádu Františka Josefa. Za vynikající práci mu byl udělen titul císařského rady.

vereines für das Königreich Böhmen, Besitzer des Ritterkreuzes der Eisernen Krone III. Klasse und des Ritterkreuzes des Franz Josef Ordens. Für seine hervorragende Tätigkeit wurde ihm der Titel eines Kaiserlichen Rates verliehen.

Franz **Křižík**, am 8. Juli 1847 in Plánic bei Klattau geboren, studierte an der Realschule in Klattau und vom Jahre 1866 am polytechnischen Institute in Prag. Sodann war er einige Zeit hindurch in einer Maschinenfabrik tätig, worauf er sich bei mehreren Eisenbahnunternehmungen im Telegraphenfache beschäftige; zuletzt war er Telegraphenvorstand bei der Pilsen-Priesener Eisenbahn. Im Jahre 1878 konstruierte er elektrische Blocksignale zur Sicherung des Zügenverkehres und im Jahre 1880 einen Glockensignalapparat. Im selben Jahre erfand er eine elektrische Bogenlampe, welche unter dem Namen Křižík-Piettelampe oder Pilsener Lampe bekannt ist und auf der ganzen Welt verbreitet ist. Im Jahre 1881 erhielt Křižík für dieselbe in der Pariser Ausstellung den ersten Preis, die goldene Medaille, eine gleiche Ausstellung den ersten Preis, die goldene Medaille, eine gleiche Auszeichnung wurde ihm auf den Ausstellungen in München und im Jahre 1883 in Wien zuteil. Gegenwärtig werden jährlich 5 000 Stück solcher Lampen, die sich durch ihre Einfachheit, Verlätzlichkeit und ruhiges Licht auszeichnen, erzeugt. Diese Erfindung hatte zur Folge, daß Ing. Křižík seine Stelle bei der Eisenbahn ausgab, und in Pilsen, später in Prag

František **Křižík**, narozen 8. července 1847 v Plánici u Klatov, studoval na reálce v Klatovech a od roku 1866 na Vysoké škole polytechnické v Praze. Poté nějakou dobu pracoval ve strojírně, poté pracoval v oboru telegrafů pro několik železničních společností; naposledy byl vedoucím telegrafů na dráze Plzeň – Březno u Chomutova. V roce 1878 zkonstruoval elektrická bloková návěstidla pro zabezpečení vlakové dopravy a v roce 1880 zvonkové signalizační zařízení. Ve stejném roce vynalezl elektrickou obloukovou lampu, která je známá pod názvem Křižíkova „Piettelampe“ nebo „Pilsenerlampe“, a je distribuována po celém světě. V roce 1881 obdržel Křižík první cenu, zlatou medaili, na pařížské výstavě, stejné ocenění získal na výstavách v Mnichově a v roce 1883 ve Vídni. V současnosti se ročně vyrobí 5000 kusů takových svítidel, které se vyznačují jednoduchostí, dlouhou životností a klidným světlem. V důsledku tohoto vynálezu se ing. Křižík vzdal práce na železnici a založil elektrotechnickou továrnu v Plzni a později v Praze. Firma, která měla zpočátku skromný název, se rok od roku rozrůstala tak, že Křižíkova továrna je v současnosti jedním z největších elektrotechnických závodů v Rakousku. Skládá se z oddělení výroby obloukových lamp,

eine elektrotechnische Fabrik errichtete. Das anfangs im bescheidenen Nahmen angelegte Unternehmen erweiterte sich von Jahr zu Jahr derart, daß Křižíks Fabrik gegenwärtig zu den ersten elektrotechnischen Etablissements Oesterreichs zählt. Sie besteht aus einer Abteilung für Erzeugung von Bogenlampen, dynamoelektrischen Maschinen, dann aus einer Abteilung für Erzeugung vom Meß- und Kontrollapparaten, für Erzeugung von Isolationsdrähten und Kabeln, dann für galvanoplastische Arbeiten; im Jahre 1885 führte Křižík auch die Erzeugung von Lustern und Glühkörpern ein. Křižík ist ein sehr fleißiger Arbeiter im Fache der Elektrotechnik und befaßt sich jetzt mit theoretischen und Versuchsarbeiten behufs Verbefferung der Fähigkeit zur praktischen Verwendung der Akkumulatoren und der elektrischen Fahrt. Außer zahlreichen elektrischen Einrichtungen in Böhmen und in den übrigen Ländern Oesterreichs, sowie des Auslandes errichtete er im Jahre 1891 die erste elektrische Bahn in Böhmen (Belvedere–Baumgarten), im Jahre 1896 die elektrische Bahn Prag–Vysočan, dann die städtischen elektrischen Straßenbahnen in Prag und Pilsen. Für seine Verdienste erhielt er im Jahre 1883 das Ritterkreuz des Franz Josef Ordens, im Jahre 1891 das Ritterkreuz des Eisernen Kronen- Ordens, ist lebenslängliches Mitglied des Herrenhauses und wurde mit dem Titel eines kaiserlichen Rates ausgezeichnet. Derselbe war auch literarisch tätig, indem er einige Artikel in verschiedenen Fachzeitschriften

dynamoelektrických strojů, dále oddělení výroby měřicích a regulačních přístrojů, výroby izolačních drátů a kabelů, dále galvanoplastiky; v roce 1885 zavedl Křižík také výrobu lustrů a žárovkových těles. Křižík je velmi pilným pracovníkem v oblasti elektrotechniky a nyní se věnuje teoretické a experimentální práci zaměřené na zdokonalování schopnosti prakticky využívat akumulátory pro elektrickou jízdu. Kromě četných elektroinstalací v Čechách a dalších rakouských i zahraničních zemích postavil v roce 1891 první elektrickou dráhu v Čechách (Belvedere––Stromovka), roku 1896 elektrickou dráhu Praha–Vysočany, poté městské elektrické tramvaje v Praze a Plzni. Za své zásluhy obdržel v roce 1883 Rytířský kříž Řádu Františka Josefa, v roce 1891 Rytířský kříž Řádu železné koruny, je doživotním členem Panské sněmovny a byl mu udělen titul císařského rady. Byl též literárně činný publikováním některých článků v různých časopisech.

veröffentlichte.

Eduard Bazika, geboren im Jahre 1830 in Volešná bei Rakonitz in Böhmen, absolvierte die Realstudien in Prag und die technischen Studien am polytechnischen Institute in Prag, worauf er in die technische Praxis trat. Später widmete er sich dem Eisenbahndienste und wurde in den weiteren Jahren seines aktiven Dienstes Streden-Chef bei der priv. österr-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Prag, später in Bodenbach und Olmütz. In Olmütz führte er im Jahre 1866 Erweiterungs--Schnellbauten auf bei dem Vormarsche der Nordarmee von Olmütz nach Böhmen, und nach Beendigung des Krieges wurde ihm die Aufgabe zuteil, einige niedergebrannte Brücken schnell wieder zu errichten und die provisorische Station in Olmütz umzubauen und zu erweitern. Im Jahre 1871 wurde er zum Vorstand der Prager Bauabteilung, und in demselben Jahre zum Oberingenieur ernannt. Im Jahre 1873 erfolgte seine Ernennung zum Inspektor und im Jahre 1883 zum Oberinspektor. Als die Staatseisenbahngesellschaft sich entschloß Lokalbahnen zu errichten, fiel Herrn Bazika die Aufgabe zu, die vorteilhaftesten, an die Hauptbahn sich anschließenden Vizinalbahnen zu entwerfen und zu bauen. Diese Tätigkeit hatte in volkswirtschaftlicher Beziehung und für den Fortschritt der Insdustrie in Böhmen eine besondere Bedeutung. Sämtliche bedeutendere Bauten der StEG in Böhmen, welche während der letzten 20 Jahre unternommen

Eduard Bazika, narozen v roce 1830 ve Volešné u Rakovníka v Čechách, absolvoval reálku v Praze a technická studia na Polytechnickém institutu v Praze, po kterých nastoupil do technické praxe. Později se věnoval železničním službám a v následujících letech se stal přednostou trati soukromé Společnosti státní dráhy rakousko-uherské v Praze, později v Podmoklí a Olomouci. V Olomouci v roce 1866 provedl rychlé expanzní stavby při postupu Severní armády z Olomouce do Čech a po skončení války dostal za úkol urychleně obnovit některé spálené mosty a zrekonstruovat a rozšířit provizorní nádraží v Olomouci. V roce 1871 se stal přednostou pražského stavebního odboru a téhož roku byl jmenován hlavním inženýrem. V roce 1873 byl jmenován inspektorem a v roce 1883 vrchním inspektorem. Když se státní dráha rozhodla vybudovat místní dráhy, dostal pan Bazika za úkol navrhnout a postavit co nejvýhodnější místní dráhy napojené na hlavní dráhu. Tato činnost měla mimořádný význam z hospodářského hlediska a pro rozvoj průmyslu v Čechách. Všechny významné stavby StEG v Čechách realizované za posledních 20 let probíhaly pod vedením nebo na příkaz pana Baziky. Pan Bazika byl činný i jako spisovatel, publikoval několik prací v časopisu Spolku architektů a inženýrů pro Království české. Bazika byl dlouhou dobu členem představenstva, poté redakční a výstavní komise tohoto sdružení. V roce 1876 se stal členem di-

wurden, fanden unter der Leitung oder Aufsucht des Herrn Bazika statt. Herr Bazika war auch literarisch tätig, indem er mehrere Arbeiten in den „Mitteilungen des Architekten- und Ingenieurvereines in Königreiche Böhmen“ veröffentlichte. Bazika gehörte eine längere Zeit hindurch dem Vorstande, dann dem Redaktions- und Austellungs-Kommittee dieses Vereines als Mitglied an. Im Jahre 1876 wurde er zum Mitgliede der Diplomprüfungskommission und zum Mitgliede der Staatsprüfungskommission für das Bauingenieurfach an der k. k. böhmischen technischen Hochschule in Prag ernannt; auf die letztere Funktion ist mit dem Titel eines Kaiserlichen Rates ausgezeichnet.

Johann **Rybář,** geboren im Jahre 1833 in Prag, absolvierte in den Jahren 1848–1851 die technischen Studien am polytechnischen Institute in Prag. Sodann widmete er sich dein Dienst bei der Südbahn, seit 1871 bei der Oesterr. Nordwestbahn, bei welcher er zunächst zum Kanzleivorstand der Bahnerhaltungsabteilung, dann seit 1. Juli 1871 zum Zentralinspektor und Vertreter des Vorstandes der Sektion für Bahnerhaltung und Bau ernannt wurde. Im Jahre 1896 trat er in den Ruhestand und lebt nun in Prag. Während seiner langjährigen praktischen Tätigkeit hatte er sehr zahlreiche und mannigfaltige Arbeite ausgeführt, bei denen er sich als ein unermüdlicher Arbeite, werläßlicher und gediegener Fachmann bewährte. Durch zahlreiche in den Fachvereinen, namentlich im Architekten-

plomové zkušební komise a členem státní zkušební komise pro pozemní stavitelství při c. k. České vysokém učení technickém v Praze; naposledy byl vyznamenán udělením titulu císařského rady.

Johann **Rybář,** narozen roku 1833 v Praze, vystudoval v roce 1848–1851 technická studia na Polytechnickém institutu v Praze. Poté se věnoval službě na Jižní dráze, od roku 1871 na rakouské Severozápadní dráze, kde byl nejprve jmenován přednostou oddělení údržby železnic, poté od 1. července 1871 centrálním inspektorem a zástupcem představenstva sekce údržby a výstavby železnic. V roce 1896 odešel na odpočinek a nyní žije v Praze. Během své mnohaleté praxe prošel četnými a různorodými zaměstnáními, ve kterých se ukázal jako neúnavný, spolehlivý a solidní odborník. Prostřednictvím četných přednášek konaných v odborných sdruženích, jmenovitě ve Spolku architektů a inženýrů v Království českém, jakož i prostřednictvím článků v časopisech ra-

- und Ingenieurvereine in Königreiche Böhmen abgehaltene Vorträge, sowie durch literarische, in den Zeitschriften des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines, des Architekten- - und Ingenieurvereines im Königreiche Böhmen, sowie in der Zeitschrift „Organ für den Fortschritt des Eisenbahnwesens“ veröffentlichte Arbeiten förderte er den Fortschritt in den technischen Wissenschaften. Für seine Verdienste wurde er durch Verleihung des Goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone und mit dem Titel eines k. k. Baurates ausgezeichnet.

Anton **Rytíř,** geboren am 8. Juli 1849 in Bříza bei Roudnic a. d. Elbe in Böhmen, studierte an der Realschule in Leitmeritz und in den Jahren 1868–1873 am polytechnischen Institute in Prag. Sodann trat er auf eine kurze Zeit in den Dienst bei der Prager Baubank, worauf er in den Staatsdienst bei der Statthalterei in Prag ausgenommen wurde, wo er bis zum Jahre 1883 insbesondere mit der Projektierung und Ausführung von Straßenbrücken beschäftigt war. Rytíř führte bei den ärarischen Brücken die eiserne Unterlage für die geschotterte Brückenbahn ein. Später war er Leiter des Baubezirkes in Strakonic 1883–1886, 1886––1889 in Leitmeritz und 1889–1894 in Königgrätz. Im Jahre 1894 wurde er zum Baurate ernannt und gleichzeitig zum technischen Departement der Statthalterei in Prag übersetzt, wo ihm das Referat für Wasserbau und namentlich alle vorbereitenden und Organisationsarbeiten für Wasserstraßen übertragen wurden. Im Jahre 1896 wurde er zum Oberbaurate ernannt und 1897 zum Vorstande des Bezirksbauamtes in Strakonic ernannt, wo er bis zum Jahre 1906 verblieb. Während dieser Zeit wurde er zum Vorstande des Bezirksbauamtes in Leitmeritz ernannt, wo er bis zu seiner Pensionierung verblieb. Während seiner Dienstzeit war er Mitglied des Vereines der Ingenieure und Architekten im Königreiche Böhmen, sowie

seranlagen, welche seitdem zur Ausführung gelangten (Kanalisierung der Moldau und Elbe und systematische Flußregulierungen in Böhmen) überwiesen wurden. Ueber amtlichen Auftrag unternahm er in den Jahren 1895 und 1896 größere Studienreisen nach Deutschland, nach der Schweiz, nach Frankreich und Belgien. Im Dezember 1900 erfolgte seine Ernennung zum Oberbaurate, wobei er mit der Leitung des technischen Departements für Wasserbauten bei der Statthalterei betraut wurde. Derselbe ist ferner seit 1896 Mitglied der Kommission für Kanalisierung der Moldau und Elbe in Böhmen, seit 1904 Mitglied der Landeskommission für Regulierung der Flüsse im Königreich Böhmen, wobei ihm außer der Besorgung der ämtlichen administrativen Arbeiten auch die Leitung aller betreffenden der Statthalterei zufallenden Projekte (Flußregulierungen, Talsperren u. a.) obliegt. Fernen gehört er der Direktion für den Ausbau des St. Veitsdomes in Prag als Mitglied an und ist Präses der k. k. Prüfungskommission für behördlich autorisierte Bau- und Maschinenbauingenieure, für Architekten und Landmesser.

tech 1895 a 1896 podnikl velké služební studijní cesty do Německa, Švýcarska, Francie a Belgie. V prosinci 1900 byl jmenován vrchním stavebním radou a pověřen vedením technického oddělení pro vodní stavby na místodržitelství. Též je také od roku 1896 členem komise pro splavnění Vltavy a Labe v Čechách, od roku 1904 členem zemské komise pro regulaci řek v Království českém, kde odpovídá nejen za administrativní práce, ale také za vedení všech příslušných projektů na místodržitelství (regulace řek, přehrady atd.). Je také členem ředitelství pro rozšíření katedrály sv. Víta v Praze a je prezidentem c. k. Zkušební komise pro úředně autorizované stavební a strojní inženýry, pro architekty a geodety.

Heinrich Freiherr von **Speus--Booden,** geboren am 17. August 1844 in Žižkov bei Prag, absolvierte 1864 die böhmische Realschule in Prag, worauf er am polytechnischen Institute in Prag bei technischen Studien betrieb. Im Jahre 1867 trat er in den Dienst bei der Bauunternehmerfirma Klein, Lanna und Šebek an und beteiligte sich beim Bau der Kaiser

Heinrich svobodný pán ze **Spens--Booden,** narozen 17. srpna 1844 na Žižkově u Prahy, absolvoval v roce 1864 českou reálku v Praze, poté studoval na Vysoké škole polytechnické v Praze. V roce 1867 začal pracovat pro stavební firmy Klein, Lanna a Šebek a podílel se na stavbě železnice císaře Františka Josefa z Budějovic do Gmündu, kde mu byly podle teh-

Franz Josefs Eisenbahn von Budweis nach Gmünd, wo ihm nach damaligem Brauche zwei größere Strecken nächst Gmünd zur selbständigen Ausführung übertragen wurden. Im Jahre 1869 trat er in den Dienst bei der Kaiser Franz Josef Bahn ein, den er im Jahre 1872 verließ und wurde Vorstand der technischen Kanzlei für das Konsortium-Unternehmen Dr. Adolf Weiß in Wien, wo er bis 1. Feber 1874 verblieb. Im Jahre 1874 erfolgte seine Ernennung zum Ingenieur bei der Direktion der k. k. Staatsbahnen und Zuteilung zum k. k. Bau-Inspektorate für den Bau der Eisenbahn von Rakonic nach Beroun und von Zdic nach Protivín. Im Jahre 1878 verließ er den Staatsdienst und trat als Landesingenieur in den Landesdienst des Königreiches Böhmen, avancierte im März 1894 zum Landesoberingenieur, im April 1895 zum Landesbaurate, im Juni 1900 zum Landesoberbaurate und wurde zugleich Vorstand des Departements für Wasserbauten ernannt, in welcher Eigenschaft er einen überaus weiten Wirkungskreis hat und eine außergewöhnliche Tätigkeit in allen Richtungen an den Tag legt, welche bei der Hebung der Wasserkraft überhaupt und insbesondere bei der Regulierung der Wasserläufe in der Landesverwaltung vorkommen. Heinrich Baron Spens-Booden ist Mitglied zahlreicher fachtechnischer Kommissionen und Körperschaften; seit 1892 war er Mitglied und seit 1893 Vizepräses der Staatsprüfungskommission für das Bauingenieurfach an der böhmischen technischen Hochschule in Prag, welches

dejší potřeby přiděleny dvě větší trasy u Gmündu. V roce 1869 vstoupil do služby u dráhy císaře Františka Josefa, kterou opustil v roce 1872 a stal se vedoucím technické kanceláře pro konsorcium firmy Dr. Adolfa Weiße ve Vídni, kde zůstal až do 1. února 1874. V roce 1874 byl jmenován inženýrem na ředitelství c. k. Státních drah a přidělen na c. k. stavební inspektorát pro stavbu dráhy z Rakovníka do Berouna a ze Zdic do Protivína. V roce 1878 odešel ze státní služby a vstoupil do zemských služeb Království českého jako zemský inženýr, v březnu 1894 postoupil na zemského vrchního inženýra, v dubnu 1895 na zemského stavebního radu, v červnu 1900 na zemského vrchního stavebního radu a byl jmenován zástupcem oddělení vodních staveb. V této funkci má mimořádně široký okruh působnosti a projevuje mimořádnou aktivitu ve všech směrech, k nimž dochází při pokroku ve vodní energetice a zejména při úpravě vodních toků v zemské správě. Heinrich Baron Spens-Booden je členem řady technických komisí a orgánů; od roku 1892 byl členem a od roku 1893 místopředsedou státní zkušební komise pro pozemní stavitelství na Českém vysokém učení technickém v Praze, které se musel v roce 1903 pro přetížení vzdát. V letech 1889 až 1890 publikoval v časopise „Technický obzor“ některé odborné články, v „Politik“ některé články o vodním hospodářství v Království českém a v „Rakouském týdeníku pro veřejnou stavební službu“ některé práce o vývoji splavnění českých řek. V roce 1898 byl vyzname-

Amt er infolge Ueberbürdung 1903 niederlegen mußte. In den Jahren 1889 bis 1890 veröffentlichte er in der Fachschrift „Technický obzor“ einige Fachartikel, in der „Politik“ einige Artikel über die Wasserwirtschaft im Königreiche Böhmen und in der „Oesterr. Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst“ einige Arbeiten über die Entwicklung der Flößerei auf den Flüssen Böhmens. Im Jahre 1898 wurde er durch Verleihung des Ritterkreuzes des Franz Josef Ordens ausgezeichnet.

Hans **Karlík,** geboren am 23. März 1850 in Rokycan in Böhmen, absolvierte die Realstudien in Pilsen und widmete sich sodann dem Studium der technischen Chemie am Prager polytechnischen Institute. Im Jahre 1870 trat er als Chemiker in die Zuckerfabrik in Velim, war sodann in Untercetno und Mělník als Beamter und in den Jahren 1874––1880 als Zuckerfabriks-Direktor in Záboř tätig. Seit 1881 wirkt er als Zuckerfabriks-Direktor in Nimburg. Karlík zeichnete sich durch seine Tüchtigkeit als Fachmann und durch seine praktischen Erfindungen aus, welche seinem Namen auch im Ausland einen guten Ruf verschafften. Seine zahlreichen literarischen Abhandlungen wurden in den Fachzeitschriften „Listy chemické“, „Listy cukrovarnické“ und „Zeitschrift für Zuckerindustrie“ veröffentlicht. Zahlreiche und wichtige Referate über neue Erfindungen und über wichtige Zeitfragen, welche Karlík in den Versammlungen der Zuckerfabrikannán Rytířským křížem Řádu Františka Josefa.

Hanuš **Karlík,** narozen 23. března 1850 v Rokycanech v Čechách, vystudoval reálku v Plzni a poté se věnoval studiu technické chemie na pražské polytechnice. V roce 1870 nastoupil do velimského cukrovaru jako chemik, poté pracoval v Dolním Cetně a Mělníku jako úředník a v roce 1874––1880 jako ředitel cukrovaru v Záboři. Od roku 1881 pracoval jako vedoucí cukrovaru v Nymburce. Karlík vešel ve známost svými profesionálními dovednostmi a praktickými vynálezy, které jeho jménu zajistily dobrý zvuk i v zahraničí. Jeho četná literární pojednání byla publikována v odborných časopisech „Listy chemické“, „Listy cukrovarnické“ a „Zeitschrift für Zuckerindustrie“. Četné a důležité referáty o nových vynálezech a důležitých otázkách doby, které Karlík přednášel na poradách cukrovarníků, byly publikovány i v odborných časopisech. Karlík pracoval i samostatně v různých oblastech chemického velkoprůmyslu: v roce 1882 založil obchodní společnost Dostal & Komp.,

ten vorgetragen, gelangten auch in den Fachzeitschriften zur Veröffentlichung. Karlík war auch auf verschiedenen Gebieten der chemischen Großindustrie selbständig tätig: 1882 gründete er die Handelsgesellschaft Dostal & Komp., welche von der Živnostenská banka die Zuckerfabrik in Poděbrad übernahm; 1895 erbaute er die auf das modernste eingerichtete Fabrik für Erzeugung von Erdapfelmehl und Dextrin in Neuhof bei Paßau und war der Mitgründer der großartigen Aktien Brauerei und Malz dörre in Nimburg. Karlík projektierte die Rekonstruktion vieler Zuckerfabriken und es wurde ihm als einem bewährten Fachmanne auch die Oberaufsicht in vielen Etablissements anvertraut. Derselbe ist noch jetzt vielseitig tätig, und zwar in den Vereinen der Zuckererzeuger und in verschiedenen Enqueten, als Mitglied der Handels- und Gewerbekammer in Prag, der Staatsprüfungskommission für das technisch-chemische Fach an der böhmischen technischen Hochschule in Prag und andere. In Anerkennung seiner Verdienst um die Zuckerindustrie wurde ihm das Ritterkreuz des Franz Josef Ordens verliehen.

která převzala cukrovar v Poděbradech od Živnostenské banky; v roce 1895 postavil nejmodernější továrnu na výrobu bramborové mouky a dextrinu v Novém dvoře u Pasova a byl spoluzakladatelem velkého akciového pivovaru a sušárny sladu v Nymburce. Karlík projektoval přestavby mnoha cukrovarů a jako osvědčený profesionál mu byl svěřen i dohled nad mnoha provozovnami. Dosud je v mnoha směrech činný, a to ve sdruženích výrobců cukru a v různých šetřeních, jako člen Hospodářské a průmyslové komory v Praze, Státní zkušební komise pro technicko-chemický předmět na ČVUT v Praze a další. Za zásluhy o cukrovarnictví byl vyznamenán Rytířským křížem Řádu Františka Josefa.

Johann **Kaftan,** geboren am 11. September 1841 in Prag, absolvierte 1863 das polytechnische Institut in Prag und wurde sodann Beamter der Böhmischen Westbahn. Im Jahre 1867 berief ihn das Konsortium für den Bau der Eisenbahn Jungbunzlau – Kolín – Znaim als Ingenieur zur Ausmessung dieser Strecke und in den Jahren 1869–1870 lei-

Jan **Kaftan,** narozen 11. září 1841 v Praze, absolvoval Vysokou školu polytechnickou v Praze v roce 1863 a poté se stal úředníkem České západní dráhy. V roce 1867 byl konsorciem pro stavbu dráhy Mladá Boleslav – Kolín – Znojmo jmenován inženýrem pro měření této trati a v letech 1869 až 1870 měl na starosti stavbu dráhy z Chrudimi do Hlin-

tete er als Sektionsingenieur den Bau der Eisenbahn von Chrudim nach Hlinsko. Zu den Jahren 1871–1877 leitete er als Oberingenieur und Bevollmächtigter der Generalunternehmung den Bau der Bahnstrecke Prag–Dux und der Staatseisenbahn Rakonitz–Protivin, später den Bau zahlreicher Lokalbahnen in Böhmen und Mähren, zu deren Errichtung er auch die Anregung gab. Bereits seit 1870 unternahm er alljährlich Reisen nach Deutschland, Frankreich, Belgien, Holland und England, um die Assanierung, Kanalisierung, Wasserverfolgung der Städte, Regulierung der Flüsse, Anlegung von Binnenhäfen und Errichtung der Lokalbahnen u. a. zu studieren. Seine Erfahrungen veröffentliche er in zahlreichen Druckschriften. Im Jahre 1880 gab er die Schrift „Die systematische Reinigung und Entwässerung der Städte“ heraus, welche Publikation namentlich in Deutschland, Rußland und Frankreich eine große Verbreitung fand und binnen kurzem vergriffen wurde. Im selben Jahre wurde er als Vertreter des Vereines der Architekten und Ingenieure im Königreiche Böhmen in die Enquete der Industrie-Genossenschaft in Angelegenheit der Wasserregulierung in Böhmen delegiert, wo er die Anschauung verteidigte, daß die Moldau und Elbe lediglich nach der Kanalisierungsmethode rationell reguliert werden können. Seinen unermüdlichen Bemühungen ist es gelungen, im Jahre 1887 die Regierung zur Einberufung einer Enquete für Regulierung der Moldau im Weichbilde Prags und für Errichska jako sekční inženýr. V letech 1871 až 1877 řídil výstavbu železniční trati Praha–Duchcov a státní dráhy Rakovník–Protivín jako vrchní inženýr a zmocněnec podnikatele a později výstavbu četných místních drah v Čechách a na Moravě, kde také přispěl k samotnému zahájení jejich výstavby. Od roku 1870 každoročně jezdí do Německa, Francie, Belgie, Holandska a Anglie, aby zde studoval kanalizaci, vodohospodářství měst, regulaci řek, stavbu vnitrozemských přístavů a stavbu místních železnic atd. Své zkušenosti nabídl v mnoha publikacích. V roce 1880 vydal „Systematické čištění a odvodňování měst“, tato publikace byla široce distribuována zejména v Německu, Rusku a Francii a rychle se rozebrala. V témže roce byl delegován jako zástupce Svazu architektů a inženýrů v Království českém do rady inženýrské komory ve věci vodní regulace v Čechách, kde hájil názor, že tok Vltavy a Labe může být rozumně regulován pouze po promyšleném splavnění. Jeho neúnavným úsilím se podařilo v roce 1887 přimět vládu, aby svolala šetření na regulaci Vltavy v okolí Prahy a stavbu pražského přístavu. Kaftan pracoval jako technický konzultant pro radu projektu přístavu a nakládacího domu a také na komplexní zprávě včetně aplikací, které c. k. ministerstvo vnitra schválilo beze změny. V roce 1889 byl zvolen poslancem Zemského sněmu Království českého, kde s velkým úspěchem působil zejména v oblasti národního hospodářství. V roce 1891 byl zvolen poslancem Říšské rady, kde si svými

tung des Prager Hafens zu bewegen. Kaftan arbeitete als technischer Referent der Enquete ein Hafen- und Verladehaus-Projekt sowie auch einen umfangreichen Bericht samt Anträgen aus, welche vom k. k. Ministerium des Innern unverändert genehmigt wurden. Im Jahre 1889 wurde er als Abgeordneter in den Landtag des Königreiches Böhmen gewählt, wo er namentlich in volkswirtschaftlicher Richtung mit einem großen Erfolge arbeitete. Im Jahre 1891 wurde er zum Reichsratsabgeordneten gewählt, wo er durch seine Reden und Tätigkeit ein großes Ansehen und den Ruf als Autorität im Fache der Eisenbahn- und Wasserbauten erlangt hatte. Kaftan ist behördlich autorisierter Zivilingenieur, Direktor der Landesbank des Königreich Böhmen, Mitglied des Landeseisenbahnrates und des ständigen Eisenbahnausschusses, Mitglied der Kommission und des Komitees für Kanalisierung der Moldau und Elbe, Vizepräses der Budgetkommission des Landtages und der Kommission für öffentliche Arbeiten, Vizepräsident der Ingenieurkammer für das Königreich Böhmen, Mitglied der Prüfungskommission für behördlich autorisierte Ziviltechniker, Mitglied des Staatseisenbahnrates, Mitglied der Staatsprüfungskommission für das kulturtechnische Studium an der böhmischen technischen Hochschule in Prag.

projevy a aktivitami získal skvělou pověst a pověst odborníka na železnice a vodní stavby. Kaftan je úředně autorizovaný stavební inženýr, ředitel Státní banky Království českého, člen Rady státní dráhy a stálého železničního výboru, člen komise a výboru pro splavnění Vltavy a Labe, místopředseda rozpočtové komise Zemského sněmu a komise pro veřejné práce, místopředseda inženýrské komory pro Království české, člen zkušební komise pro úředně autorizované stavební techniky, člen Rady státních drah, člen státní zkušební komise pro kulturní inženýrství na ČVUT v Praze.

Od nejvyššího úřadu vlády přišel čestný telegram následujícího znění:

Valtice, 10. listopadu.

Upřímně děkuji bývalým i současným profesorům a posluchačům ČVUT v Praze za jejich věrnost a loajalitu a vřele si přeji, aby tato univerzita, hodná památky kterou oslavuje, i nadále rozvíjela technické vědy, mohla čestně a úspěšně přispívat a být vždy bohatým zdrojem národní prosperity.

Franz Joseph I.

Zu der gestrigen Feier langte eine große Anzahl von Glückwunschdepeschen und Telegrammen ein, welche zahlreiche ehemalige Schüler der böhmischen technischen Hochschule in Prag, ferner viele Bahndirektionen, Lehranstalten, Vereine und Industriestelle Etablissements eingesendet hatten und von denen wir namentlich anführen:

Die Minister *Dr. Fořt, Dr. Pacák* und *Dr. Brade, Prof. K. B. Zenger, Prof. Dr. Bohuš Rieger, Prof. Dr. Čelakovský, Prof. MUDr. K. Kussner,* Hofrat *F. Markus* in Wien, Hofrat *J. Zítek,* Hofrat *J. Pelz,* Ministerialrat *Dr. Hambe* in Wien, Generalinspektor der Oesterr.- ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft *Fr. Nehasil* in Wien, Bahndirektor *R. L. Komersk,* Baron *Ringhoffer,* Abg. *Dr. K. Kramář,* ferner folgende Hochschulen und wissenschaftliche Korporationen: die böhmische Karl-Ferdinands--Univeristät in Prag, die böhmische und deutsche technische Hochschule in Brünn, die technischen Hochschulen in Wien, Berlin, Dresden, Braunschweig, Aachen, München, Stuttgart, Karlsruhe, Darmstadt, Hannover, Lemberg, Graz, die Kunstakademie in Prag, das Landesmuseum des Königreiches Böhmen, die köni-

Na včerejší oslavu dorazilo velké množství blahopřejných depeší a telegramů, které zaslala řada bývalých studentů Českého vysokého učení technického v Praze, ale i řada železničních ředitelství, vzdělávacích institucí, spolků a průmyslových podniků a z nichž jmenovitě uvádíme:

Ministři *dr. Fořt, dr. Pacák* a *dr. Brade, prof. K. B. Zenger, prof. dr. Bohuš Rieger, prof. dr. Čelakovský, prof. MUDr. K. Kussner,* dvorní rada *F. Markus* ve Vídni, dvorní rada *J. Zítek,* dvorní rada *J. Pelz,* ministerský rada *dr. Hambe* ve Vídni, generální inspektor rakousko-uherské Společnosti státní dráhy *Fr. Nehasil* ve Vídni, železniční ředitel *R. L. Komersk,* baron *Ringhoffer,* Abg. *dr. K. Kramář,* dále tyto vysoké školy a vědecké korporace: Česká univerzita Karla Ferdinanda v Praze, Česká a Německá vysoká škola technická v Brně, Vysoké školy technické ve Vídni, Berlíně, Drážďanech, Brunšviku, Cáchách, Mnichově, Stuttgartu, Karlsruhe, Darmstadtu, Hannoveru, Lembergu, Grazu, Akademie výtvarných umění v Praze, Státní muzeum Království českého, Královská společnost nauk v Praze, hornická

ge Gesellschaft der Wissenschaften in Prag, montanistische Schule in Příbram, ferner die Stadtvertretungen der königlichen Weinberge, Pilsen, Žižkov, Karolinental und Vršovic, der Vorstand des Landeskulturrates des Königreichs Böhmen, die Handels- und Gewerbekammer in Pilsen, der Klub der Reichsratsabgeordneten der freisinnigen Nationalpartei, die Kommission für Kanalisierung der Moldau und Elbe in Böhmen, die technischen Abteilungen der Statthalterei und des Landesausschusses des Königreichs Böhmen, die Ingenieurenkammer im Königreiche Böhmen, der Architekten- und Ingenieurverein im Königreiche Böhmen, der Verein böhmischer Ingenieure in der Markgrafschaft Mähren, der Ingenieure- und Architektenverein in Wien, der Technikerverein in Pilsen, die Jednota stavitelů v Království českém, die Landesbank des Königreiches Böhmen, Jednota ku povzbuzení průmyslu v Čechách, „Spolek českých chemiků“, „Společnost pro průmysl chemický v Království českém“, die böhmische Sektion des Landeskulturrates des Königreiches Böhmen, die Direktion der österreichischen Nordwestbahn in Wien, der Südnorddeutschenverbindungsbahn in Wien, der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien, der Staatsbahnen in Pilsen, der privil. Aussig-teplitzer Bahn, der Böhmischen Nordbahn, die Generaldirektion der Buštěhrader Bahn, die Staatsbahnendirektion in Prag, die Post- und Telegraphendirektion in Prag, die Erste böhmisch-mährische Maškola v Příbrami, také městské rady Královských Vinohrad, Plzně, Žižkova, Karlova údolí a Vršovic, předsednictvo Státní kulturní rady Království českého, Obchodní a průmyslová komora v Plzni, klub říšských poslanců Liberální národní strany, Komise pro splavnění Vltavy a Labe v Čechách, technické odbory místodržitelství a Státního výboru Království českého, Inženýrská komora v Království českém, Spolek architektů a inženýrů v Království českém, Spolek českých inženýrů v Markrabství moravském, Spolek inženýrů a architektů ve Vídni, Technický spolek v Plzni, Jednota stavitelů v Království českém, Zemská banka Království českého, Jednota ku povzbuzení průmyslu v Čechách, „Spolek českých chemiků“, „Společnost pro průmysl chemický v Království českém“, česká sekce Státní kulturní rady Království českého, Ředitelství Rakouské severozápadní dráhy ve Vídni, Jiho-severoněmecké spojovací dráhy ve Vídni, Rakousko-uherské Státní dráhy ve Vídni, státní dráhy v Plzni, soukromé Ústecko-teplické dráhy, České severní dráhy, generální ředitelství Buštěhradské dráhy, Správa státních drah Praha, Správa pošty a telegrafu Praha, První česko-moravské strojírny v Praze, Akciové strojírny Breitfeld, Daněk & spol. v Praze, akciová společnost Kolben & spol. a mnozí další.

schinenfabrik in Prag, die Aktienmaschinenfabrik Breitfeld, Daněk & Komp. in Prag, die Aktiengesellschaft Kolben & Komp. in Prag u. a. m.

* * *

Že jmenování mé bylo sympaticky přijato, dokazoval souhlas i potlesk přítomného vzácného obecenstva, *který se i při čtení mého jména ozval.* S uspokojením lze mně poukázati na ostatní doktory současně jmenované, neb jest to *vzácná společnost!* Dostalo se mně velký počet blahopřání ústních i písemných.

Po okázalé slavnosti v pantheonu Českého muzea dával profesorský sbor nově jmenovaným doktorům a přespolním hostům banket v domácnosti pro 60 osob. Byl velmi kolegiální a přátelský hovor. Seděl jsem mezi Křižíkem (vpravo) a stavebním radou Zimmlerem (vlevo). Přítomen byl excelence dr. rytíř Randa, p. Hlávka, rektor České univerzity Hlava, rektor České techniky v Brně Hasa, z profesorského stavu Čeksé techniky pražské rektor Velflík, prorektor Christ. Petrlík, profesoři Josef Schulz, Fr. Novotný, dr. Gab. Blažek, Bertl, Petřík, Stoklasa, Domalíp, prof. a architekt Koula atd.

Český klub na radě říšské zastupoval JUDr. Klumpár a Kaftan i Novotný. Bylo proneseno mnoho přípitků a zdravic. Ku přání profesora Novotného pověděl jsem něco o technikách v roce 1848. Byl jsem nejstarší člen technické této společnosti, neb p. stavební rada Hlávka jest as o rok neb o dva mladší. Nově jmenovaní doktoři rerum technicarum byli přítomni: Hlávka, Vojtěch Novotný, František Křižík, Eduard Bazika, Hanuš Karlík, Rybář a Kaftan. Pan *Hlávka* mezi novými čestnými doktory, již byli přítomni, uspořádal sbírku ve prospěch cestovního fondu pro techniky české a *zaznamenal se v čele s 10 000 Korunami.* Nepočítaje *nepřítomné* čestné doktory p. hraběte Coudenhova, ministerského radu šlechtice Hampe, Richarda Jahna, Rybáře sešlo se za toto odpoledne *přes 30 000* Korun, jež se uložily prozatím do Živnostenské banky.

Jubilejní oslava na Německé polytechnice

Jak jsem se již zmínil, oslavovala 200 a 100leté jubileum Pražské techniky též Německá technika. Sezvala hosty ze všech stran – z Budapešti, z Vídně, z Brna a z celého Německa. Program byl: Vítání hostů a slavnostní řeč dne 10. listopadu 1906 v Rudolfinu, banket v Grandhotelu nynějším „Studentenheimu“, divadelní představení a 11. 11. 1906 kladení základního kamene pro novou Německou techniku ve Slupech před Vyšehradem atd. Slavnost byla prý též pěkná.

Byl jsem též pozván jako starý technik, leč kolidovalo mně to s naší českou slavností a nezúčastnil jsem se, poněvadž profesoři z Německé techniky též k naší slavnosti nepřišli.

* * *

K mé poznámce na stránce 406 podotýkám ještě, že na rozloučenou při mém vzdání se členství a místopředsednictví zkušební komise pro II. státní zkoušku zaslán mně byl členy komise dne 22. října 1906 velmi lichotný dopis, který mně byl velmi milý. Podepsáni byli p. p.: předseda Krist. Petrlík, náměstek předsedův Vilém Weingärtner, profesor a architekt Bertl, František Novotný, rektor Alb. V. Velflík, prof. J. Hráský, J. Petřík, inspektor J. Seidl, stavební rada Jan Jirsik, inspektor státních drah Neumann, jenž byl jmenován po mém odchodu. Dotyčný dopis nalézá se při mých dekretech.

Činnost má při Spolku architektů a inženýrů v Království českém

Na stránce 390 popsal jsem jubilejní slavnost tohoto spolku po čtyřicetiletém trvání jeho. Založen byl spolek dne 26. října 1865 pod názvem „Spolek architektů a inženýrů v Čechách“ popudem architekta Turby, civilního inženýra, a činnost svou zahájil 22. února 1866.

Po vydání královského reskriptu ze dne 12. září 1871 proměnil svůj titul: „*Spolek architektů a inženýrů v Království českém*“. Spolek byl původně utraquistický a časopis vycházel v jazyku českém i německém. Záhy však, a to již v roce 1869, založili němečtí kolegové spolek německý pod názvem „Deutscher politechnischer Verein“. Utraquistický spolek vydával své „zprávy“ v jazyku českém i německém a po desetiletém trvání čítal na 500 členů.

I vícero Němců ostalo spolku našemu věrno, jmenuji chvalně známého profesora Gustava Schmida na Německé technice a ředitele obecní plynárny Jahna atd. Přednášky byly české i německé. Utraquismus potrval ža do roku 1883. Abychom vyhověli mladšímu členstvu, byl volen do představenstva mladý, právě z Německa přibylý inženýr Vojáček (z rodiny Tetinské, nyní má v Praze patentní kancelář). Přes hlavu představenstva dopsal mimopražským členům spolku, a tu objevilo se podání více než 40 členů, aby valné hromadě byl předložen návrh v tom smyslu, aby se stanovy změnily a jednací řeč spolku *byla pouze česká.* Návrh ten byl ve valné hromadě s nepatrnou většinou dne 18. března 1883 přijat.

Následek byl, že časopis počal vycházeti pouze v jazyku českém a že mnohé spisovatele *dobré* po delší dobu postrádal. Výměna našeho časopisu proti jinojazyčným byla pak skromnější, leč počet členstva neklesl a obnášel koncem roku 1883 665 členů, ačkoliv někteří po nadjmenovaném usnesení vystoupili.

Já jsem byl členem spolku od roku 1866, tedy od počátku až do dneška, a mám veškeré zprávy po celou tu řadu let (1866 až 1907) vydané.

Od března 1871, kdy jsem byl přeložen z Olomouce do Prahy, byl jsem pilný pěstovatel zájmů spolkových, byl jsem členem redakčního komitétu a občas členem představenstva, a sice: 1872 až 1883. V letech 1884 až 1891 konzervativní strana představenstva vzdálila se působení a já, ačkoliv jsem byl 18. 3. 1883 vo-

len do představenstva, nepřijal jsem volbu. Spolek pod vedením nového směru finančně se velice zhoršil, takže, nechtěje ho nechati klesnouti, převzali jsme zase vedení a byl volen v březnu 1892 za předsedu prof. Salaba, za místopředsedu *já,* do představenstva Fiala, Baráček, Bulíř, Dlouhý, Frič, Kordina, Křižík, Machulka, Martin, *Petrlík,* Polívka, Pressig, Soukup, Staněk, Šantruček, Seidl, *Vosyka,* Weingärtner a Zimmler. V roce 1893 a 1894 byl jsem volen za místopředsedu, v roce 1895 nepřijal jsem místopředsednictví a byl jsem pouze členem představenstva, jakož i v roce 1896, kdy byl v představenstvu i zeť Havlíček (v letech 1895 a 1896). Od roku 1897 přestala má činnost v představenstvu.

V letech až do 1885 (?) odbývala se po čas valné hromady několik dnů trvající výstava technická, obyčejně na České technice a byl jsem po tři léta předsedou k tomu cíli volené komise a jiná léta jejím členem.

Jako předsedové spolku účinkovali:

1866 a 1867	Turba	architekt
1868 až 1871	Turek	stavitel pražský
1872	Bukovský	fungoval jako místopředseda
1873	Bukovský	jako volený předseda
1874 až 1877	Zenger	profesor fyziky na Technice
1878	Tille	prof. technologie na Technice
1879 až 1882	Hladík	ředitel dráhy Plzeň–Březno
1883	Wiehl	architekt
1884 až 1887	Urban	strojní inženýr firmy Märky-Bromanský
1888 až 1891	Křižík Fr.	majitel strojovny elektrické
1892	Sulaba	profesor stavebních strojů
1893	Petrlík Krist.	profesor inženýrský a vodního stavitelství
1894 až 1896	Seidl	inspektor Buštěhradské dráhy
1897 až 1905	Richard Jahn	továrník
1906	Richard Jahn	až do rezignace
1907 až 1908	Koula	architekt
1909 až 1910	Šantruček	stavební rada u zemědělské rady
od 1911	Klier	profesor vodního stavitelství na České technice

O čtyřicetiletém jubileu Spolku architektů a inženýrů v Království českém vydal spolek Pamětní Spis, v kterém zajímavě jest vylíčen průběh a vývin spolku od let 1865 až 1905. Spis obsahuje pěkné podobizny všech předsedů spolku,

nákresy různých, v poslední době v Praze provedených staveb, popis jubilejní slavnosti atd.

Pamětní spis nalézá se v mé knihovně. Na sepsání jeho pracovalo více členů spolku a jmenovitě p. prof. Velflík.

Matice technická vydala v roce 1909 dílo profesora a dvorního rady Velflíka Alb. o historii Pražského technického ústavu „Dějiny technického učení v Praze“ a dílo to nachází se též v mé knihovně. Dne 31. 12. 1910 obdržel jsem II. díl tohoto vzácného spisu.

IV. sjezd kolegů techniků z let 1846/7 až 1850/1

Na stránkách 247 a 304 zmínil jsem se již, že přičiněním kolegy p. Summereckera uspořádal se v roce 1891 po 40 letech absolvování Pražského českého stavovského technického ústavu první sjezd spolužáků z uvedených ročníků a následovaly 1896, 1901 a 1906 další sjezdy. Výsledky pátrání po osudu těchto spolužáků jsou uloženy v úhledných památnících z let 1893 a 1896. V památníku z roku 1903 leží mnou sestavená zpráva o sjezdu v roce 1891 a jiné památky z toho dne. Byly to roztomilé upomínky a sešel jsem se s mnohými spolužáky, jež jsem neviděl od studií. Památník z roku 1896 obsahuje doplňky a nově vypátrané spolužáky.

Při I. a II. sjezdu byl přítomen spolužák fotograf Eckert a pocházejí od něho dvě tableau těchto sjezdů, obsahující veškeré přítomné kolegy. Též medaile a odznaky jsme vždy obdrželi.

O čtvrtém a snad posledním sjezdu podal jsem zprávu „v Technickém obzoru“, v „Politik“, v Pražských novinách, Prager Abendblatt a zpráva Obzoru a v Politik jest zde připojena a poskytuje dosti úplný obrázek sjezdu.

Sjezd techniků pražských z let 1846/7–1850/1

„Technický obzor“ č. 33 ze dne 24. října 1906.

Technikové, kteří navštěvovali v uvedených letech *českou stavovskou techniku v Praze,* sjeli se počtvrté, tj. po 55 letech, aby oslavili nejen tento památný den, ale i 100letou památku založení technické školy v Praze v roce 1806. (15.–17. září)

První sjezd uspořádali po 40 letech v roce 1891 a další vždy po pěti letech.

V roce 1891 při slavnosti zúčastnilo se 111 spolužáků a nepřišlo jich 605, v roce 1896 přišlo jich 75 a chybilo jich 383, v roce 1901 přišlo jich 43 a nepřišlo jich 415, kdežto letos ze 415 kolegů, o kterých je známo, že dosud žijí, přišlo pouze 26, a to 17 Čechů a 9 Němců.

Z katalogů školních bylo zjištěno, že v čtyrletí 1846/7–1850/1 bylo zapsáno 2 562 posluchačů.

Přes přičinlivé pátrání císařského rady *Summereckera* nebylo možno z oněch 2 562 posluchačů běh života asi 399 tehdejších spolužáků zjistiti.

Dne 15. září 1906 konalo se uvítání

[95] dnes hotel Evropa na Václavském náměstí

v hotelu U Arcivévody Štěpána.[95]

Za předsedu sjezdu byl volen opět pan *vrchní stavební rada dr. phil. Josef Hlávka,* člen panské sněmovny, praesident České akademie pro vědu, slovesnost a umění atd. a za vicepraesidenta (místo nepřítomného pana Sigmunda) byl volen pan *Gustav Hodek, rytíř ze Želevic,* velkostatkář a továrník, a dále pan *Ferdinand Summerecker,* císařský rada a železniční centrální inspektor, pořadatel všech sjezdů.

Dne 16. září prohlédli si kolegové místnosti jindy českého stavovského ústavu v Husově třídě (nyní Německá technika), kde před 55–59 lety konali svá studia; zde vzbuzeny byly mnohé vzpomínky na blažené mládí a na tehdejší profesory Dopplera, Wersina, Ballinga, Wiesenfelda, Zippeho, Johna a jiné.

Večer byl věnován slavnostní společné večeři v hotelu U Arcivévody Štěpána, při které předseda vrchní stavební rada *J. Hlávka* veškeré kolegy srdečně uvítal a označil, že tento sjezd je jediný toho druhu v celé zemi, kde po tak dlouhé době čtvrtý sjezd kolegů, Čechů i Němců, se koná a kde panuje jistá organisace, dále uvedl, že doba panování našeho císaře a krále souhlasí s dobou, ve které přítomní i nepřítomní kolegové vyvinovali svou intensívní blahodárnou činnost. Po tomto úvodu pronesl přípitek na blaho Jeho Veličenstva, a navrhl, aby se zaslal nejvyšší dvorní kanceláři císaře a krále *holdovací telegram,* což shromáždění přijalo.

Druhého dne došla odpověď právě, když ukončena byla jízda po vodě, že Jeho Veličenstvo přijal toto loyální osvědčení techniků české i německé národnosti k oslavě 100letého jubilea pražské školy technické s velkým uspokojením, kteryžto blahosklonný projev vzbudil slavnostní náladu u všech přítomných. Při schůzích dne 15. a 16. září večer byla pronesena řada přátelských přípitků.

Pan předsedající vyslovil přání, aby veškeří žijící kolegové strávili zbytek svého života ve zdraví a spokojenosti a aby se dočkali ještě pátého (60letého) sjezdu v roce 1911.

Dvorní rada *p. Josef Weber, rytíř z Pravomilu,* v delší řeči vyličuje blahodárné působení na poli technickém, upozorňuje na ohromný pokrok ve vědách technických, na velkou sumu práce ve prospěch lidské společnosti, kterou technikové vůbec a kolegové v tomto 55letém období vykonali a poukazuje na velký vývoj obou pražských vysokých škol technických.

Císařský rada *Eduard Bazika,* bývalý přednosta stavebního odboru při Společnosti státní dráhy, podotýká, že by bylo žádoucno, aby stav technický za ohromné své výkony ve prospěch společnosti lidské byl za své, zde tak upřímně panem dvorním radou vylíčené, výkony *spravedlivě uznán a oceněn.*

Vrchní inspektor pan *Antonín Jarolímek* pronesl humoristický přípitek budoucímu pátému sjezdu, kterému podle pravděpodobnosti vypočítal přesně jistý výsledek a zdar.

Kolega *Gustav Hodek, rytíř ze Želevic,* ve formě přípitku děkoval panu *předsedovi* za jeho vydatné a obětavé působení ve prospěch dosavadních sjezdů, jakož i panu císařskému radovi *Summereckerovi* za namáhavou práci při vypátrávání průběhu života

několika set spolužáků a za uspořádání dnešního jubilejního sjezdu.

Nejvzácnější bod programu slavnosti byl dne 17. září uspořádaný výlet po Vltavě a Labi ku prohlédnutí vodních staveb při kanalisaci, a to zdýmadel v Troji, u Klecan, v Libšicích, u Miřovic, u Vraňan a v Hoříně. Zvláště plavidlo *v Hoříně* vyniká vkusem a mechanické výkony na něm provádějí se elektrickou silou, vodní silou vyráběnou.

Zdymadlo Hořín

Pan *stavební rada Rubín,* stavební ředitel komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe, s roztomilou ochotou vykládal přítomným četné plány přehledné a detailní a upozorňoval na četné zvláštnosti staveb, čemuž společnost s velkým zájmem naslouchala. Ve výkladech podporoval jej ochotně c. k. vrchní inženýr dr. techn. Klier.

Po obědě v Lužci pronesl pan vrchní stavební rada Hlávka přípitek Jeho Excellenci p. místodržiteli hraběti Coudenhovovi s uctivým díkem za blahovůli a propůjčení lodi, čímž umožnil tuto velmi zajímavou a instruktivní jízdu, která ostane všem účastníkům dlouho v paměti.

Shromáždění vyslovili přípitkem též p. stavebnímu radovi Rubínovi za jeho neobyčejnou laskavost a obětavost při vedení této exkurse upřímný dík.

Při slavnostní večeři došlo mnoho telegramů a dopisů od kolegů s projevem politování, že nemohou býti sjezdu pří-

tomni; je to důkaz vzácné účasti na této slavnosti a vyvolalo u všech navštěvovatelů sjezdu přesvědčení, že jen vážné příčiny mohly je zdržeti, že ku čtvrtému sjezdu osobně se nedostavili. Zajisté bude zajímati mladší kolegy techniky, jakých postavení se domohli jich kolegové z let 1848, a proto podáváme seznam účastníků sjezdu.

Mimo již jmenovaných tří členů předsednictva uvádíme tři členy lokálního komitétu pro uspořádání sjezdů:

- *Bazika* Eduard, císařský rada, bývalý přednosta stavebního odboru při Společnosti státní dráhy rak.-uh. a vrchní inspektor
- *Jarolímek* Antonín, vrchní inspektor tabákové regie a bývalý ředitel továrny v Sedlci
- *Zellinger* Emanuel, císařský rada a vrchní inspektor při Společnosti státní dráhy.

Další účastníci byli:

- *Bürgl* Vilém, c. k. berní v. v. z Vodňan
- *Felix* Josef, správce v továrně na stroje v. v. z Nišburku
- *Fliegel* Karel, c. k. vojenský účetní rada v. v. v Praze
- *Fleischer* Leopold, továrník v Jindřichově Hradci
- *Hübner* Donat, školní rada, c. k. profesor v Praze
- *Kolandra* Albrecht Jan, ústřední ředitel stavební v. v., nyní ve Freištátě na Moravě
- *Kastel,* c. k. ředitel vojenských pokladen v. v.
- *Korbel* František, císařský rakouský konsul v St. Francisku ve Spojených státech amerických, velkoprůmyslník a velkostatkář v Kalifornii, nyní v Praze
- *Mendl* Daniel, obchodník v Jablonném na Nise
- *Růžička* Jan, oprávněný stavební inženýr v Semilech
- *Rybář* Jan, stavební rada, centrální inspektor Severozápadní dráhy v. v.
- *Staněk* Abund, ředitel strojovny v. v. na Smíchově
- *Šrámek* Josef, c. k. úřadník v. v. ve Vrané v Čechách
- *Teyrovský* František, c. k. katastrální vrchní geometr v. v. v Praze
- *Torner* Jan, pokladník Mirošovské hornické společnosti
- *Vaněk* Josef, konstruktér a strojní inženýr v Praze
- *Weber* Josef, rytíř z Pravomilu, c. k. dvorní rada, zemský školní inspektor v. v. v Praze
- *Vojtěchovský* Václav, c. k. vládní rada, bývalý ředitel c. k. státních drah v Praze v. v. ve Vídni

Následující kolegové *oznámili* svůj příchod, pro churavost neb jiné důležité příčiny nedostavili se:

- *Ernst* Karel, rytíř, c. k. dvorní rada, vrchní horní rada v. v. a komerční rada ve Vídni
- *Francl* Josef, stavební rada města Vinohrad v. v.
- *Gabriel* F., generální inspektor Společnosti státní dráhy v. v. ve Vídni
- *Granzner* František, c. k. vrchní stavební rada u generální inspekce v. v.
- *Hiele* Ferdinand, c. k. stavební rada z Brna
- *Mikolecký,* c. k. školní rada v Praze
- *Nosek* Bohdan, moravský zemský stavební rada v. v. v Brně
- *Rozkošný* Josef Richard, hudební skladatel na Smíchově
- *Sigmund* Adolf, architekt, říšský a zemský poslanec v Teplici
- *Tschuchner* Viktor, lesmistr hraběte Nostice-Rieneka v Plané
- *Liellecky,* c. k. vrchní finanční rada v. v. v Plzni
- *Zirm* Edmund, stavitel z Vrchlabí
- a jiní

Z těchto seznamů je vidno, že někteří kolegové věnovali se netechnickým oborům; příčinou toho je, že tenkráte byl velmi špatný výběr míst pro techniky místa hledající.

Eduard Bazika

* * *

Vierter Kollegentag der Prager Techniker vom Jahre 1847 bis 1851
Čtvrtý den kolegů pražských techniků v letech 1847 až 1851

Politik 19. 9. 1906

Nach 55 resp. 59 Jahren sind die Besucher den böhmischstädnischen polytechnischen Institutes in *Prag* aus den Jahrgängen von 1847 bis 1851 am 15., 16. und 17. September d. J. abermals zu einem Kollegentage zusammengekommen. Der erste dieser Kollegentage wurde nach 40 Jahren im Jahre 1891, die weiteren im Jahre 1896 und 1901 abgehalten. Es erschienen am Festabende des Kollegentages im Jahre 1891 111 Kollegen,

Po 55 resp. 59 letech se opět konal sjezd kolegů z Českého stavovského polytechnického institutu v *Praze* z let 1847 až 1851 ve dnech 15., 16. a 17. září tohoto roku. První z těchto sjezdů kolegů se konal po 40 letech v roce 1891, další v letech 1896 a 1901. O slavnostním večeru ke sjezdu kolegů v roce 1891 se objevilo 111 kolegů, v roce 1896 75, v roce 1901 43 a v roce 1906 na posledním sjezdu 26 kolegů. Jak však úmorné bádání ne-

im Jahre 1896 75, ima Jahre 1901 43 und im Jahre 1906 beim letzten Kollegentage 26 Kollegen. Soweit aber die mühseligen Forschungen des unermüdlichen Kollegen kais. Rates *Summerecker* abweisen, waren von den in den Jahren 1847/51 in den Katalogen eingeschriebenen 2 562 Kollegen noch am Leben: beim I. Kollegentage 716, beim II, nach weiteren Erhebungen 784, beim III. 458 und beim IV. 415, wobei allerdings 399 Kollegen, deren Lebenslauf ungeachtet langjähriger Forschung nicht eruiert werden konnte, fehlen.

únavného kolegy Říšského rady *Summereckera* ukázalo, z 2 562 kolegů zapsaných v katalozích z let 1847/51 jich bylo ještě naživu: během prvního sjezdu 716, během druhého po dalších průzkumech 784, během třetího 458 a během čtvrtého 415, i když chybí 399 kolegů, jejichž životopis se přes mnohaletý výzkum nepodařilo zjistit.

Am 15. September d. J. abends versammelten sich die Teilnehmer im Hotel „Erzherzog Stephan“. Der Vorsitzende begrüßte in längerer Rede herzlich die teilweise aus der Ferne angekommenen Kollegen und erklärte, daß es im Lande keinen so organisieren Kollegentag gebe, wobei beide Nationalitäten friedlich nebeneinander wirken würden, und wünschte sämtlichen Anwesenden, sie mögen den Rest ihres Lebens in Glück, Freude und Gesundheit verbringen.

Dne 15. září tohoto roku večer se účastníci sešli v hotelu „U arcivévody Štěpána“. Předseda v delším projevu vřele přivítal kolegy, z nichž někteří dorazili z daleka, a vysvětlil, že žádný jiný takto organizovaný den kolegů v zemi není, kde by obě národnosti pokojně fungovaly vedle sebe, a popřál všem přítomným, aby prožili zbytek života ve štěstí, radosti a zdraví.

Für den Festabend wurde das frühere Präsidium wiedergewählt und zwar für den abwesenden Vizepräsidenten A. Gimund Herr Gustav *Hodek* Ritter von *Želevic.*

Pro slavnostní večer bylo znovu zvoleno bývalé předsednictvo, a to pan Gustav *Hodek,* rytíř ze *Želevic,* namísto nepřítomného místopředsedy A. Gimunda.

Am 16. September d. J. wurden mit Bewilligung des Rektorates die Lokalitäten des ehemalige böhmisch-ständischen polytechnischen Institutes in der Husova třída (der jetzigen deutschen technischen Hochschule) besucht, an dem sämtliche Teilnehmer studiert haben. Dabei erinnerten sich die Kollegen der damals wirkenden Professoren Doppler, Versin, Balling, Wiesenfeld, Zippe, John und anderer.

Dne 16. září toho roku byl se souhlasem rektorátu navštíven areál bývalého Českého stavovského polytechnického ústavu v Husově třídě (dnes Německá technická univerzita), kde všichni účastníci studovali. Vzpomínali kolegové tehdy aktivních profesorů Dopplera, Versina, Ballinga, Wiesenfelda, Zippeho, Johna a dalších.

An dem am Abend im Hotel „Erzherzog Stephan“ arrangierten vortrefflichen Festmahle beteiligten sich 26 Kollegen (17 böhmische und 9 deutsche) und eine Dame. Den Vorsitz führte wie früher Ph.-Dr. Josef *Hlávka,* k. k. Oberbaurat und Mitglied des Herrenhauses. An seiner Seite stand der ob genannte Vizepräsident und der um das Zustandekommen des jetzigen Kollegentages und aller früheren hochverdiente kaiser Rat und Zentralinspektor in V. Kollege Ferdinand *Summerecker.* Präsident Hlávka begrüßte die Kollegen in herzlichen Worten und brachte ein begeistert aufgenommenes Hoch auf Se. Majestät den Kaiser aus. Ueber Antrag des Vorsitzenden wurde eine Huldigungsdepesche an die Allerhöchste Hofkanzlei abgesendet. Weitere Toaste wurden ausgebracht vom Hofrate Hrn. Josef *Weber* von Pravomil, welcher in trefflicher Weise das gedeihliche Wirken durch eine lange Reihe von Jahren der sämtlichen Technikerkollegen beleuchtete, auf die große geleistete technische Arbeit und auf die Entwickelung der beiden technischen

V hotelu „U arcivévody Štěpána“ se toho večera zúčastnilo 26 kolegů (17 Čechů a 9 Němců) a jedna dáma skvělého banketu. Jako dříve předsedal PhDr. Josef *Hlávka,* c. k. vrchní stavební rada a člen Panské sněmovny. Po jeho boku stáli výše zmíněný viceprezident a říšský rada a ústřední inspektor ve výslužbě, který se zasloužil o organizaci nynějšího sjezdu kolegů i všech předchozích, kolega Ferdinand *Summerecker.* Prezident Hlávka uvítal kolegy vřelými slovy a tlumočil projevenou úctu od Jeho Veličenstva císaře. Kanceláři Nejvyššího úřadu vlády byl na žádost předsedy zaslán čestný telegram. Další přípitky vznesl dvorní rada pan Josef *Weber* von Pravomil, který skvěle vyzdvihl plodnou práci všech kolegů techniků za mnoho let a skvěle odvedenou technickou práci a rozvoj obou technických škol v Praze v tomto období.

Hochschulen in Prag während dieser Zeit hinwies.

Kaiser Rat und Oberinspektor *Eduard Bazika* bemerkte hierauf, daß es wünschenswert wäre, wenn die hervorragenden Leistungen der Techniker überhaupt auch die gerechte Würdigung finden würden. Einen humoristischen Toast brachte Herr Oberinspektor *Jarolímek* aus, welcher an der Hand der Wahrscheinlichkeitsrechnung auch noch dem fünften Kollegentage eine gute Prognose stellte. Nach weiteren Trinksprüchen des Hrn. *Hodek* von Želevic und anderer, welcher dem Präsidenten und dem Kaiser Rate Summerecker für ihre opferwilligen Bemühungen dankte, verlas Letzterer die sehr zahlreichen Telegramme und Kundgebungen der Kollegen aus allen Weltgegenden, welche der Feier des Kollegentages *und zugleich der Feier des 100jährigen (sogar zweihundertjährigen) Bestandes der ehemaligen technischen Militärschule und der nachfolgenden Ingenieurschule* nicht persönlich an wohnen konnten. Diese Mitteilungen wurden mit großem Interesse entgegengenommen.

Císařský rada a vrchní inspektor *Eduard Bazika* pak poznamenal, že by bylo žádoucí, aby vynikající výkony techniků byly také náležitě oceněny. Vtipný přípitek pronesl pan vrchní inspektor *Jarolímek,* který na základě výpočtu pravděpodobnosti udělal dobrou prognózu pro pátý sjezd kolegů. Po dalších přípitcích pana *Hodka* ze Želevic a dalších, který poděkoval prezidentovi a císařskému radovi Summereckerovi za jeho obětavé úsilí, přečetl velmi četné telegramy a projevy kolegů ze všech koutů světa, kteří se nemohli osobně účastnit na sjezdu kolegů *ani na oslavě 100. (dokonce dvousetletého) výročí bývalé vojenské technické školy a následné inženýrské školy.* Tato sdělení byla přijata s velkým zájmem.

Den Glanzpunkt der Zusammenkunft der Kollegen bildete die am 17. September 1906 bei herrlichem Wetter unternommene Fahrt zur Besichtigung der Moldaukanalisierungsarbeiten. Seiner Exzellenz dem Statthalter Grafen *Coudenhove* hatte man es zu danken, daß den Teilnehmern das Regierungsschiff zur Verfügung gestellt wurde! Die Ueberraschung bei Besich-

Vrcholem setkání kolegů byla cesta uskutečněná 17. září 1906 za nádherného počasí na prohlídku prací na splavnění Vltavy. Museli jsme poděkovat Jeho Excelenci místodržícímu hraběti *Coudenhove* za zpřístupnění vládní lodi účastníkům! Nadšení při prohlídce přehrad bylo všeobecné, protože málokdo věděl o velkoleposti staveb. Pan Rubín laskavým

tigung der Stauanlagen war eine allgemeine, denn Wenige hatten Kenntnis von der Großartigkeit und fachgemäßen soliden erklärte Baurat Herr *Rubin* in liebenswürdiger Weise die Anlagen der Lateralkanäle und der Staustufen und Kammerschleusen bei Troja, Klecan, Libšic, Mirovic, Branau und Hořín. Das Bauwerk in Hořín, eine Kammerschleuse von 10 Meter Differenz zwischen dem oberen und unterem Wasserspiegel, wie es kaum noch eine von diesem Höhenunterschiede auf dem Kontinente gibt, die elektrische Zentrale und überhaupt das ganze Arrangement und die nette und geschmackvolle Ausführung aller und besonders der genannten Anlage, erweckte allgemeines Interesse, ebenso die zahlreichen Details der maschinellen Einrichtungen. Auch Herr Ober-Ingenieur Dr.-Tech. *Klier* hat freundlichst alle gewünschten Auskünfte erteilt. Die zweckmäßig errichteten Durchlässe für Flöße mit bisher unbekannt gewesenen Neuerungen zur Regulierung der Durchflußgeschwindigkeit haben Anerkennung gesunden.

Bei froher Stimmung wurde in Lužec ein Imbiß eingenommen, wobei der Präsident Oberbaurat *Hlávka* einen Toast auf Seine Exzellenz den Herren *Statthalter* für sein den Technikern bewiesenes Wohlwollen ausbrachte. Auch auf das Wohl des Herrn *Rubin,* Baurates und Direktors der Kanalisierungsbauleitung, welcher freundlichst die Führung des gelungenen Ausfluges übernahm, wurde über Anregung des Präsidenten ein Glas geleert!

způsobem solidně odborně vysvětlil stavby bočních kanálů, hrází a komor u Troji, Klecan, Libčic, Miřejovic, Vraňan a Hořína. Stavba v Hoříně, komorová plavební komora s 10metrovým rozdílem mezi horní a dolní hladinou, sotva bude na kontinentu nějaká s podobným výškovým rozdílem, elektrické ovládací centrum a vůbec celé uspořádání a pěkné a vkusné provedení vzbudily všeobecný zájem, stejně jako mnohé detaily strojního zařízení. Také pan vrchní inženýr, doktor technických věd *Klier,* laskavě poskytl všechny požadované informace. Chytře postavené propusti pro vory s dosud neznámými inovacemi pro regulaci rychlosti toku si získaly uznání.

Ve veselé náladě proběhlo občerstvení v Lužci, při kterém prezident a vrchní stavební rada *Hlávka* připíjel Jeho Excelenci panu *místodržícímu* za jeho shovívavost vůči technikům. Sklenice byla vyprázdněna i na návrh prezidenta na zdraví pana *Rubína,* stavebního radního a ředitele správy výstavby splavnění, který se laskavě ujal vedení úspěšné exkurze!

Am Schluss der schönen Exkursion erreichte die Teilnehmer in *Beřkovic* die Antwort der allerhöchsten Hofkanzlei auf das Huldigungstelegramm, worin Seine Majestät seine Befriedigung über die Loyalitätskundgebung der zur Feier des 55jährigen Kollegentages und des 100jährigen Bestandes der technischen Schule in Prag versammelten Techniker *beider Nationalitäten,* ausspricht.

Na závěr krásné exkurze se účastníci v *Beřkovicích* dočkali odpovědi z nejvyšší dvorské kanceláře na čestný telegram, ve kterém Jeho Veličenstvo vyjádřilo spokojenost s projevem loajality techniků shromážděných na oslavách 55. výročí kolegů a 100. výročí průmyslové školy v Praze *obou národností.*

An dem Kollegentage haben außer schon genannten drei Herren des Präsidiums noch teilgenommen die drei Mitglieder des Lokalkomitees: Eduard *Bazika* ...

Dne kolegů se kromě již zmíněných tří pánů zúčastnili i tři členové místního výboru: Eduard *Bazika* ...

Z okolnosti, že z žijících spolužáků asi nejméně konstatovaných 415 přišlo jich k slavnosti pouze 26 jest patrno, že v tomto stáří chybí již větší části ohybnost a podnikavost a že mnohému, ohledem na obtíže cestovní, nezdá se radno delší výlet podniknouti. Větší část omluvila se churavostí. Není divu, neb při IV. sjezdu byl nejmladší účastník 72, nejstarší 82 let stár.

Realisté pražští našli na Technice výhodu, že mohli vzíti I. a II. ročník (mathematika, praktická geometrie, fyzika a náboženství) najednou a mohli absolvovati ve třech letech. Já byl jsem v I. a II. ročníku 1846/7, v III. v mechanice 1847/8 a v stavitelství 1848/9. Byl jsem jako absolvent techniky 19 let stár.

Po uvítání dne 15. září 1906 bylo usnešeno, za příčinou, že se pan císařský rada Summerecker vzdal dalšího působení v zájmu V. sjezdu v roce 1911 po 60 letech absolvování, aby kolegové, již ještě naživu budou, ujali se vzácné té příležitosti a uspořádali V. sjezd. Není tedy zabezpečen a leží uskutečnění jeho v rukách Božích. Aby se sešlo hodně kolegů, uveřejnil jsem v „Technickém obzoru“ č. 26 ze dne 22. srpna 1906 zde připojené prohlášení:

Sjezd kollegů pražských techniků ze studijních let 1847–48 až 1850–51

Jak jsme se již v tomto listě svého času zmínili, technikové pražští nahoře naznačeného období čtyřletého slaviti budou letos 15. až 17. září čtvrtý sjezd kollegů, a sice po 55, resp. 59 letech absolvování školy technické. V říjnu 1891 po čtyřiceti letech slavil se první sjezd, další dva následovaly vždy po 5 letech (r. 1896 a 1901), letos konečně slaviti se bude čtvrtý, a doufáme, že se ještě valný počet kollegů k této slavnosti dostaví.

Přípravný výbor rozeslal za tou příčinou žijícím kolegům tento oběžník:

Milí a velevážení páni kollegové!

Roku 1906 nastane nám příležitost slaviti svoji *čtvrtou* schůzi kollegů, kteří svá studia na pražském stavovském polytechnickém ústavu konali jsme od podzimku r. 1847 až do letní doby r. 1851.

Sjezd ten bude zajisté vzácný úkaz otužilosti, houževnatého zdraví techniků a jich zachovalého idealismu, když v nynější realistické době četná řada mužů tak pokročilého věku zachovala sobě upomínku na své mládí a jeví snahu pokochati se ještě jednou se svými milými přáteli z dob studií dávno minulých.

Aby se konaly přípravy k takovému sjezdu, sešlo se dne 9. února r. 1905 a v červnu 1906 za předsednictví našeho I. předsedy kollegy pana vrchního stavebního rady Ph. Dra *Hlávky* několik kollegů z té doby a uradili se v ten smysl, že se všem dosud žijícím pp. kollegům navrhne, aby se sjezd konal v druhé polovici měsíce září roku 1906.

Doufáme v hojné účastenství proto, že hodláme spojiti s naším čtvrtým sjezdem, buď společně s jinými korporacemi neb samostatně, *též jubilejní upomínku na otevření stavovského polytechnického ústavu v Praze před 100 lety* vyšlého z inženýrské školy vojenského rázu, která zřízena byla k žádosti podané inženýrem Christianem Josefem Willenberkem dne 30. ledna 1705.

Jest to tedy dvěstěleté jubileum!

Prosíme ctěné pány kollegy, aby již nyní působili na své známé bývalé spoluposluchače v zájmu hojné návštěvy tohoto sjezdu, který na paměť před 55 lety resp. 59 lety dokončených studií zajisté jeví se jako *unicum* a zasluhuje všeho účastenství, aby se důstojně vydařil.

Případná přání kollegů, týkající se pořadu této jubilejní slavnosti, jakož i sjezdu, budou přípravným výborem zrale uvážena.

S kollegiálním pozdravem: *F. Summerecker,* císařský rada, železniční centrální inspektor, pořadatel sjezdu. *Josef Hlávka* m. p., Dr. Ph., vrchní stavební rada, předseda. *A. Siegmund* m. p., *Edvard Bazika* m. p., císařský rada a přednosta stavebního odboru při Společnosti státní dráhy v. v. *Ernst,* Vorstand der k. k. Bergwerks-Producten-Verschleiss--Direction i. P. *A. Jarolímek* m. p., vrchní inspektor c. k. tabákové regie, *Ludvík Komrs* m. p., železniční ředitel na odpočinku *F. Korbel, Otto Mayer* m. p., Ober-Bergverwalter. *J. Rybář* m. p., centrální inspektor v. v. *E. Suess,* jub. k. k. Professor der Wiener Universität. *Josef Waněk, Josef Weber* rytíř *z Pravomilů* m. p., c. k. dvorní rada. *V. Vojtěchovský* m. p., dopravní ředitel c. k. rakouských státních drah na odpočinku. *Em. Zelinger,* císařský rada a vrchní inspektor.

Dalším oběžníkem z června 1906 sděluje zařizovací výbor, že čtvrtý sjezd kollegů studujících na stavovském polytechnickém ústavu v Praze v letech 1847–1851 konati se bude 15. až 17. září 1906 a že zve všechny své kollegy a jich dámy co nejupřímněji.

Program jest následující:

- *15. září* v 7 hodin večer uvítání ve zvláštním sále nového hotelu

U Arcivévody Štěpána v Praze

- *16. září* v 9½ hod. ranní návštěva staré budovy německé polytechniky, kde účastníci svého času studovali. Ostatek toho dne ponechá se volným návštěvám soukromým. Odpůldne v 5 hodin slavnostní schůze a společný banket u arcivévody Štěpána.
- *17. září* jest obmýšlen výlet, bezpochyby po parní lodi k prohlédnutí nových staveb na Vltavě mezi Prahou a Mělníkem; zpáteční cesta vykonala by se po dráze.

Určité přihlášky buďtež zaslány panu kollegovi císařskému radovi a centrálnímu inspektoru Ferdinandu Summereckerovi v Budapešti II, okres Tudorutcza No. 6.

E. B.

* * *

Přejeme tomuto sjezdu kollegiálně veškerý zdar a neopomeneme našim pp. kolegům a čtenářům sděliti další průběh sjezdu, počet a jména vzácných těchto veteránů a pionýrů technické práce a vědy, mezi nimiž se nalézá mnoho členů našeho spolku.

Redakce

Rodinné a jiné události

Naše domácí záležitosti a rodinné příhody uvádím zde v krátkosti, předpokládaje, že čtenáře tohoto životopisu upomenou na mnohé, co se již z jejich paměti vytratilo.

Po novém roce 2. ledna 1906 jel jsem do Vídně, navštívil syna Eduarda, švagra Hüttingera a k pobídnutí Edy prof. dr. R. Zdenku Hüttingerovou nalezl jsem velmi sešlou, živí se uměle a jest velmi na mysli kleslá. Doufám, že mládí jí vytrhne z drápů její nemoci.

Syn Vladimír byl ptán 25. ledna svým chefem, dvorním radou Pelcem, zdali by bylo jeho přáním dostati se do ministeria vnitra ve Vídni. Odpověděl kladně. Dne 5. února 1906 psal Eduard, že Vladimír jest již přeložen do Vídně a skutečně přišel výnos, že má Vladimír již 19. února nastoupiti novou službu ve Vídni. My rodiče jsme souhlasili, doufaje, že Vladimír rychleji postoupí ve své úřednické kariéře. Snacha Tonička a děti ostaly zatím v Praze. Chodil jsem s Milenou a Vládíčkem pilně na procházky. Dne 6. února odjela choť Anna do Vídně a vyhledala pro rodinu dr. Vladimíra byt velmi pěkný o třech pokojích za 1 260 Korun v okresu VII Westbahnstraße 38. Bydlela u Eduarda a vrátila se 11. února domů.

Mezitím navštívil p. Stasek na rozloučenou své děti a byli jsme 11. února společně ve varieté. Tonička s dětmi stěhovala se do Vídně začátkem května 1906.

Dne 18. února stěhovali se Fodrmayerové z Bíliny do Budějovic, kde on se stal chefem stanice a inspektorem.

Dne 21. 2. odbývala se správní rada Podolské cementárny, neb stávka dělnictva v Podole ještě trvá a budeme musiti nalepšiti mzdy aspoň o 15 až 20 %. Večer jsme byli v divadle na opeře Hedy od Fibicha.

Dcera Anna Havlíčková jela dne 1. března 1906 s dcerou Annou do Ženevy a umístila ji v pensionátu Madmsl Mange Delice Voltair Genéve Suisse, kde trávila Anečka 6 měsíců.

K oslavě mých jmenin uspořádali jsme u nás večeři dne 17. března, při které byli přítomni dcera Anna, Madla, Lidunka a Fráňa Havlíčkové, Jiří, Boženka a Zdeněk Stibralové a rodina syna Vladimíra, bylo nás 12 osob. Vladimír byl ve Vídni. Dne 18. března na svatého Eduarda bylo mně ze všech stran blahopřáno a zvláště mne dojaly přání Milenky a Vladimíra – Lubora. Večer byl pěkný a příští den dojemný.

Dne 20. března byli jsme s Annou v Rudolfinu na koncertě anglické houslistky Roemo Russel Graham, znamenité umělkyně.

Aristokracie pražská uspořádala dne 1. 4. v plodinové burze ve prospěch mrzáků skvostný bazar, jenž byl náramně hojně navštíven, takže jsme se tam s chotí sotva protlačili.

Mladé šlechtičny i dívky z měšťanských a úřednických rodin prodávaly různé zboží – potraviny, nápoje, doutníky atd. Sál byl velmi vkusně dekorován a celá úprava svědčila o snaze obecenstvo dobře naladiti. Bazar měl velmi skvělý výsledek.

Elsa Tropschova, dcera mé neteře Anny Tropschové a F. Tropsche, inspektora při ředitelstvu c. k. Státních drah v Linci, měla v květnu 1906 svatbu s mladým doktorem u pošty s panem ??? a poslali jsme jí jako svatební dar garnituru na zmrzlinu pro šest osob, stříbrnou.

Elsa byla předtím delší čas návštěvou u Havlíčků v Praze a bylo to hezké děvčátko.

Dne 10. dubna navštívili jsme operu Fidelio od Beethovena, která byla pečlivě provedena.

Nastaly velikonoční svátky a Eduard přijel 13. dubna. Na Boží hod dne 15. dubna byla u nás společná večeře u přítomnosti rodiny dr. Vladimíra i jeho, Boženky a Zdenka Stibralových, syna Eduarda a p. inženýra Skokana – dobře jsme se bavili.

Dne 16. dubna byl jsem u okresního soudu na ovocném trhu v záležitosti dědictví po Františkovi Havlíčkovi.

Počasí nedovolovalo mně dosud vykonati obvyklou jarní cestu do Adolfova, a proto jsme s chotí Annou vyjeli teprve 17. dubna ráno a vrátili se do Prahy teprve 21. dubna.

Domovnice Pechova, jež dala již dříve výpověď, odevzdala vše nové domovnici Švarcové, ženě dělníka při Státní dráze. Vykonal jsem obvyklé práce jarní, které nemohu jinému svěřiti. Vystříhal jsem růže vysoké a dosadil zašlé, mezi nimi čtyři Rambler. Křoviny, které mnoho bujejí bylo, nutno vystříhati – též ovocné a jiné stromy.

Zasel jsem do pařeniště aspoň 24 druhů letních květů, které mně částečně Švarcová nechala zarůsti mákem.

Počasí bylo dosti příznivé, a proto jsme se ohlédli též po lese a byli v Křemži. Těšili jsme se zase Božímu slunéčku a balsámovému vzduchu, kterého nemáme v Praze nazbyt.

Dne 23. dubna byl jsem pozván k policejnímu komisariátu na Smíchově, abych udal jistá data *za příčinou obmyšleného, profesorským sborem na Technice české navrženého vyznamenání* u příležitosti mé rezignace na členství a místopředsednictví v komisi pro II. státní a diplomovou zkoušku, které místo jsem po 27 let zastával.

Poněvadž vnuk Vladimír Havlíček vystavil v Černčicích vedle cihelny, dědicům po p. Havlíčkovi náležející, strojní truhlárnu a bere motorickou sílu od parního stroje cihelně náležejícího a jiné společné používání nastalo, vypracoval jsem dotyčnou smlouvu regulující tuto záležitost, aby se nezletilým spolumajitelům cihelny, Fráňovi, Anně, Madle a Lidunce Havlíčkovým, nestala žádná křivda a věc se upravila.

Návrh této smlouvy zaslal jsem již 1. května 1906 Vladimírovi do Černčic, aby ho prohlédl a doplnil. Bohužel, navzdor častým urgencím, nemám návrh ten do dneška (9. 1. 1908) zpět! A do dne 1. 2. 1909 také ještě ne!

Dne 6. května byli jsme za krásného dne ráno s chotí Annou, Madlenkou a Lidunkou ve Stromovce na procházce. Odpoledne jsme byli s Annou u vorového přístavu na Smíchově, abychom užili krásný slunečný den nám doteď vzácný. Nato jsme s chotí dne 11. května byli na výstavě umělecké jednoty v Rudolfinu.

Naše zlatá svatba dne 13. května 1906

Měli jsme rozličné starosti a pochůzky v záležitosti úpravy naší zlaté svatby. Byl jsem v Roztokách, abych prohlédl místnost, kam jsme chtěli zavítati po hostině svatebními povozy, 12. 5. jednal jsem ještě jednou s páterem Wackershansenem atd. Rozesílal jsem pozvánky a byli jsme vůbec po několik dní před tímto památným dnem velice roztržití.

Nadešel den, kdy jsme před 50 lety v Pardubicích v děkanském chrámu svatého Bartoloměje slavili já a má choť Anna, rozená Matiasková, svatbu.

Zmínil jsem se o tom na stránce 43. Bohužel, málo nás žije z účastníků této slavnosti – jsou to sestry mé choti: Emma Lošťáková, Božena Frenclová a Marie Smutných, které v útlém stáří nezúčastnily se na svatebním průvodu a při hostině.

Ostatní účastníci našeho svátku, a sice: Rodiče mé milé choti manželé Matiaskové, můj otec, má sestra Lucie, sestra mé choti Paula Hüttingerová (družička), Emma Hromádková a její rodiče, švarný, záhy zemřelý Makásy (družba), Vincenc Karabáček (svědek), Alois Pech (svědek), můj bratr František a páter Říha (později farář) víceméně dávno již odpočívají pod chladným rovem!

Po této smutné odchylce pokračuji ve vylíčení naší zlaté svatby. Připadla na neděli dne 13. května 1906, a proto nezdálo se nám vhodným odbývati církevní obřad ve farním chrámu svatého Václava na Smíchově, nýbrž volili jsme tichý kostel u karmelitánů na Malé straně v Karmelitánské ulici. O půl jedenácté ranní byli jsme přítomni velké mši svaté a pak u oltáře vpravo, panny Marie, vykonal obřad páter Wackershausen a vyměnili jsme sobě prsteny. Po obřadu promluvil velmi důtklivou a případnou řeč, jež nás velice dojmula, tento kněz. Varhany spustily dojemné preludium a obřad byl ukončen.

Mimo našich milých dále uvedených nejbližších přátel dostavilo se do kostela mnoho jiných vzácných známých, ačkoliv jsme žádných pozvání nerozesílali.

Z kostela jeli jsme do domácnosti k obědu. Přítomni byli mimo nás dvou: dcera Anna Havlíčková s dcerami Madlenkou a Lidunkou a se syny Vladimírem a Františkem. Zeť Jiří Stibral s chotí Boženkou, naší dcerou, a se synem Zdeňkem, syn dr. Vladimír se svou chotí Toničkou a dceruškou Milenou, syn Eduard, švagr Frencl Kryštof s chotí Boženou a s dcerou Jarmilou, pak švagr Josef Smutný s chotí a s dětmi Silvií a Pavlem.

Scházela vnoučata Anna Havlíčková, jež meškala v Ženevě v ústavu, a malý Lubor, který byl u dědečka a babičky „na Kolně“. Rodina Jana Lošťáka odřekla. Bylo nás 21 osob.

Před obědem v domácnosti odevzdal nám pan zeť Stibral společný dar našich dětí, a to pro Annu a mě zlaté, zvláštně umělecky zhotovené prsteny s pěknými kameny, jež alegoricky znázorňují celou rodinu, při které příležitosti nás velmi důmyslně apostrofoval a oslavil.

Při obědě pronesli dojemné zdravice švagr p. okresní hejtman Smutný a zeť Jiří Stibral, kterými nás staré manžele *až* nezaslouženě vychvalovali. Poděkoval jsem se s následujícím přípitkem:

Drazí přátelé, děti a vnoučata!

Děkuji Vám srdečně za všechny laskavé projevy v den 50leté památky naší svatby, ačkoliv nedovoluje mi skromnost přijmouti je v plném jich znění. Padesátileté manželství jest ovšem nevšední úkaz a děkujeme Bohu, že nám popřál se tohoto dne ve zdraví dočkati

Kostel u karmelitánů

a poskytl nám možnost přehlédnouti aspoň částečně výsledky našich mnoholetých snah a těšiti se dnes v kruhu našich čtyř zdařilých dítek, upřímné lepé snachy, rozšafného a všeobecně váženého zetě a šesti roztomilých vnuků a vnuček, též vážených přátel.

Litujeme jen, že i ostatní vnuci a vnučky, to jest Anna Havlíčková, Vladimír Lubor Bazika, Eduard Havlíček s naší milou quasivnučkou Nancybelle, jež oba poslední dlejí za mořem, nemohou býti dnes přítomni. Milí drazí – půlstoletí manželství není žádná malichernost, neodbyde se vždy pod jasnou oblohou, mnohý mráček i mrak zatemní nám ji občas.

Nechci rušiti vaší náladu a nebudu se zmiňovati o takých tmavých bodech.

Padesátileté manželství, aby bylo šťastné a vydařilo se, vyžaduje především lásku, pak drobet shovívavosti, výchovy, obětavosti a upřímnosti. Nemohu sobě představiti 50 let manželského boje a nespokojenosti, to by pak nebyla svátost, natož jak ten pan farář se vyjádřil – sakrament.

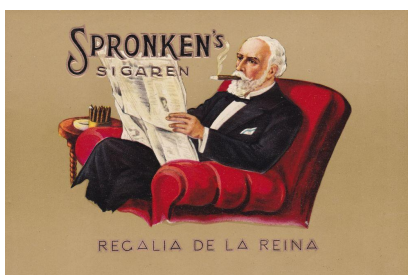
Vidím zde manžele mladší a starší, panice a dívky a přeji jim, aby v stavu manželském, v kterém již trvají a neb který dosáhnou Bůh jim dal mnoho štěstí a aby se též v úplném zdraví dočkali zlaté svatby!

Přejou-li si, dáme jim recept, který se ovšem bude lišiti značně od moderních náhledů a názorů, jež se snaží svazek manželský co možná podrývati a uvolniti.

Provolávám všem našim drahým zde přítomným i nepřítomným srdečný Na Zdar a připíjím jim na jich zdraví!

Bavili jsme se velice dobře a dlouho, takže projektovaný mnou výlet do Roztok odpadl a čekajících dole pět kočárů použila mládež k výletu do Stromovky. Rozešli jsme se teprve as v sedm hodin.

Za příčinou úplnosti uvádím zde menu: polévka královská, losos s majonézou, svíčková jemně a bohatě obložená, salmi z holubů, husička se salátem, dorty, cukrovinky, zmrzlina, sherry, Hoheinské, Liebfrauenmilch, Champáňské i Mělnické, černá káva, doutníky Regalia de la Reina (Upmann).



Oznámení o naší svatbě zaslali jsme jen příbuzným, poněvadž však v českých i německých novinách byla noticka: *Zlatá svatba:* „Pan Eduard Bazika, císařský rada a bývalý přednosta stavebního odboru při Společnosti státní dráhy rakouskouherské, s chotí Annou, rozenou Matiaskovou, slavili 13. května (1906) v úzkém kruhu rodinném zdraví a svěží památku padesátého výročí svého sňatku," dostali jsme ze všech stran velký počet blahopřání, na které jsme odpovídali lístkem následujícího znění: „Srdečný dík za laskavý projev k padesáté ročnici svého sňatku vzdávají Eduard a Anna Bazikové."

Lístky, jež jsme rozeslali pouze přátelům a příbuzným nejbližším (75 kusů) zněly následovně: „U vědomí Vaší laskavé účasti na našich rodinných událostech, dovolujeme si s Vámi sděliti, že bylo dne 13. května 1906 po padesátiletém šťastném manželství našemu sňatku znovu požehnáno. Smíchov, 13. května 1906, Anna a Eduard Bazikové."

Telegramů a písemných blahopřání přišlo přes 100, nečítaje velice mnoho ústních projevů, i též od čestných korporací a pánů německých.

Syn dr. Vladimír přijel s chotí svou Toničkou z Vídně, Milenka přijela s sebou, Lubor ostal na Kolně. Mimo prstenů, o kterých jsem se zmínil, dostali jsme od švagra dr. Jana Lošťáka a choti pěknou kytici, od Anny a Boženky košík se skvostnými kytkami a kytici se stuhou. Švagr Frencl a Smutný s jejich chotěmi překvapili nás se stříbrným vkusným košíčkem na ovoce, atd.

Na paměť tohoto, pro nás tak významného dne, dali jsme všem našim vnučkám a vnukům (mimo Eduarda Havlíčka v Americe), tedy osm vnuků, malou památku, aby sobě občas na nás vzpomněli.

Milého zetě Františka jsme bolně pohřešovali! Vstoupili jsme do nového období našeho žití a prosíme Boha, aby nám popřál ještě několik šťastných let, abychom se mohli těšiti s našimi dobrými dětmi a jich rodinami.

* * *

Záhy po naší zlaté svatbě, a to již 21. května v 16.30, odjel jsem do Vídně a byli jsme s Vladimírem a jeho rodinou a s Eduardem za Hütteldorfem ve Vídeňském lese na procházce. Děti byly velmi veselé a nebylo na nich znáti únavu.

Vrátiv se do Prahy, odjeli jsme s chotí Annou a se služkou (Barry nevyjímaje) do Adolfova na letošní letní pobyt.

Dne 30. května byli jsme s Vladimírem, Tončou a Edou večer v Plzeňské pivnici a dobře jsme se měli.

Svatodušní svátky připadly na 3. a 4. června 1906 a 1. června přijela Boženka se Zdeňkem, 2. 6. Jiří Stibralové a ten samý den večer náš Eduard.

Již na Boží hod[96] vyšli sobě Jiří, Zdeněk a Eda do *Brdlohu* a na *Kugelweid* a čtvrtého vyšli sobě na *Lysou horu a Liščí louku,* pak do Želnavy a vrátili se do Adolfova 5. června. Stibralové odjeli 5. 6. do Vídně. Málo jsme je užili.

Dne 10. června byla ve Vídni velká demonstrace proti Maďarům. Lid ze schůze na radnici zašel před uherskou bývalou státní kancelář, kde se odbývala porada uherských ministrů a demonstroval vydatně.

Na den Božího těla 14. 6. večer v půl jedenácté odjel jsem do Vídně, bydlel u Edy, odbýval schůze a 16. 6. večeřeli jsme společně u Vladimíra s Jiřím Stibralem a Eduardem.

U příležitosti jízdy do Tachova k valné hromadě 22. 6. zavítal jsem 21. 6. do Černčic, abych prohlédl práci v cihelně v mé hodnosti jako spoluporučník.

Nalezl jsem, že jest nouze o vodu, poněvadž studna pro oba závody nestačí a hloubila se v ten den studna v dolejší malé cihelně u potoka. Musila se voziti prozatím voda v sudech.

Syn Eduard odjel 21. června na dovolenou z Vídně do Alp a dále a přijel k nám 22. července večer *do Adolfova z Mentone.*

[96] Boží hod svatodušní čili slavnost Seslání Ducha svatého nebo Svatodušní neděle. (pozn. Milana Hlavačky)

Dne 24. června navštívili nás Fodrmayerovi z Budějovic a večer toho dne přijeli *Vladimír, Tonča a děti k nám* na dovolenou a ostali až do 21. července, kdy odjeli k rodičům Staskovým na Kolnu.

Nastal u nás čilý ruch a děti proskakovaly vesele v zahradě společně s dětmi Švarcovými. S Vladimírem a Toničkou chodili jsme po lesích. Vladimír zařídil pěkné aquarium a chytal rybičky a vodní brouky, naše fontána se oživila s četnými obyvateli mimo zlatých rybiček.

Dne 28. června vznesla se v dáli velkolepá bouře. Blesky zaujaly as půl celé oblohy od jejího západu až k východu, jeden blesk stíhal druhý, vrhali se k zemi a napříč z jednoho mračna do druhého. Neviděl jsem dosud tak velkolepou hru přírody. Pozorovali jsme to z terasy až do deseti hodin večer. Budoucí den byl krásný a vzduch jak malvaz.

Dne 30. června přijely k nám do Adolfova *Madlenka a Lidunka Havlíčkovi,* naše milé vnučky a 12. července odjely do Černčic (u Petrohradu v Čechách).

V jejich společnosti a Tonči i Vladimíra konali jsme výlety a koupali se pilně v Holubovském rybníku. Bylo nám teskno, když dívky tak brzo odjely. Jako náhrada přibyl 12. 7. večer *Zdeněk Stibral* po maturitě! Oddal se náruživě nimrodství a neúnavně chodil denně třikrát až čtyřikrát na hony a na čekání, aniž by na něm byla nějaká únava znáti.

Já v létě 1906 *koupal jsem se v rybníku as osmkrát.*

Po odjezdu Vladimíra a rodiny jeho, jakož i Eduarda, zbyl pouze Zdeněk a u jeho přítomnosti nadešel den sv. Anny 26. července, *jmeniny mé milé choti Anny,* který jsme oslavili obvyklým jednoduchým způsobem. Došlo Anně mnoho milých blahopřání od našich dětí a jiných dobrých přátel a byla „oslavená“ velmi mile dojatá a uspokojena.

Na tento den přišla v novinách zpráva, že jsem ku své žádosti byl zproštěn funkce při II. státní zkoušce a že mně byl projeven ministeriem vyučování *zvláštní dík a plné uznání mého působení atd.* jak jsem se o tom na stránce 406 již zmínil.

Boženka Stibralová přijela k nám do Adolfova teprve 4. srpna, Jiří přijel teprve as 16. srpna a za naší nepřítomnosti odjeli *do Dalmácie, do Dubrovníku,* kde Jiří maloval. Vrátili se Boženka a Zdeněk z Dalmácie k nám 10. 9. a odjeli do Prahy 3. října, aby vypravili rodiče Zdeňka do Vídně, kde bude studovat na Vysoké zemědělské škole!

Dne 15. srpna 1906 odjela choť *Anna z Adolfova a já z Vídně do Švýcar* a vrátili jsme se 31. srpna. Podrobný popis této cesty jest na stránce 450.

Dne 25. 8. 1906 byl jmenován náš syn *dr. Vladimír* v ministeriu vnitra *okresním lékařem v IX. dietní třídě.*

Pan revírník J. Stasek nás navštívil 11. září a 12. září odjel. Byli jsme s ním, s Boženkou a Zdeňkem v Plánském lese na horizontální cestě.

Dne 15. září odjel jsem do Prahy ku sjezdu kolegů, jenž popisoval jsem na stránce 431, a vrátil se do Adolfova 18.září.

Od našeho příjezdu ze Švýcar využili jsme zbytek našeho zdejšího pobytu co možná výlety a procházkami. Dne 7. října jel jsem do Prahy k soudu jako

poručník a když jsem se vrátil do Adolfova dne z 9. na 10. října v noci, nastoupil mráz −4 °C a květiny zmrzly. Nastal listopad již v říjnu a bylo po radosti. Kdož ví, co dá taková flora za práci, dovede její náhlé zničení oceniti. Dne 10. října loučili jsme se s Velkým borem. Naše domovnice Švarcová povila toho dne třetí děvče. Dne 13. října stěhovali jsme se: choť Anna, já, služka Heckerová Marie ze Senomat a Barry do Prahy. Choť Anna odjela 3. listopadu do Vídně na návštěvu obou synů, snachy a vnoučat a já jsem odjel 4. 11. do Budějovic na valnou hromadu pivovaru českého a přenocoval jsem v Adolfově, odkud jsem se vrátil 5. 11. do Prahy.

Dne 8. 11. vážil jsem v parní lázni 92 kg (proti 93,6 v únoru). Dne 10. listopadu odbývala se slavnost 100, resp. 200letého trvání školy technické v Praze (viz str. 408 událostí odborných roku 1906).

Dne 2. 12. 1906 před 40 lety na tento den zemřel náš drahý *synáček Zdeněk* 5¾ let stár v Olomouci na spálu.

Dne 7. prosince přijel *Vladimír* na sjezd svých kolegů *maturantů po 20 letech.* Bože, jak ten čas prchá! K jeho oslavě byla u nás 9. 12. společná rodinná večeře, napadlo sněhu 20 cm.

Nastaly vánoční svátky. Dne 18. 12. byl první jour fixe u dvorního rady Bělohoubka a navštívili jsme ji. Dne 24. a 26. prosince byla společná večeře u zetě Stibrala, a to rodina Stibralové, Havlíčkova, my, Eduard a pan Skokan (pouze 26. 12). Na Štědrý den přišli Havlíčkové po večeři.

Jako každý rok, trávili jsme *společně silvestrovský večer, tentokráte u Havlíčků,* a to Stibralové, my a Eda. Rodina Vladimírova jest ve Vídni a Madla Havlíčková v Ženevě, a proto scházeli při této upřímné přátelské slavnosti. S obapolným přáním ku novému roku rozešli jsme se v naději na příští rok 1907.

Dne 27. 12. *přinesl mně p. profesor Christ. Petrlík osobně Diplom Doktora technických nauk,* což mne těšilo. A tak skončil pro nás, staré manžele, tak významný a památný rok, při zdraví našem a všech nám milých dětí a přátel! A při úplné rodinné shodě a obapolné lásce a náklonnosti!

Má a mé choti cesta do Švýcar

Již od 12. května 1892, tedy od 14 let, měl jsem hotový program na cestu do Švýcar, však nechutí mé choti Anny a rozličnými okolnostmi nepřišlo k provedení tohoto projektu. Nyní, po naší zlaté svatbě, jsme si řekli: Po našem svátku před 50 lety nevykonali jsme žádnou svatební cestu, nebylo to ještě tak silně v módě jako nyní a služební i jiné poměry to nedovolovaly. Nyní však jsme páni svého času a dohoníme, co jsme tenkráte zameškali – a rozběhli jsme se *do Švýcar.*

V následujícím krátkém popisu naší cesty budu se zmiňovati jen o tom, co jsme zažili, neb podrobnější popis najde se v každé cestovní knize. Litujeme jen, že jsme cestu tu nevykonali v mladších letech, neb ve věku přes 75 resp. 68 let nelze se stavěti na stanovisko turistické a nutno přihlížeti k pohodlí.

Cesta do Švýcarska

Já vyjel jsem z Adolfova již 13. srpna do Vídně, maje tam komise dne 14. 8. Večer trávil jsem se svými statnými syny při koncertu ve „Volksgarten“ poblíže dvorního divadla a ráno **15. srpna** doprovázen Edou (svátek p. Marie) odjel jsem v deset hodin po *Alžbětině západní dráze do Lince.* Choť Anna odjela *z Budějovic* v půl desáté ráno a sjeli jsme se v Linci. Pak to šlo rychlíkem překrásnou krajinou přes *Solnohrad,* Bischofshofen, Zell am See, Wörgl *do Innomostí,* kam jsme přijeli v deset hodin večer a přenocovali. Pět set kilometrů bylo za námi. Ubytovali jsme se v hotelu „zur Stadt München“.

Innsbruck – Goldenes Dachl

Ráno **16. 8.** prohlédli jsme sobě *Inssbruck,* zvláště originální dóm, krásnou dvorní zahradu, Goldenes Dachl, radnici a ty jiné zvláštnosti tohoto starého pěkně položeného města. Bylo tam současně s námi mnoho turistů. O 1.15 odpoledne odjeli jsme rychlíkem Feldkirch, Buchs, Sargans v přímém voze *do Zürichu.*

Měli jsme nehodu, že náš direktní vůz nepustili v Buchsu do Švýcar a museli jsme přestupovat, brzda prý není v pořádku.

Můj kufr nevzali do kupé a musil do hutláku a jiné nepříjemnosti nám působil, proto neberte s sebou do Švýcar kufry, nemáte-li s sebou nějakého „Johanna“. Nyní nastala nám pěkná jízda kolem Walensee a Zürichsee. Po desáté hodině večer byli jsme v Zürichu.

Ubytovali jsme se v hotelu Simplon (od otevření Simplonského tunelu má skoro každé švýcarské město hotel Simplon).

Zürich – Tonhalle

Ráno **17. 8.** prželo a musil jsem se vzdáti projektu vyjeti po *adhesní* dráze se stoupáním 1:14 = 71 ‰ na vrch Utli (873 m), kterou jsem při II. státní zkoušce často uváděl kandidátům jako adhesní dráhu s největším stoupáním.

Když déšť poněkud přestal, projeli jsme sobě město roztomilé a pěkně upravené. Viděli jsme Augustinerkirche, *nové Quai* s pěknou vyhlídkou, *Großmünster,* románský kostel s klenutím (slohem basilik) se dvěma 60 m vysokými věžemi. U jezera jsou nádherné stavby, *Tonhalle* a jiné. Ku *polytechnickému ústavu* jeli jsme po ozubené dráze. Budova jest starší dle plánů Sempera a velice rozsáhlá. Po prohlídce města vykonali jsme okružní plavbu *po jezeře Zürichském,* jež má břehy úplně poseté domy, vilami, městy a vesnicemi. *V Thalovillu* jsme svačili před zpáteční cestou. *Nádraží Zürichské* jest veliké, loubí jest pokryto s pěti střechami a pod těmi jest vše ostatní upraveno z provizorních zdí dřevěných neb z cihel, dle potřeby. Vše jest pod jednou střechou sestávající z pěti lodí. Zajímavá jest stará radnice. Zürichem protéká *Limat* (vytéká z jezera) a říčka Sihl. Přes Limat vede vícero pěkných mostů.

Přenocovali jsme v Zürichu a ráno **18. 8.** vyjeli jsme v 7.15 přes Zug do Luzernu, jeli jsme kolem Zugersee, též zvaným Innensee. *Lucern* jest překrásně položené město na jednom výběžku *Vierwaldstättersee,* kteréžto jezero jest rozkošné. Když se vystoupí z nádraží, máme ucházející vyhlídku na toto jezero, vlevo blok alp *s Rigi,* napravo mohutný *Pilatus* a kolkolem vysoké hory. Prohlédli jsme sobě město, z jezera vychází *řeka Reuß,* přes ní *sedm mostů,* jeden *starý šikmý dřevěný* a *dřevem krytý.* Schweizerhofquai, Quai National, Löwe von Luzern (model od Thorwaldsena), Hof oder Stattskirche, stará radnice atd.

Když jsme to prohlédli, šli jsme „zu den 3 Linden“ na pahorek nad Lucernou ležící, jenž poskytuje krásnou vyhlídku na jezero a město. Na zpáteční cestě sv. Leodigar, kostel se hřbitovem katolickým. Dřevěný krytý most *Kapellbrücke*

pochází z roku 1300 a má 121 trojhranných maleb ze života sv. Leodegara, patrona Lucernského. *Schweizerhofquai* jest pokryt nádhernými stavbami a jest jeden z nejpěknějších ve Švýcarsku. Vnitřek města jest starý a nepatrný. *Krásný kamenný most železniční* stojí za podívanou.

Když jsme poobědvali v hotelu Simplon, dále jsme se městem procházeli a jeli pak o půl páté hodině po lodi do *Brunnen* přes *Vierwaldstättersee.* Jezero to jest velice krásné a leží 437 m nad mořem. Naproti výjezdu z přístavu vpravo od Rigi Bürgenstock a Stanserhorn.

Meggenhorn

Předhoří jest lesem pokryté, vidět jest Meggenhorn s vilou a dále velká vila Maria. Nejznačnější body na tomto jezeru jsou mimo Lucernu: Meggen, Küßnacht, Weggis, *Vitznau,* Gersau, *Brunnen,* Sisikon, *Flüelen,* Backenried, Buochs, Alpnach, *Alpnachstadt,* Stanstadt a Hergiswil. Ve všech těchto místech bydlejí výletníci a jsou ony hojně navštěvovány turisty. Jezero tvoří kříž. Jízda trvala více než hodinu a přišli jsme do Brunnen při hojném dešti.

Ubytovali jsme se v hotelu u přístavu na jezeře ležícím *Goldener Adler,* kde jsme nocovali a se stravovali po tři dny a noci k spokojenosti. Při jídelně v I. patře jest otevřená terasa, z které jest, zvláště při měsíčku, magický pohled na jezero a hory.

Brunnen – hotel Goldener Adler (budova vpravo, 1909)

Poněvadž ráno **19. 8.** bylo pod mrakem a deštivo, jeli jsme místo na Rigi po Gotthardské dráze z Brunnen až do *Airolo* přes *Göschenen* a *Gotthardským tunelem* (15 km dlouhý tunel otevřený roku 1882). Ovšem o Kehrtunelu u Wassen před Göschenem a o nádherných velkolepých stavbách jsme při jízdě mnoho neviděli. Nemohu tvrditi, které údolí před tunelem jest krásnější neb romantičtější a co do stavby dráhy velkolepější, zdali před *Arlbergským* neb před *Gotthardským* tunelem. Nákladnější jest ovšem trať Gotthardská. Podotýkám,

Löwe von Luzern

Luzern – Pilatus od 3 Linden

Luzern – Kappelbrücke

Luzern – Schweizerhofquai

že před nádražím v Zürichu stojí důstojný pomník stavitele čili původce stavby Gotthardské dráhy *dr. Alfreda Eschera* (†1882).

Airolo jsme si dobře prohlédli, jest tam též několik pěkných vil a hotelů, ale místo (italské obyvatelstvo) neznamená mnoho.

Když jsme vyjeli z Gotthardského tunelu, sluníčko svítilo na uvítanou a měli jsme pěknou vyhlídku na *Gotthard* a jiné na jižní straně ležící hory a údolí. Hotel Airolo leží velmi pěkně 1 180 m nad mořem. *Říčka Ticino* protéká pod místem, nádraží jest prozatímní. Měli jsme lístky „General abonoment“ pro celé Švýcarsko, mohli jsme jeti až do Bellinzony skrze celý kanton Ticino, ale bál jsem se únavy při jízdě dosti dlouhé.

Vrátili jsme se do Brunnen a druhý den **20. 8.** ráno vyjeli odtud po ozubené úzkokolejné dráze na *Rigi-Kulm.* Vyhlídka nebyla valná a musili jsme chvíle, kdy bylo na některou stranu viděti, takřka vyčíhati. Poněvadž jsme tam trvali několik hodin, vystihli jsme pěknou vyhlídku na *Bernské alpy, na „Zugersee", na Lucern a Vierwaldstättersee s Küßnachtem, na Rigi-Scheidegg* atd. Vyhlídka při jasné pohodě musí býti velkolepá. Nahoře jsou dva veliké hotely proti severu kryté, neb leží 30 m pod nejvyšším bodem. Jest tam trh na všeliké památky, kde i Anna maličkost koupila. Podařilo se nám viděti *Jungfrau i Eiger,* než jsme odjeli.

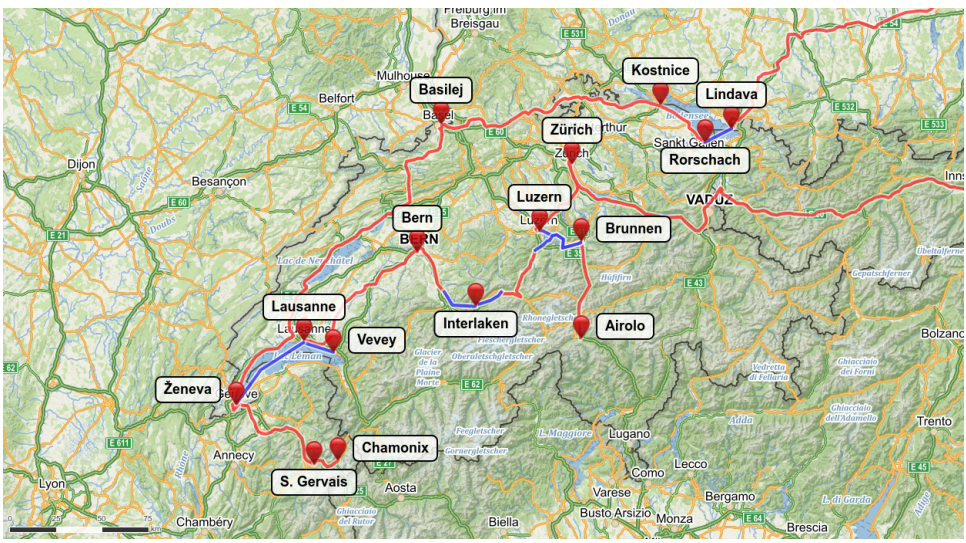
Zpět jeli jsme po druhé ozubené dráze s parní lokomotivou *do Vitznau.* Z této trati odbočuje dráha toho druhu do *Rigi-Scheidegg.* Místy jest jízda po těchto dráhách děsná, když se díváme dolu. Jsem otevřený pro tyto nebezpečí, ale nemohl jsem se ubrániti nemilým pocitům. Návštěva na Rigi-Kulm byla velmi četná, vlaky přeplněné a na temeni hory lidu jako na trhu. Ve Vitznau, pěkným to místem plným hotelů a vil na jezeře, jsme v zahradě svačili a odjeli parníkem po Vierwaldstättersee zase do Brunnen. Tenkráte bylo jezero ze všech stran viděti a na hory byla pěkná vyhlídka.

Brunnen–Rigi

Náš výlet na Rigi-Kulm se vydařil.

Ráno **21. 8.** jeli jsme z Brunnen lodí po Vierwaldstättersee napříč od východu k západu kolem Beckenriedu *a Stanstadtu,* odkud vede elektrická dráha na *Engelberg* a od ní z Stans na Stanserhorn. Pod jmenovanou dráhou jsme lodí projeli pod *zdvihacím mostem* do *Alpnachersee* až do *Alpnachstad,* kde jsme přestoupili na dráhu do *Brienz.* Z Alpnachstad vede ozubená dráha *na Pilatus,* po které jsme nejeli, poněvadž výlet ten nesliboval pro mlhy vyhlídku. Dráha do Brienz vede kolem jezera *Sarnerského* do zvratné stanice *Meiringen,* a tam odtud do *Brienz* k přístavu *jezera Brienzského.* Na této dráze museli jsme připlatit na I. třídu, poněvadž vlak neměl II. třídu. Dráha jest úzkokolejná, jmenuje se *Brünigbahn,* vede přes hory a doly krásnou krajinou, částečně má *ozubnici,* neb jsou značná stoupání a vede vysoko na stráních. *V Brünigu* kupoval jsem pohlednice

Rigi–Vitznau



Cestování po Švýcarsku

a občerstvení. Jeli jsme s mladými manželi z Manheimu, jež měli o Čechách zvláštní projev. Je vidět, jak nás německá žurnalistika osočuje.

V Brienzu přestoupili jsme na loď a jeli krásně *po Brienzském jezeře* do „Interlaken“ (568 m.n.m). Na lodi jsme obědvali velmi dobře. Břehy jezera jsou hojně poseté budovami a vroubené na východní a západní straně Alpami. Jezero jest 567 m.n.m a protéká ním mohutná *řeka Aare,* jež teče pak Interlakenem

Brünigbahn

do Thunského jezera a vytéká v Thunu. *V Interlakách* jsme se v ní koupali na místě, kde jezero opouští. Do Interlak přijeli jsme *21. srpna odpoledne* ve dvě hodiny a ubytovali se v hotelu nedaleko hlavního nádraží s vyhlídkou na *Jungfrau a Eiger.* Odpoledne ještě jsme sobě Interlaky prohlédli, kde se hemžilo hostů tam bydlících a návštěvníků. Nabyli jsme přehled a bavili se na hlavních promenádách všemi možnými národy navštívenými.

Ráno **22. 8.** vyjeli jsme si po lanové dráze na *Malý Rugen* na *Heimwehfluh,* odkud jest rozkošná vyhlídka na město a na obě jezera, Brienzské a Thunské. Zpět šli jsme pěknými promenádními cestami lesem do Interlaken. Byly a jsou to dvě vesnice Unterseen a Matten a třetí jest Interlaken, jež jest nyní moderní a velkolepé. Středem jest dost úzká ulice zvaná „Höheweg“, v které jest celý obchod a frekvence soustředěná, sta povozů, omnibusů a automobilů zde stále pojíždí, neb jest to spojovací komunikace mezi hlavním a východním nádražím. Na této ulici leží nádherné hotely a vily, též *Kursaal, café Rest. čítárna atd. s pěknou zahradou* (v jedné skupině květinové jsou umístěny elektrické hodiny, květiny značejí číslice). Naproti přes Höheweg jest místo pro veřejné koncerty, tam jest střediště hostů všeho druhu a zvláště boháčů a vysoké aristokracie. Podnebí jest mírné, nám tam bylo velice horko. Jest to uzel k výletům na obě

Lanovka Interlaken–Heimwehfluh

jezera a na Bernské Alpy, a proto jest zde vždy hojná návštěva. Obyvatelů má Interlaken přes 7 000. Býval zde Gorčakov. Severně od místa jest pohoří „Herder“ s pěknými procházkami na úpatí a na pravém břehu Aare (Goldeipromenade). Nežili jsme tam draho a měli jsme se dobře.

Ráno **23. 8.** jeli jsme *po Thunském jezeře do Thunu* a z Thunu po dráze *do Bernu.* Thunské jezero leží 560 m.n.m. Vidět jest 2 193 m vysoký Stockhorn ve formě obelisku, Beatenberg (Luftkurort), Spiez se zámkem stejného jména, četné Alpy i Panna (Jungfrau), Mönch a Eiger, Niesen Alp ve formě pyramidy, Bärn s malebně položeným zámkem hraběte Harracha atd. Byla to za pěkného rána milá jízda, ačkoliv mlha částečně nám vadila.

Do Bernu přijeli jsme o desáté hodině ranní. Jeli jsme hned z Bubenbergova náměstí po elektrické dráze hlavní tepnou města, ulicemi Spital – Markt Kram, Genechtigkeitsgasse až k mostu „Niedek“ u Bärengraben s živými třemi medvědy, pak šli jsme pěkným stromořadím nad městem, Algauerstaldem a Schanzenstrasse za četnými vilami až ku velikému mostu „Kornhausbrücke“ přes Aare. V Kesslergasse jsme obědvali v restauraci „alkoholfrei“ a pili dobré víno podobné zdejším Ceres. Pak jsme navštívili Münster vystavěný v pozdní gotice, začatý 1421, dostavěný 1598, opatřený velmi četnými a pěknými skulpturami z kamene (das jüngste Gericht). Sto metrů vysoká věž byla vystavěna teprve 1890 až 1894 stavitelem Bayerem z Ulmu.

Kostel jest protestantský a odbývala se tam právě bohatá svatba dcery MUDr.

a profesora tamější univerzity s nějakým holandským pastorem!

Dále šli jsme ku *Bundespalast,* dominující to budovu ve florentinském slohu a obsahuje též *parlament,* střední to trakt s pěknou kupulí od Auera 1894 vystavěn. Bundeshaus (západní trakt) byl vystavěn již 1852 až 1857. Nedaleko od toho nachází se *kleine Schanzl,* veřejný park s krásnou vyhlídkou na Berneralpen a na most Kirchenfeldbrücke a na jižní část města na levém břehu Aary. Viděli jsme značnější budovy: *divadlo, Kornhaus (nyní škola), banka, nová pošta* atd.

Kornhausbrücke

Bern má skoro ve všech důležitějších ulicích pouze ten *motiv - loubí* a ještě nyní při novostavbách ho zachovávají. To upamatovalo nás na domov. Město jest rázu starobylého s velmi četnými pěknými moderními stavbami.

Kirchenfeldbrücke

Poloha jest nadmíru krásná, tvoří hlavní část města poloostrov, hluboko dole objímá ho Aare. Přes ní vede most na severovýchodní straně *Kornhausbrücke* 353 m dlouhý, 48 m nad Aarou vysoký, vystaven 1895 až 1898, má osm železných oblouků z kterých střední má *115 m* rozpnutí. Na protější straně na jihu přes Aaru vedoucí most *Kirchenfeldbrücke* sestává z dvou mohutných železných oblouků 58 m vysokých nad Aarou, maje každý 87 m rozpnutí. Most ten spojuje staré město s novým předměstím Kirchenfeld.

K večeru odjížděli jsme po dráze *do Lausanne přes Fribourg.* Když jsem vyplácel zavazadlo ¼ hodiny před odjezdem, měl jsem ještě své portmonais. Při vstupování do vlaku byla tlačenice na plateau vozu a za chvíli v coupé pohřešil jsem svou peněženku. Snad mně ji někdo vytáhl ze *zadní* s knoflíkem uzavřené kapsy, není však vyloučená možnost, že mně v čekárně vypadla, neb bylo v ní mnoho drobných. Peněz v ní bylo 19 franků, však recepis na kufr, již z Interlak do Lausannu zaslaný, pak klíčky od kufru i od ruční tašky byly v ní. Bylo to pro nás nemilé překvapení. Z Lausanne telegrafoval jsem do Bernu bez výsledku. Přednosta v Lausanne bez překážky vydal mně kufr po delším prodlení, neb tam jest na dráze velký ruch. Musil jsem dát tašku i kufr otevříti a nový zámek ke kufru objednat. Škoda i s pěkným portmonais obnáší as 27 franků, mé nepříjemnosti nečítaje. Do Lausannu přijeli jsme as v pět hodin a ubytovali se

v hotelu *Jura Simplon.* Zaneprázdněni otvíráním zavazadel nemohli jsme již ničehož podnikati a po supé v hotelu a po malé mé procházce ulehli jsme. Nemilá vzpomínka na sympatický mně Bern.

Grand pont a katedrála

24. 8. *Lausanne* leží rozložen na stráni nad *jezerem Ženevským* (francouzsky se jmenuje jezero Leman) velmi malebně, jest hlavním městem kantonu Waadt a má 35 000 obyvatelů. Leží 140 m nad jezerem. Hořejší část města, *Cité* nazvaná, poskytuje ze všech stran pěkný pohled, zvláště z jezera. V letech 1839/44 vystavěný žulový *dvoupatrový viadukt* spojuje části města S. Francois se S. Laurent, jmenuje se *Grand Pont,* neb Pont Richard. Vyšplhali jsme se pěšky na náměstí a pak dále stále nahoru *ku katedrále,* ku které vede 164 schodů od trhu Palud. Jest to stavba originální ze středověku v ušlechtilém gotickém slohu. Veliké množství sloupů a sloupečků nese 100 m dlouhé a v kříži 42 m široké klenutí. Slouží nyní protestantům. Nedaleko kostela staví se nová *univerzita* a jest tam *kantonální museum.* Šli jsme ještě výš až *k zámku* (nyní radnice). Před zámkem *terrasse* se stromy *a krásná vyhlídka na Alpy* a na město.

Šli jsme dolů a přišli kolem terasy s platany pokryté. Tam se právě připravoval dvoudenní trh a *výstava květin.* Byly květináče sestavené ve skupiny všeho druhu květin – pelargonie, begonie, růže, karafiáty a jiné byly ve velkém počtu zastoupené. Jen asi tři druhy květin tam bylo, které nejsou u nás obvyklé. Vzácný pohled to byl na to množství flory!

As v jedenáct hodin dopoledne odjeli jsme *do Vevey* po lodi. Toto též na Ženevském jezeře položené město nazývá se po německu *Vivis* a má tři přístavy. V prostředním jsme vystoupili a šli k obědu do města. V restaurantu na terase

v jezeře ležící jsme strávili své diner a pak prohlédli sobě rozsáhlé město, jež má 8 000 protestantských obyvatelů. Poloha jest překrásná vůči majestátním Alpám.

Město jest velice čisté a středištěm v zimě v létě četných cizinců. Krásná vyhlídka jest *z terasy u přístaviště,* kde se nalézá skvostný *zámek Cuvreu* s krásnou zahradou (s omezenou návštěvou), kterou jsme prohlédli a obdivovali. Byl tam stín a pohovky a použili jsme tuto příležitost k odpočinku vůči vzácných květin a skupenin. *Grand hotel* jest palác s rozkošnou zahradou na jezeře. Ve Vevey jest vyvinuté *hodinářství.* K večeru vrátili jsme se po lodi zase do Lausanne.

Ráno **25. 8.** jeli jsme při pěkném počasí po jezeře *Lemanu* do *Ženevy.* Byla to rozkošná jízda. Jezero má plochu 578 km^2 a má být až 309 m hluboké. Leží 375 m nad mořem a jest 90 km dlouhé. Projeli jsme ho v délce přes ¾ (z Vevey do Ženevy). Největší šířka obnáší 15 km. Jezero má svůj příliv (Seiches) několik stop obnášející. Na východě stojí *1 800 m vysoká skaliska.* Četná města a místa leží na jeho pobřežích, zvláště břeh severní jest nimi silně obsazen. Pohledy na zasněžené Savojské Alpy jest roztomilý. Jižní břeh jezera, jenž má tvaru půlměsíce, leží již *ve francouzském Savoysku.* Jízdu po tomto jezeru při pěkném počasí každému odporučujeme. Zvláště pozoruhodná místa jsou při jízdě do Ženevy *Ouchy, Morges, Rolle (Této Noire), Nyon, Coppet,* pak přijde Ženeva. Též krásný pohled na jezero a jej vroubící hory jsme měli při jízdě *po dráze z Ženevy až do Lausanne.* Na východním konci jezera leží *Villeneuve.*

Přijeli jsme do Ženevy dopoledne 25. 8. a teprve ve třetím *hotelu de la Poste* jsme našli přístřeší. Shledali jsme se tam s dvorním radou p. Bělohoubkem, starým to známým z dob mého čilého účastenství ve Spolku architektů a inženýrů v Praze a s jeho rodinou – paní, slečnou a synem. Cestovali jsme s nimi velmi příjemně až do Mnichova. Odvážel slečnu z ústavu ženevského, kde byla též Anča Havlíčková.

Hned po našem ubytování před polednem šli jsme navštíviti naší milou *vnučku Anču Havlíčkovou,* jež jest zde v ústavu slečen *Mange v Rise de Luste, Delice Voltaire* a chystá se k návratu do Černčic. Byla velmi potěšena a my též, neb jsme ji půl léta neviděli. Vyžádali jsme si ji na celé odpoledne, poobědvali a jeli pak po elektrické dráze do Firnex vedoucí až *k muzeu a parku Ariana* nad Ženevou, odkud jest *skvostná vyhlídka na Savoyské ledovce.* Stavba jest pěkná a v muzeu jsou obrazy, zbraně a všeho druhu cenné objekty, jež domácí básník a spisovatel daroval obci Ženevské. Byla to dříve jeho *vila „Revillis“.*

Vrátili jsme se do města, navštívili místo, kde byla *naše císařovna Alžběta zavražděna před hotelem Beau – Rivage,* šli po *Quai du Leman,* po *Grandquai,* po mostě *„Pont du Mont Blanc“,* rozkošné a velkolepé to procházky na jezeře, *Ile Rousseau,* ostrůvek s pomníkem Rousseauxovým od Pradiena, na Grand Quai *národní pomník „Helvetia a Geneva“ od Dorera,* dvě veliké ženské postavy. Ženeva má 99 000 obyvatelů a jest třetí švýcarské město. *Rhona,* jež z jezera vytéká, dělí město na dva díly, spojené sedmi mosty, mezi tím 260 m dlouhý most

Pont du Mont Blanc

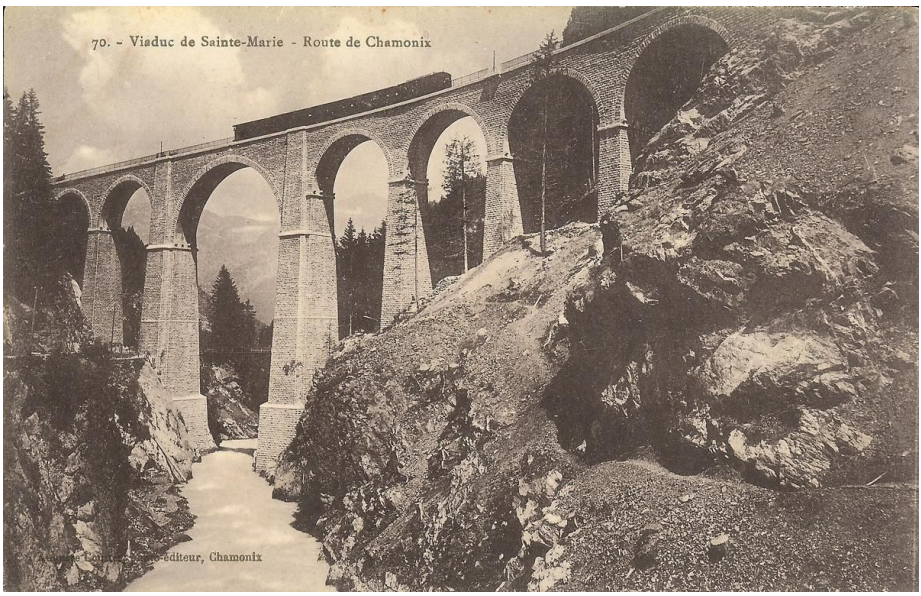
Pont du Mont Blanc, velmi krásný to objekt. Na Grand Quai velký městský sad *Promenad du Lac* s velkolepou florou.

Dosti vysoko nad místem jest *katedrála S. Pierre* v přechodném slohu z 12. a 13. století (část románská), jest podobná katedrále v Lausannu. Poblíže nalézá se *hotel de Ville,* radnice, rozsáhlá to budova z pískovce. Východně *Promenad de la Treille, botanická zahrada, Promenade de Bastion, Place de Neuve s divadlem* a s muzeem *Rath.* Poslednější stavby a velkou část města prohlédli jsme si 27. 8. po návratu z Chamonix.

Pod mostem de Mont Blanc jest *jez,* přes který padá *Rhona z jezera* a hraje vodopád ten rozličné barvy, pěkný to pohled. *Řeka Arve,* která protéká Chamonix a v jejímž údolí vedou dráhy z Ženevy až do Chamonix, vlévá se *hned pod Ženevou do Rhony u Bois de la Batie.*

V neděli **26. 8.** ráno jeli jsme z nádraží Eaux Vives po francouzské dráze Paris Lion Mediterranée až do Le Fayet S. Gervais přes Annemasse, Bonneville a Cluses a ze S. Gervais po novější elektrické úzkokolejné (1 m) dráze, velmi pěkně a nádherně vystavěné, která má vedení ve formě kolejnice v dřevěném kastlíku vedle koleje a kde to nemožno, nahrazeno hořejším kabelovým vedením (na málo místech). Údolí, kterými projíždí velkým stoupáním, jsou divoko romantické a hluboké. Trasa je velmi důmyslně vyhledána.

Přijeli jsme *do Chamonix o půl dvanácté v poledne,* žasli nad krásou pohoří



Viadukt na dráze S. Gervais – Chamonix

ledovců Mont Blanc a sněhových strží *Mer de Glace* zvaných. Údolí jest velkolepé a leží 1 050 m nad mořem (o 32 m níže než Kleť). *Řeka Arve* velkou rychlostí protéká místem, dráha jde na levém jejím břehu. Chtěli jsme projíti předhoří *Flégère* (1 877 m) a *Glacier de Bossons, Montauwert, Chapeau,* ale nebyli jsme zařízení na takové lezení a kde nelze se obejíti jízdou po oslech. Místo samo, Chamonix (neb Chamouny), leží na obou březích Arve, jest ponejvíce moderními hotely a vilami doplněné a nebylo as velké, než se stalo tak hledaným výletním a letním sídlem. As 20 000 cizích (nyní, co jest elektrická dráha v činnosti mnoho víc, snad dvakrát tolik) navštěvuje toto údolí. Šestnáct „glastchrů“ jest nad údolím, však jen čtyři dosahují až k patě údolí, které jest 24 km dlouhé. Prohlédli jsme co bylo možné a jeli samou cestou zpět do Ženevy.

Ráno **27. 8.** prohlíželi jsme dále *Ženevu,* sešli se při dineru „na Poště“ zase *s rodinou Bělohoubkovou* a odjeli jsme v pět hodin večer *do Basileje* (Basel). Měl jsem úmysl zdržeti se v Neuchâtelu, však pan dvorní rada Bělohoubek mně poradil radši navštíviti Basilej, že jest to vděčnější a užitečnější. *Jezero Neuchâtelské* viděli jsme jen v dolejší části a seznali jsme, že daleko neposkytuje to, co jsme viděli na jiných jezerech. *Přijeli jsme v deset hodin večer do Basileje* a ubytovali se v *hotelu Simplon,* kde i rodina Bělohoubkova bydlela a kde jsme byli spokojeni.

Dne **28. 8.** jsme si prohlédli ve společnosti Bělohoubkových město, měli jsme povozy dvě hodiny, neb jsme byli v kostelích ku řádné prohlídce déle. *Slavný Münster,* kde se konsilia odbývala, *radnici* ve slohu burgundské pozdní gotiky 1508/21, 1900 až 1903 nově upravenou s pestrými malbami na stěnách ve dvoře i v lógii, ve dvoře socha *Munatius Plancus, Elisabethkirche,* nový to kostel. Navštívili jsme pěkně upravenou *zoologickou zahradu,* kde se nalézá mnoho ptactva a i dravců, slon, lvi, leopardi, medvědi atd.

Do této zahrady jsme šli pod ohromným *železničním klenutým mostem* as pro šest kolejí, velmi masivním a vysokým přes údolí vedoucím. Byl již dvakrát rozšiřován. *Basilej leží na obou březích Rýna,* na pravém *malé město,* a na levém velké město se švýcarským nádražím. Tři mosty a dva přívozy vedou přes Rýn. Město leží 282 m nad mořem, má 121 000 obyvatelů. *O Basileji stala se již zmínka v roce 374 po Kristu.* Münster má části románské a byl založen již 1024. V roce 1365 po zemětřesení nově upraven, dostal nynější gotickou impozantní formu. *Křížová cesta* na jižní straně jest pozoruhodná. Klenutí jsou částečně románské, částečně v pozdní gotice (1470 až 1490) a vše je restaurováno 1869 až 1873. Též *kostel svatého Pavla,* centrální stavba v románském slohu, 1898 až 1901 vystavěný stojí za prohlédnutí. *Basilej jest město čisté a pěkně upravené* a těší se silné návštěvě turistů do Švýcar se ubírajících.

Balvan značící místo upálení Jana Husa a Hieronyma

Ráno **29. 8.** v 7.10 odjeli jsme po švýcarské dráze přes Säcking Stein, Eglisau, *Schaffhausen* do (Konstance) *Kostnice* a přijeli tam v 11.17. Bělohoubkové jeli po bádenské dráze. Jak jsme přijeli, vzali jsme povoz a jeli ku všem *památkám Jana Husa a Hieronima,* a sice Husstrasse 64, *kde byl Hus 1414 navzdor jeho „Freibriefu“ zatknut* a který chová *reliéf Husův* (poprsí)[97], *dominikánský klášter, v kterém byl Jan Hus vězněn* a též *žalář (sklepy) Hieronima.* Pak jeli jsme do „Brühl“, kde značí balvan kamenný, břečťanem porostlý místo, *kde Jan Hus i Hieronim byli upáleni!* Tam stojí budka, kde lze koupiti pohlednice Husově památce svědčící a kde vlídný občan kostnický dá nám k podpisu *památní knihu.*

Tamodtud jeli jsme *do Münster,* katolický to kostel, kde *Hus byl odsouzen*

[97] a vedle které tabulky jest starý reliéf z roku 1415 s úsměšnými verši

k smrti upálením. Jest založen 1052, dříve byla to křížová bazilika sloupová v románském slohu, v roce 1435 úplně přestavěna v slohu gotickém. Věž 76 m vysoká byla vystavěna teprve 1850 až 1857 s prolamovanou střechou z pískovce.

Konstance jest bádenské město, má 21 363 obyvatelů, *leží na Rýně* mezi Bohdanským jezerem a Unter- a Gnadensee tam, kde Rýn z Bohdanského jezera vytéká. Biskupství, 787 založené jež čítalo 87 biskupů po řadě, bylo roku 1827 přeloženo jako arcibiskupství do Freiburge. Dominikánský klášter, v kterém Hus byl vězněn, na ostrově v jezeře před výtokem Rýna ležící, jest částečně přestavěn jako hotel. Dřívější kostel jest nyní jídelnou hotelu.

Dřevěný most z Lindau na pevninu

Po prohlédnutí města obědvali jsme společně s Bělohoubkovými *v hotelu Halm* naproti nádraží. Oni odjeli po lodi až do „Lindau". My jsme však odjeli ve 3.20 po dráze kolem *Bohdanského jezera přes Romanshorn* a *Arbon do Rorschachu*, tam odevzdal jsem naše Generalabonnement lístky u poslední švýcarské kasy, rozloučili jsme se se Švýcarskem, které nám tak milým se stalo, a odjeli jsme *po lodi do Lindavy,* přes příč Bohdanského jezera. Na lodi byla celní prohlídka zavazadel.

Pan dvorní rada Bělohoubek již nám (k našemu štěstí) zamluvil pokoj *v hotelu Bayerische Hof* poblíž přístavu, neb byl velký nával a tam jsme se ubytovali. Před diner jsme pod vedením p. Bělohoubka důkladně sobě prohlédli zajímavé toto město *ležící na ostrově v Bohdanském jezeře* a spojené s pevninou 325 m dlouhým *dřevěným mostem* s nesčíselným množstvím jehlic (kdyby pod ním šly ledy, byl by za hodinu zničen) a 510 m dlouhou železniční hrází a mostem. U přístavu *pomník Krále Maxe II.* (†1864) a nedaleko *33 m vysoký maják.* Jest poblíž na *Römerschanze* s orientačním stolkem protějších Alp od Pfäudera až ku Kaien. Před dřevěným mostem stojí na Laudthor *kus od Římanů pocházející hradební (?)* zdi z velkých kamenných balvanů. *Radnice* s pomalovanou fasádou. Město činí dobrý dojem a vykazuje originelní stavby privátní. Z dřevěného mostu a blízké vyhlídky jest pěkný pohled na *rakouský Bregenz.* U přístavu jest též monument *Sedící lev z kamene od Halbiga.* Po prohlídce města večeřeli jsme v hotelu jmenovaném.

Odjeli jsme ráno dne **30. srpna 1906** společně s Bělohoubkovými *do Mnichova* s rychlíkem v 7.30.

V Mnichově jsme se zdrželi pouze půl dne a prohlédli sobě město. Byli jsme v Mnichově v roce 1903 a prohlédli Glypto a Pinakotheky, tedy jsme se tentokráte omezili pouze na zevnější prohlédnutí neznámých nám částí města.

Večer v 7.05 odjeli jsme z Mnichova rychlíkem přes *Landshut, Platting, Eisenstein, Plzeň* a *Budějovice,* kde jsme se zdrželi 4½ hodiny a přijeli do Adolfova 31. srpna 1906 o 2.23 odpoledne.

Já jsem byl tedy *19* a Anna *17* dní na cestě a přijeli jsme zdrávi a osvěženi domů.

Závěr Dle našeho, po krátké zkušenosti nabytého úsudku, jsou Švýcaři poctivý, bodrý, statný a zdravý národ. Na svou suverenitu jsou hrdí, jinak však skromní a šetrní. Všude jest viděti čistota, blahobyt a pracovitost. Jen v stavbách jeví se jakási nádhera, kde se jedná o zvelebení dopravy a podpory návštěvy. Skvostné stavby hotelů a vil a nákladné železniční stavby jsou na denním pořádku a povstávají z malých pobřežních vesniček nádherná místa, řekl bych města hotelů a vil. Příroda hojně obdařila Švýcarsko velkolepostí a krásou. Podnikavost a inteligence obyvatelstva učinila to ostatní, a tak se hrnou přátelé přírody a hledající odpočinku a klidu do této požehnané země z celého vzdělaného světa. Šťastná země bez značného vojenského budgetu. A proč se nezmůže podobně naše Tirolsko?

* * *

Sbohem Švýcarsko, snad už se neuvidíme!

1907

Odborné výkony

Ledna 13. tohoto roku odbývala se v plodinové burze v Praze slavná *manifestační schůze českých i německých techniků* pražských za příčinou dosažení zákonitého *titulu inženýrského* pro absolventy vysokých škol technických. Řečnili předsedové Spolku architektů a inženýrů p. Richard Jahn a předseda „technisch politechnischer Vereinu“ vrchní inspektor u StEG Rudolf, rektor pan Velflík České a rektor Gintl Německé techniky. Schůze byla velmi okázalá a pěkně řečnili Velflík, Jahn a ještě jiní. Záležitost ta byla na denním pořadu v Říšské radě a měl se odraziti požadavek vyšších průmyslových škol, které se též o titul tento ucházely! Bohužel ve starém parlamentu se věc nevyřídila a v parlamentu novém, kde zasedá 89 socialistů, se sotva záležitost ve prospěch skutečných inženýrů provede.

Dne 16. ledna odbýval se na Žofíně *bál českých techniků,* který jsem tentokráte nenavštívil, neb byla choť churavá.

Dne 15. ledna obdržel jsem od Zemského výboru *pamětník provedení tisícstého kilometru zemských drah* na trati z Doudleb do Rokytnice (viz str. 402), dobré to dílo a pěkná památka pro mne, jenž jsem stál u kolébky těchto drah.

Dne 3. února odbývala se v Tachově správní rada a předseda pan J. Svoboda pronesl při zahájení schůze ve velmi lichotivé pro mne formě *gratulaci, že jsem se stal čestným doktorem technických nauk.* K tomu připojil se dr. Böttger.

Dne 8. února zasedal jsem v stálém výboru a dne 2. 3. *v železniční radě pro Království české;* jednalo se o jakousi formu zestátnění Královstvím českým garantovaných místních drah, které již vyžadují úžasně velkých ročních obětí peněžních, tj. koncem roku 1906 nomineli 3 919 507 K, fakticky 2 870 572 K, aniž by byla naděje, že tento *roční garanční příspěvek* by se v dozírné době značně zredukoval. Takových drah bylo koncem roku 1906 (zemí garantovaných) 1 092 km, kdežto zemí odebráním akcií podporovaných drah jest 721,7 km. Podporuje zem tedy úhrnem 1 813,7 km. Odebráním akcií zemí podporované dráhy vyžadovaly v roce 1906 (ztráta na úrocích) 326 835 K, takže zem musela obětovati

$$2\,870\,572 + 326\,835 = 3\,197\,407 \text{ Korun}$$

koncem roku 1906. Vyjednávání s vládou nevedla dosud k cíli.

V správní radě Podolské cementárny byl jsem 9. 2, 9. 3, 10. 4, 22. 4, 22. 7, 27. 7, 27. 11, 7. 12. a 28. 12, tedy 9 krát. Továrnu a industriální dráhu k ní vedoucí jsem též navštěvoval.

Správní radu lanové dráhy a rozhledny na Petříně jsem též navštěvoval, jakož i týdenní schůze Spolku architektů a inženýrů ve velkém sále Měšťanské besedy, jmenovitě 28. 4, kdy jsme po valné hromadě navštívili ve stavbě se nalézající *Vinohradské městské divadlo* architektem Čenským projektované. Dne 26. 11, 4. 12. a 10. 12. navštěvoval jsem schůze II. odboru, když se tam přednášelo o *pohyblivých jezech* (Zimler, Prášil, Hromas a jiní).

Dne 27. listopadu předsedal jsem správní radě Podolské cementárny, pronesl nekrolog zemřelému dne 23. 11. *předsedovi dr. Nevolovi* a staral se pak o obsazení uprázdněných míst po Nevolovi a dr. Krajníkovi a ve schůzi dne 3. 12. navrhnul za předsedu Šimka a za místopředsedu inženýra Neumanna, kteří byli volení. Já volbu žádnou přijmouti nechtěl.

Dne 14. 3. jel jsem do Vídně, odbývaly se schůze správní rady dráhy ze Strakonic do Volar (15. 3) a dráhy z Vodňan do Volar (16. 3). Jednalo se o sdružení těchto pošumavských drah. Večer jsme byli s Eduardem v Apollo 15. 3. a 16. 3. večer s Edou, Tončou a Vladimírem v restauránu. Sedmnáctého jel jsem do Prahy.

Od 30. dubna do 4. května meškal jsem zase ve Vídni při schůzích správní rady drah: Svitava–Skuč[98], Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, Německý Brod–Humpolec, Rakovník–Louny, Benešov – Vlašim – Dolní Kralovice, Jičín–Turnov, Vodňany – Týn nad Vltavou[99], Loket–Schönwehr. Večery trávili jsme s dr. Vladimírem, Tončou a Edou v Rathauskeller[100] a v Plzenecké pivnici atd.

K *pochozí komisi dráhy z Bechyně do Týna nad Vltavou* jel jsem 5. 5. do Bechyně, podal své vyjádření a vrátil se 6. 5. do Prahy. Tam sešel jsem se s purkmistrem MUDr. Danielem a s jinými známými.

Nato 9. května jel jsem zase do Vídně, neb 10. 5. odbývala se schůze správní rady dráhy z Karlových Varů do Mariánských Lázní a z Karlových Varů do Janova-Jiřetína v Sasku. Při obou těchto dráhách jsem místopředsedou správní rady, předsedou je opat tepelský, prelát Helmer při dráze Karlovy Vary – Mariánské Lázně.

Večer 10. 5. strávili jsme pospolu s Tončou, dr. Vladimírem, Eduardem a Zdeňkem Stibralem. Ráno 11. 5. odjel jsem do Prahy.

Dne 13. května na den památky naší svatby před 51 lety, byl jsem u Zemského výboru na konferenci za příčinou osobních otázek na dráze Benešov–Královice

[98] Místní dráha Svitavy – Polička – Žďárec u Skutče. (pozn. Milana Hlavačky)

[99] Pravidelný provoz zahájen 23. října 1898. (pozn. Milana Hlavačky)

[100] V Radničním sklípku. (pozn. Milana Hlavačky)

(proj. stavba dráhy *ze Zruče do Štěpanic neb ze Zruče do Dolních Kralovic*) a jednal jsem s p. hrabětem Vojtěchem Schönbornem, s radou dr. Vaňkem a se sekretářem dr. Mastným, odtamtud šel jsem k Lieblovi ve Fürstenbergské zahradě objednat květiny pro Adolfov.

Dne 27. 5. odpoledne odjel jsem z Adolfova do Vídně, 28. 5. byl přítomen správní radě pošumavských drah, 29. 5. dráhy z Chlumce do Králova Městce, (30. 5. Božího těla,) 31. 5. dráhy z Německého Brodu do Tišnova a odpoledne odjel jsem do Adolfova. Bydlel jsem povždy u syna Eduarda, VIII. Alserstraße 57.

Dne 2. června jel jsem s chotí Annou do Vídně a byl jsem přítomen valným hromadám 3. 6. drah Karlovy Vary – Janov-Jiřetín (Johanngeorgenstadt), Vodňany – Týn nad Vltavou, Svitava – Polička – Skuč, Jindřichův Hradec – – Nová Bystřice a 4. 6. Německý Brod – Humpolec, Karlovy Vary – Mariánské Lázně, Rakovník–Louny a *Teplice – Poříčí – Trutnov.* Dne 5. června vrátili jsme se do Adolfova, choť, Zdeňka Hüttingerová a Milena vnučka.

Dne 14. června byl jsem pak přítomen valné hromadě ve Vídni drah Benešov–Vlašim, Jičín – Rovensko – Turnov, Loket–Schönwehr a 18. 6. Chlumec – – Králův Městec, 27. června konečně u dráhy Německý Brod – Tišnov.

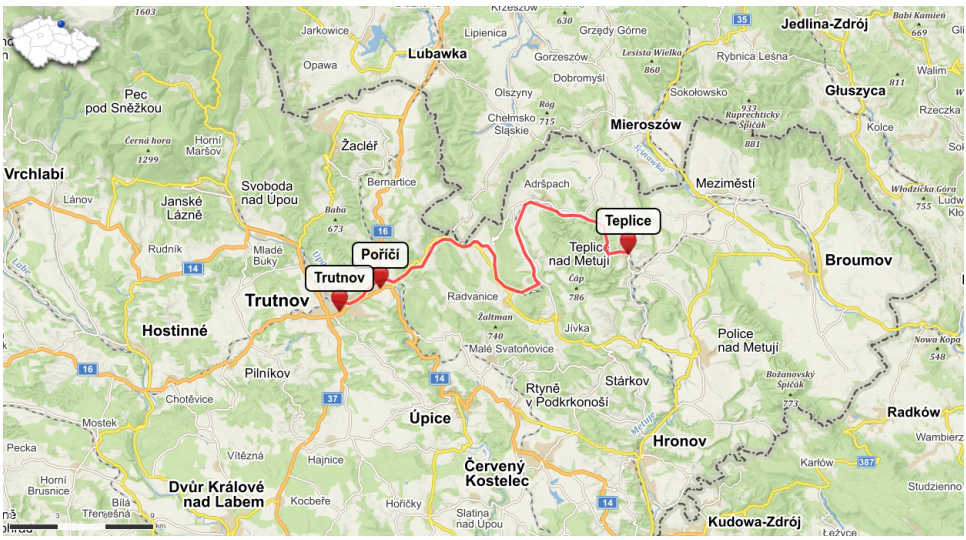
Dne 6. června byl jsem přítomen valné hromadě dráhy z Plané do Tachova v Tachově a vrátil jsem se sedmého do Adolfova. Z Tachova do Plané jel jsem povozem pana Regera v společnosti jeho a *purkmistra Ongrische, nového člena správní rady místo zemřelého dr. Engela z Plané.*

Vyskytlo se nedorozumění, když jsem měl jako člen užšího výboru místní dráhy z Teplice (Weckelsdorf)[101] do Paršnice a Trutnova podepsati čili *schváliti smlouvu stavební mezi společností a podnikatelem staveb p. Horským.* Mnohé články nebyly mně vhod a rozpředla se písemná polemika mezi mnou a předsedou společnosti, p. stavebním radou a podnikatelem staveb Großem. Na mou zprávu k Zemskému výboru byla ustanovena konference u Zemského výboru na den 30. srpna 1907 a jednal jsem s p. stavebním radou Kostlivým.

Některé mé námitky byly akceptovány a poněvadž jsem nemohl býti papežštější než papež, přijmul jsem jiné body dle názoru Zemského výboru, který při společnosti zastupuji. Na mé cestě do Prahy doprovázel mě syn *dr. Vladimír,* který jel *za paleontologickými výzkumy* do Vehlovic u Beřkovic a pak do Ústí nad Orlicí.

Z Prahy již jel jsem dne 13. října *do Humpolce,* abych intervenoval jako místopředseda dráhy z Německého Brodu do Humpolce při komisi pochozí projektované dráhy z Humpolce do Pacova za příčinou *připojení dráhy nové na stanici Humpoleckou;* 14. října dal jsem společně s panem Bečvářem, říšským poslancem, dotyčné vyjádření.

[101] Dráha Teplice nad Metují (Weckelsdorf) – Trutnov byla aktivována v září 1908. (pozn. Milana Hlavačky)



Teplice–Trutnov

Přítomni byli: Od ministerstva železničního Isrle (stavební rada, dělal u mne II. státní zkoušku), od c. k. místodržitelství vrchní komisař Hubner a stavební rada Reißenauer, od Zemského výboru stavební rada Čihák, od c. k. Státní dráhy vrchní komisař Svoboda, projektant inženýr Jammer, od Severozápadní dráhy inspektor Švarc a vrchní komisař Otava, zástupce arcibiskupského panství pan ředitel Novák a zástupce konsorcia, jež se o koncesi uchází, velkostatkář a advokát ve Vídni (a v Pacově) a náš hostitel p. doktor Weiß z …

Navštívili jsme společně tkalcovskou školu, kde jsme viděli mnoho zajímavého a prohlédl jsem sobě město a dům kolegy ředitele dráhy v. v. Ludwiga Komrsa, který z Humpolce pochází. Za pěkného podzimního dne jel jsem po Severozápadní dráze 15. 10. do Prahy zpět.

Dne 29. října jel jsem do Vídně a zasedal 30. 10. v čtyřčlenném užším komitétu místní dráhy z Teplice do Poříčí a Trutnova s p. Großem a ještě dvěma pány a u přítomnosti podnikatele Horského. Jednalo se o stvrzení prvního jeho účtu. Večer jsme strávili společně se synem Vladimírem a Toničkou v divadle na Víděňce (Haben Sie etwas zu verzollen?) a pospolu pak i s Edou jsme pak večeřeli. Jízda po Státní dráze přes Brno byla tentokráte zdlouhavá. Vyjel jsem z Prahy 29. 10 o půl dvanácté. Opozdili jsme se o 2¼ hodiny. Zpět do Prahy vyjel jsem z Vídně s rychlíkem o půl osmé hodině ranní a přijel do Prahy s osobním vlakem místo o půl třetí odpoledne až večer o půl deváté.

Generální inspekce dala postaviti mezi Vídní a Prahou a Podmoklím 140 signálů k pomalé jízdě a každý vlak musil jeti s poloviční *svou* rychlostí, tedy rychlík se *40* a nákladní vlak s *15* km za hodinu!

Byla to neslýchaná příhoda dosud v železniční praxi, kterou asi zavinil chef ge-

nerální inspekce p. Pascher, neuznávaje Státní dráhu za dost bezpečnou, a p. p. Taußig a Grimburg od Společnosti státní dráhy, již neučinili patřičné kroky ku zamezení takového prazvláštního jednání, snad z nemístné pýchy, jak se tvrdilo. Dnes ještě (13. února 1908) stojí několik takových signálů a jezdí se však ponejvíce trati již s normální rychlostí.

Nyní v únoru 1908 začalo se vyjednávati o zestátnění Společnosti státní dráhy (StEG), ale jde to pomalu.

Dr. Werner, vládní rada a úřadující správní rada vícero místních drah pozval mne, p. p. Františka Waldeka z Waldienu, Hanuše Waldeka a dr. Loma do hotelu de Saxe v Praze dne 2. prosince k společné poradě stran provedení fúze obou pošumavských drah. Pak byly naše podpisy u notáře (v domě Fr. Waldeka) na Václavském náměstí legalizovány.

Že nebyl můj pobyt v Adolfově tak klidný svědčí okolnost, že jsem byl ve Vídni desetkrát, v Praze třikrát, v Tachově dvakrát, v Bechyni a v Humpolci jednou, tedy vykonal jsem 17 cest.

Rodinné a jiné události a upomínky

Rok 1907 započal dosti chladným počasím, ačkoliv na Vltavě odešly ledy již od 15. 1. až do 19. 1, nastaly zimy dne 22. ledna −18 °C a 23. 1. −16 °C. Snad následkem rychlých změn temperatury ochuravěla choť Anna rheumatismem v rukách již 12. ledna, takže 15. 1. byl zavolán okresní lékař žižkovský. V krátké době se obtíže překonaly.

Zeť *pan Jiří Stibral* měl v *průmyslovém muzeu ve Vídni* dne 30. ledna a 1. února přednášky, jež se dle svědectví jeho nejoddanějších posluchačů, synů dr. Vladimíra a Eduarda, velmi skvěle vydařily. Dne 9. února vážil jsem v parní lázni 90,5 kg, ztratil jsem od listopadu 1906 1,54 kg, již to ubývá!

Naše *návštěvy v kavárně Louvre* každou středu započaly 9. února, chodili tam Frenclové, Kopistové, Lindner, později dcera Anna Havlíčková s dcerami Annou, Magdou a Lidunkou (střídavě) a dne 23. 2. byli jsme s chotí na filharmonickém koncertu v Měšťanské besedě a bavili se s p. Weißerem, stavebním radou, a inspektorem Dvořákem, mým známým z týdenních schůzí.

Dal jsem sobě vytrhnouti dr. Svátkem některé kořínky, jež mě bolely a obtěžovaly (15. února).

Významný den nastal 5. března 1907, totiž památka *narozenin dcery Anny Havlíčkové před padesáti lety!* Dejž Bůh, aby ještě mnoho let k blahu svých četných dítek a k naší radosti ve zdraví strávila!

Předvečer mých jmenin 17. března oslavili jsme u nás s rodinami Havlíčkových a Stibralových. Malá vnoučata ve Vídni meškající, jakož i Vláďa a Tonička, nám scházeli. Dne 18. března byli jsme potěšeni mnohými projevy oddanosti a lásky našich dětí a příbuzných.

Byl hostem Národního divadla znamenitý zpěvák Albert Werner a poslechli jsme si 22. 3. Židovku, v které opeře on zpíval Eleasara. Dne 24. března byl jsem přítomen valné hromadě *Matice technické,* nutného tohoto spolku, pod předsednictvím prof. *Christiana Petrlíka,* zdařilého to a velmi skromného fedrovatele stavu technického. Matice technická vydává dobré knihy technické v českém jazyku. Nato 26. března byl jsem přítomen valné hromadě *„Zádruhy“,* jejímž předsedou jest zeť p. Jiří Stibral. Bylo nás tam z naší rodiny osm.

Na 31. března 1907 připadl „Boží hod“ velikonočních svátků. Odpoledne prohlédli jsme sobě s Annou výstavu automobilů na výstavišti ve Stromovce a večer sešli jsme se u nás rodiny Havlíčkové, Stibralové, syn Eduard z Vídně, pan Skokan. Mimo Edy H. v Oklahomě a Madly v Ženevě byli jsme, vyjma rodinu syna Vladimíra, kompletně pohromadě. Eda odjel 1. 4. do Vídně.

Choť Anna, Zdeněk Stibral a já jeli jsme 3. dubna *na Lány navštíviti hrob mých drahých rodičův,* pak jsem požádal knížecího zahradníka p. Habla, aby dal upraviti hrob a prohlédli jsme sobě park, jenž z větší části zakládal a vysazoval můj otec a bratr František a na který poutají nás mnohé vzpomínky.

První česká zajišťovací banka byla nucena následkem utrpených pohrom v St. Francisku a Valparèse (dříve již v Baltimore) zredukovati čili odepsati 25 % svého kapitálu a odbývala se pod předsednictvím dr. Miroslava Krajníka (dobrého známého) mimořádná valná hromada, při které jsem zastupoval sebe a Jiřího Stibrala (16 hlasů).

Dne 11. dubna jeli jsme: *Anna, já* a služka Heckrová *do Adolfova* a 17. dubna večer vrátili jsme se do Prahy. Odbýval jsem tam obvyklé jarní práce jako jest vystříhání růží a křovin, vyřezání stromů, setí květin do pařeniště atd. Osvěžili jsme se poněkud!

Přiměl jsem Aninku Havlíčkovou, *aby koupila od Eduarda Havlíčka, jejího syna toho času v Oklahomě, šestý díl cihelny v Černčicích* u Petrohradu v Čechách a dal jsem jí k tomu 7. května potřebnou pomoc (20 000 Korun). Ona jest nyní v užívání $\frac{2}{7}$ výnosu cihelny.

Výroční 51. den našeho s Annou svátku oslavili jsme výletem na Nebozízek ve společnosti vnuček Anny a Lidunky Havlíčkových. Byl krásný den dne 13. května 1907 a užili jsme večer v restauraci tamější vůči vyhlídce na královský hrad a ostatní krásnou Prahu. Vůbec počasí bylo od 4. května teplé a lůzné, kdežto duben byl deštivý. Též 12. 5. byli jsme s chotí, s Annou Havlíčkovou a Boženkou Stibralovou na Nebozízku a v Kinské zahradě, těšíce se probuzeným jarem a rozkošnou květenou.

Dne 19. a 20. května byly svatodušní svátky, bohužel deštivé, byl zde Eduard z Vídně a navštívili jsme divadlo (Lohengrin).

* * *

Dne 22. května odebrali jsme se na naše letní sídlo do Adolfova, Anna, já a naše najatá služka Marie Kopečková. Eduard jel s námi až do Veselí a pomáhal mně překládati Barryho z vídeňského na budějovický vlak. Počasí bylo pěkné. V Adolfově sázel jsem množství květin, 70 begónií a 27. 5. již jsem odjel do Vídně, kde jsem se bavil se syny a Toničkou, jakož i s Milenou a Luborem. Byli jsme v Prátru (28. 5), ve Volksgarden (29. 5) a v neděli 30. 5. v *Rekawinkel a na Wienerwaldwarte.* Zdeněk Stibral byl s námi, i děti.

Dne 2. června jela se mnou do Vídně choť Anna a vrátivše se 5. 6. do Adolfova, přivezli jsme s sebou Zdenku Hüttingerovou na zotavení a Milenu vnučku. Ve Vídni bavili jsme se večer v „Rathauskelleru“ a jinde a navštívili dvakrát Hüttingerovy. Mezitím odjel syn Eduard (2. 6) na dovolenou *na jih a do Benátek* a přijel k nám do Adolfova 22. června a do Vídně odjel pak 2. 7. v noci. Dne 25. 6. přijel ho navštíviti přítel inženýr Skokan, jenž odjel 29. 6. Poněvadž rodina švagra Frencla přijela do Adolfova 12. 6. a naše milé vnučky Anča a Lída Havlíčkové přijely 15. 6, byla společnost dosti četná pohromadě a konala výlety na Kluka, na Kleť (26. 6), odbývali 29. 6. piknik v Maidsteině.

Syn Eduard a inženýr Skokan odjeli 29. června *do Prahy na Sokolský sjezd čili slet.* Eduard vrátil se ráno 1. července a odpoledne odjeli jsme já, Eduard, Zdeňka Hüttingerová, Anča a Liduška Havlíčková do Želnavy, kde jsme ještě provedli procházku a pak po dobré večerní zábavě přenocovali „beim Brückenwirth“. *Ráno vyšli jsme záhy,* opatření pořádným „Rucksackem“, ovšem naplněným, ubírali jsme se *k Plöckensteinskému jezeru* známou krásnou krajinou.

U jezera jsme odpočívali a snídali. Byla tam exkurze akademiků lesnických z Bruck a.d. Mar, kteří pilně přihlíželi k našim dívkám. *Eda a děvy šli dále na Třístoličník* v Bavorsku, já však jsem se kochal pohledem na krásné jezero a vrátil se pak pomalu rozkošnými takřka pralesy a skalnatými stezkami do Želnavy. Výlet byl velmi milý a ačkoliv jsem byl u jezera již as počtvrté, vždy mě zase návštěva jeho těší. Odjeli jsme ze Želnavy v sedm hodin večer a Eduard nestavěl se již v Adolfově, nýbrž jel přímo do Vídně, neb mu dovolená vypršela!

Nato odjela *Anečka do Tábora k Vojanovým* 3. 7. a 4. 7. *doprovodil jsem Lidunku do Černčic,* 5. 7. prohlédl jsem cihelnu a Voloďovu truhlárnu, jakož i pěk-

nou jejich zahradu, a vrátil jsem se odpoledne do Plzně a tam odtud do Tachova a 7. 7. ráno přibyl jsem doma. V Tachově bydlím vždy „beim Bären“.[102]

Poslední zprávu na Zemský výbor zaslal jsem 12. 7. Konečně přijel 16. července *švagr Hüttinger* do *Adolfova.* Měl najatý byt na stanici u p. Friedmanna a nyní se k němu i Zdeňka, která dosud byla u nás, odstěhovala.

Poněvadž *ministr železniční dr. Děrschata,* patrně za příčinou udělení koncese ku dráze z Volar do Bavor (Neuthal), vyslovil přání jet po obou sdružených drahách, to jest *ze Strakonice přes Vimperk do Volar a z Volar přes Prachatice do Vodňan,* byl jsem jako místopředseda správní rady vyzván pana ministra v Strakonici spoluuvítati. Jel jsem tedy 18. července ráno do Strakonice – společně s p. p. Brzorádem, forstmistrem knížete Schwarzenberga, s dr. Wernerem, vládním radou, Františkem Mayerem, purkmistrem vimperským, a s Hanušem Waldekem, kom. radou. Uvítali jsme p. ministra, jenž přijel z Plzně s ředitelem Státních drah, dvorním radou *Střížkem.* Doprovázeli jsme jej v jeho salonním voze po celou cestu; ve Vimperku nás hostil náš předseda správní rady pošumavských drah pan *kníže Jan Bapt. Schwarzenberg,* jenž za příčinou churavosti nezúčastnil se této jízdy. Po prohlédnutí skláren jeli jsme přes Volary a Prachatice do Vodňan. Ve Vimperku, ve Volarech a v Prachaticích *byl ministr slavnostně uvítán.* Jen české město Volyň nezúčastnilo se na uvítání, a proto tam sep. vlak náš nezastavil.

Ke mně byl pan ministr velmi laskavý, divil se na agilnosti při mém stáří a často mě vyznamenával. Ve Volarech přidružili se k nám členové správní rady dráhy z Vodňan do Volar p. p. c. k. notář dr. Ostádal, okresní starosta dr. Pluhař, pan Draxler a purkmistr prachatický, císařský rada a továrník Jungbauer. V Prachaticích jsme navštívili Markétiny lázně a večeřeli jsme tam v městě. Shledal jsem se tam *se synovcem MUDr. Františkem Dolanským* (†1908) a s jeho chotí, což mě velice těšilo.

Choť Anna vyprovodila Milenu dne 17. 7. na Kolnu k Staskovým a vrátila se 19. 7. Nato *jela choť Anna 25. 7. do Černčic* k jmeninám naší milé dcery Anny Havlíčkové, takže jsem na svátek choti Anny byl sám v Adolfově.

Na paměť milého zetě Františka, který tak rád v Adolfově dlel a procházky konal, a v upomínce na roztomilou Jiřinku pořídil jsem *obrázek, jenž jsem zavěsil 17. srpna na skálu Maidsteinskou* vedle cesty a potoka na útulném místě. Jiří udělal nákres a opatřil olejový *obraz Panny Marie* a Voloďa rám pěkně z dubového dřeva provedl. Pod obrazem umístil jsem železnou pohovku.

Boženka Stibralová přijela 4. srpna na prázdniny k nám a muž její Jiří následoval ji 7. srpna 1907.

Když jsme se ubírali: rodiny Stibralová, Frenclová a Hüttingerová i my k Maidstýnu 8. srpna, pes náš Barry zůstal viseti za pazour ve spáře mezi fošnou a trá-

[102] U medvědů. (pozn. Milana Hlavačky)

mem na první lávce a visel dobu nad potokem. Jiří ho vyzvedl, a tak jsme mu pomohli zase na nohy, ale jen na tři, po kterých pak běhal. Trvalo to skoro tři měsíce, než úplně pravidelně zase běhal po čtyřech.

Jiří jezdí malovati do *kláštera Krumlovského.* Počasí bylo příznivé, a proto jsme se často koupali v Rybníce holubovském. Vcelku koupal jsem se v této saisoně 15krát, naposled 2. 9. 1907 (se zetěm dne 19. 8. naposled).

Obrázek pod Maidsteinem

Dne 22. 8. odjel Zdeněk do Černčic k Havlíčkovým a vrátil se za týden.

Syn Vladimír s chotí Toninkou, Milenou a Luborem přijeli na prázdniny 22. srpna; 25. byli jsme na společné procházce při krásném počasí Velkým borem k vořišti na Vltavě a kolem Maydstýnu zpět (14 000 kroků, 3½ hodiny) a nato 27. 8. odjel *Jiří na pohřeb prof. Stupeckého do Prahy* a pak odjel přímo z Prahy do Tyrol jižních.

Od začátku srpna vedl jsem živou korespondenci s panem Košťalovským a neteří Marií, jeho chotí, a staral se o nějaké místo pro něho, psal Fodrmayerovi, Schmutzerovi, Šimkovi, Stecklovi, Maříkovi, paní Zdence Hamrové (pro Kestřánka), však marně. Teprve v září podařilo se mi dostati vhodné místo u Ludikara, závod elektrický v Jerusalémské ulici.

Náš nejmladší vnuk Vladimír Lubor vykonal 7. 9. se svými rodiči, s námi – – dědečkem a babičkou, s tetou Boženkou a bratránkem Zdeňkem a s tetou paní Frenclovou (9 osob) první *výlet na 1 081 m vysokou Kleť.* Byl překrásný den a bavili jsme se dobře. Šli jsme zpět delší, však rozkošnou letní cestou, choť Annu na konci výletu poněkud noha bolela.

Ještě jiné delší výlety jsme pospolitě konali s Vladimírem, s Hüttingerem a s jinými, jmenovitě 17. 9. s Vladimírem, s Fráňou Havlíčkem, se Zdeňkem *pod Kleť* (5,5 hodiny) a 14. 9. *na Kluka* s rodinou Vladimíra.

Rodina Frenclová odjela z Adolfova s malou Mařenkou Kačerovskou 16. září. Pan Stasek přijel k nám 18. září a odjel se Zdeňkem Stibralem 20. září 1907, též *k našim společným narozeninám* přijela dcera Anna Havlíčková s Madlenkou (jež se vrátila z Ženevy). Fráňa přijel již 15. 9.

Udělali jsme společnou procházku Velkým borem k Vltavě, při které *Fráňa fotografoval zdařilé obrázky* (21. 9).

Dne 23. 9. odjela Anna, Madla a Fráňa Havlíčkové do Černčic. Chodil jsem s Milenou a Luborem do Plánského lesa na houby a občas se švagrem Hüttingerem na procházku k Webrovi do Křemže etc.

Dne 24., 25. a 26. září nastaly mrazíky – 1,5 až 2 °C pod nulou a zmrzly begonie, jiřiny, lantany, salvie a jiné měkké květiny – to přišlo brzo!

Dne 30. září odjela Tonynka s dětmi do Vídně, choť doprovázela je do Budějovic. Nastalo vakuum, bolná nálada! A tím více, an 3. 10. odjel i švagr Hüttinger se Zdeňkou.

Když nastaly delší večery, učili nás švagr a Zdeňka whistu a mnoho večerů jsme se tím bavili.

Začal jsem se zahradní prací a přesazoval křoviny, aby přikoupená část zahrady přišla k platnosti (k radě Anny Havlíčkové).

Na rozloučenou s krajinkou byl jsem na Třísovském vrchu, který skýtá pěkný pohled do hlubiny vltavské.

Zase na sedm měsíců *sbohem příbuzné nám nyní již luhy a lesy* – adio česká zem, jedeme do Prahy!

Dne 10. října v půl jedenácté dopoledne vydali jsme se na cestu Anna, já a Barry, služka Marie Skopečková jela již den před námi.

V Praze nás očekávaly Havlíčkové Aninka a dívky. Můj život v Adolfově v měsíci květnu a červnu jest rozmanitý, neb jest mně konati časté cesty do Vídně a do Prahy. Když jsem v Adolfově, ranní hodiny od 6 až do 9 neb 10 věnuji zahradním pracím, sázení květin, přesazování, pletí, vystřihování, zalívání, stříkání, rozvádění vody atd. Když nejdu dopoledne do lesů, tedy pracuji při psacím stole a mám do konce července práce a psaní dost. Odpoledne v půl čtvrté neb čtvrté jdeme na procházku, obyčejně společnou, která trvá 2 až 3 hodiny. Sbírají se jahody, borůvky a houby. Koupeme se v rybníce obyčejně dopoledne. Naši koupelní budku používá též rodina p. p. *Dvořáka a Hampla,* kteří po léta trávějí léto v Adolfově a mnoho zde k probouzení vlasteneckého citu účinkují! Pan Dvořák i p. Hampl jsou revidenty u Zemského výboru.

V Praze nastal zase obvyklý život, ovšem pestřejší než venku. Jest zde divadlo, koncerty, výstavy, joury v kavárně Louvre, týdenní schůze Spolku inženýrů a architektů se zajímavými přednáškami a pak, co hlavní příjemnost, častý styk s našimi milými rodinami Havlíčkových a Stibralových. Poněvadž Stibralové i my jsme sami, střídáme se každý týden v neděli u večeře u nich a u nás a zahráme si ve čtyřech taroky a pagata ultimo.

Zeť Jiří byl jmenován 7. listopadu 1907 vládním radou, zajisté pěkné to vyznamenání za jeho blahodárnou a neúmornou činnost. Dvorní radovství mu v krátké době neujde! a doufáme se toho ještě dočkati.

Navštívili jsme po dvakrát filharmonické koncerty v Měšťanské besedě s vnučkami Annou a Lidunkou (22. 11. a 30. 11).

V kavárně Louvru každou středu v zimní saisoně 1907/1908 zase scházeli jsme se s Lošťákovými, Kopistovými, s Frenclovými, Havlíčkovými (Anna s dívkami),

s Lindnerem, s mladými Kopistovými od 5 do 7 hodin a dobře jsme se bavili.

Choť Anna trpěla od 3. 12. až asi do 15. 12. pícháním v uchu, léčil ji dr. Šalmon. Dne 11. 12. navštívili jsme s Annou výstavu mladších výtvarných umělců v Rudolfinu a odpoledne byl s námi v kavárně též p. Schier z Hamburku.[103]

Štědrý večer, Štěpána a Silvestra strávili jsme společně u Stibralů (kvůli pohodlné místnosti) a tři maminky, dvě Anny a jedna Boženka, snažily se nás v hojné míře uspokojiti. Dne 25. 12. byli jsme ponejprve ve Vinohradském divadle (Lady Wintermírová) a 28. 12. jsem byl v parní lázni a vážil 90,3 kg. Měl jsem několik dnů *rheumatismus* na levé straně pod žebry, nevím proč!

Na sv. *Silvestra* jako vždy byli jsme veselí a přišli domů teprve o druhé hodině ranní. Rozloučili jsme se se starým rokem a při všeobecném blahopřání nastoupili 1908. Scházela nám pouze rodina Vladimíra, syn Eduard a Eda Havlíček, jenž jest v Oklahomě.

Některé politické a jiné události

Dne 28. ledna bylo všeobecné hlasovací právo pro Říšskou radu přijato a tato rozpuštěna, nato Zemský sněm dne 18. února byl zahájen. Za příčinou voleb do Říšské rady dne 2. a 3. března odbýval se kongres mladočeské strany v hotelu Centrále, při kterém řečnili ministři Fořt a Pacák, Kramář, dr. Herold a jiní. Jednalo se o přípravách ku volbě do Říšské rady ponejprve dle nového zákona, leč volby ty (14. 5) pro mladočechy (i staročechy) nevalně dopadly. Zvítězili agrárníci a socialisté, mimoto byli voleni též, ovšem poskrovnu, realisté, národní katolíci a radikálové. Mladočechů bylo voleno as 16, staročechů as 5. Přivedli jsme to již *na 7 politických stran.* Proto i s Moravany a Slezany máme tam hlasů as 85, nečítaje hlasy internacionálních socialistů, které se budou přiznávati k národní české straně – jak doufám.

Dne 5. března zahájená *II. ruská Duma,* která však jest zase silně opoziční (a byla brzo nato rozpuštěna).

Císař pán František Josef v Praze

Dne 15. dubna 1907 přijel císař František Josef I. do Prahy a ubytoval se na Hradčanech. Dekorace městské byly velkolepé i privátní ozdoby byly nádherné. Dne 17. dubna kladl císař pán na levém břehu Vltavy u pilíře asanačního mostu závěrečný kámen a kardinál arcibiskup, svobodný pán p. Skrbenský z Hříště vysvětil pak most (dosud bez železné konstrukce). Nato byl navštíven Karlín, moderní galerie (na výstavišti), asanace a umělecká akademie.

[103] byl to nevlastní syn paní Kopistové, nevlastní bratr mladého pana Kopisty. Byli (Kopistovi) velmi dobře známí s Frenclovými (mladý Kopista a Jarmila Frenclová učili se spolu zpívati u Pivody).

Dne 19. dubna navštívilo Jeho Veličenstvo Smíchov, přístav na vory na bývalé Císařské louce, 20. dubna byla sněhem zmařená paráda vojska, která se pak odbývala 22. dubna. Dne 25. dubna navštívil císař pán České muzeum a byl jsem tam též přítomen jako člen muzejní společnosti, cerklu. S velkým počtem hodnostářů císař hovořil. Nato byl hrabětem Janem Harrachem veden do muzeálních sbírek, kde se skoro ¾ hodiny zdržel. Z Muzea jelo se na Královské Vinohrady, kde byly též pěkné a četné dekorace a pak na Žižkov.

Při návštěvě moderní galerie byl též *císařem osloven náš p. zeť Jiří Stibral* (člen této společnosti) a byl ptán, jaký panuje v Praze ruch stavební. Načež Jiří Stibral odpověděl: že privátní spekulace často ruší ráz slohu zde obvyklého při nových stavbách – na to císař pán podotkl, že se musí k tomu přihlížeti, aby státní stavby, jež v Praze provedené budou, odpovídaly zdejším poměrům stavebním. (Budou se stavět tři budovy pro českou a německou univerzitu v asanačním obvodu.)

Dne 18. a 21. byla Praha báječně osvětlena, zvláště části z hradu viditelné: Národní divadlo, nábřeží Císaře Františka, Karlův most a jeho věže, Rudolfinum atd. Těch 14 dní pobytu našeho panovníka v Praze ostane dlouho v paměti obyvatelstvu, neb jedna slavnost stíhala druhou, audience, dvorní tabule a návštěvy čelnějších ústavů dobročinných a všeobecně se obdivovala neúnavnost císařova.

Dne 29. dubna odjelo Jeho Veličenstvo z Prahy do Vídně. Kéž by měl tento styk vladaře s naším národem pro naši vlast dobrých následků!

* * *

Voličské schůze na Smíchově, při které kandidoval kolega *Neumann, vrchní inspektor* a přednosta odboru pro stavby a udržování dráhy při ředitelstvu c. k. Státních drah jako poslanec na Říšskou radu, jsem se zúčastnil. Mimo Neumanna řečnili redaktor Anyž a Matuš, jun. c. k. soudní adjunkt. Volby jsem se též zúčastnil a byl Neumann (v užší volbě s Klofáčem) volen za poslance. Technikové volbu tu podporovali.

Poněvadž česká veřejnost se obávala, že nebude naše delegace vésti opozici proti vládě, pokud budou ve vládě naši ministři (nevysvětlitelný to předpoklad), *poděkoval se ministr obchodu dr. Forst a ministr krajan dr. Pacák,* znamenité to síly a reprezentanti naše. Konstelace v poslanecké sněmovně vytvořila se však tak, že předseda ministeria baron Beck, aby prosadil vyrovnání s Uhry, byl nucen utvořiti jakési koaliční ministerstvo vyhovující četnému zastoupení agrárníků a křesťanskosociálů, a proto byli jmenováni 8. listopadu 1907 noví ministři: Dr. Fiedler pro obchod, dr. Ebenhoch pro orbu, dr. Geßmann pro ministerium veřejných prací (které ještě nestávalo) a jako ministři krajani Prášek pro Čechy a Peška[104] pro Němce. Oba poslední jsou agrárníci, mimoto dr. Derschata[105]

[104] Franz Peschka, agrárník. (pozn. Milana Hlavačky)

[105] Julius von Derschatta, ministr železnic (1906–1908). (pozn. Milana Hlavačky)

(železnice) a dr. Marschet (učení).[106]

Až do 8. listopadu, skoro po čtyři neděle, měl císař pán silný katarrh plicní, čili průdušek, a byla velká obava. Trávil dobu tu v Schönbrunnu a ještě do dneška (6. 3. 1908) tam reziduje.

Zasloužilý vlastenec a znamenitý muž *kníže Jiří z Lobkowiczů* vzdal se 10. prosince 1907 navždy své hodnosti jako nejvyšší maršálek Království českého a předseda sněmu, kteroužto funkci zastával as 24 let. Politicky činným byl již 40 let a dne 5. 3. 1908 byl zase volen od příslušníků svěřenských statků do Sněmu Království českého.

Zemřelí

Také v roce 1907 řádila zubatá s kosou v řadách mých přátel a známých; je vidět, že stárnu!

- 10. ledna zemřela *Pecoldová Sittava,* bývalá primadona Národního divadla.

- 18. února zemřel dvorní rada a profesor stavitelství na České technice Jiří Pecold, byli jsme po 28 let pospolu v komisi pro II. státní zkoušku na České technice a chodívali po léta k jednomu stolu v Měšťanské besedě. Byl jsem na pohřbu.

  Při tom stolu sedával *W. W. Tomek,* prof. *František Studnička,* historik dr. *Emler,* plukovník *Ettl,* generál *Modřický,* ředitel gymnázia na odpočinku *Bílek* (autor „Z doby konfiskací“), vrchní inspektor *Jindra,* prof. *Kott* (Kottův slovník), prof. *Hamerník,* prof. *Kalousek* a jiní.

- 23. února byl jsem na pohřbu (na Vyšehradě) městského *stavebního rady Machulky,* s kterým jsem zasedal ve správní radě lanové dráhy a rozhledny na Petříně.

- 2. března zemřel *MUDr. Šnejdárek,* náš mnohaletý domácí lékař a milý přítel, byli jsme na pohřbu 5. 3.

- 5. března zemřel a 8. 3. na Křivoklátě pochován byl *Otto Mayer,* ředitel hor u Montánní české společnosti a doprovodili jsme jej na poslední jeho cestě.

  Mayer byl mým spolužákem na Technice v Praze v roce 1849, byl synem knížecího Fürstenbergského ředitele huti v Novém Jáchymově u Berouna a vždy mým dobrým kamarádem a přítelem; žil ve výslužbě v Královské třídě na Smíchově a často jsme se stýkali.

[106] Gustav Marchet, ministr kultu a vyučování (1906–1908). (pozn. Milana Hlavačky)

- 15. března zemřel císařský rada *Bohumil Bondy,* který pod mým vedením dodal mnohé železné práce k našim stavbám dílen a topíren v Bubnech a byl mnoho let spolučlenem české železniční rady a vždy jednomyslně jsme spolu hlasovali. Bondy býval předsedou obchodnické komory pražské a zanechal miliony. Jeden jeho syn má dceru podnikatele staveb J. Kruliše, jest to Leon Bondy.

- 14. března zemřel *Stýblo,* slovutný národovec a dobrý můj známý z Měšťanské besedy.

- 18. března zemřel ředitel Pražské konzervatoře v Praze a učitel našich dcer Anny a Boženky ve zpěvu u Pivody a svého času ředitel „Hlaholu“ *pan Knittl.*

- 3. července zemřel *dr. Miroslav Krajník,* starý můj známý a místopředseda správní rady Podolské cementárny, ještě v mužném věku. Zasedali jsme spolu po více let ve správní radě jmenovaného podniku.

- 5. října byl pohřeb *stavitele Barrocha,* dobrého známého.

- 26. října zemřel v Karlových Varech a byl na Olšanech pochován *dr. Emanuel Engl,* bývalý předseda mladočeského klubu. Byl naším lékařem, když jsme byli v Karlových Varech.

- 31. října zemřel redaktor Národního hospodáře při časopisu „Politik“ *pan Hrdlička.* Seznali jsme se v Olomouci, kdež on byl v letech 1865–69 supplentem na gymnáziu. Hojně jsem jej zaopatřoval články o železničních záležitostech nezištně na základě této známosti z mládí.

- 23. listopadu zemřel chem. dr. *Milán Nevole,* synovec nebožtíka Františka Šebka, znal jsem jej již jako 12letého hocha, když jsem jel v roce 1858 neb 1859 s p. Šebkem z Roztok do Litoměřic. Nevole byl předsedou správní rady Podolské cementárny a připadla mně úloha pronésti v této korporaci jemu nekrolog. Pohřeb doprovázel jsem až na nádraží Státní dráhy, neb mrtvola byla v Saské Kamenici (Chemnitz) spálena.

- 21. prosince zemřel hrabě *Bedřich Schönborn,* toho času předseda správního dvoru ve Vídni, bývalý držitel místodržitel v Brně a ministr spravedlnosti ve Vídni.

  Projevil jsem upřímnou soustrast hraběti Vojtěchu Schönbornovi, přísedícímu Zemského výboru pro Království české.

1908

Jak na sklonku roku 1907 podotknuto, při oslavě silvestra trpěl jsem na levé straně prsou slabým rheumatismem a zavolal jsem dr. Salmona, leč v několika dnech se to poddalo, takže jsme s chotí již 14. ledna viděli *Destinnovou* (Kittlovou), operní dvorní zpěvačku z Berlína, v Daliboru jako Miladu.

Dne 15. ledna jsem navštívil *bál techniků,* jenž byl navštíven hrabětem Coudenhovem, toho času místodržitelem, hrabětem Vojtěchem Schönbornem (jenž zastupoval odstouplého knížete Jiřího Lobkowicze). Byli přítomni profesoři Petrlík, Velflík, purkmistr dr. Groš, Hodek – rytíř ze Želevic, vrchní stavební rada Rytíř, bývalý ředitel krumlovský Riedl s paní a dceruškou a jiní čestní hodnostáři a hosté. Bavil jsem se s panem hrabětem Schönbornem a četnými známými.

Odborné a technické

Činnost v tomto oboru byla asi podobná oné v dřívějších letech. Jest to *sedmnáctý rok mé výslužby.* Za příčinou tuhého boje, který vedl excelence minister Derschata s předsedou správní rady StEG, s Taußigem, pro zestátnění drah Společnosti státní dráhy rakousko-uherské, zaslal jsem panu Grimusovi z Grimburgu, řediteli StEG, svůj článek o 50letém jubileu Společnosti státní dráhy vyšlý v „Politik“ kolem nového roku 1905 k informaci (viz strana 389).

Při místních dráhách státem garantovaných působil jsem nejen jako člen správní rady, *předseda a místopředseda,* leč po celý rok byly mně panem dr. Wernerem, dvorním radou, jenž vede agendu společností státem garantovaných místních as 14 drah v Čechách, zasílané k prohlédnutí dobrozdání a ku podpisu firmy četné dopisy, návrhy a *technické projekty,* dosud as 280 kusů, jichž vyřízení mnoho času mého zabralo.

Do Vídně jsem cestoval ku schůzím správní rady a k valným shromážděním 22. až 24. dubna, 5. až 10. května a 17. až 23. května z Prahy a 31. 5. až 1. 6, 11. až 14. 6, 24. až 25. 6. a 5. 10. z Adolfova. *Do Tachova* jel jsem 3. června a ku železniční radě Království českého dne 17. září.

Dne 11. května navštívil jsem p. hraběte Vojtěcha ze Schönbornu, jako zástupce maršálka, a p. dr. Hermanna, jako zástupce hraběte Schönborna, v referátu oddělení V. železnic. Děkoval jsem za jmenování do železniční rady.

Dne 1. března 1908 byl jsem jmenován zase na 3 léta *členem české železniční rady a členem stálého výboru této instituce.*

Důležitý výkon v tomto roce tvořilo *spojení* drah ze Strakonic do Volar a z Vodňan do Volar a utvoření společnosti tzv. *Pošumavských místních drah,* kterážto společnost obdržela dne 11. února 1908 *koncesi k stavbě dráhy z Volar na bavorské hranice u Neuthalu a ze Želnavy* ku Černému Kříži, jako připojení na novou dráhu do Bavor. Stavbou se ještě v roce 1908 na podzim započalo.

Rozšiřování pošumavských drah

Mnoho jsem prospěl ku těžkému porodu tomu, neb řevnivost obou těchto drah byla velká a ukázala se též při volbě do společné správní rady při valné hromadě dne 24. června, kdy byl jednohlasně za prezidenta volen kníže Jan Bapt. Schwarzenberg a za místopředsedu p. H. Waldek, za kterého se u mě přimlouval přísedící Zemského výboru (náhradník) dr. Hermann.

S tíží prosadil jsem volbu zasloužilého *dr. Oštádala z Prachatic.* Dne 19. června jel jsem do Prahy k Zemskému výboru za příčinou těchto voleb pro informaci stran voleb, poněvadž můj hlas jest rozhodující, ohledem na velký počet akcií, jež zastupuji.

Poslední zprávu o valných schůzích zaslal jsem k Zemskému výboru 28. června 1908.

Za příčinou podaného konečného účtu *podnikatele Horského,* jenž značně přesahuje smluvený paušál, odbývala se ve Vídni dne 25. listopadu schůze výkonného výboru a správní rady místní dráhy *z Teplice (Weckelsdorf) do Poříčí a Trutnova* u mé přítomnosti.

Od 22. do 24. září byl jsem přítomen při pochozí komisi *v Německém Brodě,* kde se jednalo o položení druhé koleje na Severozápadní dráze a musil jsem hájiti i zájem dráhy místní *z Německého Brodu do Humpolce.* Přítomni byli: od místodržitelství vrchní komisař Hübner a stavební rada Reißmann, od železničního ministeria inženýr Hanč (dělal v mé přítomnosti státní zkoušku). Bydlel jsem v hotelu p. Šulce, člena správní rady Německý Brod – Žďár.

Jako člen správní rady a ředitelstva *Podolské cementárny* navštěvoval jsem schůze též z Adolfova dne 27. 7, 10. 10. atd. a z Prahy ovšem pravidelně. Stav finanční podniku toho jest uspokojivý.

Dne 29. března byl jsem přítomen valné schůzi Matice technické, jež jest pamětihodná, an předsedal jí *naposled profesor Kristian Petrlík,* jenž nato zemřel 31. března 1908, o čemž se zmíním později.

Též v roce 1908 jsem pilně navštěvoval přednášky v týdenních schůzích v Měšťanské besedě *Spolku architektů a inženýrů,* architekta Balšánka, inženýra Jílka o přehradách, inženýra Bažanta o železných mostech, Štolc atd. Býval plný velký sál. Předsedal prof. *Koula* a ku konci roku nový předseda, stavební rada *Šantrůček.*

V Praze se pilně *kanalizuje* a pracuje též na *zavedení pitné vody z Káraného.*

Za příčinou objednání rour k vodovodu ve Francii a ne u kartelu železářského zde, urazil ředitel svazu železářského pan *Kestřánek* články v pražském Tagblattu uveřejněnými v druhé polovici srpna 1906 Městské zastupitelstvo pražské a vodárenskou komisi. Byl porotou odsouzen v roce 1909 (v únoru) k pokutě peněžní 3 000 K, neb 8 dní arestu.

Započalo se v druhé polovici roku s dávno očekávanou a vytouženou *splavností Vltavy v obvodu Prahy* u Štvanice, a obec počala stavěti a částečně dohotovila stavbu *nábřeží od mostu Františka Josefa* dolů kolem Svatopeterské čtvrtě. Jest tam stavbyvedoucím stavební rada Dvořák, který též vykonával stavbu nábřeží kolem Vyšehradu, jež byla ukončená rokem 1907. (Dvořák též v mé přítomnosti dělal II. státní zkoušku.)

Regulace hořejšího Labe mezi Královým Hradcem a Mělníkem (prozatím u Králova Hradce a Obříství) pokračuje pod vedením stavebního rady Zimlera a vrchním vedením ředitelstva pro vodní cesty ve Vídni (dvorní rada Mrasík), leč stavba kanálů zákonem zabezpečených (?) Dunajsko-Oderského a Dunajsko-Vltavského odpočívá v libém spánku, ačkoliv dva čeští ministři obchodu se již vystřídali. Vypukne-li válka, pak jest amen.

Vzpomínky politické

Zde ovšem se může jednati jen o věcech markantnějších, které se našeho českého národního života týkají a mě zajímaly.

Dne 9. ledna navštívil jsem schůzku na Smíchově (restaurační sál pivovaru), kde řečnil říšský poslanec *dr. Kramář* o politické situaci a hájil politiku pozitivní, která jedině nám může býti prospěšná, ovšem při houževnatém hájení rovnoprávnosti a nedílnosti království. Volba do sněmu, navzdor přičinění dr. Kramáře a jiných mladočeských poslanců, nedopadla dle očekávání, strany se roztříšťují, místo aby se spojovaly!

V Lisabonu *zavražděn byl 1. února 1908 král Don Carlos, korunní princ Ludwig* a nastoupil mladý král Manuel pod poručenstvím matky, královny Amalie. Pravilo se, že katastrofu zavinila neústupnost ministerprezidenta Franka (à la knížete Poliňaka při pádu Karla X. 1830).

Pamatuji se na atentáty:

1. na našeho císaře a krále Františka Josefa v roce 1851 (nepodařený)
2. na cara Alexandra II., jenž se bohužel podařil
3. na prezidenta Severních států amerických Lincolna
4. na prezidenta Republiky francouzské Carnota
5. na italského krále Humberta
6. na vraždu srbského krále Alexandra a královny Dragy
7. na císařovnu Alžbětu rakouskou v Ženevě
8. na krále Alfonse a na královnu španělskou, když spolu jeli od sňatku (nepodařil se)

* * *

Volby do sněmu v městech odbývaly se 27. února, já volil jsem purkmistra smíchovského, dr. Koldinského.

Nesprávností při soudě v Chebu započal začátkem března a následoval novinářský boj. Utichlo to poněkud teprve za vlády Bienerthově, když vyšel návrh jazykových zákonů – byl to boj proti Stremayrovým nařízením jazykovým z let 1881.

Ministr krajan německý, rolník Peschka z Opatova, zemřel 2. května 1908.

Ku jubileu císaře pána 60letého panování byl ve Vídni blahopřáti 7. května *císař německý Vilém II.* a 21. května v Schönbrunnu bylo gratulovati (na pobídku purkmistra Luegra) 82 000 vídeňských dítek. Viděl jsem jich mnoho, když jeli tam po elektrické dráze.

Jubilejní velkolepý průvod ve Vídni odbýval se při pěkném počasí dne 12. června. Byl jsem s chotí Annou právě ve Vídni. Okružní třída byla po týdny zabedněna tribunami. Průvod byl pěkný, ale deficit velký.

Dne 31. července *dal sultán turecký konstituci* a v lednu 1909 již byl turecký parlament v činnosti.

Anexe Bosny a Hercegoviny a suverenita císaře Františka Josefa v těchto zemích prohlášena byla 5. října 1908. Současně kníže bulharský, Ferdinand, provolal se *za cara neodvislého Bulharska a Rumelska.* Nato veliký křik v anglických a ruských novinách, který ještě podnes (25. 2. 1909) trvá, ačkoliv Rakousko Turecku zaplatilo 55 000 000 K náhrady. Dnes hrozí válka se Srbskem, kde panuje veliké rozčílení!

Český sněm byl rozpuštěn 16. října 1908. Naši němečtí krajané obstruovali ho, poněvadž nebyl v prezidiu německý aktuar! Hlavní však příčina jest, že chtějí vynutit rozdělení Českého království!

Následkem toho a provokací německých buršů, kteří vyzývavě bumlovali po Příkopě, nastaly nepokoje, které trvají do dneška (25. 2. 1909), ačkoliv dne 2. prosince 1908, právě na den jubilea 60 let císaře pána, bylo prohlášeno stanné právo, které však bylo již 15. prosince odvoláno.

Dne 30. října telegrafoval kníže Nykyta Černohorský carovi do Petrohradu, aby se ujal Černé Hory, takové tam panovalo rozčílení po anexi Bosny.

Následkem nedělnosti Českého sněmu odstoupil *baron Beck* z místa prezidenta ministeria a též odstoupili čeští ministři *dr. Fiedler* (obchod) *a Prášek* (ministr krajan). Jako ministr prezident nastoupil 12. listopadu 1908 baron Bienerth.

Do nového úřednického ministeria vstoupili *dr. Žáček,* sekční chef Kauera a známý mně z choceňského výkupu pozemků *dr. Schreiner,* radikální Němec. Dne 16. prosince počala debata v Říšské radě o předlohách národního zákona a krajského rozdělení a o anexi, ale nepřišlo to k prozkoumání, neb sněmovna byla uzavřena a později ministerstvo zase obnoveno.

Politické poměry zůstaly koncem roku 1908 velmi neutěšené, zevnější záležitosti nejisté, neb každou chvíli očekávalo se vypuknutí války se Srbskem.

Říšská rada svolala se teprve na 10. března 1909 pro naléhavé předlohy kontingentu rekrutů, zákon o připojení Bosny a Hercegoviny a o zestátnění Společnosti státní dráhy rak. uh. a Severozápadní dráhy. Provede-li se tento program, jest nejisté.

Domácí a rodinné záležitosti a události

Vnuk můj Eduard Havlíček v Oklahomě v Americe prodal a dcera má p. Anna Havlíčková mou pomocí koupila 27. ledna 1908 *šestý* díl černčické cihelny za

22 000 Korun (minus 1/7 dílu za užívání matky), takže jí přináleží 2/7 užitku z tohoto závodu (viz strana 472).

Ledy na Vltavě odcházely 29. ledna při vodě 1,2 m nad normálem, Vltava však zase zamrzla.

Zachladil jsem se a nebyl od 1. až do 10. února z domu, tři dni jsem ležel a měl jsem průjem, sice bez bolesti, ale velmi dotěrný, 10. 2. přišel dr. Salmon, 13. bylo již dobře. Kde jsem si to nachlazení ulovil, nevím.

Neteř Lory Žďárská navštívila nás 10. 2. *Eduard Havlíček vrátil se* 24. února 1908 z Oklahomy a meška zde bez zaměstnání do dneška (27. 2. 1909).

Syn náš Eduard 28. 2. přijel k nám do Prahy na sjezd kolegů maturitantů.

Každou středu navštěvujeme kavárnu Louvre a scházíme se tam s dcerou Annou Havlíčkovou s děvčaty, s rodinou Frenclovou, Lošťákovou a Kopistovou a s kolegou Lindnerem, vrchním inspektorem ve výslužbě. Bavíme se od pěti do sedmi hodin velmi živě.

Valná hromada *Podolské cementárny* odbývala se 6. dubna a byl jsem ní opět volen na pět let do správní rady, tedy až do valné hromady v roce 1913. Odpoledne byla pod mým předsedáním odbývaná ustavující správní rada, při které byl volen k mému návrhu ředitel *Šimek* za předsedu a inženýr *Neumann* za místopředsedu. Ku konci schůze *pan Wersin, člen správní rady,* náhle zemřel, byl v několika minutách v pánu.

Byl to rozšafný, ještě dost mladý (52) muž, syn mého bývalého profesora strojnictví na Německé technice. Nato odbývala se schůze správní rady 11. dubna, kdy byl kooptován ředitel náš p. *Alois Czuba* do správní rady a *já byl volen za člena ředitelstva.*

Proměna ve správní radě Podolské cementárny jest mimo obnovy volbami i tím intenzivnější, že za dobu, co tam meškám (15 let), zemřeli: 3 předsedové – – stavitel Čermák, inženýr František Havlíček a dr. Nevole, 4 členové – Rašin z Riesenburgu, Adámek, Wersin a dr. Krajník Miroslav.

* * *

Ku vykonání jistých jarních prací odjeli jsme s chotí Annou *7. dubna 1908 do Adolfova*, jako každá léta, a vrátili se do Prahy 11. dubna.

Počasí bylo dobré, vyřezal jsem růže, zasel as 30 druhů květinových semen a vystříhal křoviny. Přišly velikonoční svátky a Eda přijel 17. 4. a odjel večer na druhý svátek 20. dubna 1908.

Nato jel jsem 22. až 25. dubna do Vídně, bydlel u Edy, konal jsem výlet do Neuwaldeggu a večer jsme byli s dr. Vladimírem, s Toničkou a Eduardem v Budapešťském orfeu v Leopoldově.

Na oslavu našeho 52 let trvajícího manželství konali jsme vycházku se Stibralovými, smluvenou dne 13. 5, na Nebozízek ku koncertu. Jiří a Boženka přišli však pozdě, když jsme již odešli.

Výstava Dne 14. května otevřela se výstava obchodnické a živnostenské komory pražské arcivejvodou *Františkem Ferdinandem,* 15. 5. jsme ji ponejprve navštívili, mezitím vícerokráte a jmenovitě před odjezdem do Holandska a do Belgie a 18. 10. při ukončení výstavy. Když jsem tam byl 6. 7, sešel jsem se tam s dr. Vladimírem a Toničkou, jež od nás z Adolfova výstavu navštívili. Spal jsem u Aninky Havlíčkové.

Výstavní restaurace U Slona

Od 17. do 23. května ve Vídni navštívil jsem vnuka Zdeňka, byli jsme společně s Vladimírem, Tončou a Eduardem ve Volksgarten při koncertu, v Prátru u Švýcara; na Okružní[107] staví se tribuny; vrátil jsem se 24. 5. do Prahy *a 26. května odjeli jsme k letnímu pobytu do Adolfova,* choť Anna, já, služka Růžena Skopečková a pes Barry.

Sázel jsem květiny a 28. 5. odjel jsem do Vídně a mezitím 28. a 29. 5. malovala se ve vile veranda a schodiště. Ve Vídni dívali jsme se s Edou dne 1. června na skvostné *„Blumenkorse" v Prátru* a večer trávili společně; ráno odjel jsem do Tachova a *přijel 3. června do Černčice* a odjel tam odtud 4. 6. Prohlédl cihelnu a truhlářskou dílnu.

Na svatodušní svátky (7. až 8. 6.) přijeli k nám Eduard a Zdeněk z Vídně, Jiří, Boženka Stibralové z Prahy.

Choť Anna a já a Zdeněk jeli jsme 10. června 1908 do Vídně a vrátili se 14. června do Adolfova. Boženka jela do Prahy. *Ve Vídni se odbýval jubilejní průvod* 12. 6. a Anna s Eduardem jeli 12. června do Badenu, večer jsme strávili společně s rodinou dr. Vladimíra v restaurantu.

Nato 13. 6. prohlédla sobě choť Vídeň, odpoledne s Hüttingerovými jsme seděli v městském parku v kavárně a večer prodleli všichni (mimo Hüttingerových) u Červeného ježka. Od 16. do 18. 6. a následující dny bylo velmi teplo, 36 až 38 °C na slunci a 24 °C v chládku. Dne 16. a 17. 6. počal jsem se koupati v Holubovském rybníku.

Na slavnosti Božího těla 18. 6. v Křemži byl jsem a viděl průvod. Dne 20. 6. v Praze navštívil jsem dcery Annu a Boženku, když jsem byl povolán k Zemskému výboru.

Vedro se zmohlo až na 39 °C na slunci a 25 °C v chladu a od 20. 6. až do 7. 7. měli jsme potíž s vodou, neb zrcadlo vody v rybníce kleslo pod niveau

[107] Ringstrasse. (pozn. Milana Hlavačky)

naší výtoční roury v sběrači a museli jsme příkop v rybníce hloubiti a občas trychtýřem vodu do vodovodu nalívati.

Syn Vladimír s chotí Toničkou a dětmi Milenou a Vládíčkem Luborem dne 21. června *přijeli na dovolenou* a počal u nás v Adolfově veselejší ruch.

Zdeňka Hüttingerová přijela k nám 26. června a 3. července, když přijel její tatínek, stěhovali se společně ku Friedmanovým.

Svatodušní svátky byly 28. a 29. června, nebylo zvláštní počasí a poněvadž jsem měl zapálené mandle, nekonali jsme žádný delší výlet; teprve 1. července jsme šli společně Anna, já, Vladimír s rodinou a Zdeňka Hüttingerová k vořišti na Vltavě, tam se mládež koupala a vrátili jsme se kolem Dívčího kamene; nato 2. července jeli Vladimír a Tonča na výstavu do Prahy, 6. 7. odjeli k rodičům na Kolnu a 9. 7. vrátili se zase k nám, ku velké radosti dětí. Vladimír vrátil se 21. 7. do Vídně.

Naše milé vnučky Magda a Lidie Havlíčkové přijely 2. července. Sucho trvá, barometr ukazuje 718 a temperatura 39 °C na slunci a 24 v chladu. Odjel jsem 6. 7. do Prahy na schůzi Podolské cementárny, navštívil výstavu v oboře a sešel se tam s Vladimírem a Tončou a nocoval u Aninky Havlíčkové a pak jel jsem 7. 7. do Adolfova, kam přibyli dne 9. 7. Anča Havlíčková a Zdeněk Stibral. Dne 11. 7. odjel Havlíček Eduard do Londýna, když obdržel od soudu jeho podíl *na úrokách* ruských papírů cukrovarnických, leč vrátil se záhy zase do Prahy!

Rodina pana dr. Horníčka, c. k. okresního lékaře na Smíchově, přibyla do Adolfova ku letnímu pobytu dole v úředním domě Dvořákově.

Vnučka *Aninka Havlíčková,* zdravá a čilá, strávila u nás *své 20leté narozeniny!* Švarné to děvče, dejž jí Bůh štěstí na další dráze jejího života!

Konal se 13. 7. četný výlet na Kleť. Vladimír s rodinou, Liduška, Magda Havlíčková a Horníčkové (9). Od 12. do 14. 7. bylo velmi teplo, 40,3 °C na slunci, 26 °C ve stínu a celá společnost, i Zdeňka Hüttingerová i já, jsme se každodenně koupali a pak rozličné výlety podnikali do rozkošných lesů, které oplývají jahodami a borůvkami, ale houby *letos* neposkytují.

Dne 15. 7. Magda Havlíčková odjela dopoledne a večer přijel náš *syn Eduard z Vídně,* aby zde trávil svou *dovolenou.*

Přišla štika mezi kapry, neb on dovede společnost rozhoupati a počal čilejší život prouditi, ovšem Eduard tentokráte mnoho času věnoval *paní Hydraulice,* s kterou se sešel u Vltavy pod vysokými stěnami a skalisky – Zdeněk Stibral mu při těchto námluvách statečně pomáhal.

Při té příležitosti konstatuji, že mně se zase ozývá ta *šlacha Achillova* nad pravou patou a přičítám to námaze při chůzi ve výstavě a Prazdroji!

Jak se dalo očekávati, Eduard již 18. července uspořádal *výlet na Maidstein.* Účastnili se při tom my, švagr Hüttinger se Zdeňkou, p. dr. Horníček s chotí a Věruškou, Jarmila Kačerovská s dcerou Mařenkou a s Boženkou Trojanovou, junior Vladimír, Anda a Liduška Havlíčkové, náš dr. Vladimír s Tončou, Milenou

a Luborem, Zdeněk Stibral, syn Eduard, celkem, mimo služek dvou, 18 osob. Vladimír Havlíček nás tam překvapil.

Divčí kámen – Maidstein

Eduard syn udržoval „energii“ ohně a dívky vařily čaj, děti sbíraly klestí a dříví a přikládaly, přitom jsme se čile bavili. Pak roznášel se čaj a hojné zákusky a bylo nám při tom dobře. Po čaji hráli jsme s balonkem společnou hru, při které se prováděly rozličné komické posunky.

Malé dívky Mařenka, Věra a Boženka sbíraly a nosily zapadlý balonek. Po velmi milé zábavě vrátili jsme se pozdě večer domů.

Vladimír Havlíček nato s Andou a Lídou odjeli druhý den do Černčic. Bohužel musil i náš dr. Vladimír při nejpěknějším počasí nás i svou rodinu 21. července opustiti, neb mu došla dovolená. My ostatní se pilně koupáme a koketujeme s Afričankami, jak jsme je pokřtili.

Nadešly jmeniny milé mé choti Anny 26. 7. a přišly gratulace, některé velmi dojemné, ze všech stran. I počasí bylo příjemné této slavnosti, ačkoliv mnoho teplé, 41 °C na slunci a 24 až 25 °C v chladu. Odpoledne uspořádala se v zahradě před kašnou svačina, při které byli, mimo nás, švagr Hüttinger se Zdeňkou, švagr Kryštof Frencl s chotí Boženkou s dcerou Jarmilou a Mařenkou Kačerovských, náš Eduard, Zdeněk, snacha Tonička s Jarmilou a Luborem.

Kýž se ještě mnoho takových svátků dočkáme!

Zeti Jiřímu Stibralovi dostala se čest býti pozván panem arcivejvodou Leopoldem Salvátorem, jehož po výstavě prováděl, k hostině v hotelu de Saxe (27. 7).

Naše Tonička s Milenou a Vládíčkem juniorem odjeli 4. srpna k rodičům p. p. Staskovým do Chlumce (na kolnu) a nastalo u nás velké vakuum, ticho se rozhostilo, neb neubyli pouze dvě děti, leč i jejich společnice, tři dítky domovnice Švarcové zmizely z obvodu. Tonička s dětmi byla u nás 44 dní.

Ještě se koupáme. Já připravuji *program* na *naši obmýšlenou cestu do Nizozemska a Belgie* a syn Eduard mně pomáhá. Studuji Baedekera, opatřuji sobě okružní lístky pro nás oba atd.

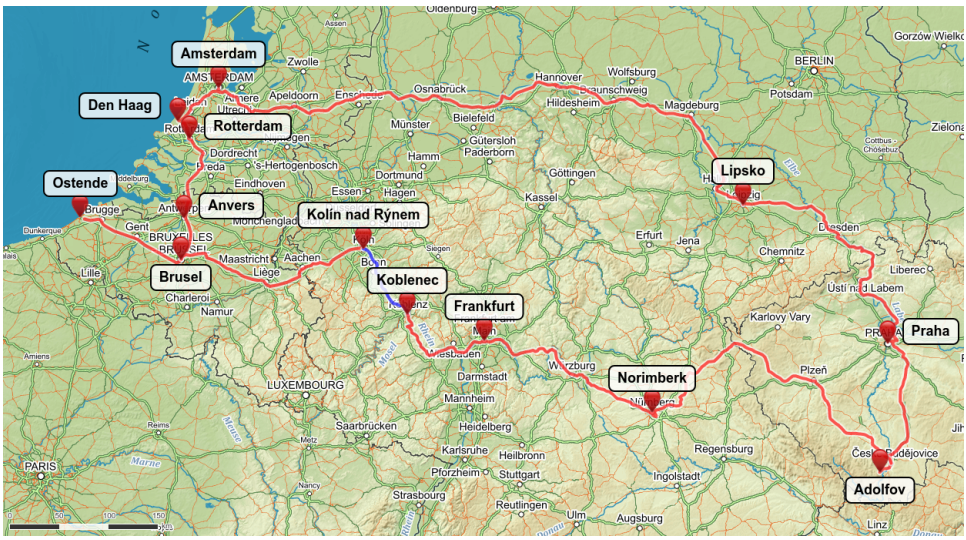
Jak zde žiju? Ráno vstávám o půl šesté neb v šest hodin a opatřím květiny za okny a ve vázách na terase. Pak společně posnídáme na terase neb pod verandou a neb u fontány. Nastane mně práce v zahradě, vyvazování, pletí, sázení květin, stříhání divokého vína a ephene a jiných prací domácích. Když nastane horko kolem 10 hodin ráno, jdu do svého kabinetu v prvním patře a píšu listy, pracuji pro místní dráhy atd. Obyčejně, však ne každý den, vykoupu se v rybníce a jdu do lesa ve společnosti s tím, kdo chce jíti. Po obědě as hodinová siesta, pak v půl třetí přijdou noviny.

Odpoledne ve společnosti jdu na procházku do lesů (bohužel ne často s chotí Annou) a večer Whist se švagrem Hüttingerem a Zdeňkou, Annou a jinými se hraje.

Náš výlet do Holandska a Belgie, jakož do severního Německa

Naše cesta vedla následujícím směrem: Adolfov, Budějovice, *Praha,* Podmoklí, Drážďany, ***Lipsko,*** Halle, Braunschweig, Hannover, Löhne, Osnabrück, Apeldoorn, Amersfoort, ***Amsterdam,*** Haarlem, ***Den Haag*** s odbočkou do *Scheveningen, Rotterdam,* ***Anvers*** **(Antverpy),** ***Brusel,*** Gent, Brugge, ***Ostende,*** Brusel, Lüttich (Liége), Aachy, ***Kolín nad Rýnem,*** Bonn, *Koblenz,* ***Frankfurt,*** Aschaffenburg, Würzburg, *Norimberg, Cheb,* Plzeň, *Budějovice.* V kurzívou zvýrazněných místech jsme se zdrželi, v tučně označených nocovali.

Vyjeli jsme z Adolfova **13. srpna** (se synem Eduardem) dopoledne a vrátili se 2. září ráno, cesta naše trvala tedy 20 dní a 20 nocí. Okružní lístek pro jednu osobu znějící z Podmoklí do Chebu (s doplňujícími lístky z Chebu do Podmoklí) stál 113,30 Marek, tedy oba pro mne a choť Annu 226,60 Marek, což činilo 266,94 Korun (mimoto platil jsem cestu z Adolfova do Podmoklí a z Chebu do Adolfova, celkem as 295 Korun). V Praze jsme se zdrželi a navštívili výstavu s Edou.



Cesta do Holandska a zpět

Teprve v sobotu **15. srpna**, na den Nanebevzetí Panny Marie, odjeli jsme já a Anna **do Lipska,** kde jsme nocovali v hotelu Carola poblíž nádraží. Prohlédli jsme si 15. 8. město, krásné náměstí Augustusplatz, hlavní poštu, velmi důstojnou univerzitu s kostelem svatého Pavla, nové divadlo, radnici, Mikulášský kostel, kostel sv. Tomáše, Gewandhaus pro koncerty, kostel sv. Petra atd. Abysme i vzdálenější části města viděli, vzali jsme „Droschke ICl“ a jeli kolem města, velikými parky až k místu, kde se odbývají dostihy. Též budovu „Reichsgerichtu“ pro celé Německo jsme viděli.

Odjeli jsme **16. srpna** ráno o tři čtvrtě na šest přes Halle, Halberstadt, Vienenburg, Börßum, Braunschweig, Hannover, Löhne, Osnabrück, Rheine, Salzbergen, Amersfoort **do Amsterodamu** (Damm der Amstel). Ještě večer prohlédli jsme část města a ubytovali se v hotelu du Rheine v ulici „Warmoes Street“. Po obchůzce večeřeli jsme v elegantním restaurantu v hotelu „Bible“.

Ráno **17. 8.** šli jsme do *„Reichsmuseum“* a prohlédli I. a II. patro, krásné obrazy Van Dücka, Rembrandta, Rubense a jiných obdivovali, pak poblíž muzea v restaurantu Dickersově poobědvali a pak šli do zoologické zahrady a do aquarium a etnografického muzea, kde jsou věci národů celého světa. Zvláště akvárium jest bohaté na exempláře a různost ryb a živočichů. Zdá se mně, že jest značnější než hamburské. Amsterodam, hlavní město Holandska čili Nizozemska (rezidence královny jest v Haagu), leží na výtoku řeky Amstel do jezera „Zuiderzee“. Zátoka (Bucht) jest silnou hrází opatřena (Damm). Město jest děleno četnými kanály (Grachten) a tvoří tak 90 ostrovů, které jsou spojené as 300 mosty. Jest to originelní město, přemalebné, domy mají fasády nejrůznějších

Damm

tvarů, jako by tenkráte již bývala secesse. Jsou ponejvíce úzké a třípatrové – podkroví jest však využitkováno a obydleno. Grachty jsou naplněny loďmi a pilně se vykládá a nakládá. Panuje v Amsterodamu *neobyčejný ruch* celý den a pozdě do noci. Nejčelnější těžítko města jest Damm s pomníkem, poblíž královský palác, dříve radnice, stojí na 13 659 pilotech, jest 80 m dlouhý, 63 m široký a má 31 m vysokou věž se zvonkohrou, jako u nás Loreta. V letech 1808 bydlel v něm král *Ludwig Bonaparte.* Od nádraží, které se krásně prezentuje, k Dammu vede bohatá pěkná ulice *„Damrak“*, na které se nachází rozsáhlá burza (poblíž jsme bydleli).

18. 8. prohlíželi jsme některé kostely a vyjeli pak parníkem po jezeře *„Zuiderzee“ do Zaandammu* (u nás se říká Sardam), kde dlel po několik neděl ruský car Petr Veliký (1672–1725). Tento domek jak byl původně jest udržen a přes něj dal car Mikuláš II. vystavěti budovu moderní v ruském slohu. Tuto chalupu jsme sobě řádně prohlédli. Když jsme vstoupili na nábřeží za hlavním nádražím na parní loď, byli jsme unešeni novotou dojmů nad touto mořskou, loděmi posetou krajinou a celým vůkolím. Pod takými dojmy dojeli jsme do *Zaandamu,* značnějšímu to městu, v jehož vůkolí čítalo se 400 větrných mlýnů a jenž jest střediště značného dřevního obchodu. Vůkolí jest velice malebné.

Pozemek domku, kde car Petr bydlel, patří carovi, byl mu darován a on vydržuje tam paní, která proti spropitnému vodila nás a jiné v této budově.

Vrátivše se ze Zaandamu po další prohlídce Amsterodamských znamenitostí stavebních odjeli jsme odpoledne **do Haagu,** sídelního města, ubytovali se v hotelu Joris a prohlédli povrchně ještě město, jež jest klidné, vznešené, pěkně asfaltované a dlážděné, hojnými zahradami a sady opatřené, jak Němec říká

Domek Petra Velikého

„vornahm“.

Ráno **19. 8.** jeli jsme elektrickou dráhou do blízké světové mořské lázně *Ševeningen.* Moře severní prezentuje se tu ve své velebnosti, objemné vlny střídají a rozptylují se na pobřeží, dospělí i děti koupají se ve vlnách a hrabají se v písku, na sta vozů dovážejí koupáníchtivé po „dunách“ k vodě, množství košů na pobřeží se nachází a panuje na nábřeží (Quai Boulevard) a pod ním živý ruch, hosté rozličných národností a rázu prochází se zde vůči nádherným stavbám na nábřeží (Boulevard 1,5 km dlouhý), hotelů a kursálů. Daleko do moře sahá *Wandelhoofd,* čili *Seebrücke,* po které jsme šli až ku kavárně, kde bývají koncerty. Vítr nás chtěl unésti. Z tohoto mostu chytají amstíři do sítí ryby, ale ne s velkým úspěchem.

Po Boulevardu šli jsme až do staré vesnice. Místo kol lázní jest velmi elegantní, má as 26 000 obyvatelů a mívá ročně 30 000 hostů. Hlavní saisona jest v srpnu a skutečně tam bylo za naší návštěvy vše přeplněno. Pěkná budova jest královská pošta a maják. Ševeningen jako lázeň jest zařízená od roku 1818. Usadili jsme se na židle (à 5 centů) po nábřeží rozestavěných a vyslechli jsme část koncertu na koncertní terase odbývaného. Pak obědvali jsme a pili plzeňský „Kaiserquell“. Pak jsme prohlíželi dále znamenité stavby a co viděti bylo a odjeli zase do Haagu, poholandsku „s-Gravenhage“.

Tam prohlédli jsme *Binnenhof,* kde nachází se sněmovna, I. a II. komora, síň, kde zasedávají diplomaté, pak síň, *kde zasedá konference míru.* Krásný sál, bohatě vyzdobený, chová carem darovaný vlastní obraz v životní velikosti. Car Mikuláš II., jako původce konferencí míru, zasluhuje býti umístěn v této blahodárnému účelu sloužící síni! Ještě jiné státní síně jsme viděli a v nich četné

Scheveningen – Wandelhoofd

velké obrazy a drahocenné gobleny. Dále vyhledali jsme „Gewangen poort“ poblíž severní věže Buštenhofu, bývalý žalář pro politické zločince. Jest tam nyní sbírka nástrojů k mučení a stínání – z těch smutných dob.

Jak četně se v Holandsku používá velocipedů svědčí, že jich v předsíni státní úřadovny stálo velký počet pro úředníky. Ovšem rovná poloha a dobrá dlažba ulic k tomu vybízí. U nás již jsou z módy a jen k užitečným účelům používány. Zámek královny má vchod z ulice, není impozantní – před ním stojí bronzový pomník jezdecký Viléma Mlčenlivého (Wilhelm der Sweigsame), nedaleko kostel sv. Jakuba (1878), pak Wilhelms Park, Plein, klášterní kostel atd. Také Haag má své Grachty, Commingin – Prinse – Singels Gracht a vícero jiných.

Cesta, po které jsme jeli do Ševeningen, kolem Nieuwes-Bosjes, pěkného parku, a kolem belgického parku, byla roztomilá. V Haagu jest všude neobyčejná čistota, lid vlídný a solidní. V restaurantu Monopol Veinestraat našli jsme Plzeňské Urquell, Neue Freie[108] a cítili jsme se jako doma. Nocovali jsme v Hotelu Jauris a 20. srpna v 8.30 ráno odjeli do Rotterdamu.

20.8. Rotterdam jest město s 350 000 obyvateli a leží na řece *Maas,* do které se vlévá Rýn, as 25 km od moře severního vzdálené. Tamější loděnice a přístavy navštěvují největší mořské lodě s velkým ponorem. Značné tamější přístavy podléhají ještě mořskému přílivu a odlivu (1,2 až 2,5 m). Po založení Nieuwe Wa-

[108] vídeňské noviny

terweg, kanálu z Rotterdamu k Severnímu moři, utvořila se příležitost přejížďky do Anglie. V městě nalézají se nábřeží Quai na mnoho místech. Stálo tam na sta rozličných velkých a menších lodí. Charakter města podoben Amsterodamu, však ne tak čisté. Pod městem na pravém břehu nalézá se krásný *rozsáhlý park* s pěknou kavárnou. Po prohlédnutí parku seděli jsme v této kavárně z výše dominující řeku a delší čas pozorovali příjezd a odjezd lodí. Cítili jsme se jako svého času v Blankenese u Hamburku.

Abychom nabyli přehledu přes velkolepé toto město, dali jsme se vytáhnouti do výšky 40 m, *do výšky 10patrového domu (Miethaus) na levém břehu řeky* a požívali daleké vyhlídky do vůkolí až skoro k moři a přes město s četnými přístavy, kanály a grechty. Nádražní budova jest veliká a pěkná, nádraží (stanice zvratná) ohromné.

Steinbutt – pakambala velká

Pozoruhodný jest *rybí trh,* rozsáhlá budova, pak *Börsenplatz s nádražím uprostřed města na viaduktu, burza,* na jejíž věži jest *hrací přístroj, Groote Kerk,* sv. Vavřinec, gotická stavba z cihel, roku 1412 počatá, věž provedena 1449–1560.

Ve švýcarském restaurantu jsme se dobře naobědvali (znamenitý Steinbutt) a pak při krásném počasí odjeli jsme v 5.20 do Antverp (Anvers), přibyli tam v 8.05 hodin večer a ubytovali se blízko centrálního nádraží v hotelu du Proqvé, kde jsme *přenocovali 20. a 21. srpna.*

21. 8. Město Antverpy jest velmi pěkné, moderní, charakter holandský a sloh se již částečně postrádá, neb jsme *v Belgii.* Má 300 000 obyvatelů, leží na řece Šeldě (Escaùt fleuve), s předměstími má 350 000 obyvatelů, leží 88 km od severního moře. Anvers jest jeden *z nejvynikajících přístavů Evropy* a pro Německo veledůležitý. Lodě každého ponoru mohou vniknouti do přístavu, který jest chráněn dvěma pevnůstkami *Fort Tête de Flandre* a *Fort Isabelle.* Obyvatelstvo jest skoro, až na 8 700 Němců a 16 000 Holanďanů, *flámské.* Antverpy jsou silně „forty“, opevněné město a středisko vojenské moci. Vůkolní pozemky mohou býti napuštěny vodou. Antverpy chovají díla znamenitých mistrů – Quinten Matzys, Temers (oba), Rubens, van Dyck, Jordanius de Vos atd.

Kolem nábřeží velmi širokého, jeřáby opatřeného, stálo množství lodí, jedna právě vypravena do Mexika.

Navštívili jsme *Královské muzeum* se spoustou (800) krásných a vzácných

obrazů od shora jmenovaných mistrů a jiných. Zevnějšek budovy jest vznešený, na hlavní frontě jsou nahoře tři trigy, budova má vícero front.

Další den **22. 8.** jsme si prohlédli *Musé Plantin,* originelní to dům patricieva Anverského. Chová znamenité obrazy prvních mistrů, pak reprezentuje úplný závod tiskařský, neb Plantin přišel do Anvers z Francie jako tovaryš knihařský a vyšinul se jako knihtiskař na velmi zámožného a uměnímilovného měšťana – – o tom svědčí každý kousek nábytku a celá úprava!

Muzeum to koupila obec za 1 600 000 franků a odporučuji každému návštěvu jeho, kdo do Antverp zavítá. Mimoto byli jsme při mši *ohromné katedrály* a důkladně ji prohlédli, též burzu ze čtyř stran přístupnou pod velkou kupolí se železnou konstrukcí a skleněnou střechou v letech 1868–72 zbudovanou na místě a ve slohu staré, z let 1581 pocházející stavby, jež v roce 1858 shořela. Jest 51 m dlouhá a 40 m široká, kolem ní loubí na 68 sloupech a slouží co průchod.

Dále viděli jsme *kostel sv. Jakuba,* severní přístav a prošli od Centrálního nádraží vedoucí, širokou a nádhernou ulicí *de Keyserlei* (Avenue de Keyser) Hauptaden des Lebens. Krásné domy zdobí ulice, vyniká též *Place de Meir,* vznešené náměstí – *hotel de Ville,* (Königl. Museum, jež jest nahoře již uvedeno při naší návštěvě v něm). Vprostřed města jest vedle Avenue Rubens *krásný městský park* (parc) ve formě trojhranu. Město chová skvostný památník *van Dücka* a *Jordaniese,* kavárna velká Tietz atd.

Město to jest velmi příjemné a žili jsme tam jako doma, neb obyvatelstvo jest vlídné. Mluví se flámsky a francouzsky. Nápisy jsou flámské a francouzské. Dobře jsme se smluvili, neb choť mluvila francouzsky.

Do Bruselu odjeli jsme z Anvers 22. 8. o 12.48. **V Bruselu** ubytovali jsme se v hotelu „Vienne“ nedaleko *Gard du Nord*, velikého nádražního domu (zvratná stanice). Jeli jsme Avenu du Nord, hlavní to dlouhou ulicí na náměstí de Brouckère. Pršelo, po dešti prohlíželi jsme dále město a zapadli pak k večeři do velkého restaurantu v hotelu „Metropol“, kde byl při velké návštěvě koncert a vrátili se pak v 9 hodin do hotelu a nocovali.

Ráno **23. 8.** při mírném dešti vyhledali jsme „Musée moderne de Peinture“, kde jsme viděli veliký počet krásných obrazů z novější doby od znamenitých mistrů.

Krásný obraz od Van Leriusa, představující krásnou ženu, nazývá se „Překvapení“, se nám, zvláště choti, velice zamlouval. Jsou tam četné obrazy Rubense, D. Teniersa, Jakuba Jordaense, Fr. Snydersa, Tintoretta, Theodor de Keyser, Rembrandta, Jan van Eyck (Adam a Eva), Lucase van Leydena, Raphaela de Mengs atd. Též pěkné skulptury nalézají se tam. Byl to skvostný požitek.

Obědvali jsme dobře v „Taverna de la Regence na Place de Royal“ a jeli v dešti do hotelu. Bylo to v neděli.

24. 8. prohlíželi jsme další znamenitosti města, palác Justitie, gotický kostel du Sablon, konzervatoř, Boulevard Auspach (a pomník purkmistra Auspacha), Marktplatz, Maneken Pis, kašna s bronzovou statuí, bruselská to vzácnost a zvláštnost, kostel Guduli a vprostřed města ležící park velmi rozsáhlý s rafinovaným zahradnictvím a krásnými skupinami květin, jeli po Boulevardech a pak vyhledali jsme za nádražím „Station du Quartien Leopold“ po dlouhém chození *Musée Wiertz* (1806–1865), odporučené nám synem Eduardem. Jest to bývalé bydliště a dílna malíře Antonína Wiertze, státem zakoupená. Byl to svého času zbožňovaný malíř, nadaný, studii díl Rubense a Michelangela v Římě povzbuzený, stal se předbojovníkem moderních myšlenek, později však zabředl do bizarnosti.

Jsou tam ohromné velikosti obrazy, Boj zlého s dobrým, Triumph Christi atd. Vzácná to díla, též některá tendenční (proti trestu smrti, ve prospěch nalezenců), Napoleon I. v pekle (proti vojně). V rohu sálu lze viděti pouze kukátkovými otvory některé efektní obrazy, zvláště Krásná žena a ještě as dva obrazy jiného genru. Uprostřed sálu jsou tři skupiny z mramoru, neb Wiertz byl též sochařem.

Odpoledne 24. 8. byli jsme v „Jardin Botanique“ nedaleko nádraží „du Nord“. Nalezl jsem tam všemožné byliny a pěknou úpravu na pahorčitém území. Zahradnictví jest znamenité, však ještě větší ozdobou jsou tam výkony rozkvětu belgické plastiky, velký počet soch, sedm dívčích postav, léto a podzim, čtyři období života a čtyři živly, mimoto jiné znamenité skulptury. Četné skleníky obsahují pěkné exotické a jiné exempláře bylin, palmy a dřeva užitečná.

Brusel (Bruxelles), flámsky Brussel, hlavní a sídelní město, sídlo vlády belgické i státu Kongo, leží v pahorkovité krajině na řece Senne. Jest protnuta dvěma kanály de Willebroeck a de Charleroi. Kolem Bruselu jest vícero předměstí se zvláštní správou, na severu Laeken s velkým parkem. Brusel o sobě čítá 207 000 obyvatelů a i s předměstími 574 000 (1902). Obchod a průmysl není zvláštní, vyrábějí se krajky Bronce, kočáry, kožené věci a pivo.

Město jest velmi příjemné a upamatují tamější zvyky a ruch velice na Paříž.

Z Bruselu jsme vyjeli **25. srpna** ráno do **Ostende,** přijeli tam dopoledne a ubytovali se v hotelu Bassin nedaleko státního nádraží. (Seebahnhof jest poblíž a slouží pro transit do Anglie.)

Hned po přibytí šli jsme hlavní třídou Rue la Chapelle na „Dammu“ (Quai) a byli uneseni velebností moře, které bylo v odlivu. Pro velký vítr málokdo se koupal a též my jsme si to rozmýšleli učiniti. Prohlédli jsme sobě zvenčí velkou budovu „kursálu“ a nádherné stavby jiných budov, ponejvíce hotelů na Dammu. Obědvali jsme poblíž nábřeží a navštívili odpoledne koncert v kursálu, kde se může umístiti 6 000 lidí – a sál byl skoro plný, ovšem při malých stolcích; hrálo 120 hudebníků. Tam byla shromážděná veškerá lázeňská elita, vícero národností, ponejvíce Francouzi, a jevila se velká elegance, leč i také střízlivé toalety. Pak prohlédli jsme si vkusné a bohaté zahradnictví kolem kursálu, veliké skupiny pelargonií, begonií a jiných vzácných květin, a šli do přiléhajícího parku.

Ostende – Kursaal

Ráno **26. 8.** spěchali jsme (elektrickou dráhou) zase na Quai, byl odliv a ohromná plocha včera zalitá byla suchá. Šli jsme po těchto dunách až k vodě a choť Anna sbírala mušle pro Vladimíra. Málokdo se koupal, neb byl šeredný vítr, pak šli jsme po Estacade d'Ouest, na pilotech daleko do moře sahající, k restaurantu a na zpáteční cestě zápasili s velkým větrem. Nábřeží „Digne de Mer" jest střediště života tamějšího a silně frekventované.

Šli jsme pak pěšky kolem „Bassin des Pecheurs", Quai de l'Emperor vedle Bassin du Commerce k nádraží. V ulici Quai de Pecheurs jest originelní prodej ryb, v bassinu stojí lodě s rybami, na ulici pletou ženy sítě. Tam jest staré Ostende a stojí v odporu s nádherou, jež na nábřeží panuje.

Od nádraží šli jsme pak na jih prohlédnouti si nové mosty přes kanál Bruges a přístav vedoucí. Jsou to dva mosty s nádhernými pilony opatřené, konstrukce železná oblouková (podobná konstrukci našeho mostu Svatopluka Čecha) a částečně zděné oblouky a pilíře masivní, architektonicky upravené. Nákladná to stavba. Přístavy tamější řadí se hned po Anvers.

Odpoledne, po dalším prohlédnutí města, jeli jsme zase do kursálu na koncert jako včera a po něm prošli jsme veškeré místnosti ohromné té budovy – čítárnu, toalety, písárnu atd. Mimo místnosti, kde hraje se baccarat, neb ta je těžko přístupná.

Ostende, flámsky Oostende, má 40 000 obyvatelů a jest nejvzácnější mořská lázeň Belgie. Císaři Josefu II. děkuje město za starší bassiny, zvláště onen u nádraží „Bassin de Commerce" a jiné. Kostely jsme viděli St. Peter u Paul, kostel svaté Kateřiny, nový gotický kostel. K večeru šli jsme se na quai ještě rozloučiti se Severním mořem, které jsme obdivovali v Cuxhavenu, Scheveningen a z Ostende a snad již ho neuvidíme!

Dopoledne **27. 8.** odjeli jsme zpět do Bruselu přes pěkná města Brugge a Gent a jeli pak z Bruselu přímo dále do Kolína nad Rýnem.

Úmysl svůj, zastaviti se v Liège (Luttech) a navštíviti Seraing a dobrého přítele Krafta, hlavního ředitele v této velkolepé továrně, nemohl jsem provésti, neb pršelo stále a nebyl by se výlet tam dal dobře bez námahy uskutečniti.

Přibyli jsme do **Kolína nad Rýnem** ve tři čtvrtě na osm večer a ubytovali se v hotelu „Hamburger Hof".

Před 30 lety, v roce 1878, když vracel jsem se z Paříže z výstavy, navštívil a prohlédl jsem Kolín, Mainz, Frankfurt a Norimberk a jel z Mainau po Rýně do Kolína. Leč jaký to rozdíl a jak se tato města změnila a rozšířila – tak, že jsem skoro orientaci pohřešil.

První, co jsme ráno **28. 8.** navštívili, byl památný a nadmíru impozantní Dóm. Vykonali jsme v něm naši pobožnost. Vnitřek kostela toho jest velebný. Zvláštnost Dómu jest, že domky svého času na východní straně stávající byly odstraněny, aby se chrámu uvolnilo, musely býti v novější době zase jinou stavbou nahraženy, poněvadž odstraněním uškodilo se architektuře kostela, odkryla se nedekorovaná místa.

Dóm a nádraží v Kolíně nad Rýnem

Byli jsme též v pěkném rozsáhlém kostele gotickém Jesovítů a prohlédli ještě jiné dva kostely, též pěkné.

Nato vykonali jsme jízdu kolem města, byli na velkém trhu, viděli velkou a pěknou budovu pošty, posilnili se v kavárně Metropol, po vídeňsku zařízené, prošli pak dlouhou na pěkné stavby bohatou ulicí „Hohe Gasse“ se skvostnými výlohami.

Nádražní budova, sice starší, nicméně velmi slohová, s třemi portály ozdobnými. Nádraží jest ohromné a velká část na viaduktu. Velký počet signálů a semaforů svědčí o velké dopravě na nádraží tomto. Jeden portál nádražní budovy jest naproti Dómu.

Obstarali jsme některé nákupy a šli přes mohutný most přes Rýn, který se právě rozšiřuje na levý břeh Rýna, a navštívili tam starý, v opravě se nalézající kostelík. Z mostu jest přehled přístavů a vyhlídka na město. Jest to město čisté, velmi pokročilé a příjemné, výstavnosti jsou solidní a vkusné.

Ráno **29. 8.** o tři čtvrtě na devět odjeli jsme po krásné veliké lodi při dosti pěkném počasí po Rýně do Koblence. Na trati té panuje čilý ruch, neb i mořské lodě mohou až do Kolína a částečně až do Koblence plouti. Oba břehy jsou poseté vilami, tovary, městy a vesnicemi.

Na obou břehách stávající dráhy vykazují velmi čilou dopravu osobní i nákladní; jeden vlak stíhá druhý a všechny jsou značně dlouhé. Železniční vozba vyrovná se zde oné v Belgii a Holandsku.

Co do krajiny můžu tvrditi, že jízda z Lovosic do Děčína a až do Saska po Labi poskytuje více pochoutky, Rýn však jest mohutnější a impozantnější pro svou větší a hojnější plavbu větších lodí. Malebnější jest jízda po Labi.

Po dobrém obědě na lodi a požití lahve Porýnského vína vystoupili jsme z lodi *v Koblenci.* Prohlédli jsme povrchně toto město a jeli s nejprvnějším vlakem do *Niederlahnsteinu,* odkud po delším čekání odjeli jsme do Frankobrodu přes Schierstein, Mosbach, kolem *Wiesbadenu,* přes Rüdesheim, Biebrich a Kostel do *Frankobrod na Mohaně (Frankfurt am Main).*

Přijeli jsme tam o půl osmé večer a ubytovali se v hotelu „Kölner Hof“ (naproti nádraží), kterýž má tu zvláštnost, že na tabulce u vchodu má nápis „Judenfreies

Hotel“ a též v místnosti restaurantu podobný nápis jest upevněn.

Pomník císaře Wilhelma I. u Koblenze

Než počnu s popisem Frankfurtu, musím se zmíniti o dojmu, jaký na nás učinil mohutný *pomník císaře Wilhelma I., takzvaný „Siegesdenkmal“.* Stojí *před* Koblencem (když se jede proti vodě) nad Rýnem a imponuje svou velikostí. Vilém I. stojí a má za sebou vyzbrojeného kavaleristu i s koněm; pomník jest velké umělecké dílo (dle mého zdání).

Ráno **30. 8.** prohlédli a projeli jsme **Frankobrod**; nádraží bývalé jest úplně zbořené a zastavěné městem – nové velkolepé centrální nádraží bylo založeno v širých polích, nyní jest však již zase v městě orientačním bodem a středem sítě tramvajové.

Proti mé poslední návštěvě v roce 1878 není město k poznání. Prohlédli jsme „Roßmarkt“ s pomníkem Guttenberga, Göthe – Schillera Theaterplatz s pomníky Götha, Schillera a v provedení se nacházející pomník Bismarkův, viděli jsme kostely: Liebfrauenkirche, Pauls und Peters Kirche a jiné, divadlo, palác Turu a Taxise, bývalý „Bundespalais“, Domplatz atd.

Šli jsme přes most do „Saxenhausen“, na levém břehu Mohanu jest dosti statná řeka splavná a panuje na ní dosti čilý ruch plavební. Most právě se rozšiřuje. Kolem města jest nastavěných krásných vil velký počet a svědčí ta okolnost o bohatosti města toho; také pěkné parky nescházejí. Z Frankfurtu pochází mně svého času přidělený architekt Maas.

Z Frankfurtu odjeli jsme o 2.07 odpoledne a jeli přímo do Norimbergu přes Hanau, Aschaffenburg, Lohr, Würzburg a Furth im B. a přijeli jsme tam v sedm hodin večer dne 30. srpna. Ubytovali jsme se nedaleko centrálního nádraží v „Privat Hotelu Philip“, naproti „Mauthhalle“ ležícímu. Po cestě z Frankfurtu do Norimbergu bavili jsme se s Dr. Med. Maierem a chotí z Norimbergu dobře.

Norimberg (Nürenberg), známé mně již město, upomíná velice na Prahu se svými starožitnými památkami a stavbami, leč mnohem pečlivěji se tam hledí k tomu, aby starý ráz města byl zachován. Mohutné hradby a bašty, jakož i příkopy kolem starého města jsou zachovány a kolem povstalo nové krásné město a vilové čtvrtě, svědčíce o blahobytu města.

31. 8. jsme navštívili *starý královský hrad* na výšině ležící (ty mučírny a železná panna už se neukazují). Ukazují tam pokoj, v kterém spal německý císař Vilém

II. při inspekci bavorského vojska. (Zámek založen 1024 a 1158 rozšířen a v roce 1854/6 modernizován.)

Prohlédli jsme si po cestě do zámku: *Liebefrauenkirche,* v gotickém slohu z roku 1354–1361, s pěknou fasádou, uvnitř bohatě dekorovaný a malovaný kostel, dále *„Der schöne Brunnen“,* naproti předjmenovanému kostelu, pocházel z let 1385––1396, nyní jest úplně nově zbudován a pozlacen; pěkný to gotický pomník, poněkud podobný monumentu císaře Františka I. na nábřeží v Praze, *Radnice,* v roce 1619 v italské renesanci zbudovaná, s postěnnými obrazy od *Dürera,* velká *Basilica svatého Sebalda,* v gotickém slohu v 14. století (1361–1377) vystavěná dle vzoru dómu v Bambergu; západní vrata jsou ještě románské; naproti *kaple sv. Morice,* nedaleko *pomník Dürerův od Raucha* a naproti blíže k hradu *Dürerovo bydliště,* starý červený dům. *Neptunova kašna* též jest úplně obnovena v novější době.

Když jsme šli ze zámku, kde jsme se těšili krásné vyhlídce na město, překvapil nás déšť a utekli jsme do nejbližšího restaurantu Nassaner Keller, kde jsme poobědvali a pili „Laubenheimer“.

Odpoledne jsme objeli celé město, prohlíželi další zajímavosti, navštívili ještě některé kostely, ovocný trh a obstarali některé nákupy. Říčka „Pegnitz“ protéká městem a okolí jejího průtoku jest dosti malebné.

Ráno **1. 9.** prohlíželi jsme část města *poblíž nádraží a divadla,* pomník *princ-regenta Luitpolda,* přiléhající zahrady, *kostel sv. Vavřince v Königstraße* a šli pak do *Germánského muzea.*

Toto poskytuje obraz vývinu germánské kultury ve velikém obsahu a ve všech odvětvích; nalézá se v bývalém klášteře Carthauserů, v budově to ze 14. století. Sbírky jsou podivuhodné a vzácné; obdivoval jsem se zvláště *strojům měřickým a astronomickým* z 16. století a pozdější doby, nevěřil jsem, že již tenkráte tak pěkné a praktické aparáty existovaly. Museum to jest, zvláště pro Němce, velice poučné. Nalézají se tam malby od Dürera, jiné obrazy, hudební nástroje, mobilie vykládané, mapy, plány, měďorytiny, vazby knih atd. Zajímavé věci pro každého kulturního historika. Odjeli jsme odpoledne *do Chebu* přes městys Redwitz a přijeli tam o půl čtvrté odpoledne.

Za příčinou špatného spojení jeli jsme o tři čtvrtě na šest s osobním vlakem do *Budějovic* a přijeli tam o 12.10 v noci. Nocovali jsme v hotelu „Císař rakouský“ a odjeli dne **2. září** do Adolfova, kam jsme přijeli ve tři čtvrtě na osm ráno.

Vykonali jsme cestu na cizí půdě ..... 2 160 km
a na půdě české ..... 581 km
Tedy celkem ..... 2 741 km

Jízda po drahách (dva okružní lístky v cizině a jízda v Čechách)
stála nás v II. třídě ..... 295 K
Ostatní výlohy, hotely, povozy, vstupy, strava, atd ..... 432 K

Nákupy ..... 73 K
Celková útrata po 20 dní obnášela ..... 800 K

tj. pro dvě osoby mimo darů denně 36,35 K a mimo drah a nákupů 21,60 K denně.

Po cestě necítili jsme žádnou únavu, maminka cupala, aniž by bylo znáti, že jí někdy nožky neslouží a *vrátili jsme se zdraví a veselí do Adolfova.* Nemohu opominouti některé zvláštnosti uvésti, které se jeví v Holandsku a v Belgii:

- Poštovní známky dostanou se jen na poště.
- K jídlu dostanou se, jako v Itálii, dlouhé housky v hojnosti a nepočítá se za ně žádný poplatek.
- Na stolech, ni v restauracích, ni v kavárnách, není žádných misek na popel ani párátek.
- Orientační tabulky, čili nápisy ulic, jsou řídké a nepatrné, takže orientace obtížná – co platí zvláště o Amsterodamu.
- Clossety jsou všude velmi čisté, papírem v rolích, umývadly, mýdlem a ručníky, jakož ponejvíce i zrcadly opatřené; poplatek žádný.
- Hotely mají vkusné zařízení a pohodlné pokoje značně vysoké.
- Tramvaje jsou v Holandsku velmi elegantní se dvěma stupněmi jako ve Vídni, v Bruselu vozy jako v Praze. Nepozoroval jsem, že by se dávalo propitné, ačkoliv jsou ceny velmi levné.
- Pozorovali jsme, že žně jsou tam (a i v Německu severně od Lipska) skoro o čtyři neděle později než u nás, i v jižních Čechách.

Vraceje se dne 2. 9. 1908 z Budějovic do Adolfova, potkali jsme v stanici Křemže-Mříč odjíždějící od nás Jiřího, Boženku a Zdeňka Stibralových, jež se ubírali na cestu do jižních Tyrol a na hornoitalská jezera a do Milána.

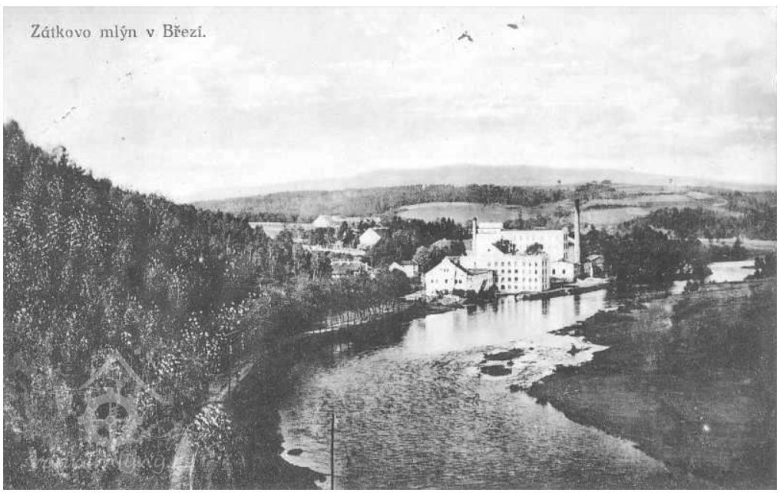
Boženka a Zdeněk vrátili se do Adolfova dne 22. září a odjela Boženka do Prahy 29. 9. a Zdeněk 9. 10.

Nastalo pěkné počasí, krásné slunečné dny, když odjeli 11. 9. Dvořákové, 12. 9. švagr Frencl a choť i Hamplové.

* * *

Voloďa, náš vnuk, se zasnoubil se slečnou *Zdeňkou Zátkovou* a dne 13. září navštívila nás v Adolfově paní Zátková s Voloďou Havlíčkem, se slečnou Zdeňkou a synem Oldřichem, aby nás pozvali na svatbu na 4. listopadu určenou. Byl to

pro nás radostný den, konali jsme společný výlet k Dívčímu kameni a dobře jsme se bavili s touto rozšafnou paní, neteři to Karla Havlíčka Borovského. Návštěvu tu opětovali jsme, já, choť Anna a syn Eduard (jenž k nám přijel k 19. 9, našemu dnu narození) dne 20. září ve mlýně v Březí a byli jsme velmi vlídně a laskavě přijati. O svatbě zmíním se dále.



Zátkův mlýn v Březí (Boršov nad Vltavou)

Dne 17. 9. jel jsem do Prahy ke schůzi zemské české železniční rady, jež se odbývala 18. 9; odporučoval jsem tam stavbu dráhy z Bechyně do Týna nad Vltavou *a děkoval Zemskému výboru za uspořádání výstavy předmětů týkajících se zemských místních drah* při jubilejní výstavě obchodnické komory. O této schůzi podal jsem referát do „Union“.

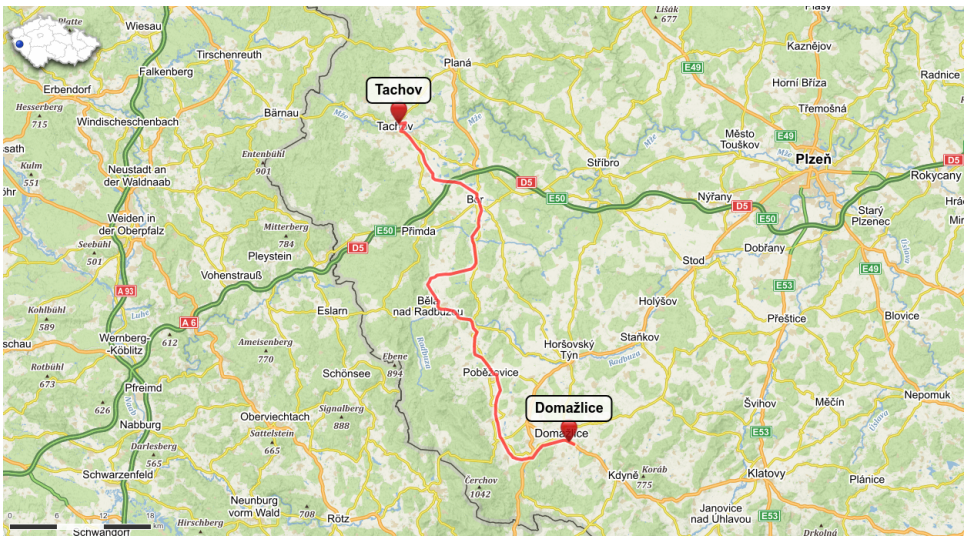
Dne 22. 9. jel jsem po transverzální dráze přes Budějovice, Veselí, Jindřichův Hradec a Jihlavu do Německého Brodu, kde jsem 24. 9. při pochozí komisi pro druhou kolej Severozápadní dráhy hájil zájmy místní dráhy z Německého Brodu do Humpolce.

Na zpáteční cestě, dne 25. 9, navštívil jsem Jihlavu, pěkné to moravské město v malebné poloze.

Od 24. 9. do 30. 9. a i v říjnu panovalo pěkné počasí a chodili jsme pilně na procházky s Hüttingerovými, se Zdeňkem Stibralem a i sám, chtěje tak ještě užíti prchající léto v lesích a na horách nám milých. Zdeněk, jako i již dřívější léta, holdoval houbě.

Za příčinou ustavující valné schůze nově projektované místní dráhy z Domažlic do Tachova, jež se 5. října odbývala, jel jsem 4. 10. do Vídně, potěšil se s rodinou Vladimíra a s Edou a trávili jsme pospolu večer ve „Volksgartenu“.

Dne 7. října byl mráz −2,5 °C a měkké byliny a květiny zmrzly a listí ze stromů padalo napořád. Začalo býti smutno v zahradě; zato však se česalo hojnost jablek a ořechů.



Domažlice–Tachov

Ke schůzi ředitelstva a správní rady Podolské cementárny jel jsem 10. 10. ráno do Prahy a vrátil se 11. 10. Dne 15. října odjeli odpoledne švagr J. Hüttinger se Zdeňkou do Vídně a já se šel rozloučit pak s Borem a Lidiným hájem!

Odjeli jsme do Prahy dne 16. října 1908, a to po pobytu od 26. 5. do 16. 10. = 144 dní. Nastane nám dlouhá zima a dejž Bůh, abysme se dočkali zase při zdraví jara a léta. Uvítaly nás v Praze Anna a Boženka, Magda a Lidunka.

* * *

Dne 18. října *uzavřela se jubilejní výstava* a byli jsme přítomni s Jiřím a Boženkou Stibralových. Viděli jsme poslední slavnostní osvětlení.

Dne 28. října zahájili jsme s Havlíčkovými, Frenclovými, Kopistovými, s Lindnerem atd. kávový jour fix v kavárně Louvru, který pro tuto saisonu bude v pátek.

Konali jsme přípravy ku svatbě Vladimíra Havlíčka, která byla okázalá, neb bylo pozváno as 50 hostů. Náš syn Eduard, jenž byl pozván jako družba, přijel v úterý 3. 11. večer z Vídně.

Sňatek našeho prvního vnuka Vladimíra Havlíčka

Sňatek se slečnou *Zdeňkou Zátkovou* odbýval se, jak již uvedeno, 4. listopadu, ve středu o 4 hodinách v chrámu sv. Cyrila a Metoděje v Karlíně. Sjeli jsme se, veškeré zvané hosti, v bytu paní Zátkové v Karlíně a nastalo představování a seznamování se, jakož i prohlížení četných a cenných svatebních darů. Pak vyjelo se do kostela; v prvním kočáru jeli jsme já a choť Anna, v druhém pan dr. Augustin Zátka z Budějovic s chotí, dále matky snoubenců a příbuzné rodiny

Zátkové, pak osm párů družiček a mládenců a konečně nevěsta a ženich. Bylo as přes 20 kočárů. Před kostelem byly veliké zástupy účastníků, takže jsme sotva projeli. Též kostel byl úplně naplněn a úzká ulička ponechána pro průvod.

Kostel byl vyzdoben koberci a zvláště presbitorium bylo pěkně upravené květinami a koberci.

Obřad byl dojemný, mladý hezounký párek snoubenců poklekl před hlavním oltářem a při velmi důtklivé řeči oddávajícího velebného pána tiše se hrálo na varhany, a tak se stupňoval dojem tohoto vážného momentu. Štola obvinula pravice snoubenců a ti vraceli se zářící mezi nás jako novomanželé. Nastalo blahopřání nesčetných přátel a známých a průvod se ubíral v opačném pořádku ku východu z chrámu. Odjeli jsme do „Domácnosti“ v Lazarské ulici k hostině.

Vestibule a místnosti, a zvláště jídelna, byly vkusně stromy a květinami vyzdobené a stůl as pro 45 hostů upraven činil pěkný dojem.

Zátkova Rodina, zleva – Růžena, Jaroslav Ferdinand, Oldřich, Miloslava, Zdenka (?), otec Vlastimil Zátka, František Havlíček (?), matka Karla Havlíčková-Zátková

Po lahodné a bohaté večeři nastala, při hojně nalévaném Champaňském, velmi čilá zábava a všestranný ruch. Když bylo přečteno as 80 telegramů a projevů, věnoval jsem snoubencům následující přípitek:

> Já, jako senior velevážené společnosti, dovoluji si pronésti přípitek našim milým snoubencům, a sice mému nejstaršímu vnukovi a spanilé jeho ženušce, naší nastávající quasi vnučce, kterým ze srdce přejeme, a mám zato, že tlumočím city všech přítomných, aby sňatek jich v úplné dohodě, spokojenosti a klidu potrval dlouhá léta, aby se dožili diamantové a neb nejméně zlaté svatby. Soudím z vaší povahy, milí novomanželé, že sobě zbudujete rodinný kruh, který zakládati

se bude na vlastenectví, všestranné poctivosti, intensivní práci a šetrnosti a bude tak odpovídati tradicím rodin Zátkových a Havlíčkových a zvláště intencím Vašich rodičův, kteří zastoupeni jsou zde pouze z polovice, neb nebylo bohužel dopřáno statným a váženým Vašim otcům tohoto radostného dne se dožíti a z něho se těšiti!

Jako zkušený muž kladu Vám na srdce, abyste se přidrželi toho, co Vám u oltáře přítomným velebným pánem bylo raděno, abyste v lásce a štěstí i neštěstí setrvali, udrželi v rodině vždy mír a shodu a nikdy nehledali blaho své mimo kruh Vašeho domova, neb jen tak jest možno trvale připoutati zdar a štěstí k Vašemu rodinnému krbu! Aby se tak stalo, na to připíjím.

Následovaly přípitky panu dr. Augustinovi Zátkovi, mně, matkám novomanželů a všem paním atd. pronešené ponejvíce Fráňou Havlíčkem a jinými. Sbírka pro Matici školskou vynesla 131 Korun.

Mládež bavila se tancem a vynikaly slečny, zvláště Liduška a Růžena Zátková graciosností při sólových tancích, jako neúnavný tanečník fungoval Eduard Havlíček. Já a Anna vytrvali jsme při velmi zajímavé zábavě s našimi sousedy při stole, s paní Zátkovou, chotí p. doktora, s paní Šafránkovou, s p. Šafránkem a s panem dr. Augustinem Zátkou a jinými až do tři čtvrtě na jednu. Ostatní společnost částečně až do 3 hodin v noci.

K paměti na tento pro rodinu Havlíčkovou důležitý den uvádím zde veškeré účastníky svátku, a sice pány, paní a slečny:

Osob	Jméno	Poznámka
1	Zdeňka Zátková	nevěsta
1	Vladimír Havlíček	ženich
	Družičky a mládenci	
2	Růžena Zátková J. C. Tonder	
2	Miloslava Zátková J. D. C. František Havlíček	
2	Liduška Zátková inženýr Kulich	asistent na Technice české
2	Anna Havlíčková inženýr Gemperle	
2	Magda Havlíčková Vladimír Zátka	architekt student, od Růženy Kačerovských
2	Liduška Havlíčková Oldřich Zátka	student v Mnichově

Osob	Jméno	Poznámka
2	Miláda Terebová Zdeněk Stibral	 student
2	Gabriela Dancerová inženýr Eduard Bazika	 c. k. stavební komisař v ministerstvu obchodu
	Další hosté	
3	JUDr. August Zátka s chotí a syn	svědek
2	vládní rada Jiří Stibral s chotí Boženkou (roz. Bazikovou)	svědek
2	paní Karolína Zátková se synem Jaroslavem Zátkou	neteř Karla Havlíčka Borovského, *hostitelka a matka nevěsty*
2	paní Anna Havlíčková (roz. Baziková) se synem Eduardem	*matka ženicha*
2	paní Terebová (roz. Zátková) se synem	
2	paní Šafránková s chotěm p. Šafránkem	neteř Karla Havlíčka Borovského vrchní úředník v mapovém archivu v Praze
2	paní Gabriela Suchá s chotěm	ovdovělá Ferd. Zátková spisovatel
2	paní Rychlíková s chotěm JUDr. Rychlíkem	dcera dr. Augusta Zátky †1909
2	paní Leichterová s chotěm dr. Leichterem	neteř Karla Havlíčka Borovského spisovatel
2	paní Baziková s chotěm Eduardem Bazikou	 dr. tech. a císařský rada
1	důstojný pan páter	
1	Kotěra	architekt a profesor na umělecko-průmyslové škole v Praze
1	dr. Svátek	
2	paní Švehlová (roz. Terebová) choť MUDr. Švehla	
1	pan Samek	ředitel Zátkových továren v Praze
45	hostů celkem	

* * *

Po této radostné události stihla nás 5. 11. 1908 nemilá zpráva, že muž mé neteře Marie Košťalovské jest od p. Ludigara zase propuštěn!

Neočekávaně brzo nastoupila značná zima od 7. až do 12. listopadu, až −15 °C.

Ponejprve po návratu z Adolfova v parní lázni (sudatorium) dne 14. 11. vážil jsem 88 kg, kdežto v prosinci 1907 vážil jsem 90,3 kg, tedy za rok ubylo 2,3 kg, což není, ohledem na mé stáří, mnoho.

Novomanželé *Voloďa a Zdeňka odjeli na svatební cestu do Paříže* dne 5. listopadu a vrátili se po třech nedělích.

Též dcera Anna Havlíčková odvezla *Lidušku do ústavu p. p. Mange v Ženevě* dne 16. listopadu a vrátila se v několika dnech; nebyl jsem jako poručník s tímto krokem srozuměn, neb Liduška odbyla zdejší vyšší dívčí školu s výborným prospěchem a zdálo se mně, že velký peněžní náklad není v poměru k tomu, že se tam přiučí franštině, které již se bez toho v Praze dost přiučila a že nynější rodinné poměry neodpovídají tomuto kroku.

Neméně překvapila mě žádost dcery Anny Havlíčkové, abych dal svolení k prohlášení *vnoučat a svěřených Františka a Anny Havlíčkových za plnoleté*. Přistoupil jsem konečně, dost nerad, k tomuto návrhu pouze ohledem na lehčí dělení ruských cukrovarnických akcií. Prohlášení stalo se 16. prosince a vyrozumění přišlo 25. 12. 1908.

Velmi radostně se nás dotkla zpráva, že *náš syn MUDr. Vladimír Bazika obdržel u příležitosti jubilea 60letého císaře pána dne 2. prosince 1908 zlatý záslužní kříž s Korunou!*

Znamenalo to velkou přízeň, neb byl jediný v zdravotním odboru ministeria vnitra, jemuž se dostalo této pocty. Ovšem on jest sobě vědom svých povinností a dle toho řídí jeho úřadní výkony!

Saisonu zimní jsme využili vícekráte s návštěvou philharmonických koncertů a koncertu žurnalistů; též častěji jsme byli v Divadle národním i Vinohradském.

Nastaly vánoční svátky a kruh našich rodin rozšířil se milou rodinou Zátkovou, a tím nabyl živosti a proměny v našich schůzích.

Na den Štědrého večera 24. 12. 1908 byli u nás Stibralové Jiří, Boženka a Zdeněk a později přišli od Zátků Voloďova ženuška Zdeňka i dva synové Oldřich a Jaroš, od Havlíčků Anna, Voloďa, Eda, Anča a Magda, jakož i náš Eduard.

Dne 25. 12. byli jsme s Eduardem na Vinohradech v opeře Revisor od Weiße.

Dne 26. 12, na sv. Štěpána, byla společná večeře u Anny Havlíčkové a byli tam mimo její rodiny Stibralové manželé a syn, paní Zátková se slečnou Liduškou a synem Oldřichem, my a syn Eduard. Scházející novomanželé Voloďa a Zdeňka a Eduard Havlíček byli pod Sněžkou na výletě.

V neděli 27. navštívili jsme Smutných a 28. navštívil jsem správní radu Podolské cementárny. Panovala zima −11 °C od 29. až do 31. prosince. Večer 28. 12. odjel Eduard do Vídně. Když přijel tam, čekalo ho překvapení, totiž dekret, že byl jmenován Vrchním stavebním komisařem v VIII. dietní třídě.

Vyznamenání to sobě trpce zasloužil neúnavnou vydatnou prací ve svém oboru. Jest to dosti značný pokrok, ohledem na jeho věk (33) a dobu ve státní službě.

Dne 31. prosince, na sv. Silvestra, byli jsme při společné večeři u zetě Stibrala a schůze ta se znamenitě vydařila. Bylo nás pohromadě 17, a to mimo domácích: paní Zátková se slečnami Růženou, Slávou a Lidunkou, se synem Otíkem, rodina Havlíčkových a my, totiž já a choť Anna. Eduard náš chyběl.

Dne 10. ledna 1909 byly ukončeny přátelské dýchánky vánoční s dobrou večeří a zábavou u paní Zátkové v Karlíně. Byli tam, mimo domácí rodiny, paní Šafránková a rodiny Havlíčkové a Stibralové – Zdeněk a náš Eda scházeli – a my, úhrnem 16 osob. Bavili jsme se výborně, paní Zátková a slečna Růžena hrály velmi pěkně na piano, mladá paní Zdeňka Havlíčková a slečna Lida Zátková velmi dojemně zazpívaly několik písní, pronesly se při šampaňském přípitky a při nejlepší náladě jsme se po půlnoci rozešli.

Odešlé v roce 1908

Neobyčejně řádila „ona“ s kosou mezi mými známými, příbuznými a kolegy, jakož mezi vynikajícími osobnostmi a uvádím je chronologicky:

- *Heš, basista,* Kecal v Prodané nevěstě a člen Vídeňské dvorní opery, zemřel ve Vídni 4. 1. 1908 po operaci ledvinové.

- *Zenger Karel,* c. k. profesor fyziky na České technice v Praze, člen Akademie české, astronom a meteorolog, zemřel 22. ledna 1908 a byl pochován na Olšanech dne 25. ledna po vykropení v kostele svatého Štěpána. On byl rektorem občasným na České technice a věhlasný učenec a vynálezce český. Uváděti jeho tituly, které plnily jeho „parte“, není zde namístě, lístek nalézá se mezi papíry mými.

  Byli jsme staří známí; v letech 1903/4, 1904/5 v zimě scházívali jsme se každou středu v kavárně na můstku Kolaře (nyní Edison). Mimo Zengra býval tam Harlas, švagr Frencl, vrchní inspektor n. o. Lindner Alex., tenkráte již měl obtíže s nohou a pokulhával.

  Vypravoval nám často o svých cestách na sjezdy astronomické do Itálie, k akademii do Paříže, o zemětřeseních, cyklonech, výbuchách sopek, zvláště Stromboli, Vesuvu, Etny atd., rád nás o mnohém poučoval. Nezameškal jsem žádnou z jeho četných přednášek ve Spolku inženýrů a architektů a ve veřejnosti na jubilejní výstavě v roku 1908 přednášel dvakrát týdně a demonstroval na aparátech pohyb Země kolem Slunce vlivem dvou

elektrických polí. Zenger negíroval Newtonovu teorii éteru a připisoval vše elektřině. Zenger ve Spolku architektů a inženýrů vykládal, že měl za doby Strußberga[109] patent na zbavení železa od fosforu a když Strußberg odešel a on náklad vésti nemohl, chopil se toho jiný a vyráběl tzv. Tomášovo ocelí tím, že poněkud jiným způsobem přimísil vodu rozpuštěnému železu. Vyprávěl nám jednou, jakého ocenění dostalo se jeho snahám shůry, jak mu nebylo *porozuměno*: Když počal fotografovati Slunce, žádal od c. k. ministeria „osvěty“ podporu na zdokonalení svého observatoria ve dvoře České techniky na Karlově náměstí a k účelu tomu přiložil několik ploten obsahujících fotografii Slunce se „skvrnami“, z kterých, jak známo, on činil prognózy na cyklony, výbuchy sopek, otřesy země a vůbec na povětrnost. Fotografie přišly zpět s poznámkou, že snad má chybný fotografický aparát a od toho snad že ty skvrny pocházejí! Zenger byl lépe uznán ve Francii, v Itálii a v Anglii než doma; stěžoval si mně, že i mezi kolegy má nepříznivce.

Při náhrobní řeči porovnával ho rektor František Novotný s Newtonem, Koperníkem a Kepplerem.

Přál sobě pomník na žulové desce s následujícím nápisem v latinské řeči: „*Blesky krotil symetrickými hromosvody, povětrnost prorokoval z period a skvrn Slunce a pohyb těles nebeských objasnil na základě elektrodynamické theorie.*“

Dvorní rada prof. Karel Zenger narodil se 17. 12. 1830 v Chomutově (byl tedy o tři měsíce mladší než já) a zemřel v sanatoriu Skrbka a Jedličky, kde mu musila býti snětivá noha odebrána, po šťastně vykonané operaci za několik dnů na zápal plic (23. 1. v 6 hodin večer).

Bude-li uznána jeho theorie dynamoelektrická o pohybu nebeských těles? Ať již ano neb ne, Zenger byl znamenitý učenec a památka jeho hned tak v lidu a v učeném světě nevyhasne!

- *Esop, inženýr* a geometr, zemřel jako nejstarší český inženýr v 84. roku věku svého na Smíchově dne 16. února 1908 a byl pochován na Malvazince; krátce před jeho smrtí jsem se s ním stýkal na procházkách.

- *Čech Svatopluk,* proslulý básník, zemřel 62 let stár 23. února 1908 a byl slavnostně pohřben 1. března z Pantheonu Musea; tam nad jeho rakví řečnili dojemně Vrchlický a purkmistr Groš a Hlahol pěl smuteční písně. Při

[109] Bethel Henry Strousberg, vlastním jménem Baruch Hirsch (1823–1884), podnikatel v Německu a v Čechách. Jeho podnikání na Podbrdsku skončilo krachem. V říjnu roku 1875 byl krajským soudem v Plzni a okresním soudem ve Zbirohu vyhlášen konkurz s celkovým dluhem 90 milionů zlatých. Dne 30. listopadu 1877 byla provedena exekuční dražba Strousbergových závodů v Borku, Holoubkově, Dobřívě, Strašnicích, Františkově a dalších. Roku 1877 byl Strousberg odsouzen do vězení pro dlužníky, kde pobyl dva roky. (pozn. Milana Hlavačky)

ohromném účastenství obecenstva, nejen v Pantheonu, nýbrž i na ulicích až k Vyšehradu, byl národem oželen zase jeden z nejpřednějších a nejskromnějších vlastenců pochován. V Museu jsem byl a doprovodil jej až na Vyšehrad.

- *Palacký Jan,* syn Františka Palackého, zemřel 23. února.

- *Fischer Karel,* inženýr a stavitel, dobrý to odborník, milý a ochotný kolega, zemřel po dlouhé nemoci dne 27. února 1908 v Letkách u Kralup, kde měl velkou továrnu na hliněné zboží a cihly. Byl starým členem Spolku architektů a inženýrů a Matice technické.

- *Steklová, paní* ředitele železáren v Blansku Stekla, zemřela 27. února 1908. Byla to milá paní a často mě hostila v Blansku, když jsem tam stavěl industriální dráhu k továrnám strojíren Breitfeld-Daněk.

- *Tomšič,* stavební rada Zemského výboru, zemřel 28. 2. 1908.

- *Hlávka Josef,* architekt, vrchní stavební rada, doktor filozofie a techniky, president České akademie pro vědu, umění a slovesnost, majitel řádu železné koruny II. třídy, zakladatel akademie a studentských kolejí, spolužák můj z Techniky v letech 1847–1851 a předseda našich sjezdů kolegů z Techniky 1847–1851 dosud odbývaných, nástupce můj v kanceláři vídeňského stavitele Františka Šebka, zemřel na tyfus 11. března 1908 a odvezen byl z Pantheonu do Lužan na svůj statek.[110] Prováděl mnoho staveb ve Vídni, dvorní operu, palác arcivejvody Viléma a velký počet jiných staveb. Dne 2. prosince 1908 pronesl na schůzi akademie p. profesor dvorní rada Vojtěch Velflík slavnostní řeč o jeho životě a působení a věnoval mi jeden exemplář této řeči, který chovám v knihovně.

  Z kolegů doprovázeli jsme jej na poslední cestu p. p. Korbel, konzul, císařský rada Summerecker, pořadatel našich sjezdů, p. Jarolímek, ředitel sedlecké továrny na tabák v. v., inženýr Vaněk a já; šli jsme za rakví. Činnost tohoto dobrodince a mecenáše všeho pěkného jest vůbec známá, než abych se musil zde o ní šířiti.

- *Komrs Ludwik,* spolužák z Techniky, zemřel ve věku 84 let dne 11. března 1908 v Praze, respektive na Smíchově ve svém domě a byl odvezen do svého rodiště, do Humpolce. Byl železničním inženýrem u Eliščině dráhy a naposledy ředitelem Pražsko-Duchcovské dráhy. Žil vícero let na odpočinku. Syn jest lékařem a zeť dr. Růžička magisterský rada v Praze.

- *Weber z Pravomilu,* dvorní rada, kolega z let 1847–51 na Technice a navštěvovatel našich sjezdů kolegů, zemřel 21. března 1908, byl jsem na pohřbu,

[110] Josef Hlávka je pohřben v rodinné hrobce v Přešticích. (pozn. Milana Hlavačky)

jenž se odbýval v kostele svatého Ducha. Z kolegů byli ještě přítomni pan konzul Korbel a školní rada v. v. Mikulecký. On věnoval se školství a byl školním inspektorem a referentem v ministeriu osvěty, než šel na odpočinek.

- *Petrlík Krystian,* profesor na Vysoké škole technické, předseda Matice technické, svědomitý to učitel a přítel studentů, založil vycházkový fond a každoročně konal se studenty cestu po světě, kde nějaká technická zajímavost (zvláště v oboru vodních staveb) se vyskytla. Byl jsem s ním v komisi pro II. státní zkoušku z inženýrství stavebního na České technice po 27 let a byl on, po smrti profesora Müllera, jejím vždy pilným a obětavým předsedou. Vychoval pro vodní stavitelství řadu vynikajících inženýrů pro vodní stavbu, jež dnes již zabírají důležitá místa při stavbách; též syn Eduard byl jeho žákem.

  Napsal jsem o něm nekrolog do „Union“. Zemřel 31. března 1908 a byl pochován 2. dubna na Olšanech.

- *Wersin,* člen správní rady Podolské cementárny, zemřel při schůzi správní rady, sedě naproti, náhle, as v pěti minutách, dne 6. dubna 1908. Znal jsem ho krátký čas, neb on se pohyboval v německých kruzích, byl dříve ředitelem cementárny Hergetové a líbil se mně jako řádný hezký muž as 55 let starý, snad 60. Jeho otec byl mým profesorem v III. roku Techniky v roce 1848.

- *Dr. Herold,* advokát, přísedící Zemského výboru, říšský a zemský poslanec, zemřel 3. května 1908. Nemusím se šířiti o jeho zásluhách, jsou známé celému českému národu, byl to obratný a obětavý politik a zastával mnoho čestných úřadů a čítal se k předákům českého národa.

- *Mikolecký,* školní rada, kolega z Techniky 1847/51, zemřel 13. listopadu 1908. Jeho bratra, inženýra, jsem znal dobře, zemřelého však málo. Účinkoval po léta na střední škole v Praze (německé). Zřídka byl přítomen našim sjezdům kolegů.

- *MUDr. František Dolanský,* můj synovec, městský lékař v Prachaticích (syn mé sestry Pepy Dolanské v Petrohradě a Černčicích), zemřel 14. listopadu 1908, aniž bych byl mohl jeti na pohřeb, jsa pozdě vyrozuměn. Zemřel v květu svého věku, as 44 let, jako oběť svého povolání. Studoval v Praze, a to na německých školách, ačkoliv česky uměl, poněvadž však národní školu měl německou, bylo těžko jej dostati na střední školu českou. Mezi svými spolužáky a v německých kruzích byl oblíben z příčiny, že měl pěkný vydatný *tenor* a působil při studentském zpěváckém spolku, který v mnohých německých městech se produkoval. Zanechal pouze choť, dítky mu pomřely. Delší dobu působil jako lékař v Kostomlatech (Kostenblatt)

u Teplic, pak byl panským lékařem ve Valči u Petrohradu. Paní jeho byla z Teplice a tuším, že tam nyní žije.

- *Ludwig Jan,* císařský rada, vrchní inspektor a chef udržování dráhy (Bahnerhaltungschef) v Praze v. v., zemřel ve svém domě na Smíchově dne 15. listopadu 1908 ve věku 82 let. Byli jsme kolegové ve službě a působili současně v letech 1877 až do 1892, on pro udržování a já pro nové stavby. Byl mládencem a nebyl společenský, leč svědomitý a poctivý úředník a dobrý inženýr. Byl jsem s Annou na pohřbu, odvezen do Olšan.

- *Kníže Jiří Lobkowicz,* nejvyšší maršálek Království českého po dobu 24 let, zemřel, jsa již na odpočinku as rok, dne 23. prosince 1908. Netroufám si líčiti zásluhy o vlast a znamenité vlastnosti tohoto vynikajícího aristokrata, který po tolik let řídil Zemský výbor a předsedal se vzácnou nestranností a objektivností Zemskému sněmu. Kéž bychom měli více takových obětavých a nadaných vlastenců. Skvostný a dojemný pohřeb šel od sv. Mikuláše na Malé Straně přes most Císaře Františka k nádraží, odkud byl odvezen do rodinné hrobky v Hoříně u Mělníka. Byl jsem s chotí na pohřbu. Měl jsem časté styky s ním, předsedal železniční radě a byl jsem k němu často zván na soiré.

- *Edler von Scheiner,* dvorní rada, vrchní stavební rada a chef Dep. XI. c. k. místodržitelství v. v., zemřel 31. července 1908 v Praze. Znal jsem jej již jako inženýra, komisionýroval jsem s ním při stavbě dráhy z Chocni do Broumova, jako chef místodržitelského oddělení XI. technického často mne žádal k poradám a anketám. Byl sice Němec, leč vlídný a spravedlivý ku Čechům a českým úředníkům. Byl stár as 84 let.

- *Lát J.,* vrchní inspektor při České severní dráze a občasný zástupce ředitele, zemřel v létě 1908, když jsme dleli v Adolfově; byl to dobrý kamarád a spřátelili jsme se v roce 1865 v Kralupech, když on vedl stavbu dráhy z Kralup do Turnova (I. sekce) a já přestavbu nádraží Kralupského prováděl; současně byl tam tenkráte Šíma (†), Franěk (†), Petrlák, Adam (†), atd.

1909

Odborné

Činnost má při zemských místních dráhách státem zaručených, jakož i v zájmu zemí zaručených drah, trvala i v tomto roce při železniční radě zemské. Dne 25. ledna byla u Zemského výboru porada stran účtu podnikatele Horského, jenž za stavbu dráhy z Teplice (Weckelsdorf) do Poříčí a Trutnova žádal proti stavební smlouvě as o 60 % větší obnos.

Dne 26. ledna 1909 byla ve Vídni schůze exekutivního komité a správní rady též v této záležitosti, neb požadavek Horského obnáší 2 900 000 přes mu přináležející sumu. Navrhoval jsem a bylo přijato, aby se účty daly prozkoumat Zemskému výboru, který měl při stavbě inspektora Suchého jako dohlížitele. Zemský výbor vyjádřil se o požadavcích a odstoupil záležitost k vyřízení c. k. ministeriu železnic a dle mého vědomí účet není dosud (5. 2. 1910) vyřízen.

Má se zahájiti v létě 1910 vozba na trati *z Domažlic do Tachova,* a tu povstala otázka dopravní mezi přiléhajícími na sebe tratěmi Domažlice–Tachov *a Tachov–Planá* a za příčinou tou byla porada 10. 2. v Tachově, u Zemského výboru dne 22. 4. 1909 stran zestátnění dráhy Planá–Tachov (a neb najmutí), o čemž se pak jednalo v Tachově při valné hromadě dne 8. června, aniž by dodneška záležitost ta byla posunuta kupředu.

Již 26. dubna jel jsem do Vídně a od 27. dubna až včetně 3. května *odbývala se zasedání správních rad při 13 drahách,* a sice:

- hlavní dráhy II. kategorie z Karlových Varů do Mariánských Lázní:
  - z Karlových Varů do Janova Jiřetína v Sasku (Johanngeorgenstadt)
  - z Lokte do Schönwehr
  - z Vodňan do Týna nad Vltavou
  - z Rakovníka do Loun
- místní dráhy:

– z Německého Brodu do Žďáru a Tišnovice na Moravě
– z Německého Brodu do Humpolce
– z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice
– z Benešova do Vlašimi a Dolních Královic
– z Jičína přes Rovensko do Turnova
– ze Svitavy přes Poličku do Skuče
– z Chlumce nad Cidlinou do Králova Městce
– Pošumavské dráhy Vodňany – Prachatice – Volary
– a Strakonice – Vimperk – Volary

Bydlel jsem u syna Eduarda, VIII. Alserstraße 57 a večer scházívali jsme se u syna Vladimíra a Toničky neb někde v hostinci.

Ku valným hromadám nadjmenovaných drah jel jsem 12. května s chotí Annou do Vídně; schůze odbývaly se od 13. do 19. května, takže jsem odjel do Prahy teprve 19. 5. odpoledne, kdežto Anna odjela již 17. května.

Bydleli jsme v hotelu Hamerand. Eduarda jsme navštívili 13. května, byl rekonvalescent; 16. 5. v neděli vyjeli jsme s Vladimírem, Toničkou, Milenkou a Luborem ráno *do Laxenburgu,* vše jsme tam prohlédli, i starý i nový zámek, jeli po lodičce a vrátili se osvěženi do Vídně.

Laxenburg

Dvakrát jsme byli v Prátru (u Švýcara), na koncertě ve „Volksgarten“ v městě, abychom večery pospolu trávili.

Valnou hromadu v Tachově odbyl jsem 8. června a vrátil se do Adolfova ten samý den. Dne 22. června pak odjel jsem zase do Vídně, kde se odbývala 23. schůze exekutivního komitétu *místní dráhy z Teplice do Poříčí a Trutnova* stran účtů podnikatele; a 28. září při této dráze zase zasedání užšího komité za příčinou změny (snížení) tarifů a vymožení *další splátky 400 000 Korun* od Zemského výboru Království českého, jenž se oprávněně zpěčuje obnos ten vyplatiti, pokud nebudou veškeré nápisy na stanicích rovnoprávně české a německé.

Minster Derschata (?), patrně nátlakem německé parlamentární strany, před zahájením vozby nařídil, *aby byly německočeské nápisy a výstražné tabulky dosazené německými, a to proti ujednání společnosti se Zemským výborem,* a toto nařízení jest příčinou tohoto sporu, který společnost dráhy té ohrožuje!

Když jsem se 28. 9. z Vídně do Adolfova vracel (bydlel jsem v hotelu Bellevue), uložil sluha z hotelu mé věci v mé přítomnosti do čekárny II. třídy na Františka Josefa nádraží. Mou nepřítomnost as 6 minut, když jsem odešel koupiti sobě jízdní lístek, nějaký ferina použil a *ukradl mně tašku a převlečník,* čímž jsem utrpěl škodu skoro 100 Korun; pátrání policie nádražní bylo bezvýsledné!

Poslední zprávu na Zemský výbor o valných hromadách a poradách správní rady zaslal jsem do Prahy dne 11. června a 30. června odjel jsem do Prahy ráno, odbývala se schůze ředitelstva a správní rady Podolské cementárny u mé přítomnosti. Ostal jsem v Praze až do 3. července, v který den se odbývala schůze *stálého výboru a železniční rady* u předsednictví excelence hraběte Vojtěcha Schönborna a u přítomnosti mé a členů dr. Ruša, Maštálky, Brdlíka, prof. Špačka a jiných. Jednalo se *o upravení tarifů při zemských místních dráhách* a přijal se barém[111] státních drah nově vydaný, zvyšující stávající sazby na státních dráhách.

K vyzvání profesora Birka na Německé technice, též člena české železniční rady, *napsal jsem článek o tarifech* na místních dráhách, jenž vyšel 4. prosince v „Rundschau für Technik und Wirthschaft“.[112]

V budově obchodní komory odbývala se schůze odboru *Technického muzea* pro získání objektů, jejíž jsem členem. Za předsedu byl volen stavební rada u Zemského výboru pan inženýr Kostlivý a za jednatele profesor na České technice inženýr Špaček. Přítomni byli: vrchní inženýr Müller od komise pro splavnění Vltavy, ředitel Zemského železničního oddělení Weißer, vrchní stavební rada Zimler, zástupce ředitele státních drah v Praze Breicha, vládní rada Ruth a vícero jiných vynikajících techniků.

Muzeum to se slavnostně otevřelo dne 2. ledna 1910 v paláci knížete Josefa Adolfa ze Schwarzenbergů a sbírky v tak krátké době získané byly překvapující.

Slavnostní řeč měl předsedající pan ředitel od Daňků, inženýr Janatka a inženýr chemik p. Neumann a z Německé techniky dvorní rada prof. Dorfler.

Zestátnění

Zestátnění společností priv. rak. uh. státní dráhy, při které jsem 41 let sloužil, pak Severozápadní a Pardubicko-Liberecké dráhy bylo přijato Říšskou radou dne 22. března 1909 s termínem od 1. 1. 1908. Byla tedy StEG majetnicí dráhy

[111] tarifní tabulky

[112] Rubrika Hospodářství. (pozn. Milana Hlavačky)

od 1. ledna 1855 až do 1. 1. 1908 po 53 let. Fakticky byly tyto zestátněné dráhy převzaty do správy státní dne 15. 10. 1909.

Já sloužil jsem na této dráze státu od 2. 5. 1851 do 30. 6. 1892, tedy 41 let a 2 měsíce, mezitím před prodejem od 2. 5. 1851 až do dne prodeje 1. 1. 1855 státu toliko 3 léta a 8 měsíců. Ředitel StEG, pan Grimus z Grimburgu 15. 10. 1909 odstoupil do výslužby a s ním vícero pánů a kolegů.

Jako ředitel drah bývalé Společnosti státní dráhy rakouskouherské nastoupil vrchní stavební a dvorní rada pan *inženýr Trnka* (rodem z Pardubic) a byl současně jmenován dvorním radou.

Studoval na České technice v Praze a v roce 1894 podrobil se II. státní zkoušce *u mé přítomnosti* jako člena zkušební komise, a složil ji s vyznamenáním.

* * *

Luis Bleriot[113] přeletěl se svým aeroplánem 23. července 1909 Canal La Manche v 23 minutách (jiní tvrdili, že v 30) a dokázal, že Anglie není již nepřístupný ostrov! Letěl z Calais do Doveru ráno od 4.35 do 4.58. Bylo to všeobecně považováno za epochální událost!

Bleriot později (1909) produkoval se se svým letadlem u přítomnosti císaře pána Františka Josefa ve Vídni na místě, kde se odbývají „Trapprennen“ se skvělým výsledkem.

Po mém návratu z Adolfova do Prahy prohlédl jsem 23. 10. stavby u ostrova Štvanice pro splavení Vltavy v oblasti Prahy, nový železný most přes plavební kanál na ostrov Štvanici stavebním radou městským panem Soukupem projektovaný a provedený. Práce podnikatelů Kapsa a Müller, to jest jez, jsou velmi pokročilé, jakož i jímky, propust vorová a ochranné práce na západním konci ostrova Lanou prováděné, takže jest naděje, že druhý jez a dotyčné práce u Žofína a Židovského ostrova počnou v roce 1910.

Mlýny byly naštěstí vykoupené za doby, kdy byl Forst ministrem obchodu (1907),[114] takže vodní práce v Praze mohou se prováděti bez překážky a provádějí se.

Při pěkném teplém počasí přehlédl jsem 4. listopadu dráhu z Hodkoviček do Podolské cementárny.

Projekt syna Eduarda

Ve prospěch projektu syna Eduarda poblíž Maidsteinu, tj. zařízení pro využitkování vodní síly vltavské a zařízené pomocí turby centrály elektrické, odbývala se

[113] Louis Blériot (1872–1936). Přelet kanálu La Manche se uskutečnil 25. 7. 1909. (pozn. Milana Hlavačky)

[114] Josef Fořt (1850–1929), ministr obchodu předlitavské vlády v letech 1906–1907. (pozn. Milana Hlavačky)

dne 10. srpna na místě vodoprávní komise pod vedením c. k. sekretáře místodržitelského p. Šubrta (nyní již okresního hejtmana) a Kuneše (od Zemského výboru) u přítomnosti lesmistra krumlovského, jakož i vrchního inženýra a p. Němečka knížete Schwarzenberga, vůkolních starostů z Holubova, Třísova a Mříče a zájemníků, majitele pozemků Honetschlägera, Frojdy, Ptačníka a jiných, lesmistra z Rožmberka, zapisovatel Dítko a vícero zástupců voroplavby.

Umístění projektu elektrárny

Syn Eduard hájil proti tuhému odporu voroplavců svůj všeobecně uznaný projekt; mimo mne z naší strany byl ještě přítomen zeť p. vládní rada Stibral Jiří, mí vnukové Vladimír Havlíček a Zdeněk Stibral. Boženka Stibralová uspořádala v bytě p. Honetschlägera recte Podhradského pod Maidsteinem pro komisi vydatný bufet. Aby bylo možno propust pro vory, proti které byla od voroplavců vedená opozice upraviti, byla komise odročena a Eduard slíbil předlohu doplniti novým návrhem této propusti.

V Praze 22. listopadu navštívil jsem v této záležitosti pana dvorního radu a vrchního stavebního radu *Rytíře* a vrchního stavebního radu zemského *pana Jirsíka,* abych požádal o urychlení vyřízení a odbývání druhé komise, která byla skutečně odbývána *již 8. ledna 1910;* při té odmítal syn Eduard statně námitky voroplavců, kteří necítili se dost obrnění, aby při komisi na vývody projektanta hned odpověděli a ponechali sobě své vyjádření podati písemně a očekává se další vyřízení, neb záležitost jest na dobré cestě. Mimo nahoře uvedených přítomných při komisi dne 10. srpna 1909 uvádím ještě: inženýra vrchního místodržitelského (strojníka) p. Theodora Skulinu, knížecího lesmistra z Krumlova Rulfa a vrchního inženýra p. Devorezského, zástupce spolku obchodníků se dřívím a průmyslníků dřevařských Winterbergera, Adalb. Wegscheidera, správce za panství Rožmberské, p. Hauka, kontrolora lesního úřadu v Rosenhofu za knížete

Kinského, Emila Doringa za firmu Zschaler-Postelwicich, Josefa Engela, správce hraběte Buqui[115] a starostu Mříčského Voliška, atd.

Portál štoly

Uvnitř štoly

Koleje ve štole

Při komisi dne 8. ledna 1910 podotýkám (předbíhaje životopisu pro 1910), že byli přítomni pan vrchní lesmistr z Hluboké a JUDr. Jakš z Budějovic, právní zástupce knížete Schwarzenberga. Komise dne 8. ledna 1910 odbývala se v restauraci v Adolfově u nádraží a obědvalo nás 20, mimo domácí občany, již byli uctěni ve vedlejší místnosti.

V listopadu 1909 dopsal jsem panu knížeti Janu Nepomukovi *Schwarzenbergovi* (cestou centrálního ředitele Jarošky) list, aby laskavě projekt, jenž jest i v zájmu panství krumlovského, ve prospěch podporoval a obdržel jsem odpověď, že se k projektu blíže přistoupí. Zasedám s panem knížetem ve správní radě

[115] Hrabě Buquoy (francouzská výslovnost bikva). (pozn. Milana Hlavačky)

Pošumavských drah, a proto jsem se odvážil se na něho osobně obrátiti prvním listem již 16. července 1909.

* * *

Týdenní schůze Spolku architektů a inženýrů jsem i v roce 1909 pilně navštěvoval a uvádím některé vydařené přednášky, a sice:

- 15. 1. inženýr Žižka o letadlech
- 5. 3. stavební rada Fiala o silnicích
- 26. 3. a 2. 4. vrchní inženýr Müller o mezinárodním plaveckém spolku v Petrohradě, 1908
- 19. a 26. listopadu inženýr Mencl (městský) o vývoji mostů klenutých a betonových
- pan architekt Balšánek o úpravě Malé Strany

Jako správní rada a člen ředitelstva Podolské cementárny navštěvoval jsem dotyčné zasedání, a zejména 13. 2, 17. 2, 24. 3, 11. 3, 3. 4, 24. 4, 5. 6, 30. 6, 6. 8, 27. 10, 20. 11, 20. 12. a 30. 12, 19. 9, 6. 8, 9. 9 a 6. 10. navštívil jsem valnou schůzi. Staral jsem se výhradně též o záležitosti industriální dráhy z Hodkoviček do Podola (cementárna).

Sledoval jsem *stavby městské* při stavbě *nábřeží* kolem Svatopetrské čtvrti, *úpravu Chotkovy třídy* pro možnost položení elektrické dráhy, *postup asanací a kanalizací,* stavbu *budovy na Linhardském náměstí pro radniční* místnosti, rozvin elektrických drah, *zakoupení Křižíkovy elektrické dráhy* z Prahy do Libně a Vysočan atd. Od 1. února 1910 jezdí elektrická dráha z Karlína až na Hradčany ku Prašnému mostu.

Stavba městského vodovodu pro pitnou vodu z Káraného do Prahy jest v proudu, budovy v Káraném jsou hotové a kladou se roury (francouzské) již na trati ku Praze. Snad za 2 léta budeme míti v Praze pitnou vodu.

Politické události

Politické události tohoto roku uvádím jen čelnější, stručně.

V lednu 16. měla se odbývati iniciativou Bienerthovou vyrovnávací konference mezi Čechy a Němci, leč nebylo z toho nic.

V únoru hrozilo vypuknutí války mezi Rakouskem-Uherskem a Srbskem a nebyla v březnu tato obava ještě zažehnána, neb 22. 3. odcházelo z Prahy vojsko do

Bosny. Příčinou bylo, že Rakousko-Uhersko po 30letém držení Bosny a Hercegoviny přistoupilo ku *anexi.* Vedlo se ostré vyjednávání s Ruskem a Srbsko zbrojilo vytrvale, každou chvílí očekávalo se zahájení války. Nátlakem však mocností a zvláště vlivu Ruska podařilo se 29. a 30. března Srbsko odvrátiti od válečného úmyslu a mír byl pojištěn. V tuto dobu koncem března nastalo teplo, skor vedro.

Dne 20. dubna vypukla v Cařihradě revoluce proti sultánovi *Abdul-Hamidovi,* poněvadž chtěl zrušiti nedávno udělenou konstituci. Vojsko mladoturecké přitáhlo ze Soluně do Cařihradu, sesadilo sultána 27. dubna a nastoupil jako sultán *Mohamed V.* Abdula Hamida internovali v Soluni v zámku dobře střeženém.

Španělsko zavedlo v Melille boj proti Kabilům, již se zmocnili španělského (?) území; následkem toho a i jiných příčin *vypukla v Barceloně revoluce velmi krvavá, od 26. 7. až do 2. srpna.* Způsobil ji (prý) *Ferrér,* jenž byl pak v listopadu vojenským soudem *k smrti odsouzen a zastřelen,* což budilo po celé Evropě senzaci velikou!

Říšská rada byla svolána 10. března za příčinou *zestátnění priv. Společnosti státní dráhy* rakousko-uherské, Severozápadní a Pardubicko-Liberecké dráhy, které se uzavřelo, jak již podotknuto, 23. března. Dne 7. 8. zapečetila Vídeňská obec tiskárnu *Vídeňského deníčku,* který jí byl nepohodlný, poněvadž věrně vylíčoval Kravali proti vídeňským Čechům, které byly penězi spunktované, jak se tvrdilo.

Říšská rada sešla se 20. října, Český sněm byl odročen za příčinou německé obstrukce (proaktuara).

V Dolnorakouském sněmu strašil lex Kolisko Axmann proti zakládání českých škol obecních a měšťanských v zemích Dolních a Horních Rakous a Solnohradska,[116] navzdor velkého odporu české veřejnosti a poslanců, zákony tyto byly vládou předloženy ku schválení (sankci) 1. 11. Nastala krize, čeští ministři Albín Bráf[117] a dr. Žáček[118] se poděkovali (stali se oba tajnými radami), Říšská rada byla odročena a koncem listopadu se zase sešla, nastala obstrukce slovanské unie (15. 12. 1909),[119] zavedlo se ze strany německé nepřetržité sezení ve dne v noci a naši poslanci stále řečnili až i 20 hodin, leč as po dvoudenním trvání učinil *dr. Kramář* (a Krek) návrh na přijetí zákona *o změně jednacího řádu,* jenž byl 18. prosince na Říšské radě přijat proti pouze hlasům českých Němců a německých radikálů, již byli „usazeni“. Pak projednalo se provisorium rozpočtové a zákon o zmocnění vlády k uzavření obchodní smlouvy s Rumunskem, Srbskem a Bulharskem.

[116] Zákon Kolisko-Axmann zaváděl pouze německou vyučovací řeč v Dolním Rakousku, kam patřila i Vídeň se statisícovou českou menšinou. (pozn. Milana Hlavačky)

[117] Profesor Albín Bráf (1851–1912), poslanec Národní strany v Čechách a ministr orby. (pozn. Milana Hlavačky)

[118] JUDr. Žáček (1849–1934), poslanec Národní strany na Moravě, ministr – krajan předlitavské vlády. (pozn. Milana Hlavačky)

[119] Slovanský poslanecký klub na říšské radě. (pozn. Milana Hlavačky)

V zasedání 5. až 9. listopadu jednalo se o vyrovnání mezi Čechy a Němci a byla zvolena 52členná komise pro tuto českou otázku dne 27. listopadu, která měla býti permanentní.

Obstrukce jest sebezapřením slovanské unie odstraněna, a tím (snad) odpadne veto německé pod stálou výhrůžkou obstrukce proti všemu, co bylo v prospěch náš.

Předpokládalo se, že tím přestane též obstrukce Němců v Českém sněmu, leč na 3. února 1910 svolaný sněm musel býti pro obstrukci (tentokrát ne pro aktuara, nýbrž pro nedocílenou shodu o denním pořádku) již 9. 2. 1910 odročen a zem uvedena do finančních rozpaků a hospodářské poměry citelně poškozené v celé České zemi, a to pro justament 27 německých poslanců, kteří stáli na obstrukci!

Srážka vlaků stala se na Boží Hod dne 25. 12. 1909 ve stanici Uhersko, při které bohužel bylo více mrtvých a raněných nedopatřením přednosty, který zapomněl na nákladní vlak na koleji pro pražský rychlík určené!

Nehoda ve stanici Uhersko

Rodinné a různé události jiné

Fráňa Havlíček, vnuk, odjel k radě dr. Meixnera do Assuanu v Africe 12. ledna 1909, pak zajel sobě na Rivieru, odkud se vrátil teprve 6. května přes Vídeň

do Prahy zdráv. Předtím žádala poručnice p. Anna Havlíčková a já jako poručník 4. ledna okresní soud, aby byli uznáni čili prohlášeni František a Anna Havlíčkových za plnoleté, což se stalo 25. ledna 1909.

Soudně deponované cenné papíry byly jim vydány. O dýchánku u paní Zátkové v Karlíně dne 10. ledna uspořádaném zmínil jsem se již na konci roku 1908.

Bál techniků odbýval se dne 13. ledna a navštívil jsem jej (protektor byl pan Neumann, vrchní inspektor), ačkoliv následkem jakési, panem prof. Bartlem a studenty zaviněné diferenci (nechtěli, aby byl zván pan místodržící) nebyl žádný profesor z Techniky přítomen a návštěva byla slabá. Nejvyšší maršálek pan Prinz Lobkowicz byl přítomen a mluvil jsem s ním – pak byli tam p. p. státní technikové p. dvorní rada Rytíř v čele a vícero vynikajících techniků a továrníků.

Divadlo jsme častěji navštěvovali i koncerty a zejména v Praze koncert journalistů a filharmonie v plodinové burze, Divadlo Vinohradské i Smíchovské, slyšeli *Navála* v Zaze od Leoncavally, opery Carmen, Postilion z Lonjumeau, Martha, Provdaná nevěsta a vícero operet a činoher, byli jsme na slavnosti 25letého úmrtí Smetanova v Národním domě vinohradském.

Jako v minulém roku 1908 měli jsme každou středu, později v pátek, jour fix v kavárně Louvru, kde jsme se scházeli s Kopistovými, Lošťákovými, Frenclovými, častěji dcerou a děvčátky Havlíčkovými, s Lindnerem atd. a byly to milé zábavy po těch osm měsíců, které v Praze trávíme. Po tuto dobu trávíme každou neděli střídavě u zetě Jiřího Stibrala a Boženky a u nás a po večeři zahrajeme sobě taroky s voláním krále.

As po dvakráte nám slečna Karla Humhalová, žákyně pražské konzervatoře, zahrála pěkně na piano. Tak trávíme ty neděle v úzkém kruhu rodinném, někdy k nám též zavítají Anča Havlíčková s děvčaty.

Praha jest na ledě v neděli dne 31. ledna při −2,5 °C. Naše spolucestovatelka ve Švýcarech a kolegyně vnučky Andy Havlíčkové v Ženevě slečna Lada Bělohoubková provdala se na továrníka pro perleťové zboží v Brně pana Beneše a byli jsme s Annou a Ančou Havlíčkovou a s Boženkou Stibralovou a s chotí na svatbě v podskalském kostelíčku dne 15. února.

Založil jsem 17. února 1909 synu *Vladimírovi depot* u filiálky Živnostenské banky ve Vídni za příčinou placení nájemného.

Tonička snacha i Vladimírek Lubor rozstonali se 19. 2. na červenky,[120] to bylo pěkné nadělení. Dne 24. 2. byla popeleční středa. Dne 25. 3. odjely naše vnučka Zdeňka Hüttingerová s Liduškou Zátkovou na Rivieru a do Nervi, leč počasí nebylo příznivé a vrátili se z Nervi 28. března již.

Naše Anička Havlíčková slavila dne 5. března své 52leté narozeniny – jak ten čas prchá, prchá, jako bystrý potůček horní.

Neminula mě také letos nějaká indispozice, měl jsem od 9. do 15. března *zápal mandlí a típku* a ležel jsem 4 dni.

[120] Infekční bakteriální onemocnění z infikovaného vepřového masa. (pozn. Milana Hlavačky)

Nadešel můj svátek 18. 3. a byl jsem dojat přízní a pozorlivostí mých milých a dalších příbuzných.

Osobně blahopřáli mi celá rodina Havlíčkových a Smutných, mimo Lidušky v Ženevě dlící, Jiří a Boženka Stibralové, paní Karla Zátková, švagrová Ema Lošťáková, rodina Frenclová, Fialová a Grammanové; písemné blahopřání samozřejmě dostal jsem od rodiny syna Vladimíra s Tončou, Eduarda a od mnoha známých a přátel. Byl jsem velice potěšen upřímnými těmito projevy, jež mně velice lahodily. Dne 21. března uspořádala choť Anna s Boženkou v bytu Stibralových večeři u přítomnosti rodin nadjmenovaných, Havlíčkových malus Eduarda Havlíčka, mimo Anny (dcery), jež byla churavá a u přítomnosti slečny Karly Humhalové – a dobře jsme se bavili, k čemu ovšem ve valné míře přispíval zeť Jiří.

Při gratulaci Edově mně byla poznámka, že ho chtějí přeložiti do Prahy, že p. vrchní stavební rada Zimmler ho žádal do oddělení regulace horního Labe a že ku panu ministerskému radovi Žampachovi se vyjádřil, *že raději vystoupí ze státní služby,* než by do Čech šel. To mě ovšem velmi nepříjemně dojalo, že on, když se o něj tolik interesují v úřadě, se tak chová odmítavě a že sobě svého v krátké době dosaženého vzácného postavení tak málo váží. Příčina asi byla, že již měl svůj projekt vodní, o kterém jsem se již zmínil v hlavě.

Nastala 23. 3. silná obleva +12,5 °C a ledy v Praze odcházely podruhé.

Dne 27. 3. vážil jsem v parní lázni 89,7 kg, kdežto v prosinci 1908 vážil jsem 90,3 kg.

Slečna Sláva a Růžena Zátková odjely 28. 3. do Montreux ve Švýcarsku.

Bohdalec navštívili jsme se zetěm Jiřím, s Boženkou a s chotí Annou dne 4. dubna a Jiří nám ukázal své, za 7 000 K zakoupené nové pozemky stavební. Dne 7. 4. byli jsme přítomni *přednášce pátera Svojšíka*[121] o jeho cestě *k antipodům,* přičemž vykládal 200 světlých obrazů z této cesty pomocí skioptikonu.[122] Byla to poučná a velmi zajímavá večerní zábava v Měšťanské besedě.

Na *Velikonoce,* jež připadly na 11. a 12. dubna 1909, přijel nás navštíviti syn Eduard z Vídně a odjel 13. zase do Vídně a jeli jsme společně až do Veselí. Dne 11. na Boží hod večeřeli u nás Jiří, Boženka a Zdeněk Stibralové a Eduard. Na 12. 4. navštívili jsme francouzský *restaurant* na Františkánském nábřeží u *Ferriá,* a sice *rodina Zátkova Oldřich a Liduška* (paní ne), Voloďa Havlíček se Zdeňkou, Anna a děvčata a Eduard Havlíčkové i my se synem Eduardem, jakož i rodina Stibralova se Zdeňkou. Kolega Schwarz Voloďův, jenž právě přijel z Ameriky byl též přítomen. Později ucházel se o ruku Andy Havlíčkové, leč se špatným úspěchem a divili jsme se, že se lépe před tímto krokem neinformoval!

[121] Alois Svojsík (1875–1917), kněz, cestovatel, bratr zakladatele českého junáctví Antonína Benjamina Svojsíka. (pozn. Milana Hlavačky)

[122] promítačka diapozitivů

Vila Jiřího Stibrala

Dne 13. dubna odjeli jsme s chotí Annou do Adolfova, abych tam vykonal obvyklé jarní práce. Dolejší parquet jsem nově zasel travou, dal spraviti odpadní kanálky – budku koupací, již vítr v zimě rozházel, dal znova postaviti, též odpočívadlo, vyřezal růže a křoviny, zasel as 22 druhů květin do pařeniště. Dne 17. 4. byli jsme s Annou u Honetschlägera oznámiti mu, že syn Eduard přijede k němu v záležitosti výkupu pozemků, fakticky přijel Eduard a Zdeněk. Já odjel jsem 18. 4, maje v Praze správní radu a Anna odjela 20. 4. dopoledne do Prahy.

Valná hromada Podolské cementárny odbývala se 19. dubna a po ní zasedala správní rada, v které jsem byl zase volen do ředitelstva. Za předsedu p. Šimek, za místopředsedu inženýr Neumann, v ředitelstvu mimo mne stavitel Šlaffer, náhradník p. Šolar a členové správní rady dr. Lošťák, císařský rada Sedlák, ředitel Karlík, profesor Živna a ředitel Czurba.

Dne 5. 5. rozdělil jsem mezi dědice po bratru Františkovi – Marii Košťalovskou, Jaroslava, Eduarda a Bohouše Bazikovi tažený los prémiový uherský a připadlo na každého podíl 43,93 Korun, které obnosy jsem rozeslal.

Pan Frieda (synovec Vrchlického), ženich švarný neteře *Silvie Smutných* odbýval svou promoci jako JUDr. a byli jsme přítomni i Anna s Andou Havlíčkových, Boženka, Emma Lošťáková, Frenclové i pan Bělohoubek; seznali jsme rodiče ženichova a pana Friedu, ředitele vyšší dívčí školy pražské – s chotí.

Nastala doba jarní a vyslali jsme svá zavazadla 21. května do Adolfova a 22. 5. odpoledne jeli jsme tam na letní pobyt: choť Anna, já, služka Pepi Hudečková od Prostějova a pan pes Barík. Nastoupili jsme patnáctý ročník svého pobytu ve vile 44 v Adolfově (Holubově) mimo dvou let, jež jsme strávili v Křemži. Již 23. 5. byla odpoledne bouřka na přivítanou.

Tentokrát měl jsem již jízdy do Vídně (viz str. 515) odbyté a mohl jsem se věnovati nepřetržitě zařízení zahrady vysazením z Prahy přivezených a v Budějovicích nakoupených květin a ze svého pařeniště vybraných sazeniček. Vysázel jsem mnoho set rozličných květin pro skupinách a rabátkách.

Dne 30. a 31. května nadešly svatodušní svátky a měli jsme za hosta pouze *Pavlíka Smutného,* který přijel 25. 5. a 13. června odjel. Počasí bylo krásné a vyjeli jsme si s Pavlem 1. 6. do Budějovic, abych nakoupil draceny, jukky a jiné květinové sazenice. Bude-li Pavel někdy tyto řádky čísti, vzpomene si na tu dobrou husu, jakou jsme dostali v tamější besedě.

A nyní počal život venkovský: Ráno o půl šesté vstávat, v šest hodin v zahradě již pracovati, pod verandou neb u kašny snídati, a to až as do 10 hodin, v zahradě se batoliti, pak práce při psacím stole a neb procházka do lesů – a odpoledne zase; večer jsme my staří mladíci již unavení a jdeme o deváté neb desáté spát – – a při zajímavé lektuře usneme a spíme, až nás sluníčko ve čtyři hodiny ráno již vzbudí, svítíc nám do očí!

Leč klid takový netrvá vždy dlouho, neb 5. června odjel jsem do Prahy ku schůzi v cementárně a 6. června jel *jsem s Aninkou Havlíčkovou* (dcerou) *do Černčic* a odpoledne byli jsme v krásném petrohradském parku procházkou. Dne 7. 6. prohlédl jsem cihelnu, Voloďovu truhlárnu a pak nově adaptovaný a rozšířený bytný dům, kde se chystal v I. patře byt pro mladé manžele Voloďu a Zdeňku a v II. patře byt pro rodinu dcery Anny; vše jest pěkné, však dle mého zdání pro venkov poněkud luxuriosní.

Po této prohlídce šli jsme s Aninkou po Karlovarské silnici procházkou až do Mokotýl[123] a odpoledne jsme společně jeli do Plzně. Tamodtud Aninka do Prahy a já do Tachova k valné hromadě, jež se odbývala 8. 6. a vrátil jsem se do Adolfova. V neděli 13. 6. přijel syn Eduard na den a současně nás navštívily Ema Tropšova a Resi Gráfova (z Trhových Svin).

Očekávané vnučky přijely do Budějovic 16. 6, jel jsem jim tam vstříc, leč do Adolfova jela se mnou pouze Magda, kdežto Anda byla v Poříčí očekávaná slečnami Zátkovými. Slávou, Růženou a Liduškou, jež byly ve velmi dobré náladě a vesele nás uvítaly; Andu vzaly s sebou do továrny. Dne 26. 6. již jsem Magdu zase zavezl k Zátkovým do mlýna a navštívil jsem pana *Františka Havlíčka,* bratra *Karla Havlíčka Borovského,* a tři slečny Zátkové a Andu, která však se mnou k nám nejela, teprve 15. 7. se k nám vrátila i s Magdou. Dne 29. června, na sv. Petra a Pavla, byli jsme s chotí v Křemži v kostele; počasí bylo chladné, časté srážky.

[123] možná Bukov

Do Prahy jsem jel 30. 6. na schůzi zemské železniční rady, navštívil Annu (dceru) a Stibralovi, dal se častovat od nich a odjel jsem 3. července do Adolfova. Z Budějovic jel jsem s Voloďou Havlíčkem a v Poříčí na něho čekali Zdeňka, jeho choť, tři slečny Zátkové, dr. Tendr a Anda s Magdou (sestry) – *celá kupa pěkných a veselých děvčátek!*

Syn Eduard přijel 8. července na dovolenou a počaly u nás delší procházky až na 20 000 kroků pedometrem počítaných – bohužel od 9. až do 12. července pršelo takřka ve dne v noci, což bylo dobré naší zahradě, ale méně příjemné nám.

Rodina syna Vladimíra i on přijeli k nám 12. 7. tráviti prázdniny a dovolenou.

Dne 14. července byli jsme Vláďa i Eda u Honetschlägera, kde Eduard spisoval protokol o *zamluvení pozemků* pro jeho projekt a zavázal se dát mu závdavku 1 000 Korun. Dne 20. 7. jeli jsme pak společně do Krumlova k dr. Šmirousovi v té záležitosti a v nepřítomnosti jeho jednali s p. p. dr. Šebestou a s p. Sedlákem.

Počalo být u nás veselo, když přijely vnučky Anda a Magda 15. 7. a konali jsme procházku s Vladimírem, Tončou a dětmi po hřbetě nad Vltavou, přičemž se Barry na noze poranil. Dne 18. 7. Voloďa Havlíček (vnuk) přijel k nám s Jaroslavem Zátkou a šli jsme pak společně s ním já, Vladimír (syn) s Toničkou, Eda naproti rodině Zátkové až k místu, kde vážou vory, jak bylo dle výroku Volodi smluveno, leč my jsme se vinou mládeže opozdili, a tak se stalo, že paní Zátková, Zdeňka Havlíčková a slečna Růžena musili na nás delší čas čekati, takže naše pospolubytí bylo krátké. Slečny Sláva a Liduška nedoprovázely matinku po celé cestě, únavou vrátily se. Od vořiště šli jsme každá strana jinou cestou domu.

Madlička Havlíčková odjela 19. 7. domů a doprovodil jsem ji do Budějovic, odkud jela s Voloďou a Zdeňkou společně do Černčic a dne 22. 7. doprovodil jsem Anečku též do Budějovic při jejím návratu domů.

Dne 21. července přijel Zdeněk Stibral z Vídně a 22. 7. odjel Vladimír (syn) na tři dny do Prahy, kdežto 23. července odjeli syn Eduard a Zdeněk Stibral do *Ostende.*

Švagr Hüttinger se Zdeňkou přijeli do Adolfova 21. července a ubytovali se u Friedmanna.

Nastalo koupání dne 20., 22. a 23. v rybníce. Koupali jsme se Zdeněk, Zdeňka Hüttingerová, pan Hanf a slečna Hanfová, Tonička s dětmi. Já začal se koupati 19. 7. a koupal jsem se 19krát až do 27. srpna a velice se mně to zamlouvalo.

Svátek mé choti Anny 26. července slavili jsme u přítomnosti Vladimíra, Toničky a vnoučat a bylo dojemné, s jakou vervou Milenka a Vládíček své obsáhlé přání pronášely – roztomilá to koťata!

Přišli blahopřáti Hüttingerové, Frenclové s Jarmilou a s panem Billaudeau, odpoledne jsme šli do Třísova.

Dne 27. července byl svátek syna Vladimíra i Vladimíra Lubora a dal jsem jim vázaného, aby mohla Milenka začíti se učiti hráti naše pianino. Byl to třetí stroj, jenž jsme měli za 49 let (1860–1909). Na těch prvních dvou strojích vyučili se hře na piano Aninka, Boženka, Vladimír a Eduard.

Jmeniny Boženky oslavili jsme dne 29. 7. v její nepřítomnosti. Se synem Vladimírem jsme byli 29. 7. na Vltavě, kde Eduard projektuje centrálu a šli zpět kolem Podhradského (9 000 kroků).

Výlet na Kleť podnikli jsme Vladimír, Tonča, Milena a Lubor dne 28. 7. z Holubova Krásetínem po dlouhé cestě nahoru. Šli jsme nahoru 4 hodiny (excl. odpočinek 30 minut) a dolu 2½, vyšli v 7.15 ráno, vrátili se až večer; děti cupaly statně 12. 900 kroků nahoru a 8 000 kroků dolů, úhrnem 21 700 kroků.

Na Kleti setkali jsme se s p. okresním hejtmanem krumlovským Steffanem a chotí jeho, známé to Vladimíra z Kaplice. Byl pěkný den, nahoře bylo živo, vyhlídka pěkná a dostali jsme se bez každé nehody domů.

Druhý den byli jsme zase na delší procházce a *psal jsem Edovi do Ostende* telegraf, poslal mu smlouvu s Honetschlägerem; 30. až 31. 7. delší procházky s Vladimírem, Tončou a s dětmi.

Litovali jsme velice, když 1. 8. odjel Vláďa a Tonča kvůli stěhování již do Vídně, útěchou ostali nám ještě Milena a Lubor, které nám však *paní Stasková, babička,* již 14. srpna odvezla. Babička Stasková zdržela se u nás pouze den. Nastalo u nás vakuum, neb se nám stýskalo po těchto dobře vychovaných dětech!

Do Prahy odjel jsem 6. 8. a vrátil se 7. 8. (cementární schůze). Večer byli jsme se Smutných, Jiřím a Boženkou a p. Heritesem na Žofíně při koncertu.

Za příčinou projektu Edova byl jsem 5. 8. u starosty obce Frojdy.[124] Potkal jsem Oldřicha Zátku s p. Šafránkem, šli z Kleti, za nimi očekával jsem paní se slečnami, ale ony se nějak, dosud nevím jak, vyhnuly našemu domku. Leč 19. 8. nás navštívili odpoledne paní Zátková, slečna Lidunka, p. p. Oldřich Zátka a p. Šafránek k našemu nemalému potěšení.

Za příčinou komise, o které jsem se již zmínil, přijeli 9. 8. *Boženka a 10. 8. Jiří Stibralové* a odjeli Jiří již 13. srpna *do Benátek,* Boženka a Zdeněk ostali u nás a 14. a 16. srpna koupali jsme se při krásném počasí v Holubovském rybníku: Boženka, Zdeněk, pan Hanf se slečnou sestrou, Milena, Lubor, slečinka Horníčková, já, choť Anna a jiní; veselá nálada.

Pěkné počasí lákalo nás po delších procházkách a dne 18. srpna, na den narozenin císaře pána, byli jsme s Boženkou na horizontální cestě (9 000 kroků), sbírali houby pod Moučkovou hájovnou a chodili plné tři hodiny. Zdeněk byl tento den s jinou společností (Hanfovi) v Zlaté Koruně.

Oslavili jsme také den narozenin Milenky s upomínkou na 23. 8. 1899!

Opětovali jsme návštěvu rodině Zátkové ve mlýně v Březí dne 19. srpna, a sice Boženka a Zdeněk Stibralové, choť Anna a já. Byli jsme velmi srdečně přijati a bavili jsme se dobře; při procházce po zahradě chodil jsem se slečnou Lidunkou a seznal, že jest to roztomilé a moudré děvčátko dobře vychované. Dále bavil jsem se s panem *Františkem Havlíčkem,* otcem paní Karly Zátkové *a bratrem*

[124] Frideau. (pozn. Milana Hlavačky)

slovutného Karla Havlíčka Borovského, jenž jest již značně přes 86 let stár, leč čilý duchem i tělem!

Při procházce v hořejší ovocné zahradě chodili jsme kolem domku, jenž obýval v létě zemřelý, dobrý a dlouholetý přítel a spolužák *Eduard Kačerovský.*

As dvakrát jsme jej tam navštívili, i choť jeho, a tentokráte jsem upomínkou na rodinu tu a s nimi zažité časy našeho mladého manželství byl zvláště dojat. Dcera Růžena jeho jest provdána na p. Dobroslava Zátku, spolumajitele mlýna a továrny v Březí, a proto tam Kačerovský trávil s chotí svou léto a již churavého jsem jej tam opět navštívil.

Po přátelským pobavení a pohoštění odjeli jsme večer do Adolfova uspokojení a dobře naladění.

Jako svůj vlastní dvorní zahradník musím se zde pochlubiti, že v tu dobu, v druhé polovici srpna, naše zahrádka byla v krásném floru, zejména skupiny květinové u kašny a jinde, Begonie, Pelargonie, Salvie, Fialy, Meteor, Ageratum, Lathyrus, Lantany, Růže, Vanilky, Betunie, Karafiáty, Tropaeolum a jiné četné květiny byly ozdobou skupin.

Betunie

Salvie

Begonie

Fialy

Křoviny letos velmi bohatě kvetly, zvláště bezy a deucie byly obsypány celými rožněmi květů.

Ageratum

Tropaeolum

Lathyrus

Pelargonie

Karafiáty

Růže

Také meruněk, broskví a jiného ovoce jsme měli, ovšem poskrovnu, neb máme málo takých stromů. Zahrada nám zarůstá a ze strany Anny i synů i vnuků se na mne doráží, abych dal vysekat jednotlivé stromy a musel jsem tomuto nátlaku vyhověti a několik krásných stromů poraziti.

Též pergola u dvířek hořejších padla za oběť snaze popřáti sluníčku možnost vniknouti do útrob naší zahrady.

Dne 23. 8. prželo, 24. 8. vykonali jsme společnou vycházku na hřbet paralelně s Vltavou u Maidsteinu běžící a pěknou vyhlídku skýtající. Dne 26. a 27. 8. při

Lantany

Deucie

pěkném počasí nastalo koupání, leč 29. 8. již bylo zase deštivo a navzdor tomu byl jsem se zetěm Jiřím a se Zdeňkem v Křemži v kostele. Odpoledne byli u nás na svačině paní *Hanfová se slečnou* a se synem, jenž sobě vyžádal poradu s Jiřím o své budoucí životní dráze jako umělec.

Navštívili jsme rodinu Frenclovou dole v Adolfově; švagr Frencl stěžuje sobě na nevolnost a strádání zraku a jest v lékařské péči – naše Milena a Mařenka Kačerovská učily se u něho začátky francouzské řeči a on chápavost Milenky velice chválil a uznával, byli jsme mu povděčni za tuto obětavost.

Pan Billaudeau uchází se o ruku neteře Jarmily rozvedené paní Kačerovské a jest to velmi vážný a správný mladý muž, jenž zařídil v Brně školu „Berlicovou“ pro řeči: francouzskou, anglickou, českou a jiné a máme zato, že by to byla pro Jarmilu přiměřená partie.

Švagr *Josef Hüttinger* zotavil se značně, koná pilně procházky a vyšlapuje sobě tak, že mu sotva stačím, což jest zajisté překvapující po jeho častých operacích na noze.

Zdeňka se pilně koupala, často na procházky chodila, takže její nervozita velice ochabla a nastal u ní normální stav zdraví, což přičítáme u obou změně poměrů a zdejšímu (adolfovskému) vzduchu ve výšce 506 m a vůkolních obsáhlých lesů knížete Schwarzenberga.

S oběma rodinami jsme se častěji navštěvovali a při nastalých delších večerech v září a říjnu hrou „Whist“ čas příjemně sobě krátili. Švagr a Zdeňka byli přísní učitelé této hry a my nepozorní žáci utržili jsme častou výtku: „Wieder feindesfarbe“. Prohry byly ohromné, někdy až 30 a 50 haléřů! Hrávali jsme: oba Hüttingerové, má choť, Zdeněk Stibral i syn Eda (když byl v Adolfově) střídavě i já a často trvala hra až do 11 hodin.

V tomto létě byla v Adolfově valná návštěva, všechny (ovšem skromné) byty byly obsazené a lidu se zde, zvláště v neděli, hemžilo – nejen výletníků, ale i domácích hostů.

Restaurace naproti naší vile, která dosud patřila Budějovickému městskému pivovaru, který se zde pokládal za německý, přešla rokem 1909 do majetku paní

Šebestové, bývalé nájemnice české besedy „U Růže“ v Krumlově a nyní i české kruhy ji navštěvují a školské výlety tam se uchylují.

Již skoro od 20. 8. studoval jsem *cestu do Alp,* již jsme hodlali nastoupiti, skládal jsem program a podrobně sestavoval jízdní řád, bez jaké přípravy žádnou cestu nenastupuji! Ovšem příprava byla delší než cesta![125]

Náš výlet do Alp

Letošním rokem, začátkem léta, byla zahájena vozba na druhé části Tauernské dráhy, a sice z *Gastynské lázně až do Spittalu na jezeře Millsteidtském* a byla připojena na jižní dráhu. První část dráhy té z Schwarzach St. Veit do Bad Gastein byla otevřena již v roce 1905. Slavnostní zahájení vozby na II. části odbývalo se u přítomnosti císaře pána letos zjara.

Přál jsem si viděti dráhu tu, jež se může rovnati drahám přes Semmering, Brenner, Arlberg i St. Gotthard ve Švýcařích, a proto jsme se vypravili s chotí Annou na cestu, která trvala pouze 9 dní, a sice od *31. srpna do 8. září.*

Výlet do Alp

Vyjeli jsme **31. 8.** o 9.40 ráno z Adolfova se zetěm panem vládním radou Jiřím Stibralem, jenž jel do Meránu a do Benátek. V Attnangu jsme jej opustili a jeli do *Gmundenu* dráhou, z nádraží elektrickou dráhou do města k přístavišti *na jezeře Traunském.* Měli jsme k odjezdu lodi dosti času, abysme sobě prohlédli město, šli po esplanádě a obdivovali se kráse pohledu, jenž skýtá toto

[125] Jižní část dráhy byla otevřena 5. června 1909. Její nejatraktivnější součástí je více než osmikilometrový Tauernský tunel počínající v Böcksteinu a končící v Mallnitz. Dráha končila v Spittal an der Drau. (pozn. Milana Hlavačky)

vysokými svahy roubené jezero. Jest tu poblíž Grünberg (986 m), Traunstein (1691 m vysoký) a viděti Hochkogel, Erlakogel (1 575), Kleiner Sonnstein (923, uzavírá zdánlivě jezero), Höllengebirge a jiné. Kolem města a jezera vily a hotely. V dáli Sonnsteinhöhe.

Jeli jsme pak po jezeře as hodinu do *Ebensee.* Jízda byla pěkná a rozkošná, do jezera zasahuje poloostrov Traunkirchen s klášterem. Poprchávalo, když jsme dojížděli do Ebensee, které to místo se ohromně zvelebilo a rozšířilo od roku 1870, když jsem konal cestu ku návštěvě dcery Anny (jež dlela v Seewalchen na Attersee) a navštívil tenkráte Gmunden, Ischl a Attersee (Kamer).

Z Ebensee jeli jsme dráhou kolem širokého šťavnatého údolí řeky Trauny, jež protéká jezerem stejného jména a kolem „Steinkogel“ *do Ischlu,* kde ubytovali jsme se v hotelu „zur Post“ v pokoji 110, kde jsme byli dobře uschováni.

Projekt náš na druhý den **1. 9.** stanovený zhatil se za příčinou vytrvalého deště po celý den, a proto jsme sobě prohlédli dokonale Ischl.

Byli jsme *v nádherném parku kolem císařovy vily,* neb zeměpán předtím odejel ku historickým slavnostem v Innomostí a na Bodamské jezero, kde navštívil krále Württembergského, velkovévodu Badenského a přijal deputaci republiky Švýcarské. Měla se císaři představiti též vzducholoď hraběte Zeppelina III., leč ona utrpěla po své exkurzi do Berlína havárii a ležela někde na poli as 70 km od Berlína. Park ten s přiléhajícím Jainzenbergem tvoří ideální letní pobyt.

Dále byli jsme v kostele, pak prohlédli kolonádu, pili slanou vodu. Po obědě byli jsme na esplanadě, obdivovali se bystrosti toku řeky Traun, pěkným stavbám kolem ní a vůkolním krásným horám zeleným Kalvarienberg (606), Sirius, Hütteneck (1 276). Na esplanadě nachází se pomník Hasnerův, původci našich školních zákonů, což mě zvláště zajímalo, an jsem v sezení Říšské rady v takzvané „dřevěné boudě“, jak se té provizorní místnosti nedaleko Šottenringu říkalo, když Hasner zákon ten jako ministr osvěty hájil, přítomen byl. Na vyhlídce Wertsch, odkud jest lze viděti Dachstein, jsme za příčinou deště nebyli.

Ischl jest položen 468 m nad mořem, lázeňské místo má 2 600 a celá obec 9 614 obyvatelů. Rudolfsgarten, Wandelbahn jsme navštívili též a zdáli viděli vrch Hütteneck (1 276 m).

Přenocovali jsme v Ischlu a ráno **2. 9.** v 8 hodin jeli do St. Wolfgang, po parníku přepluli Wolfgangské jezero do města a jeli po ozubené dráze na *Šafbergspitze.* Dráha ta jest 6 km dlouhá, jede se 63 minut nahoru, průměrné stoupání obnáší 250 ‰, od poslední stanice k vyhlídce a hotelu as 6 minut. Šafberg sestává z Muschelkalkstein.

Velká mlha kalila nám známou krásnou vyhlídku, leč přece jsme viděli jezera St. Wolfgang a Mondsee, jakož i velkou část Atter- čili Kammersee. Viděli jsme při jízdě vystupovati hory: Watzmann (2 740 velký, 2 304 malý), Hoher Göll a čím výš jedeme, množí se vystupující hory.

Dráha na Šafbergspitze

Den před naším výstupem napadlo na vysokých horách sněhu a viděli jsme pohoří Radstädter Tauern a Gastynské vrchy zasněžené; ostatní pohoří: Šumavu, Dachstein, Großglockner atd. objevily se chvilkami neurčitě.

St. Wolfgang, St. Gilgen, Strobl bylo viděti dost dobře, ale vilu dr. Tondera jsme nerozeznali.

Dráha končí na kótě 1 730, Šafbergspitze. Úplná výška vrchu obnáší 1 780 metrů, před poslední stanicí jest tunel 100 m dlouhý. Jízda na Šafberg a zpět stála nás oba 19 K, však mlha nám úplný požitek pokazila, jak jsem již uvedl.

Vrátili jsme se do Ischlu. Jezero St. Wolfgang jest 11 km dlouhé, má plochu 13 km^2 a má být až 114 m hluboké, jest modře zelené a jest vroubené: Sparber, Hoher Zinken, Königsberger Horn atd.

Odjeli jsme z Ischlu *do Aussee* v 2.21. Jízda jest velmi půvabná: dráha vede na pravém a levém břehu řeky Traun, krátkým tunelem na úpatí „Siriuskogel“ přes Lauffen (hotel Rößel) do údolí vpravo Hallstättersee (494 m), kolem kterého se jede 8 km. Na západním břehu jezera velmi malebně leží městys *Hallstatt,* takřka přilepen na stráň jezerní. Jezero jest objaté značnými horami: východně Sarstein, jižně Krippenstein, Zwölferkogel, Hirlatz, západně „Ramsauer“ pohoří a Plassen.

Do Aussee jede se dále – Wildes Koppenthal (vlevo), tunelem, překročení

třikráte řeky Traun a přijeli jsme tam odpoledne, jeli do města, prohlédli vše, v „kurhausu“ pili kávu a šli pak pěšky na nádraží as 30 minut vzdálené. Na jezera „Grundl“ a „Altaussee“ jsme nejeli, neb neposkytují to, co jsme viděli na Gmundenském a St. Wolfgang jezeře.

Aussee jest štýrský městys, leží 650 m nad mořem, má 1 500 obyvatelů, leží na řece Traun, navštívili jsme kurpark, Mecsérypromenádu.

Vyhlídka na Dachstein jest z kavárny „Loitzl“ velmi pěkná a nedaleko se nalézá „Totes Gebirge“. K večeru odjeli jsme do *Steinach Irdning* (642). Dráha jde přes Grimmingbach do Klachau, u „Burgstall“ dva tunely, pak dostaví se krásná vyhlídka do údolí řeky Enns. Napravo pohoří velmi mohutné a holé „Kammergebirge“ s dvěma výběžky, okolo kterých se jede i ze Steinach k Bischofshofen.

Steinach (642) volili jsme k přenocování, abysme mohli ráno brzo vyjeti přímo k Bischofshofenu a umístili jsme se v nádražním hotelu velmi příznivě. Stanice ta leží v pěkné poloze v údolí „Enns“ a jest viděti „Dachstein“.

V pátek **3. 9.** ráno v 8 hodin vyjeli jsme ze Steinach Irdning do *Bischofshofenu* rozkošným údolím řeky Enns, vpravo kolem pohoří Grimming a Dachsteinu (2 992) přes stanice Oeblaren, Stein a. d. E., Gröbming, Haus, Schladming, Radstadt, Eben a Hüttau. Jízda byla velmi příjemná, vlevo vysoké hory „Nízkých Taurů“ a i Dachsteinské pohoří vpravo bylo zasněžené, což tvořilo pěkný obraz. Pěkné jsou St. Martin a. d. Enns, Mittelgeb. der Ramsau.

V Bischofshofenu (547 m) přesedli jsme do Vídeňsko–Innsbruckého vlaku a jeli až do *Schwarzach St. Veit,* kde odbočuje Tauernská dráha v krajině velmi romantické.

Jede se na úpatí Klammhöhe (824 m), Klammpaßschlucht jest *úzká,* mezi dvěma tunely velmi zajímavá, ovšem jen okamžik viditelná při jízdě po dráze, následuje Klammstein, Bernkogel atd. a přijede se do Gastýnského údolí velmi pěkného, kterým protéká „Aache“.

Jedeme kolem „Dorfgastein“ a přijedeme k hlavní stanici „Hofgastein“ as 3 km od města. (Stanice „Zastávka Hofgastein“ jest poblíž města, leč vysoko na levé stráni řeky.) Povozem jeli jsme do *Hofgastein* a ubytovali se v „Hotel und Badehaus zur Post“. Přijeli jsme o půl druhé odpoledne a po obědě podnikli delší procházky v milém tomto velkolepém údolí ověnčeném vysokými horami Gamskarkogel (2 683), Ankogel, Maßfeld Gebirgskreuz, Sonnblick, Hocharn. Na severu jest viděti „Übergossene Alm“ a „Hochkönig“ (2 938 m), východně leží údolí „Kötschach“ s vrchem „Böcksteinkogel und Tischlerkar-Kees,“ na jihu Graukogel. Mezi tyto rozličné „Kogly“ patří též na jihu viditelná „Piramida des Kreuzkogels u Böcksteinu.“

Hofgastein má as 800 domácích obyvatelů, honosí se též s lázeňskou zahradou, dosti starou, na Aache ležící, chová památník císaře Františka I., jenž povolil, aby Terma Gastýnská (Bad) byla rourami vedená též do Hofgastýna, takže v každém skoro hotelu jsou teplé, pěkně upravené lázně, jest tam vojenský lazební dům

„Waldmoserschloß mit Restaurant“ a pěkný kostel, v kterém jsme se modlili. Večer a příští dny se choť třikrát koupala a velice se jí lázeň zamlouvala.

Druhého dne **4. 9**, při pěkném, nehorkém počasí, vydali jsme se per pedes údolím, skoro stále kolem Aachy do *„Badgastein“*. Šli jsme zvolna, skoro 2½ hodiny, poblíž místa setkali jsme se s panem Blochem, bývalým po 20 let redaktorem Politik, nyní úředníkem v ministeriu. Uvedl nás do města a dal nám pokyny. Lázeňský ruch byl ještě v plném proudu, vyslechli jsme na náměstí dosti dobrou lázeňskou hudbu a viděli přitom noblesu lázeňskou i turisty hojně přítomné. Byl tam též knihnakladatel Otto a potkali jsme rodinu p. Domažlického, známého ještě z Pardubic a podnikatele staveb, stavebního radu Kressa z Prahy, jež bydlejí poslední dvě neděle v Hofgastýně. Prohlédli jsme sobě v těsném údolí shrnuté velkolepé stavby hotelů, mezi nimi Grandhotel Evrop, jenž má na straně k údolí 10 pater a na pravé straně města majitel jeho, Sedláček, bývalý nádražní restauratér v Solnohradě, má ještě as tři hotely!

Mezi levou a pravou stranou města nachází *se grandiózní vodopád Aachy,* jehož hořejší část padá z výše 85 m a dolejší část z výše 53 m. Jest to velkolepý pohled a nelze se ho nabažiti! Přes vodopád vede most a poblíž Wandelbahn (krytá chodba)[126].

Pirkerhöhe

Prohlédli jsme nový gotický kostel a po obědě v restaurantu Moser (vůči vodopádu) odebrali jsme se zase pěšky (půl hodiny) po *promenádě císařovny Alžběty* (císařovna navštívila Gastýn as po šest roků) do Böcksteinu pěkným údolím po levém břehu Aachy. Na pravém břehu na stráni jest položena dráha Tauernská a na „Pirkerhöhe“ nádraží.

Maminka ovšem po tak značném pochodu byla již unavena, a proto odpočinuli jsme si v „Kurhausu“ a Coffee bei Edhofen a pili kávu a dobré pečivo.

V Böcksteinu (1 127 m, stanice zastávka 1 172 m nad mořem) jest kostelík ve formě rotundy a nedaleko něho zámeček čili vila hraběte Černína.

Po odpočinku šplhali jsme se k zastávce nahoru (1 206 m) velmi vnadným údolím pod Kreuzkogelem a odjeli po dráze zpět do „Hofgastein“, kde jsme zase z té výše sestupovali pracně do hotelu.

„Wildbad Gastein“ (1 046 m) zasluhuje toto jméno, neb jest to vskutku divoké údolí, pohlížeje na rázný spád této dosti mohutné řeky Aachy, rovnající se as naší Berounce. Přichází tam ročně 7 až 8 000 hostů k léčbě. Řídlo termi

[126] dnes, 2022, již nestojí

patří císaři a dodává denně 40 000 hektolitrů vody od 25 °C až 49 °C teploty. Koupání jest prý *osvěžující* a léčí cévy, dnu a rheuma atd. Procházky jsou: Kaiserpromenade, Schwarzenbergovy sady. (Kníže Schwarzenberg tamtudy chodil s Vilémem I. císařem německým a pamatujeme se na tyto návštěvy Viléma I. z éry Hohenwartovy!) Hora „Šarek“ (3 131 m vysoká) jest zde viditelná.

Bad Gastein

Příštího dne, v neděli **5. 9**, byli jsme v kostele a poněvadž choť Anna byla procházkou šestihodinovou (4. 9) unavena, jel jsem sám dráhou zase do „Badgastýna“, poslechl mezi 12 a 1 hodinou lázeňskou hudbu na náměstí „Straubingerplatz“ a po obědě jsem dále se kochal pohledem na vodopády a vůkolní hory a procházel jiné části města skutečně originálního. Vyšplhal jsem se na nádraží vysoko položené a odjel do „Hofgastýnu“ k mamince. Vyslechli jsme tamější lázeňskou hudbu nevalnou a šli pak procházkou ve směru ku „Dorfgastein“. Počasí stalo se vlhkým a museli jsme se vrátiti.

Tauernský tunel

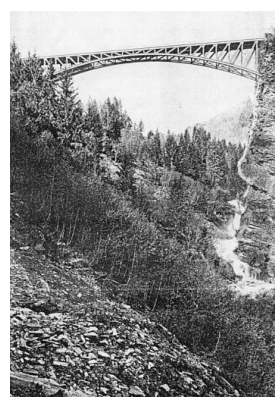
Druhý den, v pondělí **6. 9**, vyjeli jsme ráno zase z hlavní stanice „Hofgastein“

a opustili roztomilé to údolí. Jeli jsme kolem Badgasteinu, Böcksteinu, skrze Anlaufthal, Tauernským tunelem probíhajícím „Hochthauernscharte“ do údolí dost vysokého *„Mallnitzthal“* se stanicí Mallnitz, pak zase dvěma tunely do Obervellach a tamodtud kolem řeky *Möll do rozkošného údolí této řeky*, které překvapí a unáší nás ve větší míře ještě než údolí gastýnské. Dále stanicemi Penk, Kolbnitz, Mühldorf, Möllbrücke, Pusarnitz do Spittalu na jezeře Millstättersee, kde Tauernská dráha končí a na jižní dráhu „Pusterthalbahn“ se připojuje, leč následkem dopravy peagní[127] se z dotyčného vlaku teprve ve Villachu (Bělak) vystupuje.

Dráha Tauernská vykazuje velmi obtížnou stavbu a jest známo, že již při první, v roce 1905 otevřené části rozpočet byl velmi překročen, následkem čehož stavební ředitel *Wurmb* měl kontroverzu v železničním výboru Říšské rady a odebral se do výslužby. Jedna ulička (když se jde k nádraží vlevo) v Lázni Gastýnské jmenuje se *„Wurmbgasse“*. Přece nějaké uznání!

Dráha má maximální stoupání 27 ‰, a to často a po delších tratích, vrchní stavba jest velmi solidní, kolejnice silné ocelové (as 38 kg?). V údolí gastýnském je as pět viaduktů po 5 až 7 otvorech klenutých a přes Angerschlucht jest železný krákorcový most s velkým rozpětím (110 m). Tunelů jest vícero a dosti dlouhých. Velký náklad vyžadovalo upravení vodních přítoků a odtoků, což jest nutné na dráze vysoko nad údolím na dosti strmé stráni položené. Velmi mnoho podporních a jiných zdí jest použito a plocha dlažeb rozličných jest značná.

Galerií (jako na Semmeringu) není žádných, zato opatření proti lavinám. Stanice a zastávky jsou poněkud v secesním slohu, leč velmi pěkné a přírodě přizpůsobené, štíty dřevěné a přístřeší jsou natřené zelenou barvou; to tam musel náš mříčský stavební mistr Ptáčník okouknout, ten také vše natírá zeleně.

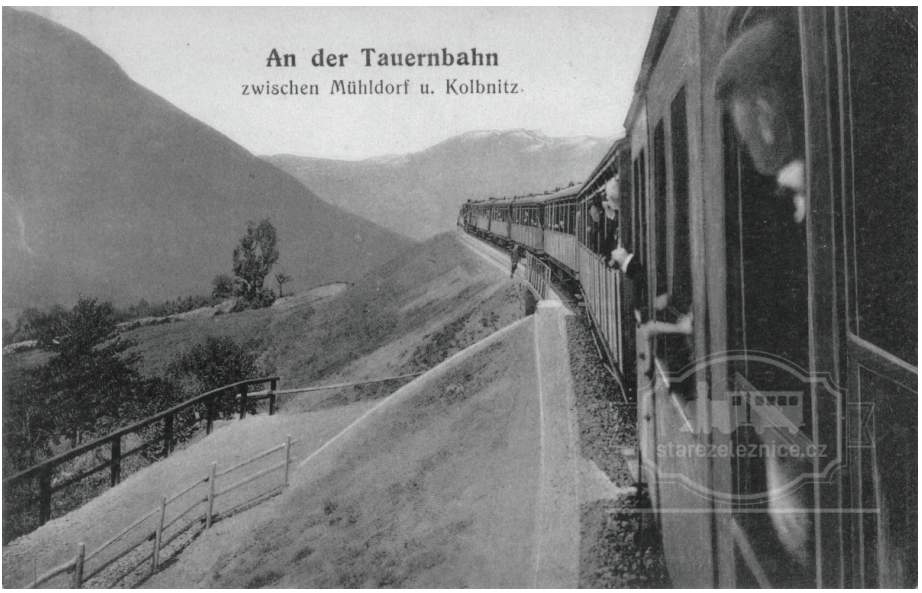


Angerschlucht

Stavba byla velmi obtížná, což již z toho jest vidno, že prvá část do Gastýna byla otevřena již 1905, kdežto tunelová část ostatní byla dopravě odevzdána teprve v roce 1909 po jaře. Ve Spittalu provádí se dosud značné připojovací stavby a ve Villachu se budují podzemní chodby a dělené perony a loubí – za příčinou připojení Tauernské dráhy. Dráha to jest z ohledu stavebních jakož i krajinářských velmi pozoruhodná. Od Gastýna na jih, za tunely, začínají již Korutany (Kärnthen) a opouštíme Solnohradsko. Hlavní tunel jest 8,5 km dlouhý a nazývá se Tauerntunel.

Ve Villachu jsme se v nádražní restauraci naobědvali a jeli jižní dráhou do Velden. Tam nachází se zámek knížete Lichtensteina, Obora, pěkné „Rosenthal“, Sternberg (733 m vysoký), zřícenina Rosegg s pěknou vyhlídkou.

[127] péage – mýto



Tauernská dráha u Koblintze

Od vlaku šli jsme pěšky k přístavišti *„Blédského“* (Vrbského) *jezera* (Wörthersee, 439 m). *Velden* má vícero hotelů a mnohé roztroušené vily, mezi těmi na levé straně jezera ležící pana známého mně a kolegy z železniční rady české dr. Ruša, člena panské sněmovny.

Loď Helios

Po lodi Helios odjeli jsme v 1.57 odpoledne po Bledském jezeře do Celovce (Klagenfurt). Jízda byla velmi příjemná. Jezero jest 16 km dlouhé a jest obklopené čelnými místy, kde se tráví léto; nejznačnější jsou Velden a *Pörtschach am See* (Etablissment Valis, velký park, Etabl. Werzer atd.), pak jsou Dellach, *Maria Wörth,* Reifnitz, Kolitsch, Krumpendorf, Sekirn (Pension Draher), Maiernigg, Loretto a plovárna na východním konci jezera. Místa ta jsou v létě obsazena četně vídeňáky aj. a poskytují skutečně mnoho výhod, jmenovitě koupání v jezeře a dobrou komunikaci. Z „Klagenfurtu“ vede tzv. Lendkanal až k jezeru.

Zelené výšiny Satenické, jež údolí Růžové Sávy od jezera dělí, poskytují pěkný pohled. V dáli jsou viděti vysoké svahy Karavanky, leč jezero jest obklopené mírně vysokými, však krásně porostlými stráněmi, z kterých vyhlížejí koketně četné vily a hostince. Zvláště pěkný jest pohled na kostelík poloostrůvka *„Maria*

Wörth“.

Po 1½ hodinové jízdě dopluli jsme ku plovárně a tam odtud po koňské dráze vedle Lendského kanálu v 40 minutách *do Celovce* a ubytovali se v „hotel Sandwirth“. Byli jsme v hlavním městě Korutan, kde žije též dost Slovinců, ale neviděli jsme ani jeden nápis v tomto jazyku. Poněvadž jsme tam přijeli ve 4 hodiny odpoledne, prohlédli jsme si město, učinili nákupy *a přenocovali.*

Odjížděli jsme až **7. 9.** v 12.38 v poledne a měli tudíž čas prohlédnouti sobě ještě důkladněji zvláštnosti zdejší. Město leží ve výšce 446 m, čítá 24 314 obyvatelů, leží na řece Gláně, jest pravidelně založené, má velké náměstí obdélné, široké ulice, bývalé opevnění nahrazuje okružní ulice, jest tam pomník císařovny Marie Terezie, obelisk 20 m vysoký na pamět Prešburgského příměří. Ku hlavnímu nádraží vede pěkné stromořadí, nádraží jest společné Jižní dráze a Státním drahám (do St. Veit a Marburgu). V dáli jsou viděti Karavanky a „Saualpe“. Kolem muzea leží mnoho starých náhrobních kamenů. V Celovci jsou četné a bohaté krámy s různým zbožím a pěkný ovocný trh.

Vyjeli jsme 7. 9. ve tři čtvrtě na jednu z poledne ve směru St. Veit a. d. Glan kolem stanic a míst *Galwany,* Friesach, Eibat, Neumarkt, Unzmarkt, Knittelfeld, *St. Michael*; vpravo Sau a Seethale alp, vlevo Kärnthner Alpen a Niedere Tauern. Z Taufenbachu až k St. Michael vede dráha v údolí „Mury“ a překračuje ji několikráte.

Jsou to údolí zeleného Štýrska velmi půvabná. Za příčinou direktního spojení s terstským rychlíkem nocovali jsme 8. září *v Selzthalu* v hotelu u nádraží, kde jsou velmi přívětiví hostitelé.

Známé Selzthalské údolí prošli jsme, pokud nám po příjezdu čas stačil; místo samotné jest zaujato velikým rozsáhlým nádražím, ale není rozsáhlé, leč jest též vroubené vysokými vrchy.

Ráno **8. 9.** vyjeli jsme ze „Selzthalu“ a jeli přímo terstským rychlíkem přes Admont, Spital am Pyhrn (vpravo Velký Pyhru), Steyrling, Klaus, Wartberg an der Krems, Kremsmünster, Unterrohr, Neuhofen, Traun, St. Martin, *Linz,* Gaisbach, Wartberg, Freistadt (poslední stanice hornorakouská na hranici české), Zartle, Kaplice, Velešín, Poříčí do Č. Budějovic a odpoledne v 1.16 do Adolfova, přijeli tam 2.09 na den Panny Marie narození.

Ze „Selzthalu“ k Dornbachu a Windischgarsten, vpravo hory Sangsen, vlevo Damberg, Groß Pril a Kasberg, v pozadí jest vidět Traunstein.

Opouštěje Štýrsko, ztrácí krajina alpský ráz a nabývá charakter našich českých hornatých krajin.

* * *

V Adolfově byli jsme mile uvítáni Boženkou a Zdeňkem Stibralovými, švagrem Hüttingerem a Zdeňkou, švagrem Frenclem a jeho chotí Boženou a Jarmilou

Kačerovských, a tím se náš zdařilý krátký výlet ukončil. Počasí měli jsme dosti příznivé, jen 31. 8. a 1. 9. v Ischlu pršelo.

Nabyli jsme dojmu, že alpské země nemohou se honositi vydatným průmyslem a že i hospodářství polní jest velice omezené. Naproti tomu lesní hospodářství a chov dobytka jest hlavním zřídlem zemských příjmů. Pastviny a luka jsou parcelovány na docela malé dílce a ploty stejného rázu v Rakousku, Štýrsku a v Solnohradsku ohražené. Na mnoho místech sahají polnosti až do strmé části vrchu. Ovšem krása těchto zemí, rozkošné Alpy a jezera solnohradská, tyrolská, štýrská a korutanská vábí mnoho výletníků a cestujících do těchto krajin a přinášejí obyvatelům hojnou výživu. I z našich Českých zemí s oblibou vyjíždí se do těchto zemí jižních a snad četněji než nutno, neb naše zem Česká též je bohatá na přírodní krásy.

* * *

Neměl jsem v Adolfově dlouhého klidu, neb dne 9. září jel jsem již do Prahy ku schůzi správní rady Podolské cementárny. Večer byl jsem v Národním divadle, dávalo se „Braniboři v Čechách“, dobře jsem se při tom bavil. Ráno 10. 9. odjel jsem do Adolfova.

Zde dlející přátelé sešli se u nás v zahradě při svačině, a sice rodina Hüttingerova, Frenclové s Jarmilou a Mařenkou Kačerovských, Boženka Stibralová a my.

Dne 12. 9. navštívili jsme kostel v Křemži s Boženkou a obdrželi jsme list od Aninky Havlíčkové, že *vnuk Eduard odjel do Oklahomy* v Americe v polovici srpna 1909 (po 1½letém pobytu v Praze), též psala, že *Liduška Zátková* jest u nich v Černčicích, kdežto paní Karla Zátková se slečnami Růženou a Slávou jsou v Benátkách. (*Tam seznámila se slečna Růžena s Rusem a ruským attaché v Římě, panem Basilem Kvošenským [Chvoščinskij], s kterým byla 16. 2. 1910 v Praze oddána.*)

Rodina švagra Frencla s Jarmilou a její dceruškou Mařenkou odjeli 18. září z Adolfova do Prahy.

Dne 19. září nadešel náš obou den narozenin, Anny 72 a můj 79, který jsme ve zdraví trávili. Odpoledne byli u nás: Emma Tropšová z Krumlova, švagr Hüttinger se Zdenkou, Boženka a Zdeněk Stibralové. Blahopřání došly od syna Vladimíra i Toničky a Eduarda, od vnuků Vladimíra, Andy, Magdy, Lidušky Havlíčkových a byli jsme mile dojati! Pojmenuji jen přání bližších.

Počasí bylo dosti příznivé, 12,5 °C ráno, poněkud vítr, a proto jsme konali s Hüttingerovými 22. až 24. 9. procházky do Chlumečka, Krásetína, do Křemže a na ∞ cestu, 25. 9. byl jsem se Zdeňkem Stibralem v mříčských lesích na houbách hojně rostoucích.

Zlatou Korunu navštívili jsme společně s Boženkou a Zdeňkem, s Hüttingerovými a s chotí Annou 26. 9, jeli jsme tam po dráze a zpět jsme šli per pedes.

Zase jednou nám kostelník nový vše ukazoval a explikoval. Teplota ráno byla 9 °C a barometr ve výši 510 m ukazoval 721.

Dne 27. 9. odjel jsem se Zdeňkem do Vídně, bydlel jsem v Bellevue. Následující den byla schůze exekutivního komitétu Teplice – Poříčí – Trutnov. Byla mně tento den, jak již řečeno, taška a kabát ukradena. Vladimírovi jsem již navštívil v novém bytě v VII. Kaiserstraße 115.

Boženka Stibralová opustila nás již 30. září se služkou Marií Řezníčkovou, tou ochotnou a rychlou osobou. Gummi, její milý pejsek, ostal u domovnice Švarcové, neb zeť Jiří nechtěl jej vzíti do Prahy za příčinou jeho nezpůsobů. Já a Hüttinger šli jsme procházkou *do Lidiného háje.* Ten samý den přijel zase Zdeněk z Vídně od zápisu. Nastaly po několik dnů ranní mlhy, jež nás však neodstrašily procházeti se v našich pěkných lesích a navštíviti dne 4. října s Hüttingerovými pouť v Křemži. Dne 5. 10. vedl mne Zdeněk na tu nebezpečnou pěšinu na stráň proti hradu Maidsteinskému, který jest tam odtud velice pěkně ve své celé prostoře viděti.

Jel jsem 6. října do Prahy na schůzi Podolské cementárny a navštívil jsem večer Vinohradské divadlo, dávali „Rozvedená paní“. Po divadle šli jsme s Jiřím a Boženkou, kteří mě očekávali u divadla, k večeři ku Grafovi. Odjel jsem 7. 10. ráno.

Má neteř *Marie z Fodrmayerova,* choť inspektora a přednosty stanice Státní dráhy v Budějovicích, dcera mé sestry Pepi, navštívila nás 10. 10. v Adolfově. Večer hráli jsme s Hüttingerovými Whist, přičemž se Zdeněk se mnou hrající vyznamenal (!!).

Byl jsem se dne 12. 10. loučiti s jižní stranou mých výletů, a sice na horizontální cestě jda Krásetínem nahoru pak až k mému bývalému křeslu, kde před ním stojící habřík, jenž mně sahal roku 1895 ke kolenům, nyní po 15 letech jest přes 3 m vysoký, zato mé křeslo (pařez) úplně sešlo a sotva jest ještě znáti. Odpoledne toho dne Zdeněk Stibral odjel do Vídně.

Při krásném počasí ku přání švagra Hüttingera šli jsme se loučiti se severní stranou našich výletů, na hřbet kolem Vltavy a do Velkého boru, procházka to skoro tříhodinová. Byla to také naše poslední společná procházka, která svědčila o zotavení švagrova, který již *14. října se Zdeňkou odjel do Vídně!* Loučení bylo upřímné a dobře, že také našeho pobytu zde bylo konec, neb *15. října také my jsme se stěhovali do Prahy, a sice choť Anna, já,* služka Josefa Hudečková od Prostějova a náš věrný průvodce a strážce Bary. Zase rok utekl a před námi skoro 8 měsíců zimy a městského pobytu.

Byli jsme v Adolfově od 22. 5. až do 15. 10, tedy *147 dnů, což činí* 40,27 % *dní celého roku* – leč Praha má též své příjemnosti a výhody, jsme-li zdrávi! a dovedeme-li je užívati.

Přijeli jsme již v 11.33 do Prahy před polednem a zavítali do našeho, Božen-kou již pěkně upraveného a vyčištěného bytu. Počasí bylo pěkné, ráno +10 °C. Druhého dne zajeli jsme k zeti Jiřímu a Božence a zahájili naše nedělní společné večeře, po celou zimní saisonu se opakující!

Stali jsme se prababičkou a pradědečkem, neb 23. října 1909 narodil se vnuku Vladimíru Havlíčkovi a jeho choti Zdeňce roztomilý klučina, jenž dostal 14. listopadu při křtu jméno *Vladimír* (po tátovi) *Vlastimil* (po dědečkovi Zátkovi) *Eduard* (po pradědu Bazikovi) *František* (po dědečkovi Havlíčku a po pradědečkovi Havlíčku z matčiny strany) a *Karel* (po Karlu Borovském a po babičce Zátkové, roz. Havlíčkové). Další uvedu 14. 11.

Má nejprvnější úloha po návratu do Prahy byly procházky na místa, kde se prováděly v létě značné stavby vodní, pozemní a jiné, neb počasí takovým mým výletům přálo.

Na Žofíně odbývala se matiné[128] ve prospěch zařízení památné desky v Třebenici na paměť zasloužilého vlastence a krotitele tamějšího *Titty,*[129] jenž chtěl Třebenice násilně poněmčiti – bývalého purkmistra dr. Paříka.

Od roku 1860 měli jsme v rodině piano, poslední dobou pianina, jež jsme zaslali 29. října synovi Vladimírovi do Vídně, jak jsem již podotknul.

Na den všech svatých byli jsme na Olšanském hřbitově navštíviti hrobky, v kterých odpočívají naši drazí.

Marie Reichlová, choť hraběcího správce ve Velké Cernici, dcera mé neteře Lory Dolanské, přivezla na studia do Prahy svého synáčka do I. třídy reálné školy německé a při té příležitosti nás navštívila.

Frán Navál[130] zpíval pohostinsku ve Vinohradském městském divadle a slyšeli jsme jej v opeře Zazà od Leoncavalla[131] dne 24. listopadu.

Roztomilá naše vnučka Magda dosáhla 1. listopadu 1909 stáří 20 let. Ku přání její maminky byla prohlášena za plnoletou a byli jsme za tou příčinou dcera Anna a já jako poručníci a vnučka Marie Magdaléna u staroměstského okresního soudu, kde jsme podepsali dotyčný protokol dne 29. listopadu 1909. Dne 1. 12. 1909 navštívili jsme s Annou Vinohradské divadlo, dávali Postilion z Lonjumeau a 7. 12. operetu „Pan profesor v pekle“ s Zuglerovou (v Areně smíchovské). Dne 10. 12. přednášel švagr pan *dr. Jan Lošťák* ve Spolku inženýrů a architektů *o bytové reformě* při značné návštěvě a byl jsem přítomen. Dne 13. 12. byli jsme s rodinou Anči Havlíčkové na představení Kinematografu.[132]

[128] dopolední kulturní akce

[129] MUDr. Josef Wenzel Titta (1863–1923) byl praktickým lékařem v Třebenicích u Lovosic (Trebniz). (pozn. Milana Hlavačky)

[130] Franz Naval, vlastním jménem Frán Pogančik (1865–1939), rakouský operní zpěvák. (pozn. Milana Hlavačky)

[131] Rugero Leoncavello (1857–1919), italský operní skladatel. (pozn. Milana Hlavačky)

[132] Kinematograf je zastaralý výraz buď pro původní konstrukci prvních filmových promítaček, nebo v přeneseném významu jako zde se také jednalo o původní název návštěvy biografu.

Křtiny pravnuka

Křtiny našeho prvního pravnuka *Vladimíra Havlíčka* odbývaly se v Dominikánském kostele v Praze dne 14. listopadu 1909 odpoledne ve 3 hodiny. Kmotry byli oba pradědečkové, totiž já a 86 let starý pan František Havlíček, bratr Karla Havlíčka Borovského a otec paní Karly Zátkové; ovšem nedostavil se osobně z Březí u Budějovic za příčinou vysokého stáří a zastupovala ho má choť Anna, též prababička malého křestěnce. Přítomni byli: paní Novotná (bába), otec Vladimír, strýc Fráňa, teta Anda Havlíčková a babička dcera naše Anna Havlíčková. Křtěn byl od fešného mladého dominikána, jehož jméno jsem zapomněl. Při křtu choval se hošíček velmi slušně!

Po tomto slavném aktu jeli jsme automobilem do Karlína k paní Karle Zátkové, která nás pohostila se splendidní svačinou, čokoládou, krásnými a dobrými dorty, ligueri, mraženým, vínem atd. Bylo nás u svačiny as 25, mezi nimi i zeť Jiří Stibral s Boženkou, kompletní rodina Havlíčková (mimo Edy), pak rodina a příbuzní paní Zátkové. Měli jsme, co hrdlo ráčilo!

Pronesl jsem přípitek rodičům křestěnce, jenž chudák u slavnostní svačiny nebyl!

* * *

Dne 9. 12. nastal obrat povětrnosti a začal padati sníh při +2,5 °C. Byl jsem přítomen výročnímu requiem za zemřelého dne 20. 12. 1908 nejvyššího maršálka knížete Jiřího Lobkowicze v Mikulášském kostele na Malé Straně.

Nastaly vánoční svátky, syn Eduard přijel 23. 12. do Prahy, Štědrý večer slavili jsme u zetě Stibrala my i s Edou, rodina Havlíčková, bylo nás 11 osob. Dobře jsme se měli a výborně jsme se v přátelském kruhu bavili. Na Boží hod dne 25. 12. byli jsme s Eduardem v Národním divadle, kde dávali „Jakobína“ od Dvořáka.

Na druhý svátek večeřeli jsme ve složení osob jako 24. 12. u nás (11 osob) a pak bavili se do noci společnou hrou. Konečně ukončili jsme řadu slavnostních večerů na silvestra 31. 12. 1909 u dcery Aninky Havlíčkové.

Mimo uvedených 11 osob byli přítomni ještě: paní Karla Zátková, slečny Růžena a Lidunka a synové Jaroslav a Oldřich Zátkové a mladí manželé Havlíčkovi, tedy 18 osob, slečna Sláva Zátková scházela. *Slečně Růženě,* jež jest *zasnoubena* s panem *Basilem Chvoščinskojem,* důstojníkem v ruské císařské tělesné stráži a attaché při ruském velvyslanectví v Římě, bylo všeobecně blahopřáno (sňatek odbýval se 16. 2. 1910).

Bavili jsme se dobře, děvčata byla veselá, mladí páni: náš Eda, Voloďa, Zdeněk Stibral i Zátkové byli v dobrém rozmaru. Byl čten konečně rodinný silvestrovský inventář zetěm p. vládním radou Jiřím Stibralem a jeho obvyklým vtipem doprovázen.

(pozn. Milana Hlavačky)

Při sklenici znamenitého punče uvítali jsme vesele nový rok 1910 s vřelým přáním, aby nám přinesl zdraví, spokojenost a štěstí, nikoliv však svízele. Dívky prováděly všeliké čáry, aby se dozvěděly, zdali se v tomto roce provdají a za koho!

Po všeobecném vzájemném blahopřání rozešli jsme se po půlnoci. Dejž Bůh, aby se nám nedařilo hůř než v roce 1909.

Zemřelí

Jak přirozeno v mém stáří, dožil jsem se zase hojných případů úmrtí z kruhů bývalých kolegů, přátel a jiných znamenitých lidí, a sice:

- *Josef Lošťák,* můj švagr, měl sestru Emmu mé choti za manželku a byl konečně zemským školním inspektorem v Brně po dlouhých vytrvalých službách jako profesor gymnasiální pro matematiku a fyziku, ředitel matiční reálky v Prostějově a matičního gymnázia v Uherském Hradišti a učitelského c. k. ústavu v Příboře (Freiberg), zemřel 3. února 1909 a pochovali jsme ho v Brně dne 6. února (později roku 1909 byl převezen do Ždánice, do svého rodiště). Byl to poctivý a pevný charakter a neúnavný pracovník na poli vlasti, znamenitý učitel a dobrodinec svého příbuzenstva a nemajetných, dobrý příbuzný a přítel! Pokoj popeli jeho!

- *Ingenieur Kaftan,* doktor technických nauk, zemský a říšský poslanec zemřel 22. dubna, byl jsem na pohřbu. Měl velké zásluhy o stav technický a zejména o stavbu místních drah v Čechách. Byl svého času stavebním inženýrem při „Österreichische Lokalbahn Gesellschaft“ a jejímu podnikatelstvu Schon a Veselý a pak civilním stavebním inženýrem. Byl současně se mnou povýšen za doktora technických nauk při České polytechnice v Praze.

- *Josef Zítek, architekt,* budovatel Národního divadla a Rudolfina (se Šulcem), c. k. profesor na Německé technice v Praze pro architekturu, u něhož byl zeť p. Jiří Stibral svého času asistentem, můj kolega na Technice z let 1847/51, zemřel 2. srpna 1909. Znamenitý a skromný pracovník.

- *Bělský, stavitel,* dobrý přítel a kolega Jiřího Stibrala (jehož otec byl též stavitelem vlivuplným a činitelem u obce Pražské), svého času říšský poslanec, člen obecního zastupitelstva atd., zemřel 20. srpna 1909 ještě v mladém věku as 53 let.

- *Josef Lička,* jako student již nám známý ze Societé francais a ctitel našich děvčat, zvláště Boženky, profesor geodesie na Technice pražské, později na Technice brněnské, zemřel v Brně v podzimku 1909, den není mně přesně známý.

- *J. B. Lambl, dvorní rada,* profesor na České technice, zemřel 83 roků stár v Praze dne 8. listopadu 1909. Znali jsme se již roku 1860, když on byl profesorem na hospodářské škole v Liebverdě a já přednostou trati v Podmoklí.

  Byl to hodnostář, zvláště v oboru hospodářském velmi zaměstnaný a ctěný; byl předsedou berounské cementárny až do smrti, choť jej přežila. Byli jsme na pohřbu od Dominikánů.

- *Profesor Domalip,* pro vědu elektrickou na České technice, zemřel 19. listopadu 1909. Syn Eda u něho studoval.

- *Theodor Taußig,* as 19letý předseda správní rady priv. Společnosti státní dráhy rak. uh., rytíř, majitel mnoha řádů a milionů, guvernér Pozemkové banky ve Vídni (Bodenkreditanstalt) a jiných korporací člen, měl pohřeb ve Vídni dne 26. listopadu 1909. Ve správní radě StEG byl od jara 1900. Po odstoupení de Pretise a Jouberta byl členem správní rady a později předsedou společné správní rady a nástrojem ministeria obchodu, aby se odstranila majorita Francouzů při správní radě společné StEG, ku kterému účelu provedl, jak sám o sobě psal, v Paříži akci, která byla provázená se zdarem a přivedla pád prezidenta direktoria cisleitanského de Serrese, což se mohlo jen státi po odstoupení Jouberta jako předsedy společné správní rady vídeňsko-pařížské. Bylo to v únoru a březnu 1890 a v krátké době poté byl nahražen pan de Serres Grimusem z Grimburgu a místo Jouberta byl volen bývalý finanční ministr de Pretis (baron) předsedou společné správní rady.

- *Leopold Myk* (recte krásný Poldy), můj spolužák z Techniky a dlouholetý kolega u StEG jako penzionovaný zástupce chefa dopravy v Praze a vrchní inspektor, zemřel náhle na „Gedärmeverschlingung“ čili přehození střev 26. listopadu 1909 v stáří 81 roků.

  Poněvadž jeho paní nebyla Češka, přišla zpráva o jeho úmrtí pouze do německých časopisů a nebyl jsem ani na pohřbu, nevěda nic o tom. Byl to hodný soudruh a zažil ve své kariéře leckteré zklamání. Žil na odpočinku v Praze a chodil skoro denně do kavárny Louvre.

- *Jan Harrach, hrabě,* vydatný český příznivce, kavalír v úplném smyslu toho slova, hlavní podporovatel Komenského školy ve Vídni a české menšiny tamtéž, pravý český šlechtic, zemřel 12. prosince 1909 ve Vídni a byl převezen do Branné, rodiště to mé choti Anny.

  Přišel jsem s ním do styku, navštívil jsem jej dvakrát. On byl u mě v kanceláři též návštěvou a v záležitosti stavby drah. Stavební odbor pod mým osobním vedením zpracoval pro něho generelní projekt dráhy ze Střezetic (u Sadové) do Nechanic v máji 1886. Procestoval jsem trať z Jilemnice do

Nového Světa, zařídil projektování místní dráhy z Liebstadtu do Jilemnice a byl jeho rádcem v záležitostech železničních. Když hrabě nastoupil majorát panství zděděných, byl zanícen pro železniční záležitosti na svých statkách, ochabl pak později. Pan hrabě J. Harrach byl předsedou správní rady Komerciálních drah (patřících StEG), a proto pan de Serres mě požádal, abych jej v otázkách jeho železničních projektů podporoval, což jsem nezištně učinil.

- Dne 18. prosince zemřel Leopold II., král belgický, otec naší bývalé korunní princezny Štěpánky, nyní hraběnky Lónyai.

Ottův slovník V roce 1909 byl *ukončen slovník naučný „Ottův“,* při kterém jsem byl původně též spolupracovníkem a napsal vícero odborných článků pod lit. *Ba.*

1910

Vstupuji do ročníku mého věku, kdy jsem se dočkal bohudík *80. narozenin* a má choť Anna 73., a to 19. září 1910. Jsme zdrávi a těšíme se dosud tohoto života, jak to vůbec naše stáří připouští!

Nevzdal jsem se dosud vší činnosti, neb bez práce nelze obstáti a žíti a ve zdraví se udržeti. Mozek chce býti též v stálé činnosti, sice hrozí ochabnutím.

Práce odborné a dotyčné výkony v roce 1910 kryjí se s oněmi v roce 1909 v těchto pamětech uvedených, leč nutno zmíniti se o detailech a líčiti příhody a objevy na poli technickém.

Odborné výkony

Hlavní činnost má platila zase *místním drahám v Čechách státem zaručených* a zemí podporovaných a zastupoval jsem jako dřívější léta při dotyčných společnostech Zemský výbor Království českého, a sice 15. března na trati Teplice––Trutnov při poradě užšího komitétu intervenoval jsem, jakož 15. dubna byl přítomen ve Vídni správní poradě dráhy z Humpolce do Německého Brodu.

Od 25. dubna do 4. května 1910 byl jsem přítomen ve Vídni správním poradám 13 drah na stránce 515 vyjmenovaných, jakož i valným hromadám těchto drah odbývaných ve Vídni od 23. května do 28. května 1910.

V Tachově odbývala se v mé přítomnosti 22. března správní rada a dne 11. srpna valná hromada a zasedala zároveň správní rada společnosti dráhy z Plané do Tachova. Porady ty obíraly se smlouvami za příčinou připojení se dráhy *z Domažlic do Tachova* mezi oběma společnostmi a dopravní smlouvou, jakož i provedení stavebních nutností v stanicích Tachov a Lom atd. Dráha z Domažlic do Tachova a Plané byla odevzdána veřejné dopravě dne 1. července 1910.

Při schůzích drah u p. dvorního rady dr. Zibřída Wernera spravovaných zpěčoval jsem se všemožně proti návrhům tohoto pána, aby byl jmenován správní radou jako prokurista *knihvedoucí p. Neumann,* obávaje se, ačkoliv jest to dle stanov přípustné, že pak vůbec nebude správní rada nikterak činná, když budou oba páni banky, které agendu obstarávají, veškeré výkony samostatně podepisovati. Jen správní rada Pošumavských drah pod předsednictvím knížete Jana Nepomuka Schwarzenberga k návrhu pana Doubka (Platýs) na tuto inscenaci

nepřistoupila, v ostatních schůzích neprorazil jsem se svými obavami, všude však jsem proti návrhu tomu hlasoval.

Dne 30. června zaslal jsem Zemskému výboru již poslední zprávy o těchto schůzích (28).

Anketa o reorganizaci státních drah

Odbývala se dne 25. dubna u Zemského výboru v Praze. Byli přítomni jako předsedající excelence hrabě Vojtěch Schönborn,s dále ředitel n. o. p. Palla, profesor Špaček, říšský poslanec Maštálka, ředitel železničního oddělení p. stavební rada Weißer a jeho náměstek stavební rada Kostlivý, já a vícero jiných. Jmenovitě vrchní inspektor Kopista, ředitel n. o. Jahoda, zemský rada dr. Vaněk a vrchní inspektor Závodský.

V delším výkladu hájil jsem systém správy, jak se osvědčila po 55 let u Společnosti státní dráhy rak. uh., vyslovil jsem se proti ředitelstvím rutním, jako jest nyní u Společnosti státní dráhy, u Severozápadní a České severní dráhy. Ředitel p. Palla v delším exposé podporoval můj náhled, jenž se osvědčil, velmi vřele, pan Maštálka plaidiroval pro malá ředitelstva as s 1 000 km!

Zemský výbor ve svém memorandu k ministeriu železničnímu navrhuje ředitelstva I. třídy velké (které by měly část společných agend) a malé II. třídy, as takové, jaké stávají v Praze, v Brně, ve Vídni při Společnosti státní dráhy rak. uh., ovšem s větší kompetencí, a vyslovil se též proti dlouhým (Rautendirektorien) rutním ředitelstvím. Organizace ještě není provedena, bůhví jak páni puristé tuto čistě technickou a odbornou záležitost rozřeší!

Lanová dráha na Petříně

Při valné hromadě *lanové dráhy a rozhledny* na Petříně dne 24. dubna a 8. 5. a při schůzi správní rady dne 23. 10. byl jsem přítomen. Dlouholeté přání naší společnosti, aby se mohlo přes vojenské pozemky, kde jsou prachárny a sklady patron bývalé Strahovské brány choditi, a tak komunikace od lanové dráhy se severozápadní stranou Prahy, s Pohořelcem – Břevnovem atd. umožniti, byla vyplněna, a to dnem 1. října 1910. Hodláme zavésti na lanové dráze pohon elektrický a dráhu prodloužiti až na hořejší plateau rozhledny a turistického pavilonu. Doufáme, že pak podnik lanové dráhy se bude vypláceti, když dráha bude mít nejen účel sloužiti pohodlí, nýbrž i praktický význam komunikace, zvláště v letní době. Doposud byl podnik pasivní a správa se uplatňovala úplně bezplatně.

Podolská cementárna

I v tomto roce působil jsem ve správě Podolské cementárny. Správní rada sestávala z následujících pánů: Ing. **Neumann,** chemik, předseda, ředitel cukrovaru

v. v., pan **dr. tech. Karlík,** místopředseda, *dr. Jan Lošťák,* ředitel Zemské banky v. v., *Prokop Sedlák, Šimek,* bývalý ředitel první zajišťovací banky, **architekt Schlaffer,** profesor na České technice, Zivna, **já (Bazika)** a náš ředitel **Alois Czurba.** Tučně zvýrazněná jména přináležejí členům ředitelstva.

Svaz rakouských cementáren trvá pouze do 31. 12. 1910 a panuje dosud nejistota a pochybnost, bude-li možno ho prodloužiti. Proto konaly se porady o postupu pro případ zrušení kartelu toho.

Pan Marzeli, disponent, jenž sloužil továrně skoro 25 let, zemřel.

Schůze správní rady a ředitelstva, kterým jsem byl přítomen, odbývaly se: 28. 1, 14. 2, 26. 2, 2. 4, 18. 4, 22. 4, 19. 5, 9. 7, 6. 8, 10. 9, 7. 10, 22. 10, 3. 11, 10. 12, 13. 12 a 28. 12. Inspicíroval jsem dráhu industriální z Hodkoviček do továrny v Podole a shledal ji v pořádku. Dne 18. 4. 1910 byla valná schůze a ustavila se správní rada.

Týdenní přednášky ve Spolku architektů a inženýrů

Přednášky navštěvoval jsem pilně ve velkém sále Měšťanské besedy a sledoval působnost tohoto odborného spolku, jehož předsedou jest stavební rada Šantrůček, kterého jsem při jeho II. státní zkoušce na Technice též examinoval. Významnější přednášky byly:

- 14. 1. 1910, ing. Zakreis o zakládání měst
- ing. Jirásek o balkánské transverzálce z Bukurešti k Adrii (některému přístavu)
- ing. Černohorský o cestě do Indie, zvláště Lahore
- 1. 4. prof. Koula a 8. 4. prof. Velflík, dvorní rada, o komunikaci skrz letenskou stráň, architekt Vejrych, dvorní rada Velflík a městský stavební rada Dvořák, jenž hájil projekt města (s tunelem až 130 m dlouhým), kdežto prof. Velflík hájil průkop stráně. Záležitost ta značně rozčilovala strany a do dneška (10. 11. 1910) není rozhodnuto, ku kterému projektu zastupitelstvo města Prahy přistoupí.
- Zimní sezonu přednášek zahájil dne 21. 10. *prof. Hrásky*[133] přednáškou o zachování zákona Körberova z roku 1901 o vodních cestách, kterému hrozí velká nepříznivá změna z finančních ohledů.

  O této věci byla ve schůzi dne 28. 10. p. vrchním inženýrem Müllerem zahájena dlouhá debata, leč při nynější finanční nouzi, kdy se provádí stavba

[133] Jan Vladimír Hrásky (1857–1939), stavební inženýr, profesor a také rektor c. k. České vysoké školy technické v Praze. (pozn. Milana Hlavačky)

Dreadnoughtu[134] a jinak se zbrojí (proti spojenci Itálii?), není velká naděje, že by se stavba kanálu Dunaj-Oderského, Dunaj-Vltavského a Viselského provedla.

Jako člen *Technického muzea* přihlásil jsem se 3. února 1910 a dne 13. března ustavila se technická komise ve dvoraně obchodní komory.

Ovace mně Při týdenní schůzi 21. 10. Spolku architektů zmínil se pan předseda stavební rada Šantrůček též o tom, že mně výbor k výročí 80. narozenin blahopřál a byla přijata tato zpráva všeobecným potleskem.

Též v Praze měli jsme příležitost sledovati pokroky *vzduchoplavby.* Dne 2. ledna na Smíchově na pláni pro dostihy byla produkce s Wright aeroplánem, leč letěl jen asi 1½ minuty. Dne 3. a 4. dubna měl tamtéž vzlétnouti s letadlem Bleriotovým inženýr Hyeronimus, nepovedlo se to ani třetího, ani čtvrtého a vstupné bylo vráceno. Návštěva byla vždy hojná.

Shledalo se, že prý pláň pro dostihy nehodí se pro stálý průvan větru k účelu tomu a inženýři Kašpar a architekt Kahnte vyvolili si místnost u Proseku nad Vysočany, kde provedli prý menší zdařilé pokusy hojně navštívené, Kahnte na Gradově jednoplošníku.

Dne 23. ledna 1910 prohlédl jsem si *nový most přes vltavské rameno u Štvanice,* pod kterým jsou vystavěná plavidla a jez jako první rozsáhlé práce ku splavnění Vltavy v oblasti pražské. Tento most nalezne pokračování přes velké rameno Vltavy na Bubny přiléhající až později, prozatím jest tam provizorium. Na stránce 518 zmínil jsem se o těchto pracích, však nevyplnila se má naděje, že se začne se stavbou *jezu a plavidel* u Žofínského ostrova v roce 1910. Snad stane se tak v roce 1911? Nyní jest blízké provedení *mostu u Rudolfina* a o mostech z *Myslbekové ulice na Smíchov* a z *Holešovic ku „Pelc a Tyrolce“* se vyjednává.

Stavba nové radnice na Mariánském rynku proti Klementinu jest skoro hotová a jest to velmi rozsáhlá a imponující budova.

Stavební ruch byl v roce 1910 velmi intenzivní, povstalo *na nábřeží Smíchovském u Palackého mostu* mnoho velkých činžáků slušných i v Praze a na Vinohradech vykonaly se mimo novostaveb důležité věci ku prospěchu města, a sice *prodloužení elektrické dráhy* až k Prašnému mostu *na Hradčanech,* do *Podola* a ze *Strážnice* až *ku Třešencům.*[135]

[134] Bitevní loď s větším počtem těžkých děl v pancéřovaných věžích. Rakousko-Uhersko postavilo dva dreadnoughty: Viribus Unitis a Szent István. (pozn. Milana Hlavačky)

[135] Zřejmě Třebešín. (pozn. Milana Hlavačky) (nebo Třešence = Střešovice)

Smlouvy *o připojení se Smíchova a Žižkova ku Praze* potřebují jen schválení Zemského sněmu a s jinými obcemi, a sice Karlín, Vinohrady, Podol, Braník, Dejvice, Bubeneč, Košíře a jiné, se vyjednává. Až se tato akce ukončí, bude míti Praha 350 000 až 400 000 obyvatelů! Sněm sice zasedá, leč pro obstrukci Němců a vyjednávání o vyrovnání mezi Čechy a Němci dosud nepracuje, a proto připojení vázne (15. 11. 1910).

Dne 28. března navštívil jsem s Magdou a Liduškou, mými vnučkami, zdařilou *výstavu automobilů a aeroplánů* v Průmyslovém paláci v Královské oboře a 4. dubna navštívil jsem valnou hromadu *Matice technické,* které předsedal prof. Novotný v Staroměstské radnici a po schůzi vzdal jsem výboru a předsedovi za jich vydatnou činnost dík!, s kterým projevem přítomní souhlasili.

Politické a jiné události

Na půdě Zemského sněmu trvá boj dále – 9. února 1910 byl po třídenním zasedání rozpuštěn sněm pro obstrukci Němců. Zákon o zemské přirážce k pivní dani, jenž vynáší zemi 37 000 K *denně,* nemohl býti prodloužen a zem jest finančně ve velké bídě. Zákon, že osobní daň z příjmů nepodléhá přirážkám zemským, okresním, školním a obecným též nemohl býti projednán a když toto píšu (15. 11), visí vyrovnání s Němci, které již 4 neděle trvá, na nitce, jest napnutá krize a když se zmaří, pak bude zase obstrukce a nepracovitost sněmu! A lid bude dále snášeti bídu povstalou tím, že se mu v ničem nedostává zemské podpory, dráhy a vodní úpravy se neprovádějí a veškerá práce vázne!

Německý *ministr krajan dr. Schreiner,* kterého dobře znám z doby (1873), když za dr. Forstera vykupoval v mé stavební sekci (Choceň–Broumov) pozemky jako mladík, poděkoval se 22. února. Na vysokých místech bylo mu vyčítáno, že se nepřičinil o dělnost Českého sněmu.

Němečtí radikálové ovšem se durdili nad touto ztrátou tak energického zastánce.

Dne 24. února sešla se Říšská rada a pracovala klidně, leč 5. července za příčinou obstrukce Slovinců ve finančním výboru a požadavku Poláků, aby se provedl zákon Körberův z roku 1901 o vodních cestách, byla odročena, a to také z té příčiny, poněvadž většina na Říšské radě sestávající z Němců a Poláků se stala nespolehlivou pro vážnější výkony.

Český sněm byl 30. září znovu zahájen a jak již nahoře podotknuto, utvořily se sněmovní *komise pro zahájení vyrovnání* a zažehnání obstrukce, jež začaly 3. října pracovati.

Podařilo se projednati zákon o úřední řeči samosprávných úřadů, o změně sněmovního řádu, s kterým bylo velké sebezapření české strany spojeno, a průprava zákona o minoritních školách byla v plném proudu. Tu podařilo se německým, mimo sněm stojícím stranám radikálním prosaditi, že se má vzíti zákon o řeči

autonomních úřadů znovu v úvahu, že pro něj Němci v plénu sněmu by nemohli hlasovati etc. Každou chvíli musí se státi rozhodnutí.

Vídeňský purkmistr *dr. Luegen* po dlouhé nemoci (cukrovce) zemřel 10. března 1910 a byl s velkou slávou pohřben na centrálním hřbitově.

Nám vždy věrný a přátelsky oddaný příznivec *baron Helfert* byl 19. března 1910 odvezen do svého rodiště a tam pohřben. Po celý svůj život setkával jsem se ve veřejných zprávách s poznámkami o jeho působení – byl též „Unterstaatssekretář" v ministeriu vyučování a předseda říšské komise pro udržení starých památek. Dokonalý to muž!

Dne 6. května 1910 zemřel *anglický král Eduard VII.* o tři čtvrtě na 12 v noci, pohřben byl 20. května. Stáří jeho bylo 69 let.

Černohorský kníže Mikuláš byl dne 29. srpna skupinou povýšen *za krále Mikuláše I. Černohorského.* Skutek ten byl provázen slavnostmi a dostavili se k blahopřání král italský Victor Emanuel, král bulharský Ferdinand, korunní princ Alexander Srbský atd. Přece jednou přijdou i slovanská knížata k nějaké platnosti!

Sjezd neoslavistů těšil se účinného výsledku a byl v Sofii (Sredci) ukončen 10. července 1910. Poláků tam nebylo! Doktoru Kramářovi bylo k výsledku blahopřáno.

V říjnu 1910 vypukl *ve Francii strike železničních úředníků a zřízenců,* jenž měl býti všeobecný a jen energií předsedy ministeria Brianda bylo co děkovat, že se nedostavila nebezpeč.

Vrah naší nevinné císařovny Alžběty, *Luchení,* se 20. října 1910 v žaláři oběsil.

Na stránce 518 popsaný *projekt syna Eduarda k upotřebení vodní síly vltavské* poblíž Maidstýnu sledoval a podporoval jsem dále, a sice: 4. ledna 1910 navštívil jsem vrchního zemského inženýra Kuneše, u nějž byl právě v záležitosti Edově p. vrchní inženýr Schuhmandl, které oba jsem o brzké vyřízení žádal.

Na 8. ledna byla vypsána nová místní komise, a proto jel jsem do Holubova 7. ledna. Mimo při komisi na stránce 520 jmenovaných, byli ještě přítomni p. p. lesmistr z Hluboké, hospodářský ředitel z Krumlova, JUDr. Jakš z Budějovic, Vladimír Havlíček a Zdeněk Stibral – celkem nás bylo u oběda 19, u večeře 7. Do Prahy vrátil jsem se 9. ledna a 17. 3. navštívil jsem p. okresního hejtmana Šubrta a odevzdal mu od Eduarda akta. Při komisi 8. 3. utržil jsem sobě silnou rýmu.

Rodinné

Nastoupili jsme nový rok 1910, jak již podotknuto, při hostině u dcery p. Havlíčkové vesele o půlnoci. Uvedu události zažité co možná chronologicky. Ku

zimním zábavám přináleží návštěva kavárny a měli jsme zase v Louveru ve čtvrtek jour fixe se jmenovanou dříve již společností: Kopistových, Frenclových, Lošťákových, kolegy Lindnera, občas Havlíčkových a jiných. Sešel jsem se tam 3. ledna s Fráňou Havlíčkem, jenž mně domlouval, abych dal jako poručník, nyní již jen Liduščin, svolení k zakoupení nového parního stroje pro Černčickou cihelnu, což jsem neshledal za nutné ohledem na to, že se v běhu roku 1909 přestavěl bytný dům s nákladem, jak mně udáno, 28 000 K, a tedy nelze zase již tak značnou výlohu učiniti.

Mladí manželé Voloďa a Zdeňka odstěhovali se definitivně 3. ledna do Černčic k stálému bydlení.

Zaslal jsem synu Edovi ku zaplacení výpůjčky u Fráni (na výlohy komisní a jiné) potřebný obnos dne 17. 1.

Divadlo

Divadla jsme častěji navštěvovali, jmenovitě

Datum	Hra	Poznámka
5. 1.	Podzimní manévry	
16. 1.	Lohengrün	s Heroldem, hostem z Dánska
17. 1.	Lásky sen	Anna, já, Anda a Lída s námi
22. 1.	Faust	(s Heroldem), my a Anda s Liduškou
29. 1.	Violeta	s Heroldem, my
2. 2.	Podzimní manévry	dívky
7. 2.	Libuše	loučení paní Maturové (nebyli jsme)
8. 2.	Rozvedená paní	na Vinohradech
24. 2.	Werther	Mařák jako host
8. 4.	Hrabě Luxemburg	Vinohrady
8. 10.	Knížecí dítě	já
25. 10.	Cudná Zuzana	
2. 11.	Čenci	

. . . a jiné

Mimoto viděli jsme bioskopy a v nově zařízené „Lucerně“ kavárnu Yokohama a Cabaret.

Navštěvovali jsme koncerty filharmonie v plodinové burze.

Jako dřívější léta v neděli večeřeli jsme střídavě u zetě Stibrala a u nás; po večeři přišly na řadu taroky, volání krále. Někdy též rodina Havlíčková se zúčastnila. Ovšem jen v době trávenou v Praze.

Svatba slečny Růženy Zátkové odbývala se dne 16. února v ruském kostele sv. Mikuláše. Přítomni jsme nebyli.

Životopis až do konce roku 1909 dokončil jsem dne 1. března 1910 a dal 6. 4. vázat Rostovi dva svazky.

Karel Žďárský, kterému nebožtík František Havlíček zaopatřil místo v I. české zajišťovací bance, dne 20. 2. dal výpověď a nyní jest v podobné společnosti v Ústí nad Labem.

U mé přítomnosti ve Vídni dne 14. března 1910 sdělil mně syn dr. Vladimír, že jest vypsán konkurs na místo ředitele nemocnice v Brně a že hodlá konkurovati.

Nadešel můj svátek a přišli mi osobně blahopřáti dcera Anna Havlíčková s Andou, Magdou, Liduškou a Fráňou, p. zeť Jiří Stibral s dcerou Boženou, švagr Frencl s chotí a s dcerou Jarmilou, švagr Smutný, okresní hejtman, s chotí Marií a dětmi Silvou a Pavlem, švagrová Ema, ovdovělá Lošťáková. Mimoto obdržel jsem 18 písemných gratulací, mezi nimi od paní Karly Zátkové a od vnuka Volodi Havlíčka. Byly to zase utěšené chvíle, když jsem viděl mé věrné a upřímné přátele kolem sebe.

U příležitosti správní rady v Tachově zajel jsem po schůzi dne *22. března do Černčic;* byli tam Voloďa, jeho choť Zdeňka a Anda Havlíčkové. Častovali mě tam, prohlédl jsem cihelnu a truhlárnu a potěšil se s vnoučátkem pra pra, který to čilý hošík má se k světu! Dne 24. 3. ráno dovezli mě mladí manželé automobilem do Krupého a tam odtud jel jsem rychlíkem do Prahy.

Syn Eduard přijel z Vídně na *velikonoční svátky* dne 26. března. Dne 27. 3. na Boží hod byli jsme u zetě Stibrala u večeře Havlíčkovi i my (10 osob) a přátelsky jsme se bavili. *Jarmila Frenclová* měla 26. 3. 1910 v Paříži svatbu *s panem Billaudeau,* majitelem Berlicové školy v Brně; pak odjeli do Brna.

Nadešla doba, kdy nutno pomýšleti na zahradničení, a proto jsem jel *12. dubna do Holubova obstarati práce jarní:* vyřezání růží, stříhání křovin a do pařeniště zasetí as 25 druhů květin, kterážto poslední práce nemívá značný výsledek, neb naše opatrovnice Švarcová jest špatný pěstovatel bylin. Dne 14. dubna jel jsem odpoledne do Vídně, spal u syna Eduarda, 15. byl přítomen správní radě dráhy z Německého Brodu do Humpolce a pak obědval u syna Vladimíra a Toničky. Večeři 14. a 15. trávili jsme s Edou, Vláďou a Toničkou v hostinci a dobře jsme se bavili. Dne 16. dubna vrátil jsem se do Prahy.

V Praze rozkvétalo jaro a konali jsme procházky do zahrad na Nebozízek a Kinskou, na Letnou, kde křoviny byly v nejlepším rozkvětu, třešně v Strahovské zahradě báječně kvetly. Máme výhodu, že tento požitek máme jednou

v Praze a podruhé v Adolfově, kde vegetace se obyčejně o 2 až 3 neděle opozdí, neb jest *rozdíl výšek* značný (510 vila – 292 Smíchov, tj. 218 m).

Adolfov

Okolnosti nás přiměly k tomu, že jsme letos obmýšleli jeti dříve do Adolfova; 7. května již jsme tam vyslali svá zavazadla a 12. května odjeli tam odpoledne choť Anna, já, služka Běla Tittelbachová a pes Bary.

Naše ročniny 54letého sňatku (dne 13. 5. 1856) slavili jsme tedy již v naší útulné krajince mezi bujnými lesy a luhy 13. května 1910, a sice sami, leč dostali jsme roztomilé blahopřání *od Toničky, Edy* a Anny Havlíčkové i Boženky Stibralové k naší radosti a útěše.

Gladioly

Montbrécie

Konal jsem na tento den prozaické práce, sázel růže a celý den v zahradě pracoval a meškal. Byli jsme oba v dobré míře, jen máti drobet bolela pravá nožka. Dala se nová okna *na západní stranu verandy,* nová mísa k hydrantu u dvířek, část pergoly se odstranila a místo upravilo, přišla nová tyč k praporu a jiné opravy se vykonávaly. Dne 15. května nadešel Boží hod, odpoledne byli jsme u obrázku pod Maidstýnem 2½ hodiny a 16. května na druhý svátek a den sv. Jana Nepomuckého navštívili jsme chrám v Křemži a já odpoledne sázel pelargonie, gladioly, montbrécie a begonie. Počasí bylo příjemné, až 31 °C na slunci, tedy velmi teplounko.

Dne 19. května jel jsem do Prahy k schůzi ředitelstva Podolské cementárny a zajel jsem do Fürstenbergské zahrady urgovat zásilku květin. Dne 20. května byl jsem zase v Adolfově i 21. 5.

Dne 20. 5. byl jsem v Národním divadle, dávali Hubičku od Smetany v cyklusu.

Baden

Choti Anně byla udělena rada, aby k vyléčení rheumatických (čili gichtických) bolestí užila sírových lázní v Badenu u Vídně. Anna nemohla se již dočkati, leč

počasí bylo chladné a deštivé začátkem května, a proto nebylo možno dříve se vypraviti.

Kavárna Rudolfshof

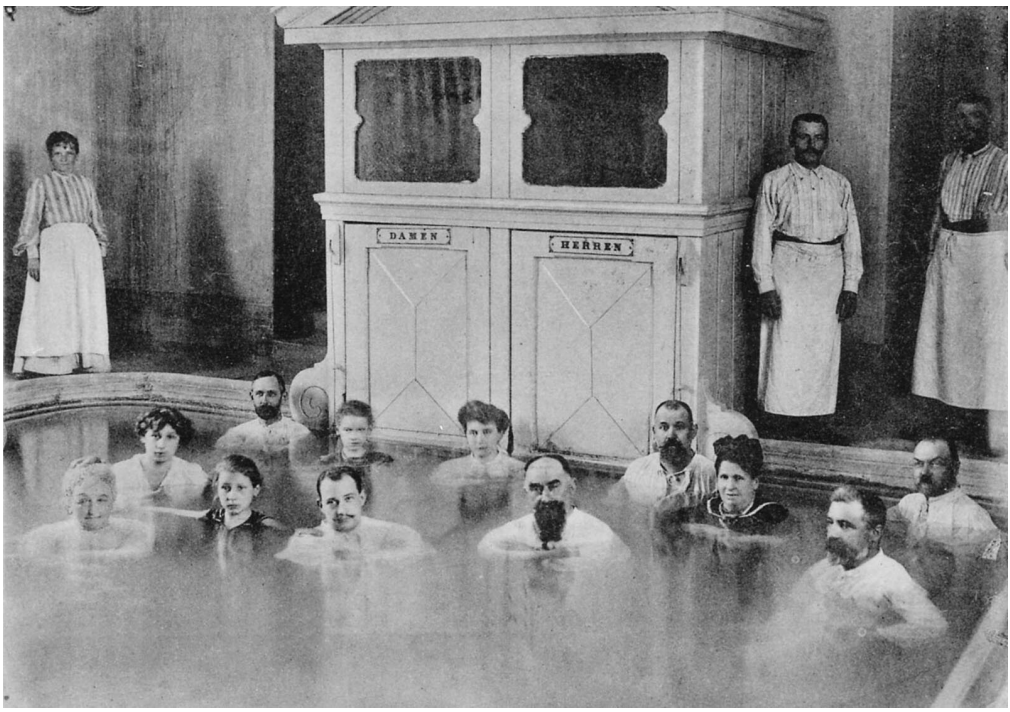
Teprve v neděli odpoledne 22. května odjeli jsme spolu do Vídně, já ubytoval se v hotelu Bellevue a Anna u Edy. Já odbýval jsem schůze správní rady od 23. až do 28. 5. ve Vídni. *Anna odjela s Toničkou dne 24. května do Badenu,* obstaraly tam byt pro choť a Tonička se vrátila do Vídně. Dne 26. května bylo Božího těla a já odjel s Toničkou a oběma dítky dopoledne po Jižní dráze do Badenu k návštěvě choti Anny. Tam konali jsme dlouhou procházku v „Helenenthal"; jeli jsme tam po elektrické dráze. Večer vrátili jsme se společně do Vídně, já již bydlel u Eduarda.

Když jsem odbyl valné schůze 27. a 28. května, odjel jsem zase do Badenu (28. 5) a teprve 30. 5. odjel do Vídně a do Adolfova. Dne 29. května přijel dr. Vladimír s Luborem a později Tonička s Milenou do Badenu a po obědě byli jsme na vrchu „Kalvarie" a v kavárně na tomto vrchu jménem „Rudolfshof".

Od 30. května dlel jsem v Adolfově, pracoval na zprávách k Zemskému výboru o schůzích valných, sázel do skupin květiny, upravoval byt i zahradu a 3. června vyšel jsem si ponejprv do milých hvozdů (do Boru). Měl jsem silnou rýmu od 31. 5. až do 3. 6. a též katarrhek. Počasí bylo krásné, 35 °C na slunci, 24 ° v chládku. Odjel jsem dne 6. června v noci ve tři čtvrtě na 11 za Annou do Badenu a přibyl tam v půl jedenácté dopoledne dne 7. června do bytu Anny, která bydlela „Hauptplatz" č. 22 v I. patře, pokoj č. 5 v domě pana Šumitscha, obchodníka železem. Vyhlídka byla do Rathausgasse na okresní soud a radnici. Anna bydlela tam od 24. 5. do 15. 6, to jest 23 dní a já jsem tam byl 26. 5, 29. a 30. 5. a od 7. až do 15. 6. včetně, tedy 11 dní.

Koupali jsme se v „Karolinenfrauenbad" na Josefském náměstí, Anna v dámském, já ve společném s dámami bassinu, Anna 15krát, já pouze 5krát, nemaje potřebu se léčiti. Šli jsme do blízkých (as 4 minuty) lázní o půl osmé ráno. Když jsem vstoupil do bassiny as 8 m dlouhé a 5 m široké, hledělo na mne as 12 vyjevených hlav, také dámské (ovšem nepatřily jenom dámám). Dostal jsem hrubou košili až na kotníky sahající a již jsem byl po krk ve vodě, když jsem dveře do bassiny otevřel.

As třikrát koupal jsem se tam s p. stavebním radou Vlčkem z Prahy, což mne mile překvapilo.



Společný bazén v Karolinenfrauenbad

Budova Karolinenfrauenbad

Temperatura vody obnáší kolem 35 °C.

Po lázni snídali jsme naproti našemu bytu v Kaffé Francis, k obědu chodili jsme několikráte k Černému oslu, do hotelu Zur Stadt Wien a když bylo teplo a hezky, do Batzenhausel (obecní dům), odpoledne na kávu do Kurparku. V poledne od půl dvanácté do půl jedné jsme hudbu v Kurparku nikdy nevynechali, neb orchestr jest dobrý. Večer od půl deváté do půl desáté jsem tam byl sám as čtyřikrát, leč ráno od 8 do 9 hodin jsme tam nechodili.

Dne 12. 6. v neděli přijela Boženka Stibralová se Zdeňkem a syn Eduard z Vídně – obědvali jsme v hotelu Stadt Wien a šli pak (potřetí) na horu Kalvarii do kavárny Rudolfhof.

Večer naši hosti odjeli elektrickou dráhou do Vídně. Město Baden jest roz-

tomilý koutek světa v krásném okolí ležící – Kurpark, Kurhaus, Městské lázně jsou pěkné, procházky velmi důmyslně krajinářsky upravené, nacházejí se tam vzácné křoviny a květiny a loučky jak brčál zelené. Sady nad lázněmi jsou četně navštívené a skýtají pozorovateli pestrý obraz. Město jest velmi výstavné. Kolem Berggasse, Helenenstraße a jinde jest mnoho bohatých letohrádků patřících vídeňským bursovníkům. Veliký hotel Herzogenhof naproti zahradě lázeňské jest znova ozdoben a obnoven.

Podívali jsme se též na hotel „Mozarthof“, v kterém v roce 1891 zeť František Havlíček s Aninkou našli zotavení a osvěžení!

Současně s chotí byla v Badenu též paní excelence prof. Randy. Velice dobře se mně líbilo celé zařízení *elektrické dráhy mezi Vídní* (Gisellaplatz) *a Badenem* (Josefplatz).

A jak působila lázeň badenská na zdraví mé choti? Bolesti na pravé noze mezi kolenem a patou úplně přestaly, takže Anna mohla konati v Adolfově dosti dlouhé procházky a již v Badenu vystoupila třikrát na vrch Kalvarii, což jest obtížnější, než vyjíti k rozhledně na Petříně.

Z Badenu odjel jsem 9. června k valné schůzi dráhy z Teplice do Turnova do Vídně a zase vrátil se. Jede se as 50 minut po elektrické dráze. V Badenu jsem byl ponejprve na pohřbu barona Vodianera, bývalého předsedy vídeňské správní rady Společnosti státní dráhy v letech osmdesátých.

* * *

Vraceje se z Badenu, stavěli jsme se 16. června ve Vídni a navštívili *honební výstavu u Rotundy a v Rotundě* v Prateru. Byla velmi pěkně uspořádána, elegantní francouzský a anglický honební zámeček, česká výstava v souborném pavilonu s krásnými předměty a zbraněmi hrabat Thunů a Buquoyů, obrazy z parforsních honů v Pardubicích atd. stály za podívanou.

Velmi bohatou a rozmanitou výstavu skýtal velký *pavilon uherský* co do honby i do lesnictví vůbec, nerad se navštěvovatel s ním loučil. Výstavy ministerií veřejných prací a železniční nemohl jsem shlédnouti; čekal se císař pán a žádný v tu dobu nebyl tam vpuštěn.

Meškali jsme ve výstavě 8 hodin, od 10 do 6 večer a tam viděli též kinematograf představující císaře pána na honě po kamzíkách. Pak jeli jsme k Edovi, společně večeřeli s Vláďou, Tončou, Edou a Zdeňkem Stibralem v Plzenecké pivnici (v sakristii, jak ten hostinec Tonička nazývá).

Ráno 17. 6. v 8.10 odjeli jsme z Vídně do Adolfova.

* * *

Nastal klidnější život a obvyklé zaměstnání venkovské. Nyní teprve mohli jsme užívati přírodní krásy, jež krajina nám skýtá. Dne 21. 6. byl jsem na procházce v Plánském lese (Excelsior). Vysazoval jsem poslední květiny z pařeniště, lathyrusy a nicotiana atropurpurea. Dne 24. 6. jela choť Anna do Budějovic nakoupiti

a přijela večer v půl sedmé s paní Haskovou do Adolfova. *Pan Hasek,* námořní vrchní inženýr ve Vídni v ministeriu a kamarád syna Eduarda z Techniky, najal zde v restauraci paní Šebestové pro svou choť a dva malé hochy letní byt a dlela v Adolfově až do 31. srpna 1910 po 9 neděl, kdežto pan Hasek byl zde vždy jen na několik dní.

Jest to milá paní a byla věrná účastnice našich procházek a výletů.

Dne 27. června jel jsem do Budějovic naproti mým roztomilým *vnučkám Magdě a Lidušce,* které k nám přijely a večer o tři čtvrtě na 11 odjel jsem do Vídně ku schůzi místní dráhy z Teplice do Trutnova, navštívil Edu, setkal se u dr. Vladimíra s panem Staskem, který přijel do Vídně na výstavu, a 28. 6. odjel jsem odpoledne do Adolfova.

Dne 29. června navštívila nás *Valli Fodrmayerova* (neděle, sv. Petra a Pavla) a konali jsme procházku k Dívčímu kameni s ní, a sice choť Anna, paní Hasková s dětmi, Magda, Liduška a já, tedy 8 osob a 2 psi; 1. července šel jsem s vnučkami přes Krásetín na ∞ cestu as 2½ hodiny a 2. července jela choť Anna naproti rodině syna Vladimíra do Budějovic a přijeli o 2.09 odpoledne k naší nemalé radosti, neb teprve nyní nastal u nás v zahradě čilý ruch, neb pět dítek provádělo své hry a neúnavně se houpaly atd.

Konstatuji, že katarrh, o kterém jsem se zmínil 3. 6, mě 2. 7. opustil.

V neděli 3. července byli jsme pospolu na 2¾ hodin trvající procházce Velkým borem po hřbetě podél Vltavy na Maidstýnskou cestu, a sice rodina Vladimírova, Magda, Lída a my (8 osob), udělali 9 000 kroků (ovšem každý); vrátili jsme se v dobré míře. Od 4. do 7. července podnikali jsme menší procházky k rybníčku, k potoku pod viaduktem, kde chytal Vladimír hmyz do akváře.

Dozvěděli jsme se v tu dobu, že místo v nemocnici brněnské je již obsazeno.

Ráno 9. července odjel jsem do Prahy k schůzi Podolské cementárny, večeřel a spal u zetě Stibrala, ráno mě dobrá Boženka doprovodila k nádraží Františka Josefa, bylo to v neděli.

Dne 11. července Vladimír a Tonča jeli do Budějovic, kdežto Magda a Liduška jeli do Zátkova mlýna v Březí navštíviti rodinu Zátkovu, večer se vrátili do Adolfova. Dne 12. 7. ráno pršelo; odpoledne jsme šli společně přes hajného Pešla na Maidstýn.

Magda a Lída odjely 13. července do Černčic a doprovodil jsem je do Budějovic. Litovali jsme, že se tak krátko u nás zdržely.

Dr. Vladimír jel 14. 7. do Krumlova, zpět vrátil se pěšky; dle úmluvy šli jsme mu Tonička a já naproti až ku křížku, kde odbočuje ∞ cesta od krumlovské silnice. Při mírném dešti čekali jsme u křížku ½ hodiny – a vyčkali – vrátili jsme se bez deště přes Třísov domů. Večer přijel p. Hasek.

Dne 17. července nastalo pěkné počasí, neděle, *ponejprve jsme se v rybníce koupali,* Vladimír, Tonča, Milena i Lubor, slečna Zdeňka Hüttingerová a já. Bylo 21 °C v chladu.

Hüttinger (švagr) a Zdeňka přijeli 15. července 1910 a ubytovali se na stanici u přednosty Friedmana.

Pěknou procházku vykonali jsme 16. 7. s panem a paní Haskovými i s Milošem a Vládíčkem, s dr. Vladimírem, s Tončou, dětmi Milenou, Luborem, choť Anna a já do Velkého boru a 18. 7. jsme se zase společně koupali.

Vladimír a Tonča odjeli 19. 7. do Prahy ve svých záležitostech; vrátili se 22. 7. 1910.

Začali jsme v nepřítomnosti našich hostí dne 20. 7. večer hráti se švagrem Whist, on, Zdeňka, Anna a já. Již druhý den jsme ovšem těmto sběhlým hráčům nevyhověli, začali jsme „packat", takže se švagr dopálil a rozčílil. Bylo tudíž nutno k ušetření obapolného rozčilování Whistu se vzdáti, takže jsme tuto sezónu již nehráli.

Zdeněk Stibral, vnuk náš, přijel 24. 7. a byli jsme odpoledne ještě na procházce v mříčských lesích s ním.

Jmeniny choti Anny oslavili jsme 26. července 1910. Přítomni byli: syn Vladimír s rodinou, vnuk Zdeněk Stibral a Milena a Vládíček dojemně Anně blahopřáli i Monča Švarcová odříkávala dlouhou gratulaci; pak dostavili se: švagr Josef Hüttinger se Zdeňkou, paní Hasková a její synáčkové Miloš a Vladimír, jež též blahopřání pronesli. Ovšem od nepřítomných, Anny, Boženky, Edy, od vnuček a jiných dobrých přátel, přišly upřímné projevy, které choť Annu velice dojaly. Od Edy z Vídně přišel gramofon a nastala u nás improvizovaná opera, jejíž kapelníkem byl Zdeněk Stibral. Den ten strávili jsme ve velmi dobré náladě.

Druhý den, 27. července, byli jsme na Kluku (mimo Anny, která zůstala pod kupou a očekávala náš návrat) a večer byla v restauraci ve prospěch Pošumavské jednoty studenty uspořádaná akademie: ochotníci sehráli veselohru, paní lesní správcová Slavinská zahrála na piano pěkné dvě préci a Zdeněk produkoval náš gramofon. Rodina Kovařičova, zvláště slečna Máňa, spolupůsobili.

Nastalo loučení, dne 28. července po 27denním pobytu odjela *rodina Vladimírova na Kolnu* k Staskovým.

Nelze vylíčiti, jaké nastalo u nás ticho, když ty milé děti Milena a Lubor, tak živé, leč poslušné a hodné, nás opustily – i také akvárium osiřelo odchodem Vládi a „Zamfin" ztratil své pěstovatele. Služka M. Palacká odjela od nás 29. 7. do Vídně. Tonička s dětmi odjela od svých rodičů 5. září, kdežto Vladimír již 31. 7. z Kolny odjel.

V neděli nato, 31. 7, byli jsme v Křemži v kostele a odpoledne navštívili nás *Voloďa Havlíček se svou švarnou chotí Zdeňkou ku krańoučkému pobytu.* Šli pak na mlýn pěšky a doprovodili jsme je až k Maidstýnu. Dne 1. srpna pršelo.

Doslechli jsme, že náš milý švagr *Josef Smutný,* t. č. okresní hejtman v Žižkově, byl pro své zásluhy povýšen *za místodržitelského radu.* Prozatím v Žižkově ostane. Ovšem, že jsme mu hned s radostí blahopřáli.

Poněvadž za příčinou špatného počasí mladí manželé při své návštěvě u nás nemohli našeho pravnuka vzíti s sebou, zajeli jsme do mlýna v Březí na návštěnku rodiny Zátkové 5. 8, abychom též uviděli malého Vladimíra.

Zdeněk Stibral byl s námi. Pobavili jsme se s paní Zátkovou, se slečnami Slávou a Liduškou a se starým panem Havlíčkem, otcem paní Zátkové (bratrem H. Borovského) a pocelovali roztomilého pravnuka, jenž se s námi brzo skamarádil! Večer jsme se vrátili do Adolfova.

Také jsem musil zase zajeti 6. 8. ráno do Prahy ku schůzi ředitelstva Podolské cementárny, večer jsem byl v restaurantu v Louvru, spal na Smíchově a ráno odjel do Adolfova. V mé nepřítomnosti přijel 7. 8. *na dovolenou syn Eduard* a nastal u nás zase čilejší ruch – ještě 7. 8. odpoledne byli jsme Anna, Eda, Hüttingerové a já u Velkého borského rybníka. Zdeněk byl na honě.

Choť Anna, paní Hasková, oba hoši a já provedli jsme procházku přes Krásetín na horizontální ∞ cestu kolem vrchu Jiřička a Plánským lesem nad školu, jež trvala 3 hodiny *a byl to pro Annu výkon svědčící, že jí Baden pomohl.*

Příchodem syna konali jsme častější výlety, a to 8. 8. na Excelsior (ovšem na začátku již si dámy sedly), 9. 8. na Kluka (Zdeněk s sebou), maminka pouze pod kupu, a zvláště když 10. srpna přijeli Jiří a Boženka Stibralové a Fráňa Havlíček, nastalo koupání a výlety společné a veselé.

Já odjel jsem do Tachova 10. 8, zdržel se v Plzni 3 hodiny, kde jsem viděl v kavárně u Waldeka *americkou rodinu Rothschildovu,* která přijela a odjela automobilem.

Dne 11. 8. odbývala se valná schůze Společnosti dráhy místní z Plzně do Tachova, po schůzi odjel jsem do Černčic a meškal tam dvanáctého, nato 13. v poledne odjel jsem do Adolfova.

Byli jsme Anna, Anda, Magda a Liduška *na dlouhé procházce v Kočce* a až u kříže na paměť povodní 1872 zhynulých postaveného. S námi byla Angličanka, paní ředitele belgické plynárny v Praze.

Prohlédl jsem sobě cihelnu, dal některé pokyny a prohlédl hotovou obydlecí budovu, kde bydlí Vladimír v prvním a rodina Havlíčkova v létě ve druhém patře.

V neděli 14. srpna šli jsme: Jiří, Boženka a Zdeněk Stibralové, pan Hasek s chotí a s Milošem, Fráňa Havlíček, syn Eduard a já ráno kolem Krásetína na ∞ cestu k Moučkové hájovně a Plánským lesem zpět a odpoledne do Třísova. Udělal jsem 18 000 kroků toho dne.

Tato společnost vykonala 15. 8. výlet Velkým borem k Vltavě až k Podzderadskému mlýnu a vrátili se k obědu po 4hodinové procházce o tři čtvrtě na dvě. Já a Boženka vrátili jsme se kratší cestou po hřbetě nad Vltavou (10 000 kroků). Odpoledne jsme se koupali a šli pak s Hüttingerovými do lesíka nad školou.

Fráňa Havlíček odjel současně s panem Haskem přes Plzeň do Černčic po krátkém pobytu 16. 8. 1910.

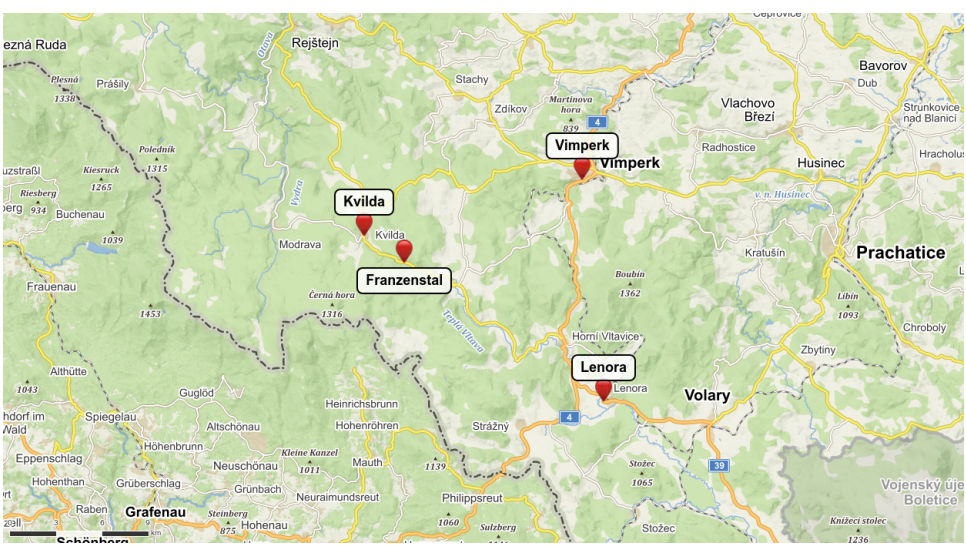
Ve dnech 16. až 18. vycházela společnost dvakrát denně. Dne 16. 8. kampírovali jsme v pasece u Budějovické silnice: Anna, Boženka, Jiří, švagr Hüttinger se Zdeňkou, Eduard, paní Hasková s oběma hochy, já a čtyři psi.

Zdeněk Stibral nechodil s námi vždy, maje zábavu *lepší na tenisu,* který sobě mládež zbudovala v lese nedaleko hajného Pešla na příjemném místě a tam se prohánělі mládež Kovářovicovic, Dvořákovic, Hamplových a jiných v Adolfově meškajících.

Narozeniny *osmdesáté císaře pána Františka Josefa I.* se dne 18. srpna všude oslavovaly! Jsem o měsíc mladší a znám dopodrobna celý průchod Jeho dlouhého panování, bohatého na události!

Milý zeť Jiří maluje naší vilku od 19. 8. a dohotovil krásný obrázek ještě před odjezdem do Sinaji připadající *na 24. 8,* má to bytí překvapení k mým narozeninám (dostal jsem obraz 1. 1. 1911).

Příznivé počasí používali jsme ke koupání; 19. 8. koupali jsme se: Jiří, Boženka, Eduard, Zdeněk, Zdeňka Hüttingerová, já a děti s paní Haskovou. Zdeněk zhotovil několik fotografií ve vodě. Dne 20. 8. při krásném počasí šli jsme naproti panu Haskovi do stanice Křemže – Mříč. Večer celá společnost mimo mne a Anny šla o půl desáté užívati procházkou krásný, měsíčkem ozářený večer! 21., 22. a 23. srpna pokračovalo se v koupání a v procházkách.



Lenora–Kvilda

Měla se odbývati 25. srpna revize trati projektované z Lenory do Kvildy (Eleo-

norenheim Außergefeld) a jel jsem 24. 8. až do Volar, chtěje na noc do Vimperku. Dozvěděl jsem se ve Volarech od pana Draxlera, že komise jest odložena, vrátil jsem se tedy přes Želnavu zase domů. Komise ta, při které jsem jako člen správní rady zastupoval Společnost pošumavských drah, odbývala se teprve 15. září a jel jsem tam 14. 9. *přes Želnavu, Černý kříž, Volary, do Vimperku,* kde jsem nocoval a s panem lesmistrem Brzorádem se bavil. Ráno o půl sedmé jsme vyjeli kočárem pana Brzoráda krásnými lesy knížete Schwarzenberga a hraběte Františka Thuna a originální pošumavskou krajinou jeli *do Kvildy,* kde o deváté ráno počala komise, jejíž projednání vyznělo ve všeobecné schválení projektu dráhy místní *z Lenory do Kvildy.* Podal jsem o tom zprávu v „Union“, tuším 18. 9. Komisi vedl p. Ruth, komisař c. k. místodržitelství, a dále byli přítomni: od c. k. ministeria železničního *vrchní inspektor Pinzer,* vrchní stavební rada Medvěd od místodržitelství, od Zemského výboru p. p. vrchní inženýrové Josef Valenta a Kuneš, od ředitelství státních drah v Plzni vrchní inspektor Mrázek, lesmistři p. Brzorád a Schalner (poslední od hraběte Františka Thuna), lesní rada Maresch z Budějovic, MUDr. Justiz, jednatel konsorcia, školní ředitel Draxler z Volar, projektant inženýr Hammer, od obchodní komory plzeňské JUDr. Královec, zástupce továrníka Krause a jiní podílníci, čili interesenti. Po dobrém obědě společnosti v místním hostinci, jenž jest zvyklý na letní turisty, a proto jest vyškolený, jeli jsme kolem projektované trati a prohlédli sobě továrnu na celulózu a na papír pana Krause v Franzenstalu ležící v krásném úzkém údolí Černé Vltavy[136] a kolem Horní Vltavy do Lenory. Já s panem lesmistrem Brzorádem odbočili jsme vlevo před Horní Vltavou a jeli jsme zpět do Vimperku, kde jsem v knížecím hostinci přenocoval.

Ráno jel jsem zase přes Černý kříž a Želnavu do Adolfova a po cestě jsem se výborně bavil s panem Pinzerem o stavbách ním provedených u Gastýna a při stavbě mostu přes Isonzo pod ředitelem státních drah Wurmbem. Po dlouhé době potěšil jsem se zase s dosud neznámými částmi Šumavy.

Dne 29. 8. v Išlu byl *odhalen pomník císaře Františka Josefa I.* v kostýmu mysliveckém při velkém účastenství.

V Adolfově při příznivém počasí bavila se společnost naše koupáním a procházkami dále a zvláště v neděli 28. 8. šla naše velká společnost po Anenské cestě ve Velkém boru a usadili jsme se v pasece; paní Hasková s dětmi, Boženka a Eda trhali nám *červené* jahody.

Za příčinou netěsnosti ucpávky v Holubovském rybníku netekla nám do kašny voda od 28. 8. až do 31. 8. Mou intervencí se věc rychle spravila. Po nivelaci s Edou dal jsem přítoční příkop prohloubiti.

Když jsme vykonali v společnosti paní Haskové ještě procházky do vršin nad Vltavou 27. 8. a zpět kolem Honetschlägera, pak 30. 8. procházku na Maidstýn

[136] Teplá Vltava

a zahráli večer k velké radosti dětí Zanfuna, *odjela paní Hasková s hochy odpoledne* dne 31. srpna do Vídně.

Dne 29. 8. objevila se ve Vídni ve třech případech cholera, bohudíky nerozšířila se, kdežto v Rusku v mnoha případech vystupovala.

Vyhovuje přání Aninky Havlíčkové, *odjela choť Anna se synem Eduardem do Černčic* u Petrohradu a vrátili se teprve 1. 9. večer. Měli prý se tam velmi dobře!

Po jich návratu byli jsme: Anna, Boženka, Hüttingerové, Eduard 3. 9. a 5. 9. na cestě „Anny“, u vořiště a 7. 9. na Kluku.

Na den panny Marie 8. 9. byli jsme v Křemži u kostela a odpoledne ve 3.15 *odjel syn Eduard* po 32denním pobytu u nás do Vídně. Poněvadž Eda dává obyčejně u nás podnět k zábavám a je vždy čilý, ochabne po jeho odchodu domácí ruch. Letos užíval rozumněji své prázdniny proti loňsku, neb nebyl tak zabrán do svého projektu maidstýnského, an se mu vymkla z činnosti, odpočívaje klidně u Zemského výboru, *čili na stole pana Kuneše!*

Emma Tropšova, dcera mé neteře, navštívila nás z Krumlova dne 9. 9. a 10. a 11. meškal jsem na cestě a v Praze za příčinou zasedání v Podolské cementárně a 14. 9. nastoupil jsem již vylíčenou cestu do Vimperku a Kvildy.

Osmdesáté výročí mých narozenin

Nadešel den mých 80. a mé choti Anny 73. narozenin *dne 19. září 1910.* Neobmýšleli jsme slaviti je okázale, naopak jen v tichosti mezi našimi milými.

Dne 16. září přijela naše milá vdovička Anna s dceruškou Andou Havlíčkovou z Černčic, 17. 9. v sobotu přijeli syn dr. Vladimír s Toničkou a syn náš Eduard z Vídně. V neděli nato, 18. 9. odpoledne, přijel nám vítaný revírník arcivejvodský pan Jan Stasek a současně slečna Lidunka Zátková z Poříče.

Aby nemuseli naši synové žádati dovolenou k účelu účastenství při našich na pondělí 19. 9. připadajících narozenin, ustanovili jsme oslavu na neděli 18. září a hostinu na odpoledne po příjezdu vlaku v restauraci naproti u paní Šebestové, poněvadž naše jídelna ve vile nestačila. Při obědě byli: dcera Aninka Havlíčková s Andou, vnučkou naší, Boženka Stibralová se synem Zdeňkem, náš syn MUDr. Vladimír s chotí Tončou, náš syn ing. Eduard Bazika (ještě panic), náš p. švagr podplukovník Josef Hüttinger se slečnou dcerou Zdeňkou, pan Jan Stasek, otec naší snachy Toničky, slečna Lidunka Zátková, má choť Anna a já. Skoro po obědě přišli paní Karla Zátková, majitelka továren a mlýna v Březí, se slečnou Slávou a synem Oldřichem mně a choti blahopřáti. Bylo nás tedy 16 osob.

Dopoledne a před obědem bylo nám, a zvláště mně k 80. narozeninám, velmi dojemně blahopřáno a když jsme se tak octli v kruhu svých drahých dítek a příznivců, bylo nám radostně bolno a v našich srdcích vznikalo přání, aby nám bylo popřáno ještě nějakou dobu se zde scházeti a těšiti se se všemi našimi milými!

Nepřítomni byli: náš švarný zeť Jiří Stibral, jenž byl povolán na královský rumunský dvůr do Sinaje a zde byl velice postrádán, Magda, Liduška a Fráňa

Havlíčkové, američan Eduard, jakož i Milenka a Lubor Vladimír Bazikové, Vladimír Havlíček s chotí Zdeňkou a naším pravnukem Vladimírem, jimž nebylo možno se zúčastniti.

Při obědě pronesl švagr Hüttinger dojemný přípitek, v kterém líčil mé zásluhy v nezasloužené míře a blahopřál nám ještě další šťastný život – a jsem přesvědčen, že pronešená slova vycházela z upřímného srdce.

Na tuto zdravici jsem odpověděl velice dojat:

> Děkujeme Vám za projev blahopřání a za shovívavé uznání naší činnosti po tak dlouhou řadu let našeho žití. Nic se tak lehce nezapomíná, jako dobré skutky a zásluhy oněch, jež přestali působiti a jest nám útěchou, že aspoň Vy, naše děti, vnoučata a věrní přátelé, zachováte nám po našem odchodu upřímnou památku, když jiní na nás již dlouho zapomněli!
>
> Když Vás přehlédneme, se zadostiučiněním jsme sobě vědomi, že jsme přece nežili nadarmo, neb jsme vychovali řadu následníků, již budou statně pokračovati v naší práci pro blaho svých rodin, vlasti a člověčenstva vůbec.
>
> Milé děti, rádi bychom Vám zanechali naše bohaté zkušenosti a třeba se zdají býti dle náhledu nynější mládeže starosvětské, mohly by Vám býti ku prospěchu.
>
> Ačkoliv život sestává z řady radostí a starostí, ubezpečuji Vás po 80leté zkušenosti, a též tak dlouhé práce, že nejvíce záleží od nás samých, abychom si ho upravili co možná snesitelným a příjemným, což docílíme, když se vystříháme všech vášní a pojmeme vše s klidem a rozvahou. *Ubezpečuji Vás, že to přece za to stojí býti živ,* a proto sobě nic z toho neděláme, že nám bylo všeobecně přáno, abychom byli ještě dlouho živi!
>
> Naše přání, milé děti, nese se k tomu cíli, abyste po našem odchodu se nerozptýlili, nýbrž setrvali v přátelském styku a svazu jako dosud.
>
> Připíjím na zdraví všech milých přítomných i nepřítomných, kteří si na nás vzpomněli v tento významný den! Na zdar!

Nálada byla dobrá a veselá. Jak jsem již podotkl, nechtěl jsem, aby naše slavnost byla známa v dalších kruzích. Proto byl jsem velice překvapen, když slečna Liduška Zátková při svém příchodu prezentovala mně číslo z 18. 9. 1910 „Union“, v kterém byl článek mé osoby a narozenin mých se týkající! Bylo v něm vylíčeno velice shovívavě mé posavádní působení živými barvami, takže jsem se musel červenati, když syn Eduard článek při obědě předčítal. Jméno pisatele neostalo mně tajno a děkuji mu upřímně za jeho lásku a dobrou vůli zameziti, aby mé skromné výkony dosavadní neupadly tak brzo v zapomenutí!

Po obědě odebrali jsme se k nám do vily na terasu a Anda Havlíčková nás svým zdařilým aparátem zdařeně vyblejskla na dva obrázky, které nám budou dlouhou příjemnou upomínkou na tento významný den, neb obsahují veškeré přítomné, jež nás návštěvou poctili a potěšili.

Nato vyslechli jsme gramofon, dar to syna Edy k jmeninám maminky Anny, a ubírali se doprovoditi paní Karlu Zátkovou se slečnou Slávou a Oldřichem, kteří šli domů pěšky – jen slečna Liduška čekala na zábavní vlak – a vrátili se s ní domů, kdežto syn Eduard a Zdeněk Stibral doprovodili je až do mlýna v Březí, takže Eduard měl málo času ku vlaku ve tři čtvrtě na 11 v noci, s kterým se vracel do Vídně.

Následkem uveřejnění mých 80. narozenin obdržel jsem 15 telegramů a 80 jiných blahopřání písemných, nečítaje ústní, a poděkoval jsem se s 12 listy a 85 tištěnými projevy díků všem, jenž sobě na mne vzpomněli. Nemusím podotýkati, že jsem byl nad tak četnou účastí velice potěšen a bude mě tato okolnost průvodcem milým na další mé cestě tímto životem!

Sinaji

Zeť náš, p. vládní rada Jiří Stibral, vrátil se ze Sinaje dne 24. září do Adolfova a přivezl s sebou vzácné památky od krále Karla a královny (Silvy Karmen) a mimoto obdržel rumunský řád.

Byl povolán do Sinaji, aby udílel rady stran stavebních záležitostí zámku Sinaje a jako proslulý architektonických akvarelů malíř provedl as pět pohledů na toto královské sídlo letní.

Ačkoliv Jiří má skvělé postavení jako ředitel c. k. uměleckoprůmyslové školy v Praze a jako hledaný architekt, jest mu pravou pochoutkou a jeho koníčkem, když může věnovati v prázdninách trošku toho volného času malbě akvarelů, a proto se s chutí přání krále rumunského podrobil. Jindy k tomuto účelu zajíždí o prázdninách do Tyrol neb Itálie.

* * *

Vnučka Anda odjela již 24. 9. do Černčic, *Anna Havlíčková* ostala k naší radosti až do 1. října a doprovodil jsem ji při krásném počasí do Budějovic. Nato *Boženka Stibralová* po 45denním pobytu *opustila nás 26. října 1910* současně se svým chotěm Jiřím – a též Zdeněk odjel na Kolnu po 65denním pobytu u nás v Adolfově.

Od 27. 9. až do 1. 10. konali jsme: Anča Havlíčková, choť má a já pěkné procházky do Boru, do mříčských lesů a 30. 9. na horizontální ∞ cestu a odpoledne s Hüttingerovými k Maidstejnu.

Resi Grafová, dcera mé sestřenice Fany, navštívila nás z Trhových Svin 2. 10 a odjela 3. 10. Byli jsme 2. 10. na pouti v Křemži a 3. 10. byli švagr Hüttinger se Zdeňkou s Friedmanovými ve Zlaté Koruně. Jel jsem 7. 10. do Prahy ku schůzi

ředitelstva, večer ve Smíchovské areně navštívil operetu „Knížecí dítě“ a 8. 10. vrátil se a jel z Budějovic *do Adolfova s Vali Fodrmajerovou.*

Dne 9. 10. šli jsme s Annou procházkou a při té příležitosti odevzdal jsem Honetschlägerovi (Podhradský) koncept a hotovou žádost obce *o zřízení zastávky u Třísova.* Za příčinou realizace dopsal jsem 4. 12. 1910 panu řediteli Střížkovi do Plzně a panu inspektoru Humhalovi do Budějovic.

Od 10. až do 12. 10. pracoval jsem v zahradě za příčinou zrušení kuchyňských záhonů *a uhodil se 12. 10. do levého oka,* leč s nepatrnými následky.

Nastalo balení a 13. 10. zaslali jsme své efekty do Prahy a další procházky platily loučení se s milými nám hvozdy a luhy na dobu zimní v naději, že se s nimi zase shledáme!

Než jsme odjeli, došla nás radostná zpráva, že syn *MUDr. Vladimír dostal zlatý límec,* totiž postoupil do VIII. dietní třídy a stal se *c. k. vrchním okresním lékařem* a že i nadále ostane na svém místě u ministeria vnitra. Dopsala nám to Tonička 15. října 1910.

Do Prahy odjeli jsme 17. října, a sice Anna, já, služka Běla Tittelbachová a pan pes Barýk. V zahradě ještě mnohé květiny a růže kvetly. Jiřiny, begonie a měkké byliny zmrzly při malém mrazíku as 2. října.

Počasí v letní době nebylo velmi příznivé, večery byly chladné, takže jsme na verandě málokdy *večeřeli.* Teprve koncem července nastaly teplejší dny a potrvaly též v srpnu. Koupal jsem se letos v rybníce pouze as 10krát, neb voda byla za příčinou dešťů a studených nocí chladná.

Při návratu do Prahy vážil jsem v lázni 90,2 kg, kdežto po prázdninách v roce 1909 vážil jsem 90,5. Tedy zachoval jsem i při denních procházkách *nejméně* 10 000 kroků = 6,66 km svou váhu.

Jak uvedeno, můj letní pobyt byl častými cestami mimo dům přerušen, leč proměna nemůže zdraví škoditi. Letos v Adolfově jsme byli 157 dní (12. 5. až 17. 10.), to jest 43 % roční doby.

Praha

Dcera Anča Havlíčková přistěhovala se z letního bytu v Černčicích 23. října a tento den večer byli jsme u Jiřího Stibrala u večeře a *zahájili saisonu střídavého pohoštění* a hry v tarokách vždy v neděli.

Dne 25. 10. navštívili jsme operetu „Cudná Zuzana“ a 27. 10, ve čtvrtek, počali jsme zase navštěvovati jour fix v kavárně Louvre, my a dcera Anča s Magdou a Lídou. Mimo na stránce 555 uvedených rodin bývá tam též inspektor v. v. Reichert s chotí a stavební rada Vlček.

Technický obzor přinesl (o mých 80letých narozeninách) zprávu o schůzi 21. 10. Spolku architektů a inženýrů, o které předseda sděloval, že mně bylo blahopřáno (viz strana 552) v čísle 48 ze dne 26. října 1910.

Dne 1. listopadu, na den Všech svatých, jeli jsme Anna a já ráno do Pardubic, abychom položili věnec na rov rodičů mé choti Anny: pana Jana a Barbory Matiaskových. Počasí nám nepřálo, pršelo celé odpoledne, takže jsme svůj úmysl prohlédnouti sobě po delší době domov bývalý Anny, na který nás váže tolik sladkých upomínek, vykonati nemohli a s nepořízenou se večer vrátili.

Dům Zborovská č. 542

Byl jsem na pohřbu (Vyšehrad) *architekta Wiehla,* mnoholetého známého, šiřitele české renesance v Praze, jenž vystavěl též dům č. 542 na Smíchově, v kterém již 13 let bydlíme, Pražskou spořitelnu (s Polívkou) a mnoho jiných pěkných domů a který odporučil České akademii věd skoro milion korun, byl konzervátorem, stavebním radou atd., vůbec znamenitý to muž.

Sněmem započaté dílo vyrovnávací mezi Čechy a Němci dne 3. listopadu počalo se hatiti pro formální nevyplnitelné požadavky Němců a 16. listopadu 1910 skutečně se zhatilo, aniž by bylo možno zákon o zemské přirážce k pivu a zákon o zproštění daně z příjmů zemských i jiných přirážek ve sněmu uzavříti a mizerie zemských financí potrvá dále, dokud budou naši němečtí krajané sněm obstruovati. Sněm byl odročen a má se vyjednávati dále ve Vídni v Říšské radě!?

Tolstoj † Hrabě Lev Mikuláš Tolstoj zemřel v malé železniční stanici, v Ostapově, dne 20. listopadu 1910 v 6.05 ráno, když jel ze svého sídla Jasnaja Poljana do nějakého kláštera, chtěje míti klid od denních návštěv a jiných povinností společenských. Byl narozen v roce 1828, tedy 82 let stár.

Poněvadž ruský sinod kletbu proti němu vyřknutou neodvolal, byl bez církevních obřadů pochován na pahorku v Jasnaje Poljaně. Nebudu se rozpisovati

o tomto znamenitém umělci, humanistovi, filozofu, vůbec velkým člověku celým světem uznaným. Jeho romány „Vojna a mír“, Anna Karenina a četné jiné spisy jsou majetkem všech kulturních národů!

Ku nastávajícímu zasedání Říšské rady byli jsme překvapeni s dobrou zprávou, že veškeré české kluby na radě spojily se v „jednotný český klub“, ačkoliv okolností, že znamenitý politik a zasloužilý vlastenec *dr. Karel Kramář* nebyl volen jako předseda tohoto klubu všeobecně překvapila nemile. (Vinu nesou prý agrárníci?) Volen byl excel. prof. Fiedler. Volba ta odbývala se 26. listopadu ve Vídni a dr. Fiedler přijal volbu jen k žádosti dr. Kramáře, který nechtěl, aby ta „svornost“ našich stran přišla tak drasticky do veřejnosti.

Drahota jest nyní heslem ve všech schůzích, parlamentech, při vládě a ve sněmech, a to zvláště drahota hovězího masa, jež stojí ve Vídni 2 Koruny, v Praze 1,68 K za 1 kg. O příčinách jsou různé náhledy, a sice: uzavření našich hranic proti Rumunsku a Srbsku, ochranná cla ve prospěch agrárníků, nedostatečná domácí výroba, vývoz dobytka našeho do Německa atd. Říšská rada zabývala se celý týden s touto otázkou a uzavřela – připustit dobytek (jistý kontingent) ze Srbska a Rumunska a dovážeti zmrzlé *maso z Argentinie.* Poslední týden v listopadu byl věnován debatě o této kalamitě!

A ačkoliv úroda letošní (1910) byla velmi uspokojivá, jest drahota ve všech k životu potřebných předmětech citelná a zvláště úřednictvo má příčinu sobě stěžovati. Byty v Praze a v předměstích jsou nestydatě drahé, zvláště v nových domech, které ovšem poskytují všemožný komfort – koupelny, lifty, centrální topení, plynové a elektrické osvětlení, vysavače prachu k čištění koberců atd.

Byt o dvou pokojích s příslušenstvím stojí v asanaci v III. patře 1 100 K, na Smíchově 900 K a musí se uchýliti daleko od města, kdo takové činže nemůže platiti.

Vyslechli jsme 27. 11. filharmonický koncert v plodinové burze (Dvořák a Beethoven), 5. 11. Národní divadlo (Bohémi), 18. 12. Dalibor a 19. 12. navštívili jsme koncert journalistů, při kterém hrála 10letá Ilona Kurcová krásně Mozartův koncert s orchestrem filharmonie.

Dne 1. prosince navštívila Anna přednášku cestovatele po Indii atd. a já jsem byl přítomen dne 4. prosince slavnostní *valné hromadě České akademie umění, věd a slovesnosti* v pantehonu Muzea.

Byl tam kardinál, svobodný pán Skolenský, hrabě Vojtěch Schönborn, purkmistr dr. Groš, předseda vrchního soudu Veselý, přednášely se nekrology zemřelým akademikům baronu Halfertovi, Hermenegildu Jirečkovi, Hostinskému, dr. Raymanovi, Tadrovi, Jičínskému a architektu Wiehlovi, jenž odporučil skoro milionové jmění akademii. Jemu znějící nekrolog složil a přednášel můj pan zeť *vládní rada Jiří Stibral.*

Dne 12. listopadu odjel jsem večer do Budějovic, kde se 13. 11. odbývala valná schůze *Českého pivovaru* a po schůzi odjel jsem *do Adolfova* a vrátil se večer do

Prahy (50 K). Od 15. do 17. zůstal jsem doma, maje silnou rýmu. V pondělí 21. 11. v kavárně Louvru sešel jsem se ponejprve s některými pány kolegy od naší a Státní dráhy: dvorní rada Ruth, vládní rada Karel, vrchní inspektor Lindner, Horyna, Schwipl, Reichert, císařský rada Kopista, Dítě a s jich paničkami a občas v pondělí tuto společnost u dlouhého stolu pod zrcadlem navštěvuji a ne na újmu čtvrteční společnosti u tohoto stolu.

Vrchní inspektor Kopecký, bývalý chef trati u Pardubicko-Liberecké dráhy, v Pardubicích měl ve spolku přednášky 25. 11. a 16. 12. o organizaci státních drah a byla jmenovaná anketa, do které patřím i já, aby se stala urada o nějakém projevu, na debatě účastnil se p. Weißer a já. Na stránce 550 jest naznačeno, o čem se vlastně jedná.

Dne 10. 12. 1910, 2. 1. 1911 a 12. i 13. 1. navštívil jsem dr. Svátka za příčinou fistule zubní, která mě zlobila od 1. až do 6. ledna 1911.

Ministerstvo Bienerth II. podalo demisi 13. 12, leč odstoupilo teprve 9. 1. 1911, udělalo místo ministeriu Bienerth III.

Náš malý třapeček Vladimír Lubor rozstonal se 10. prosince na malou difterii, postrašil rodiče velice a nás zpráva o tom také znepokojila, leč nemoc se příznivě vyvinula a nezanechala zlých následků. Bohu dík!

Nastaly vánoční svátky: Náš Eduard a vnuk Zdeněk přijeli v pátek 23. 12. večer; 24. prosince Štědrý večer byl slaven u nás v úzkém kruhu v přítomnosti zetě Jiřího, Boženky a Zdeňka Stibralových a syna Edy.

Po večeři se k nám obyčejně přidružili Havlíčkové, letos však pro plískanici a bláto nepřišli, takže jsme se pobavili sami a veselé vnučky ostatní postrádali.

Na Boží hod 25. 12. jsme byli s Edou v divadle Vinohradském, kde dávali „Sultánovu nevěstu“ od Weiße. Předtím odpoledne byli jsme navštíviti v Karlíně našeho milého, moudrého, 14měsíčního pravnuka Vladimírka a jeho rodiče.

Na svatého Silvestra 31. 12. byli jsme u dcery Aninky Havlíčkové na večeři společně s rodinou Stibralových a Zátkových, a sice 20 osob: Jiří, Boženka, Zdeněk Stibralové, Anna seniorka a juniorka, Lída, Magda, Fráňa, Eduard (z Oklahomy), Vladimír a Zdeňka Havlíčkových, paní Karla, slečna Sláva a Lidie, synové Jaroslav, Oldřich Zátkových, p. p. Haryla Cífka a Vilém Maydl a my dva.

Po večeři velmi dobré četl zeť p. vládní rada Jiří výroční protokol, jenž byl *desátý, tedy jubilejní.* Když byl pan zapisovatel v obvyklém humoru konstatoval a zaznamenal nastalé v roce 1910 změny (provdání slečny Růženy Zátkové, přítomnost Edy Havlíčka z Oklahomy, oslavu mých 80. narozenin a postup p. Jaroslava Zátky ve své vojenské kariéře atd.), pronesl jsem několika slovy blahopřání k nastávajícímu roku 1911 a ťukali jsme s velmi chutným punčem. Jiří pak apostrofoval nás starší, mne, Annu a paní Zátkovou duchaplně – a tak strávili jsme ten večírek velmi příjemně v nejlepší náladě.

Neméně zábavná byla naše společná večeře 26. prosince na den sv. Štěpána u zetě vládního rady Stibrala. Bylo nás 14, a sice: Anna senior a junior, Magda,

Lída, Fráňa a Eda Havlíčkové, náš syn Eda, hostitelé Jiří, Boženka a Zdeněk Stibralové, já a choť Anna a mladí manželé Voloďa a Zdeňka Havlíčkové.

Nejen 26., ale i 31. prosince přivezl nás Voloďův automobil as o 2 hodiny po půlnoci domů, což není v našem stáří malý výkon, leč v společnosti našich milých omládneme a necítíme žádnou únavu, zač Pánu Bohu děkujeme.

Zemřelí

I v roce 1910 měl zubatý s kosou mezi našimi přáteli, kolegy a jinými znamenitými lidmi hojnou žeň, a sice zemřeli:

- *Adalbert Lána* byl pohřben 5. ledna 1910, známý to znalec umění, podnikatel vodních staveb atd.

- *Jindřich Svoboda,* starosta v Tachově, můj kolega ve správní radě dráhy Planá–Tachov, jako mladík básnil a přezdívali mu „Der Heilige Geist von Tachau“, byl vrchním poštmistrem, starostou okresu, dříve člen říšské rady atd. a předsedou správní rady dráhy.

- Paní Marie Juppova, rozená Niklasova, doprovodila svého chotě *inženýra Juppu* u Českomoravské strojovny dne 3. března na poslední cestu, my též byli na pohřbu. Znali jsme se s paní, když jako děvčátko bývala s matkou na letním bytě v Ústí nad Orlicí v letech 1884–1888. Záhy stala se vdovou!

- *Erben Josef,* ředitel městské statistické kanceláře, spolulegionář z let 1848 a 1849, zemřel 18. 4. 1910, byl tenkráte filozof se zelenou čepicí a člen Slavie.

- *Profesor Stolba,* znamenitý chemik, dvorní rada, 15. dubna 1910 zemřel (profesor na České technice).

- *Vaněk Josef,* konstruktér u strojovny v Bubnech pana Martinky, zemřel 25. července 1910 80 let stár, kolega z let studijních 1847–51, pilný navštěvovatel dosavadních čtyř sjezdů kolegů a absolventů pražské techniky z let 1847/51, dobrý kamarád.

- *Svoboda Karel,* bývalý chef trati v Labské Týnici, byl kmotrem dceři Anince a já kmotrem jeho dítěti, zemřel v roce 1909, dozvěděl jsem se to teprve letos, kdy jsem četl o tom, že jako inspektor Společnosti státní dráhy v. v. zemřel. Od jeho odchodu z Labské Týnice, as 1863, jsem se s ním nesešel, ačkoliv byl u našeho ředitelstva. Měl za choť paní, jež měla dříve poměr s Milošem, knížetem srbským, a do manželství přivedla jeho syna, hezkého hocha Alexandra.

- 2. září zemřel ředitel Ringhofferovy továrny smíchovské pan *Hering,* 56 let stár, přítel zetě Jiřího, jenž měl s ním styky, když pracoval na výzdobě dvorních vagonů u Ringhoffera zbudovaných. Hering zemřel v Marianských Lázních.

- Architekt *Wiehl* zemřel 4. listopadu 1910. Zanechal České akademii, jejímž byl členem, *as milion* Korun. Znal jsem se s ním ze Spolku architektů a inženýrů.

- *Profesor Blažek* na České technice pro matematiku, poslední ředitel Hypoteční banky české, zemřel 6. prosince 1910 a byl 8. 12. odvezen do Saské Kamenice.[137]

- *Franzl, stavební rada* na Vinohradech u obce, dříve železniční inženýr v Sedmihradsku, kolega z Techniky, zemřel 18. listopadu 1910. Když jsem byl v letech 1878–1883 členem zastupitelstva městského na Královských Vinohradech, často jsem se s ním stýkal.

- Sekční chef v ministeriu železnictví v. v. pan *Stáně* zemřel ve Strakonicích as 4. ledna 1911, nevím zatím určitě. Byli jsme kolegy v komisi pro II. státní zkoušku na České technice a v poslední době ve správní radě dráhy místní z Rakovníka do Loun. Stáně při dráze „Pilsen Priesu“ stavěl tunel skrz „Spitzberg“ u Eisensteinu.[138]

- *Dvorní rada Bělohoubek Antonín,* bývalý profesor na České technice v Praze, zemřel 24. 12. 1910 a pohřben byl z kaple na Vinohradském hřbitově dne 27. 12. Byli jsme s Annou na pohřbu. Znali jsme se z činnosti ve Spolku architektů a inženýrů, byli jsme v redakčním komitétu časopisu spolkového. Na naší cestě Švýcary sešli jsme se s ním, s chotí jeho (dcerou mého profesora lučby na Technice Ballinga) a synem i slečnou v Ženevě a cestovali jsme pak společně do Basileje, Kostnice, Lindavy, Mnichova a do Čech v této příjemné společnosti.

  Rektor Techniky české prof. Hasa měl nad hrobem Bělohoubka pěknou řeč, v které jeho zásluhy svědomitě líčil.

[137] Do Saské Kamenice byl odvezen k pohřbu žehem, který nebyl v Rakousku-Uhersku povolen. (pozn. Milana Hlavačky)

[138] Při Plzeňsko-březenské dráze stavěl tunel pod Špičákem u Železné Rudy. (pozn. Milana Hlavačky)

Doslov

Jak nazírám na tento svět ve věku osmdesát let? Marnost nad marnost! V mládí pojímáme vše s vřelým srdcem, s jarou myslí a mocnou nadějí v budoucnost, ať jsme zámožní neb chudí. Tento sangvinismus dosti rychle mizí po nabytých zkušenostech v zralejším věku.

Živá fantazie a idealismus mnoho přispívá k našemu štěstí a blahu a šťastný člověk, který dovede sobě tyto vlastnosti co nejdéle udržeti!

Přišel jsem k přesvědčení, že skromně vychované v nezámožných poměrech děti přivedou to dále, než v přepychu vyhejčkané!

Znám a znal jsem mnoho vznešených a vysoce postavených mužů, jichž kolébka stála v skromné chaloupce!

Svého času přišla k nám plátenice s rancem a s radostí vyprávěla, že její syn, jenž s velikými obtížemi studoval a slouží u místodržitelství, dostal se do ministeria osvěty ve Vídni. Tento samý (Kaněra) byl nedávno správcem ministerstva! atd.

Ač mnozí nazývají svět nespravedlivým, práce, poctivost, pilnost, vytrvalost skoro vždy domůže se uznání a úspěchu. Spokojenost nad vykonanou povinností a prací nás blaží a nepřipouští nudu a nevrlost.

Blazeovanost mladých lidí jest jim neštěstím, špatným průvodcem do budoucnosti a většího věku, a proto užívejme mírně a s rozumem!

Studoval jsem ve velmi skromných poměrech, ačkoliv mně mnohé spolužáci záviděli ještě, poněvadž jsem nemusil dávat „kondice“, od kterých mnozí z nich žili.

Jako c. k. inženýrský asistent v ministeriu obchodu se služným 400 zl. = 840 K žil jsem spokojeně a při mé skromné stravě nestrádal jsem a chodil každých 14 dní do operního (Korutanského) divadla, ovšem ne do lože ani do parteru! Na druhé galerii bylo též vidět a slyšet.

Když jsem se dostal (1852) zase do vlasti, očekávala mne perná služba, leč nespokojen jsem nikdy nebyl.

Šťastně jsem se oženil, řídě se dle přísloví „Jung gefreit hat Niemand gerent“, dostal jsem vzdělanou, věrnou, pracovitou a šetrnou družku se srdcem na pravém místě, která se i jako matka osvědčila a naše skromné hospodářství vzorně vedla. Byl jsem šťasten a toto štěstí se stupňovalo, když dostali jsme dítky.

Naše naděje v ně, naše snaha vychovati je co nejlépe byla korunována nejlepším výsledkem, neb dosud měli jsme z nich jen radost a pražádné starosti.

Přišli řádní muži a odvedli nám naše milé dívčinky Annu a Boženku a synáček Vladimír přivedl milou hezounkou snachu do domu, přišla vnoučata, jichž máme 10 živých a přišel pravnuk (druhý je na cestě), velmi nadané to dvouleté klouče, nadmíru čiperné.

Vnuk Voloďa a vnučka Magda se již octli v stavu manželském a rádi bychom dožili, aby též náš syn Eduard a vnuci i vnučky ostatní přišly brzo pod čepec a byli šťastní!

Ovšem nekráčeli jsme pořád po růžích, také nastaly trpké chvíle, ztráta dítěte, rodičů, zetě – a jiné nezaviněné příhody – jak to ani jinak v tomto životě býti nemůže.

V březnu 1912 bude tomu 20 let, kdy odebral jsem se po 42leté službě na odpočinek – leč znáte můj odpočinek, nemohl bych bez práce vydržeti.

Těšíme se našemu stáří (80 a 73) přiměřenému zdraví (až na ty maminčiny nožky, které někdy bolí) a matka kutí a já melouchuji na technickém poli a jsem svým vlastním dvorním zahradníkem v létě v Adolfově, kde se těšíme s milými našimi hosty po čas prázdnin.

Dejž Bůh, abychom zbytek našeho života ještě bez všech svízelů doklepali!

* * *

Jistá četba přivedla mne k následující úvaze: Krátký náš život sobě netrpělivostí zkracujeme, čili činíme méně požitečným samou touhou po dalším a lepším!

Jako žáci nemohli jsme se dočkati čtvrtku a neděle, kdy jsme nemusili do školy, jako dospělejší studenti opovrhujeme přítomností a toužíme po prázdninách velkých, aby již zde byly, a pak nemůžeme se dočkati maturity a konečných zkoušek. Do té doby ubíjíme netrpělivě čas a nejkrásnější dobu mládí! Mezi zasnoubením a sňatkem s milou dívčicí plynoucí doba jest, pokud ji netrávíme u své vyvolené, nám protivna, vleče se jako plž a jest v životě jako ztracená! Úředník nemůže se dočkati uplynutí úředních hodin a tím méně kvinkvenálky,[139] po které na úkor života *touží* pět let, profesor očekává zimničné prázdniny, rodiče s netrpělivostí nemohou se dočkati zaopatření svých synů a provdání svých dívek a promarňují v té době kus svého života, a tak se to opakuje v četných jiných případech, a tím krátíme sobě život, nevyužitkuje ho, který není bez toho rozsáhlý a který jest nám tak milý, samým spěchem ho utrácíme, až přijde konec!

[139] platový postup zaměstnance automaticky uskutečňovaný po každých pěti letech služby

†

Hlubokým žalem stiženi dáváme všem přátelům a známým věděti, že milovaný náš choť, otec, tchán, děd a praděd, pan

cís. rada inž. EDUARD BAZIKA,

vrchní inspektor a přednosta stavebního oddělení rakousko-uherské státní dráhy v. v., čestný doktor českého vysokého učení polytechnického, čestný člen spolku architektů a inženýrů v Praze, předseda správní rady místní dráhy z Vodňan do Týna nad Vltavou a z Chlumce n. C. do Králova Městce, místopředseda správních rad místních drah z Německého Brodu do Humpolce, z Marianských Lázní do Karlových Var, z Benešova do Vlašimě a Dolních Kralovic, z Karlových Var do Janova a Jiřetína, z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice, z Rakovníka do Loun atd.

dne 27. srpna 1914 po poledni v 84. roce svého pilné práci věnovaného života v Adolfově u Budějovic náhle zesnul.

Tělesné pozůstatky drahého zesnulého převezeny budou do Prahy a v pondělí dne 31. srpna o 11. hod. dopolední z ústřední kaple olšanských hřbitovů do rodinné hrobky uloženy.

Zádušní služby boží konati se budou v chrámu Páně sv. Ludmily na Král. Vinohradech dne 1. září 1914 o $8^1/_2$ hodině ranní.

NA SMÍCHOVĚ dne 29. srpna 1914.

Inž. **Vladimír Havlíček,**
Eduard Havlíček,
JUDr. **František Havlíček,**
Inž. **Zdeněk Stibral,**
Vladimír L. Bazika,
vnuci.

Anna Havlíčková,
Magda Cífková, rod. **Havlíčková,**
Ludmila Havlíčková,
Milena Baziková,
Ludmila Baziková,
vnučky.

Vladimír Havlíček, Eduard a **Maxim Cífkovi,**
pravnuci.

Arch. **Jiří Stibral,**
c. k. dvorní rada, ředitel c. k. uměleckoprůmyslové školy v Praze,
zet.

Tonča Baziková, rodem **Stasková,**
snacha.

Josef Hüttinger,
c. k. podplukovník v. v. ve Vídni,
Josef Smutný,
c. k. místodrž. rada v Hradci Král.,
švakři.

Emila Lošťáková,
vdova po c. k. zemském školním inspektoru v Brně,
Božena Frenclová,
vdova po vrchním inspektoru severozápadní dráhy,
Marie Smutná,
švekruše.

Jindřich Cífka,
velkoprůmyslník.
Zdeňka Havlíčková, rodem **Zátková.**

Anna Baziková, rodem **Matiasková,**
choť.

Anna Havlíčková,
vdova po inženýru a řídícím správní rady akciové strojírny dříve Breitfeld a Daněk,
Božena Stibralová,
dcery.

MUDr. **Vladimír Bazika,**
c. k. zemský zdravot. inspektor, t. č. c. k. nadlékař v Jindř. Hradci,
Inž. **Eduard Bazika,**
c. k. vrchní stavební komisař při ředitelství vodních staveb ve Vídni,
synové.

Povozy pro P. T. smuteční hosty připraveny budou o $10^1/_4$ hod. u musea král. Českého.

Městský pohřební ústav na Král. Vinohradech. Telefon čís. 1214. — Tiskem Alberta Malíře na Král. Vinohradech.

Přílohy

Příloha A

Seznam příbuzných

Seznam mých blízkých i dalších příbuzných, jakož i jejich data o narození, provdání atd.

#	Křestní jméno	Příjmení	Vztah[1]	Datum	Událost	Poznámky
1	Vojtěch	Bazika	otec mého otce, dědeček	1837 1836?	zemřel v stáří *96* let 88?	Byl jsem přítomen pohřbu na Olešné.
2	Martin	Bazika	můj otec	19. 10. 1794	narození	Nový Dvůr č. 1, křtěn v Kněževsi.
				2. 6. 1822[2]	sňatek	
				9. 7. 1864	zemřel	na Lánech v domku č. 102 (na silnici ku Křivoklátu) ve čtyři hodiny odpoledne
	Můj otec vyučil se zahradnictví v Petrohradě u hraběte Jana Rudolfa Černína z Chudenic, u zahradníka Václava Paula od 15. července 1810 až do 15. 7. 1813. Pak byl pomocníkem v „Bruck an der Leitha“, v Aschachu a pak samostatným zahradníkem na statku Miletice a Soustava v Klatovském kraji od 1. 10. 1816 až do 15. 4. 1820 dle vysvědčení správce Bartholoměje Tersche. Potom přišel otec jako samostatný zahradník k hraběti Meraviglia do Olešné. Tam byl otec můj od roku 1820 až do prodeje tohoto panství na knížete Karla Egona Fürstenberga v roce 1837. Z Volešné byl přesazen do Krušovic za knížecího zámeckého zahradníka. V roce 1858 v červnu přišel na Lána a 16. 8. 1859 šel do výslužby s výslužným 500 K a 160 K renumerace za dohled v parku. Bydlel v Subertově na Lánech jako penzista a pak se přestěhovali rodiče do čísla 102 na Lánech, kde otec 9. července 1864 zemřel.					
3	Rosina	Bazikova rozená Holých	babička, matka mého otce	as 1834–6	zemřela	před dědečkem, který se podruhé oženil, bližší data mně neznámé

#	Křestní jméno	Příjmení	Vztah[1]	Datum	Událost	Poznámky
4	Anna	Baziková	má matka	1. 1. 1793[3]	narozena	v Chlumu u Rakovníka
		roz. Konopásková		2. 6. 1822	sňatek	v Olešné
				18. 3. 1874	zemřela	na Lánech ve staré škole o půl jedné v noci
5	Josefa	Bazikova	má sestra	31. 1. 1824	narozena	v Olešné č. 3
				12. 5. 1846	provdána	do Petrohradu v Čechách
		provd. Dolanská		9. 12. 1878	zemřela	v Černčicích u Petrohradu
6	František	Bazika	bratr	19. 2. 1828	narodil se	v Olešné č. 3
				únor 1861	oženil se	s Marií Birnerovou z Kocerad
				7. 7. 1877	zemřel	na Skřivani u Rakovníka
	Vystudoval v Rakovníku hlavní školu a oba ročníky IV. třídy (podreálka), vyučil se zahradnictví doma u otce v Krušovicích a na Smečně v zahradách Klama Martinice, pak byl pomocníkem v zahradě hraběte Salma v Praze v Ječné ulici u tenkráte proslulého zahradníka Birnbauma a absolvoval kurs botanický a pomologický u prof. Lumbe. Jako pomocník byl v Červeném Hrádku (Rottenhaus) u hraběte Buquoye, pak v Klamovce v Košířích (zahrada proslulá hraběte Clama-Gallace, v Aschachu v Horních Rakousích (hrabě Harrach)). Dne 18. června 1858 přišel jako adjunkt k otcovi na Lána s 500 Kor. a 26. 11. 1861 stal se samostatným knížecím zahradníkem na Lánech s 1 000 Kor. služného, s bytem atd. Po smrti knížete Maxe Egona Fürstenberga v červenci 1873 byl přesazen na Skřivaň, poněvadž se na Lánech zahradnictví částečně zrušilo a tam dne 7. července 1877 zemřel v stáří 49 let věku svého.					
7	Eduard	Bazika	pisatel tohoto životopisu	19. 9. 1830	narodil jsem se	v Olešné č. 3
				13. 5. 1856	oženil jsem se	s Annou, roz. Matiaskovou v Pardubicích
				13. 5. 1906	naše zlatá svatba	v Praze
				27. 8. 1914	zemřel jsem	v Adolfově, uprostřed své milované zahrádky (v poledne)
8	Lucie	Baziková	sestra	8. 6. 1835	narodila se	na Olešné č. 3
				14. 12. 1887	zemřela	na Královských Vinohradech
9	Anna	Baziková	má choť	19. 9. 1837	narozená	v Brané u Vrchlabí
		roz. Matiasková		13. 5. 1856	svatba	v Pardubicích
				13. 5. 1906	zlatá svatba	v Praze
				21. 8. 1925	zemřela	

#	Křestní jméno	Příjmení	Vztah[1]	Datum	Událost	Poznámky
10	Anna	Bazikova provd. Havlíčkova	dcera	5. 3. 1857	narozena	v Praze U Půjčovny
				21. 9. 1878	provdala se	do Kyjeva
				3. 8. 1904	ovdověla	v Misdroyi na Baltickém moři
				25. 11. 1933	zemřela	
11	Boženka	Bazikova provd. Stibralova	dcera	6. 8. 1858	narozena	v Praze U Půjčovny
				30. 1. 1887	provdala se	v Praze v Halkové ulici č. 5
12	Zdeněk Jan Martin	Bazika	syn	30. 3. 1861	narodil se	v Podmoklí
				2. 12. 1866	zemřel	v Olomouci na st. nádraží
13	Vladimír Zdeněk	Bazika	syn	11. 2. 1868	narodil se	v Olomouci na státní dráze
				23. 3. 1893	promoval	jako MUDr. v Karolinu
				20. 11. 1898	oženil se	s Tončou Staskovou v Lutové u Chlumce u Třeboně
14	Eduard Miloš	Bazika	syn	27. 3. 1875	narodil se	v Praze U Půjčovny č. 4 (v jiném domě než sestry)
15	František	Havlíček	zeť	strojní inženýr a správní rada		
				1. 5. 1841	narodil se	v Bystřici u Benešova
				21. 9. 1878	oženil se	v Praze
				3. 8. 1904	zemřel	v Misdroyi na Baltickém moři zkornatěním tepen – mrtvicí
16	Jiří	Stibral	zeť	dvorní rada, architekt, ředitel uměl. průmysl. školy v Praze		
				26. 7. 1859	narodil se	v Praze
				30. 1. 1887[4]	oženil se	v Praze v Halkové ulici č. 5
17	Antonie	Baziková roz. Stasková	snacha	18. 3. 1874	narodila se	ve Vejprnicích u Plzně
				20. 11. 1898	provdala se	v Lutové u Chlumce u Třeboně
18	Vladimír	Havlíček	vnuk	24. 6. 1879	narodil se	v Kyjevě na Rusi
				4. 11. 1908	oženil se	se Zdeňkou Zátkovou

#	Křestní jméno	Příjmení	Vztah[1]	Datum	Událost	Poznámky
18a	Vladimír Vlastimil Eduard František Karel	Havlíček	pravnuk	23. 10. 1909	narodil se	v Praze I, Husová 26
19	Eduard	Havlíček	vnuk	31. 1. 1881	narodil se oženil se	v Kyjevě na Rusi v Anglii
	Žil nějaký čas v Oklahomě, pak se rozvedl a vrátil se do Čech.					
20	František	Havlíček	vnuk	18. 9. 1883 12. 2. 1885	narodil se zemřel	v Kyjevě v Kyjevě
21	František (Fráňa)	Havlíček	vnuk	5. 4. 1886	narodil se	v Kyjevě
22	Anna	Havlíčkova	vnučka	12. 7. 1888	narodila se	v Praze (Vinohrady)
23	Magdalena	Havlíčkova	vnučka	1. 11. 1889	narozena	v Praze, Vinohrady
				6. 6. 1911	provdala se	za p. Hary Cifka do Loděnic a poz. do Prahy
23a	Eduard Jindřich Anton	Cifka	pravnuk	28. 5. 1912 19. 6. 1912	narodil se křtěn	v Praze u sv. Ducha
24	Ludmila	Havlíčková	pravnučka	6. 6. 1891	narozena	v Královicích u Brandýsa nad Labem
25	Boženka	Havlíčková	pravnučka	17. 4. 1894	narodila se	v Praze na Vinohradech v Komenského ulici
				4. 2. 1899	zemřela	zánětem plic
26	Zdeněk	Stibral	vnuk	27. 10. 1888	narodil se	na Královských Vinohradech, Jungmannova třída
27	Jiřinka	Stibralova	vnučka	4. 3. 1891	narodila se	na Královských Vinohradech, Jungmannova třída
				17. 10. 1898	zemřela	na spálu na Královských Vinohradech, Jungmannova třída
28	Milena	Bazikova	vnučka, dcera syna Vladimíra	23. 8. 1899	narodila se	v Praze (Smíchov), Petřínská ulice č. 6 ve druhém podlaží

#	Křestní jméno	Příjmení	Vztah[1]	Datum	Událost	Poznámky
29	Vladimír Lubor	Bazika	vnuk	4. 6. 1903	narodil se	v Praze Smíchov, Korunní třída
30	Vincenc	Dolanský	choť mé sestry	1816	narodil se	v Kounici u Českého Brodu
			Pepi	12. 5. 1846	oženil se	v Krušovicích
			(švagr)	23. 8. 1903	zemřel	ve Velkých Černicích u Reichlů, pohřben v Petrohradě
31	Marie	Baziková roz. Birnerová	choť mého bratra France,	13. 11. 1833	narodila se	v Koceradech
				30. 1. 1861	provdala se	s bratrem mým Františkem
			švagrová	2. 4. 1899	zemřela	na Lánech u dcery Marie v Královĕ Dvoře
32	Jan	Matiaska	tchán	11. 6. 1810	narodil se	v Brané u Vrchlabí
				12. 2. 1835	oženil se	v Brané u Vrchlabí
				11. 1. 1879	zemřel	v Pardubicích
	Byl majitelem tkalcovny v Brané u Vrchlabí č. 196, syn Františka Matiasky, hostinského v Brané č. 100 a manželky jeho Kateřiny, rozené Riegrové (otec Josef Rieger) ze Štěpanic č. 27 okres Jilemnický. Josef Rieger byl příbuzný dr. Františka Ladislava Riegra ze Semil.					
33	Barbora	Matiasková roz. Střížkova	tchýně	2. 2. 1817	narodila se	v Brané
				12. 2. 1835	provdala se	v Brané
				18. 4. 1886	zemřela	v Pardubicích
	Vlastní dcera Jana Střížka, majitele tkalcovny v Brané č. 196 a manželky jeho Anny Šofrové z Rychnova č. 174. Oba manželé přestěhovali se z Brané do Pardubic v roku 1840, kde zakoupili dům č. 99 v Kostelní ulici, polnosti a zařídili obchod se střiženým zbožím.					
34	Anna	Baziková roz. Matiasková	choť			viz položku 9
35	Paulina	Matiasková provd. Hüttingerova	švagrová	29. 6. 1839	narodila se	v Brané
				14. 9. 1867	provdala se	v Pardubicích
				19. 6. 1875	zemřela	v Maria Theresiopelu v Uhrách (Szabatka) rakovinou dělohy
36	Emma	Matiaskova provd. Lošťáková	švagrová	24. 8. 1841	narodila se	v Pardubicích
				15. 11. 1870	provdala se	v Olomouci
				5. 4. 1916	zemřela	v Praze VII. č. 402 u Studánky (tuberkulosou plic a nádorem v břiše (carcinoma?))

#	Křestní jméno	Příjmení	Vztah[1]	Datum	Událost	Poznámky
37	Božena	Matiasková provd. Frenclová	švagrová	30. 3. 1845 20. 11. 1866 11. 8. 1928	narodila se provdala se zemřela	v Pardubicích v Pardubicích
38	Marie	Matiasková provd. Smutných	švagrová	choť místodržitelského rady 22. 11. 1851 25. 9. 1886 5. 5. 1921	narodila se provdala se zemřela	v Pardubicích v Praze
39	Jiří	Matiaska	švagr	18. 2. 1855 25. 5. 1857	narodil se zemřel	v Pardubicích v Pardubicích
40	Josef	Hüttinger	švagr	c. k. podplukovník, viz položka 35 26. 1. 1833 14. 9. 1867	narodil se oženil se	ve Vysokém Mýtě v Pardubicích
41	Josef	Lošťák	švagr	c. k. zemský školní inspektor v Brně, viz položka 36 leden 1840 15. 11. 1870 3. 2. 1909	narodil se oženil se zemřel	ve Ždánicích na Moravě v Olomouci v Brně (zkornatěním tepen (aneurysma aortae?))
42	Jiří Kryštof	Frencl	švagr	vrchní inspektor u Severozápadní dráhy, viz položka 37 16. 9. 1830 20. 11. 1866 23. 6. 1913	narodil se oženil se zemřel	ve Velharticích v Pardubicích Smíchov, Parraudova ulice, spálen v Saské Kamenici (zkornatěním tepen, senilní demence, zlomenina krčku levé kosti stehenní, zánět plic). Vedl poslední dvě léta bídný život: neslyšel, neviděl, ztratil paměť
43	Josef	Smutný	švagr	c. k. okresní hejtman (v Žižkově), místodržitelský rada, viz položku 38 24. 11. 1859 25. 9. 1886 3. 1. 1932	narodil se oženil se zemřel	v Praze v Pardubicích v Praze v přízemí domu č. 26 v Holečkově ulici

[2]dle olešenské sňatkové matriky I/13 konal se sňatek *3.* června 1822. (Srovnej dopis pana Karla Reidla, vnuka Eleonory Žďárské, rozené Dolanské (viz č. 45 tohoto seznamu ze dne 19. 2. 1933))

[3]dle matriky 31. 12. 1793 (1. 1. 1794 byl křest)

[4]Data nejspíš nejsou správná, paměti uvádějí alternativu 25. 7. a 29. 1, Wikipedia uvádí ještě jiná data

#	Křestní jméno	Příjmení	Vztah	Datum	Událost	Poznámky
			Děti sestry Pepi a bratra Františka			
44	Karel	Dolanský	synovec			v Horvatsku – Slavonii
	Měl děti Josefa a Františku, kteří jsou provdaní v Jugoslávii.					
45	Lory	Dolanská provd. Žďárská	neteř	 1930	narodila se zemřela	v Petrohradě v Čechách
	S manželem Josefem měli čtyři děti – Josef, Karel, Marie, ?. Žije u své dcery ve Velkých Černčicích.					
46	Anna	Dolanská	neteř	provdaná za Fr. Tropše, nyní inspektora státních drah		
47	František	Dolanský	synovec	duben 1864 21. 11. 1908	narodil se zemřel	v Černčicích v Prachaticích
48	Vincenz	Dolanský	synovec	Žije v Rusku, kde mu p. Havlíček svého času opatřil místo jako zahradník.		
49	Marie	Dolanská provdaná Edler von Fodrmayer	neteř	provdaná za inspektora státních drah v Budějovicích		
50	Josef	Dolanský	synovec	správce u hraběte Černína v Schönhofu		
	Oženil se s Marií Stephanií. Měli děti Richarda a Emmu. Paní je už potřetí provdaná v Kaplici.					
51	Jaroslav	Bazika	synovec	16. 12. 1861	narodil se zemřel	na Lánech v Milevsku, kde měl renomovaný hotel, po operování amputace dolní končetiny pro sněť
52	Bohumír	Bazika	synovec	2. 2. 1865 1895	narodil se oženil se	na Lánech v Roudnici s Annou Moudříkovou, dcerou mlynářského Josefa Moudříka a Marie. Narodila se 25. 9. 1860 ve Veltrusích.
	Vyučený zahradník, nakonec nádražní zřízenec v Třebichovicích u Libušína. Dcera Anna 25. 10. 1910, provdala se za zahradníka. Dcera Leontina, 15. 6. 1903, služila v Praze u skladatele oper Dvořáka, provdala se za obuvníka v Praze a zemřela zánětem ledvin v prosinci 1933.					
53	Marie	Bazikova provd. Koštialovská	neteř	19. 5. 1867	narodila se	na Lánech

#	Křestní jméno	Příjmení	Vztah	Datum	Událost	Poznámky
54	Leontýna Marie	Baziková	neteř	18. 6. 1872	narodila se	na Lánech, byl jsem kmotrem
				18. 1. 1884	zemřela	na Královských Vinohradech u nás, Jungmannova třída, na neštovice
55	Eduard Zdeněk	Bazika	synovec	5. 6. 1876	narodil se	na Lánech, byl jsem kmotrem
				podzim 1914	zemřel	bez dětí a krátce po své choti
			Děti sester mé choti Anny			
56	Paulina	Hüttingerova	neteř	11. 4. 1869	narodila se	ve Vídni
				18. 12. 1918	zemřela	
57	Zdenka	Hüttingerová	neteř	27. 3. 1873	narodila se	
58	Jaromír	Frencl	synovec	27. 8. 1867	narodil se	
59	Božena	Frenclová provd. Trojanová	neteř	26. 8. 1869	narodila se	
60	Zdenka	Frenclova provd. Hamerova	neteř	24. 1. 1873 25. 7. 1938	narodila se zemřela	
61	Jarmila	Frenclová provd. Kačerovská podruhé provd. Billiaden	neteř	26. 8. 1881	narodila se	ve Vídni
62	Pavel	Smutný	synovec	4. 10. 1888	narodil se	v Královém Dvoře
63	Sylvie	Smutných	neteř	24. 7. 1887 8. 6. 1912	narodila se provdala se	v Praze za MUDr. Karfíka
			Příbuzní mého otce			
67	Jakub	Bazika	bratr mého otce	3. 7. 1790		
	Byl nadlesním v Hostimě u Znojma a měl dva syny – Josefa a France. Oba byli u nás na Olešné v letech 35/37, chodili do školy v Rakovníku.					
68	Václav	Bazika	bratr mého otce			
	Byl lesním též na Moravě a v Čechách. Pak v Komorním Hrádku, tuším, zemřel.					

#	Křestní jméno	Příjmení	Vztah	Datum	Událost	Poznámky
69	František	Bazika	bratr mého otce			
	Majitel usedlosti č. 1 na *Novém Dvoře* (po otci), okres Rakovnický. Měl syna Václava, řezníka, jenž zemřel ve Vídni a zanechal tam syna, pak ještě dva bratranci a sestřenice, jedna měla knížecího hajného Topinku. Leží vedle rodičů mých na Lánech. Jeden syn Vojtěch žije ještě v Přítěži u Rychenburgu, má dceru, již provdá na ???					
70	Anna	Baziková provd. Knejslíková	sestra mého otce			byla vdaná v Chrášťanech u Olešné
	Příbuzní mé matky					
71	Jan	Konopásek	bratr mé matky (strýc)			
	Byl učitelem na Olešné, měl syny: Maxe (1820), Romana (1824), Dominika (1828), Jana (1830) a Emanuela a dceru Marii provdanou Vodrážkovou, jež měla lesního u Konopiště a pak v Nekmíři. Zanechala dcery Marii Waldhauser, Karolínu Humhalovou a ještě vícero dětí.					
72	Josef	Konopásek	bratr mé matky (strýc)			
	Hostinský na Olešné č. 2, měl syny, jimž jsem opatřil místa u drah, a sice Ladislava (†1900) u České severní dráhy a Gustava u Severozápadní dráhy jako traťmistr – nevím, žije-li ještě.					
73	Johana	Konopásková provd. Gregorová	sestra mé matky (teta)			
	Byla provdána za Františka Gregora, kováře na Olešné, měli děti (bratrance a sestřenice): *Johanu* provdanou Seidlovou (zemřela v Podolí 1909), *Josefu Fialovou* (ještě žije), *Josefa Gregora*, učitele v Nesuchyni †1903. Josefa Fialová má tři syny a jednu dceru. Dva hostinští, jeden krejčí a dcera má hlídače státní dráhy.					
74	Prokop	Konopásek	bratr mé matky (strýc)			
	Neznal jsem ho. Byl učitelem na Olešné před bratrem svým Janem ještě v staré škole č. 68. Oženil se podruhé s Františkou Gregorovou v dubnu 1823. Z prvního manželství byly děti: Cecilie, Ferdinand a Františka, provdána Grafova (revírník), zemřela 1905. Zanechala dceru *Resinku*, nyní v Praze, z druhého manželství pocházela Josefa, provdána za knížecího hospodáře Šváchu na Olešné. U Cecílie bydlel jsem jako realista v Praze v Růžové ulici v roce 1844/45.					

Byl jsem i se svou rodinou příslušníkem obce Krušovické, bývalé panství Krušovické, okres Rakovnický.

Od 14. dubna 1885 vydobyl jsem sobě a své rodině za purkmistrování dr. Tomáše Černého příslušenství města Prahy a složil dotyčné taxy. Od roku 1908 patřím na Smíchov.

Můj křestní list zní následovně:

- Otec: Martin Bazika, hraběcí zahradník na Volešné č. p. 3
- Matka: Anna, rozená Konopásková, z Volešné č. p. 2
- Kmotři: Josef Drakoun, knížecí zahradník v Krušovicích a Františka Konopásková (viz pol. 74), vdova po učiteli na Volešné.

Vystaven 10. října 1850, vystavil farní administrátor fary na Olešné Ad. Hornof. Narodil jsem se 19. září 1830 v Olešné č. p. 3.

Příloha B

Seznam staveb a projektů

Seznam staveb a projektů provedených pro pivilegovanou rakousko-uherskou Společnost státních drah panem *Eduardem Bazikou* buď bezprostředně neb jeho vrchním vedením jako *přednosty stavebního odboru v Praze* od roku 1861 až do roku 1901.

Na stránce 69 poukázal jsem ku knížce „Album staveb“, v které se nacházejí vyznačené veškeré mé stavební práce podrobně i se svou historií a jež tvoří přílohu mého životopisu.

Obávaje se, že by „Album“ mých prací mohlo se ztratiti neb přijíti do jiných rukou než životopis,[1] odhodlal jsem se sestaviti tento seznam obsahující stručné vyznačení veškeré mé stavby a projekty při Společnosti státní dráhy mnou vykonané a též pro továrny v Podole a v Blansku vystavěné industriální dráhy. Práce pro Zemské místní dráhy provedené jsou na straně 631.

Stavební náklad na veškeré tyto stavby obnášel *30 873 082* Korun.

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
Podmoklí						
1	*Stavba skladiště nákladů* z haklíků, 1 390 m^2 zastavěné plochy.	3/ 1862	9/ 1962	64 000	m^2 stál 46 K	stavěl Bazika, podnikatel Perten
2	*Výměna 40* starých výměn se závažím v zemi proti novým se systémem III.	1863	1863	50 000	vlastní režie	

[1] nejspíš se tak také stalo

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
3	*Posunovačka (Schiebebahn)* koleje dotyčné a *jeřáb* na lešení (Gerüstkrahn).	1862	1862	16 000	vlastní režie	
4	*Kladení industriální dráhy* k továrně na spiritus a kvasnice *Eckelmanna* v Krásném Březně.	11/ 1862	12/ 1862	30 000	vlastní režie	Z Ústí nad Labem pod Marienbergem výměna.
						veškeré práce úhrnem
						160 000 K
Kralupy						
5	*Snížení o 60 cm celého vodovodu* z Vltavy až k studni v Kralupech.	7/ 1865	9/ 1865	10 000		stavěl Bazika, podnikatel Červenka
6	Za příčinou připojení nové dráhy z Kralup do Turnova *kladení 54 nových výměn, 12 km nových a přeložených kolejí*, postavení vodních *jeřábů*, včetně kanálů, *otáčidlo, posunovačka*, příspěvek na *přijímací budovu*, strážní domek, kanalizace, štěrkování, kolejnice výměn, nové skladiště.	8/ 1865	15.11 1865	308 060	Ostatní v režii se stavělo.	Bazika byl k této stavbě deponován z Olomouce.
						veškeré stavby v Kralupech
						318 060 K
Olomouc						
7	Rozšíření nádraží – – 51 000 m^3 násepu, exhumirung hřbitova, mosty, *nová silnice přeložená* a ku skladištím.	3/ 1867	10/ 1867	81 270	vlastní režie	zemní práce Odtahal a Štěpánek
8	Zřízení nové silnice, kanalizace nádraží a silnice, plocha silnice macadamesované 132 000 m^2.			26 780		

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
9	*Kladení 35 výměn, 4 křižování, 5 otáčidel, 35 křižování a výměn – 3 792 m kolejí*, základ pro *otáčidlo* v průměru 13 m i zakoupení 18 000 R.			151 712	vlastní režie	
10	*Přestavba poštovní budovy,* jednopatrová přístavba *nových křídel pro byty*, hluboké základy 4,5 m. Zastavěná plocha 903 m^2 a 2 834,5 m^2.	12/ 1869	11/ 1870	13 640 adaptace 109 760 nové	podnikatel Slabý Houdek	1 m^2 stojí 139,6 K, jednopatrová budova nová
11	*Budova pro kasárna* a pro skladiště hmot, jednopatrové, hluboké základy, klenuté.	10/ 1870	4/ 1871	54 200		
12	*Skladiště nákladů* 40 m dlouhé, 37 m široké, zděné, anglickou břidlou kryté, na obou stranách perony zděné a dřevěné, s přístavkem pro kanceláře.	1869	1870	50 000		Na m^2 bez peronu 52,52 K/m^2, s oběma perony 46,80 K/m^2.
13	*Mostová dvojatá váha* na 500 celních centů (250 q) i s budkou.	1869	1870	9 000	vlastní režie	
14	*Rampa* na překl. děl.	1869	1870	5 000		
15	*Jeřáb s lešením* i se základy.	1869	1870	9 000	vlastní režie	
16	*Topírna na 12 lokomotiv* z cihel, anglická břidla jako krytba, s přístavkem pro kovárnu, 1 260 m^2 zastavěné plochy.	1869	1870	89 190	vlastní režie	1 m^2 zastavěné plochy 70,40 K, 1 stanoviště lokomotivy 7 432 K.
17	*Skladiště na uhlí* pro stroje na 700 metrických centů, zděné, s anglickou břidlou kryté.	1869	1870	8 800		
18	*Budova pro vodárnu* s dvoustrannými přístavky pro byty, zařízení, jeřáb a kanalizační zařízení a studna 3 m v průměru.	1869	1870	16 050	vlastní režie	

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
19	*Strážní domek* dvojatý, u silnice severozápadně, plot a zahradní práce, hluboké základy.	1869	1870	4 840 domek 3 200 plot		
						veškeré stavby Olomoucké
						643 682 K
Choceň						
20	*Přijímací budova*, střed ze strany dráhy přízemek, pavilony jednopatrové. Ze silnice střed jednopatrový, pavilony dvoupatrové, markýza má 607,885 m^2 a stál 1 m^2 72 K.	1. 10. 1874	20. 7. 1875	417 788,40	Pauschal Hügel a Sager	střední trakt 619,45 m^2, pavilony ku Praze a k Vídni každý 271,3 m^2
21	*Polokulatá remíza na lokomotivy* 805 m^2 = 67 136 K, přístavba kanceláří 288 m = 39 168 K. Kanalizace *3 000* K.			109 304		1 m^2 remízy 83,40 K, přístavby 84,00 K. Jedno místo lokomotivy *15 302* K (dvakrát tolik jak v Olomouci).
22	*Otáčidllo* 42 stop v průměru.			stroj 14 000, 8 000		
23	*Skladiště na zboží*, zděné, anglickou břidlou kryté, 11,6 m široké plateau, s oboustrannými perony, 457,56 m^2 zastavěné plochy.			34 344	stavbyvedoucí Ing. Maas	1 m^2 = 75,06 K
24	*Rampa pro nakládání*, zděná, dlážděná, 632 m^2 zastavěné plochy.			3 538		1 m^2 = 5,08 K
25	Rampa k vojenským účelům, plocha 1 137 m^2, jednostranně zděná.			5 685		
						součet Choceň
						592 659,40 K

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
Praha						
26	*Regulování silnice* v Karlíně, Český Brod – Jihlava (Anhangstraße).	7. 11. 1870	13. 5. 1871	11 597,74	vlastní režie	Za příčinou stavby viaduktu Karlínského.
27	*Spojovací viadukt v Karlíně* i *se strážním domkem* pod Žižkovem, 360 m dlouhý, připojený na stávající viadukt, dva železné mosty, navážka pro kolej pod Žižkovem.	1. 11. 1870	10.10 1871	447 050,72	Ehler Kandert a vlastní režie	Navážka 6 657,20 zl. Kandert 182 066,07 zl. Režie 18 008,60 zl. 2 mosty 10 636,60 zl. Strážní domek 6 156,81 zl. Celkem 223 525,36 zl. Korun 447 050,72. Stavbyvedoucí Gustav Toman. Na dodržení termínu byla stanovená pokuta 200 000 K.
28	*Rekonstrukce stropů v hlavní dílně* v Praze (Draherei).	20. 3. 1871	14. 8. 1871	16 317	Zilnický Václavík a vlastní režie	stavbyvedoucí ing. elév Riedl
29	*Uhelné nádraží* v Praze, *vojenská rampa, strážní domek*, u vrat *mostová váha.*	11. 6. 1871	12.12 1871	391 025,88	Hampl Havel Vejrostek	stavbyvedoucí Riedl
30	*Kolna na materiál vrchní stavby.*	1. 6. 1872		2 989,68	vlastní režie	pod Žižkovem
31	*Silniční regulace v ulici Anenské* (Anhangstraße) v Karlíně.	30.10 1871	30. 3. 1872	4 140,90	Štěpánek z Holice u Olomouce	Za příčinou stavby uhelného nádraží.
32	*Bourání městských hradeb* jižně od nádraží, kde stávala kavárna Bohemie.	1. 6. 1871	15. 4. 1872	42 423,26	Remenář Trousil Štěpánek	Remenář odvážel vlakem do Buben, ostatní povozy pod Žižkov.

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
33	*Podporní zeď v prodloužené Hybernské ulici* s železným zábradlím.	18. 9. 1871	30. 9. 1872	40 322	Havel (stavitel) Pánek (stavbyvedoucí)	Železné zábradlí z Dobříše.
34	*Strážní domek* nový na početí viaduktu v Žižkovské třídě, třípatrový.	20. 2. 1872	30. 9. 1872	12 313,62	Kruliš a vlastní režie	Stavbyvedoucí Toman, domek přístupný z ulice Žižkovské.
35	*Plot v Žižkovské třídě*, podezdívka, dřevěné stakety[2], kamenická práce, nátěr.	25. 2. 1872	30. 6. 1872	5 775,38	Kruliš Tichý Hampl Bondy	stavbyvedoucí Hofrichter
36	*Otáčidlo pro uhelné nádraží*, 38,5 stop v průměru, blíže budovy pro dopravu, základy.	25.11 1872	30.12 1872	6 654,58	Havel Řezníček Domaník	Riedl (v Deltě poblíž Platz inspekce)
37	Podporní zeď v Žižkovské třídě poblíž topírny.	20. 2. 1872	15.11 1872	45 210,02	Kruliš	Toman, později Pánek
Bubny						
38	*Pozemní práce* pro nové nádraží v stanici, ve třech plateau.	1. 8. 1871	30.11 1872	150 681,46	Havel Remenář Štěpánek	Zem vozila se z demolovaných hradeb poblíž nádražní budovy.
39	*Dílna se třemi posunovadly* 4 000 m^2 = se čtyřmi dělnickými *záchody.*	1. 9. 1871	30. 1. 1873	859 539,66	Havel Tichý Bondy Diener (klempíř) Bosann Lentalt Hoffman	Bauführer Oskar Müller, Hofrichter
40	*Jídelna pro dělníky* č. 204 a strážní domek č. 301.	6. 3. 1872	30. 9. 1872	50 395,78	Havel Tichý Bondy Diener Čihák Hoffman Vejrostek	

[2] latě

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
41	*Kolna na dříví stavební.*	6. 3. 1872	31. 5. 1872	25 244,28	— " — Stallniger Laperka	
42	*Kanalizace nádraží Bubenského.*	20. 2. 1872	31. 1. 1873	76 812,84	Havel Tichý	
43	*Plot kolem nádraží* v Bubnech, *vrata a závory.*		30. 6. 1873	18 263,66	Havel Bondy	
44	*Skladiště pro přijímání zboží, skladiště pro odevzdávání zboží, budova pro kanceláře* a kasárna č. 272.	1. 7. 1872	30.11 1872	187 189,14	Bondy Hoffman Čihák	
45	*I. topírna na lokomotivy* bez přístavku.	7. 7. 1872	31.10 1873	169 327,36	— " — a ještě Havel Vejrostek Bamberg	
46	*Otáčidlo pro lokomotivy*, 38,5 stop v průměru (fundace a montování).	8. 8. 1872	31.10 1872	7 705,82	Tichý Havel	
47	*Bytný dům na viaduktě* č. 239.	1. 9. 1872	30.11 1872	18 991,20	Tichý Bondy Hoffman Vejrostek	
48	*Dvojitý strážní domek* v Bubnech č. 260.	30. 7. 1872	31.12 1872	8 614,96	Tichý Bondy Čihák Bamberg Vejrostek	
49	*Vodárnické stavení a reservoir* u Vltavy č. 238.	2. 1. 1873	31. 7. 1873	66 906,24	Havel Bondy Hoffman Procházka Fučíkovský	
50	*Vodovod vodárnický* k jeřábu a do topíren.	12.12 1872	30. 9. 1873	13 216,14	Světák	
51	Příjezdní *silnice ku skladišti zboží* v Bubnech.	1. 4. 1873	30. 4. 1873	48 994,72		Alois Hofrichter

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
52	*Krytý peron čili přístřeší vedle osob. loubí* při přijímací budově *v Praze.*	1. 4. 1873	30. 4. 1873	17 593,08	Havel (stavitel) Tichý (tesař) Bondy (zámeč.) Krieger (klempíř) Hampel (natěrač)	Riedl
53	*Pažení oblouků* viaduktu *v Karlíně.*	1. 2. 1873	30. 4. 1873	17 577	Procházka Bondy Čihák Bamberg	Hofrichter
54	*Spojení výtlačné roury* ve vodárně v Bubnech *s čerpadlem na Jerusalemském ostrově.*[3]	1. 6. 1873	31. 7. 1873	15 996,32	Sviták	Hofrichter
55	*Rozšíření a adaptování* přijímací budovy v Praze, stavba restaurace I. a II. třídy, prodloužení loubí až do Havlíčkové třídy.	1. 7. 1873	30. 9. 1874	574 095,68	Stavební společnost v Teplici Klangmüller Fasel Řezníček Diener a ještě 15 jiných řemeslníků.	Bazika sám obstarával vše
56	*Dvorní salon pro čekání* v přijímací budově.			34 017,98	Societé commerziele ve Vídni, Skrajšovký Sraburge	Bazika
57	*Přístřeší při vchodu do přijímací budovy.*	3. 2. 1875	30. 4. 1875	5 518,34	Kruliš Sviták Klangmüller	Bazika

[3] dnes součást Rohanského „ostrova“

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
58	*Záchody pro dělníky* při skladištích zboží v Bubnech.	1. 6. 1873	31. 7. 1873	1 238,04	Havel Hampl Hoffman	Müller
59	*Rampa při kancelářské budově.*	24. 2. 1872	15. 2. 1873	4 101,24	Tichý Bondy	
60	*Rampa pro petrolej.*	22.11 1872	16. 1. 1873	17 562,94	Havel a vlastní režie	
61	*Dvojatá váha vagonů* a dvě váhy na povozy v Bubnech.	1. 4. 1873	31. 7. 1873	8 325,36	Havel Bondy a jiní	
62	*Otáčidlo pro vozy*, fundace.	27.10 1872	31. 1. 1873	3 028,12	Tichý	
63	*Záchody pro dělníky* na plateau pro topírny.	1. 6. 1873	31. 7. 1873	1 124,16	Havel	
64	*Skladiště na uhlí* s přístavkem pro kanceláře č. 300 při topírnách.	1. 4. 1873	31. 7. 1873	32 056,76	Havel Procházka Bondy Hoffman atd.	
65	Dlážděné *plateau pro uložení uhlí* u topíren.	15.11 1873	31. 7. 1874	6 732,22	Výrostek	
66	*Domek pro vrátného.*	16. 3. 1873	31. 5. 1873	3 416,96	Havel Bondy Procházka Hoffman	
67	*Rampa pro odevzdání zboží.*	16. 3. 1873	31. 5. 1873	14 036,76	Havel Bondy Vejrostek	
68	*Zavedení plynu v stanici.*	1. 4. 1873	14.11 1873	55 882,16	Klangmüller	
69	II. topírna s dílnou na 16 strojů, č. 223.	1. 9. 1873	30. 4. 1874	195 162,72	Teplická stavební společnost Vejrostek	
70	*Základy pro tuto topírnu* dříve provedené.	18. 8. 1872	17. 1. 1873	12 578,46		

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
Kolín						
71	*Nová přijímací budova.*	12. 6. 1870	30. 4. 1871	342 351,64	Bišťák (zednické) Paleček (tesařské) Procházka (truhlář) Bondy (zámeč.) Vejrostek (dlažby) atd. Hoffman	Pod vyš. dohledem Baziky od 1. 4. 1871 stavbyvedoucí Meißner z Temešváru.
72	*Krytý překladní peron* a základy pro vozovou váhu a domek.	21. 7. 1870	3. 12. 1870	13 324,78		
73	*Vodárna a čisticí kanály* i vodovod z Labe.	12. 6. 1870	30. 4. 1871	84 736,36		
74	*Remíza na vagony.*			21 752,88		
75	*Zavedení plynu v stanici.*	19. 2. 1871	23. 4. 1871	19 151,34	Scheler Wolf Comp.	
Praha						
76	*Skladiště pro zboží z Drážďan* s rampou.	10. 2. 1872	1. 10. 1872	148 255,28	Kruliš Tichý Bondy Procházka Hoffman Klangmüller	Riedl
77	*Dláždění rampy a silnice.*	12.10 1872	1. 12. 1872	18 811,48	Vejrostek	
78	*Domek pro finanční stráž ve Florentýnské ulici.*	1. 6. 1872	1. 10. 1872	4 623,64	Kruliš Tichý a vlastní režie	

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
79	*Stavby podporní zdi*, náspu a oplocení za příčinou připojení *dráhy Františka Josefa* pod Žižkovem.	1. 5. 1872	1. 10. 1872	41 892,92	vlastní režie	Toman
80	*Rozšíření viaduktu přes Vltavu železnou konstrukcí*, poblíž stanice pražské.	4. 8. 1872	31.10 1872	93 288,08	Řezníček (kameník) Bondy (železo), Juliany, práce v režii, Čihák (nátěr)	Riedl
81	*Rampa pro rychlozboží.*	5. 9. 1872	1. 10. 1872	51 908	Kruliš (stavitel)	Pánek, Riedl
82	*Skladiště pro rychlozboží.*	2. 1. 1873	30. 4. 1873		Havel Tichý	
83	*Budova na hasičské stroje.*	15. 9. 1872	1. 11. 1872	5 292,72	Kruliš Tichý Rudla (zámeč.)	Riedl
84	*Přístavek pro poštu* na přijímací budovu v Hybernské ulici a adaptování poštovních kanceláří v přijímací budově.	5. 3. 1873	30. 4. 1873	43 396,24	Havel Písecký Bondy	
85	*Saské skladiště rychlozboží v Podmoklí.*	28.10 1872	30. 4. 1873	34 474,06	Perthen Procházka Hoffman	Pánek

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
	Meziměstí (Halbstadt) Stavby pro spol. státní dráhy rak. uherské					
86	*Skladiště hasičské.*	1. 4. 1875	1. 5. 1875	1 714,72	Hügel a Sager	Bazika
87	*Přijímací budova s nárožním pavilonem* krytým a dvěma otevřenými perony společná s pruskou dráhou.	10. 6. 1876	26. 8. 1877	511 686,40	Hügel a Sager Haay (topení) Haldebrand (osvětlení) a vlastní režie	Miller
88	*Celní skladiště a kanceláře.*	1. 7. 1876	1. 4. 1877	209 480,66	Hügel a Sager Pauschal	
89	*Budova pro kanceláře na jižní straně přijímacího stavení.*	1. 7. 1876	1. 4. 1877	87 420,62	Hügel a Sager Pauschal	
90	*Založení sadů* u přijímací budovy a stavba silnic tamtéž.	1. 4. 1877	1. 5. 1877	12 264,88	Hügel a Sager (silnice) a vlastní režie (zahrada)	
91	*Budova pro signály společná.*	1. 4. 1877	1. 5. 1877	500	Hügel a Sager Pauschal	Bazika
92	*Lednice společná* (nad zemí).	1. 4. 1877	1. 7. 1877	5 130	Hügel a Sager Pauschal	
93	*Přístroje ku zevnějšímu osvětlení.*	1. 4. 1877	1. 7. 1877	1 662,88	Schetle a Wolf ve Vídni	
94	*Prozatímní přípravy k otevření vozby.*	1. 5. 1877	1. 6. 1877	929,86	vlastní režie	
95	*Peron mezi kolejemi* před přijímací budovou.	1. 6. 1877	1. 7. 1877	2 600	Hügel a Sager a vlastní režie	

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
96	*Oplocení stanice* (společné) a jiné práce.	1. 6. 1877	1. 7. 1877	9 127,78	Richter a vlastní režie	
97	*Čisticí kanál pro lokomotivy* venku.	1. 6. 1877	1. 7. 1877	2 168,36	Hügel a Sager	
98	*Studna a pumpa pro pitnou vodu.*	1. 5. 1877	30. 6. 1877	11 261,38	Hügel a Sager	
99	*Kanál pro sací rouru* ze studně do vodárny.	1. 5. 1877	30. 6. 1877	600	Hügel a Sager	
100	*Obývací dům č. X* naproti budově přijímací, dvě patra, 289,205 m^2 zastavěné plochy.	1. 4. 1876	30. 6. 1877	88 420,40	Hügel a Sager	
101	*Obývací dům č. IX.*	1. 4. 1876	30. 6. 1877	89 874	Hügel a Sager	
102	*Obývací dům č. III na stráni.*	1. 4. 1876	30. 6. 1877	104 020	Hügel a Sager	
103	*Prádelna, fekální depot*, uložení uhlí v topírně, *kanalizace prádelny.*	1. 4. 1876	30. 6. 1877	11 034	Hügel a Sager	
104	*Čtyři domky pro zřízence* na stráni.	1. 5. 1877	30. 7. 1877	90 673,38	Hügel a Sager a vlastní režie	Přednosta stavební Bazika, stavbyvedoucí Miler.
105	*Místní magacín na zboží.*	1. 5. 1877	30. 7. 1877	24 400	Hügel a Sager a vlastní režie	
106	*Rampa pro skládání zboží* u skladiště místního a *celního.*	1. 5. 1877	30. 7. 1877	5 600	Pohl (stavitel)	
107	*Jáma pro vyvazování kol v topírně (Versenkvorrichtung).*	1. 5. 1877	30. 7. 1877	10 248	Pohl Bondy a vlastní režie	
108	*Budova signálová* (Společnosti státní dráhy).	1. 5. 1877	30. 7. 1877	500	Hügel a Sager	
	Stavby pro dráhu „Breslau Schweidnitzer Bahn“					
109	*Budova pro byty úředníků na pruském nádraží.*	1. 4. 1877	30. 6. 1877	81 812,48	Hügel a Sager	

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
110	*Budova pro úřadování* na severní straně budovy společné přijímací.	10. 6. 1876	27. 8. 1877	90 123	Hügel a Sager	
111	*Vodárna pruská*, zastavěná plocha 32,41 m^2.	10. 6. 1876	27. 8. 1877	19 607,10	Hügel a Sager	
112	*Remíza na lokomotivy a přístavek k ní* pro kovárnu, pět kolejí, 599,98 m^2 zastavěné plochy, kovárna 42 m^2.	10. 6. 1876	27. 8. 1877	63 489,58	Hügel a Sager	
113	*Základy pro otáčidlo* v průměru 12,55 m, zastavěná plocha 145,6 m^2.	10. 6. 1876	27. 8. 1877	7 855,42	Hügel a Sager	
114	*Lešení pro nakládání uhlí* na lokomotivy, hořejší plocha 88,91 m^2, dolejší 74,30 m^2.	10. 6. 1876	27. 8. 1877	1 060	Hügel a Sager	
115	*Hospodářské stavení se záchody.*	10. 6. 1876	27. 8. 1877	3 399,28	Hügel a Sager	
116	*Vodovod z mlýnského potoka* do vodárnické studně.	1. 4. 1877	30. 5. 1877	1 383,52	Pohl Bondy	
117	*Strážní domek pro vyhybače* s přístavkem.	1. 4. 1877	30. 5. 1877	5 248,58	Pohl Hügel a Sager	
118	Předměty ku *osvětlení pruského nádraží.*	1. 4. 1877	30. 5. 1877	394,80	Hildebrand Schöbla	

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
	Podmoklí (Bodenbach)					
119	*Přijímací budova s markýzou (část budoucí stavby) s peronem v Ústí nad Labem.*	24. 3. 1873	18. 4. 1874	176 400,40	Teplická společnost stavební, vedoucí Sigmund, Svitek, Pohl	Aug. Voneš viz 139
120	*Stavební kancelář* prozatímní (Bauhütte) v Podmoklí.	1. 6. 1874	31. 8. 1874	2 133,96	vlastní režie	Mößner, Stergel
121	*Obytná budova* (tři domy v jednom) pro *c. k.* a *saské* úředníky, třípatrová.	1. 7. 1874	30. 9. 1875	447 330,04	Siegmund Kögler	Stavělo se na státní útraty.
122	*Celní skladiště* na stranách *c. k. s dvěma budovami pro kanceláře.*	8. 6. 1875	31. 5. 1876	245 821,36	Siegmund Kögler	Stavělo se na státní útraty.
123	*Budova pro úředníky Společnosti státní dráhy* (kanceláře) č. p. 134 v Podmoklí.	6. 8. 1876	15. 7. 1876	18 423,48	K. Perthen	Na útraty Společnosti státní dráhy.
124	*Příjezdní silnice k celnímu skladišti v Podmoklí hořejší nádraží.*	1. 3. 1877	27. 4. 1877	13 364,40	vlastní režie	stavbyvedoucí Mößner
125	Zábradlí k 124.	1. 3. 1877	27. 4. 1877	1 321,36	vlastní režie	stavbyvedoucí Mößner
126	*Přenesení váhy na vagony, stavba petrolejové rampy, skladiště hasičských přístrojů, rampa ku nakládání u celního skladiště.*	1876	1877	13 098,72	Sigmund Teplice	Mößner
127	*Nový dům bytný № 45 a adaptace starého přijímacího stavení* v Roztokách.	17. 9. 1877	27.12 1877	15 364,48	Jan Kruliš	Tůma

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
128	*Kladení druhé (levé) koleje* mezi *Uherskem* a *Zámrskem.*	20. 2. 1885	12. 6. 1885	257 322,88	Disperat a vlastní režie Černý Tuček (kameník)	Vamberský
129	*Kladení druhé (levé) koleje* z *Přelouče* do *Kolína* (29 km), eliminování ostrých oblouků na plošší, stavba nového strážního domku u Kojic a rozšíření stanice Starý Kolín.	1. 8. 1885	3. 11. 1885	1 183 084	Zelenka (oblouky) Disperat Hudec Richter Černý (ostatní)	Stavbyvedoucí Gustav Pelikán. Mezi čilou dopravou vylámalo se 38 000 m^3 tvrdého kamene, kamenné koryto v Labi.
Krásné Březno (Schönpriesen)						
130	*Nová stanice Krásné Březno, přijímací budova, skladiště pro zboží, rampa na náklady, dlážděné místo pro uhlí, koleje, výměny* atd.	20. 8. 1885	31.10 1885	86 239,86	Zelenka Anton a vlastní režie	ing. Exner
131	*Rozšíření stanice této* za příčinou stavby překladiště, nový strážní domek vpravo.	7. 8. 1885	10.11 1885	42 036	Zelenka Anton a vlastní režie	ing. Pelikán
132	*Překladiště v Krásném Březně* – 1 400 m pobřežních zdí, vlečka ze stanice ku překladišti, dvě podezděná železná skladiště na zboží, budova pro úředníky, budova pro zřízence, kolna na jeřáby, průchod pod dráhou na stanici a kolej slepá, koleje, výhybky a výměny, tři jeřáby.	3. 7. 1887	7. 8. 1888	895 668,92	Zelenka Anton	Budovy Exner, překladiště Pelikán. Rok po zahájení překládalo se již 14 000 vagonů, nyní 25 až 26 000 vagonů.

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
133	*Špýchar (Lagerhaus)* na překladišti, zastavěná plocha v suterénu 1 042 m^2, v přízemí 1 028,8 m^2, pět pater, vše zdivo, beton neb železo. Železné schody, dvě hydraulická zdvihadla à 1 200 kg, únosnost 2 000 kg na m^2 mají půdy, m^2 zastavěné plochy 388,60 Korun, střecha z Holzcement. Špýchar může pojmouti 600 vagonů cukru neb obilí.	10. 7. 1889	30. 5. 1890	487 629,62	Franz Zelenka Brausewetter Českomoravská Hüller (Holzcement) a vlastní režie atd.	stavbyvedoucí Storch, Ripka
134	*U tohoto špýcharu koleje, dva mosty klenuté* a železný, *násep hrází 8 574 m^3* zeminy, *tři výměny, 734 m nových kolejí* atd.	15. 8. 1889	30. 5. 1890	38 760	Zelenka	Ripka
135	*Rozmnožení kolejí na překladišti*, zemní práce 5 055 m^3, zasypání kaluže 3 000 m^3, 11 výměn, 1 145 m kolejí.	1. 5. 1889	31. 7. 1890	67 082,84	Zelenka	Ripka
136	*Budova pro stroje hydraulické centrály pro vytahovadla ve špýcharu* v Krásném Březně, reservoár, vodovod z Labe a studně, *25 m vysoký komín, parní stroj, suchý kanál ku špýcharu.* Zastavěná plocha 129 m^2, dvě vytahovadla se vším.	13.11 1889	5. 11. 1890	80 440	Köhler Daněk a vlastní režie	Storch, Ripka

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
137	*Pět dlouhých kolejí k ranžírování mezi horou Marienberg a stanicí Krásnobřezenskou* nalevo hlavní dráhy km 578–579. Násep 69 031 m^3 z II. přístavu ústeckého, rozšíření železného mostu km 578,5 na čtyři koleje, podporní zeď, Distanzsignal, koleje, výměny a zbudování provizoria dřevěného pro čtyři nové koleje.	23. 6. 1890	5. 12. 1891	310 000	Kuděj	Provizorium mostu, jež stálo 10 000 K, bylo Grimsburgem zbytečně nařízeno.
138	*Zakoupení a adaptování domu č. p. 968* v Ústí nad Labem od Horáčka vlevo od dráhy, km 578,3, poněvadž by byla podporní zeď stála víc.	10. 9. 1891	3. 12. 1891			
139	*Přijímací budova* v *Ústí nad Labem*, definitivní dostavení restaurace a čekárny (markýza již byla dříve vystavěna, viz číslo položky 119).	20. 6. 1885	31. 5. 1886	91 600	Wertmüller	Exner
Kralupy						
140	*Rozšíření stanice* na jižní straně, kolej hlavní příjezdní se vytvořila, propustě rozšířily, nové nádraží pro ranžírování zařídilo (vlevo), vpravo nasypala resp. rozšířila se hráz, signálový domek se vystavěl. Obtížný výkup a práce, signály.	3. 8. 1889	20. 6. 1890	203 011,80	Zelenka Richter a vlastní režie	Bazika, Kuňásek
141	*Kasárna pro vodiče a topiče.*	14. 8. 1889	16.10 1889	2 482,38	Josef Hrabě	Bazika, Kuňásek

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
	Moravičany					
142	*Plateau pro přijímací budovu, stavba této budovy s přístavkem pro byt, Chaussirung, výměny a koleje, distanční signály, železné zábradlí, propust 1,4 m široká, vedlejší stavby, chlív, záchod, studna, kolna, schody k plateau*, násep a dlažby, nadzemní sklep.	Budova 15. 4. 1890 Plateau a propust 15.10 1889	13. 8. 1890 13. 8. 1889	48 000	Pauschal Josef Hrabě a vlastní režie	Bazika
	Praha, nádraží Přestavby a nové stavby					
143	*Adaptování lakýrny jako hlavní depot*, v budově dílen 1 000 m^2 plochy, adaptování obou přístavků pro dílnu, topírny a tendry, adaptování bývalého klempířství a zbudování pěti kanceláří pro úředníky.					
144	*Celní skladiště s oboustrannými perony a přístavkem pro celní úředníky*, zastavěná plocha mimo perony 540 m^2.	4. 11. 1889	30. 8. 1890	52 240	Wertmüller Hoffman	
145	*Adaptování skladiště materiálu* na *špýchar pro mouku*, dvě vytahovadla, železná konstrukce na litých sloupcích, zastavěná plocha 1 246 m^2, betonové klenby.	15.10 1889	31. 8. 1890	206 200	Českomoravská továrna Pittal Brausewetter Wertmüller Sviták Deckert Homolka	Bazika, Storch
146	*Bourání středního traktu dělnické jídelny a adaptování jižního křídla jako celní kanceláře*, pokoj pro strany a dvě kasárny.	21. 4. 1890	31. 7. 1890	8 300	Wertmüller	Bazika, Storch

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
147	*Domek pro centrální vedení výhybek, etapa II.* na střeše dílny u topírny.	18. 7. 1890	25. 8. 1890	5 340	Wertmüller a vlastní režie	Bazika, Maas
148	*Domek pro potravní daň* u vrat z Hybernské ulice do státního nádraží.	1. 4. 1891	14. 6. 1891	7 080	Wertmüller Sviták a vlastní režie	Bazika, Maas
149	*Přenesení dělnických záchodů jako přístavek na domek pro hasičské nástroje.*	24. 8. 1890	28. 9. 1890	2 660	Wertmüller	Bazika, Maas
150	*Adaptování jídelny z bývalé pilníkárny a zařízení bednárny* v budově dílny pražské.	1890	1890	1 680	Wertmüller	Bazika, Maas
151	*Nová jáma na smetí* vedle rampy pro rychlozboží v Praze.	1. 4. 1890	25. 4. 1890	380	Wertmüller a vlastní režie	Bazika, Maas
152	*Příjezdní silnice k celnímu skladišti* a ku špýcharu na mouku, plocha 1 597,54 m^2.	1. 4. 1890	25.10 1890	6 460	Wertmüller a vlastní režie	Bazika, Maas
153	*Kladení nových a překládání* starých kolejí *a výměn* za příčinou vystavění nového celního skladiště a špýcharu na mouku, 662 m kolejí a 12 výměn nových, 1 123 m kolejí a 2 výhybek přenesených, sedm křižovaček kolejí, kladení šesti otáčidel, nová posunovačka u dílny při topírně atd. (viz Album)	1. 6. 1890	26. 6. 1890	174 960	Černý Müller Richter Wertmüller Sviták a vlastní režie	Dodavatel výhybek a křížů Bazika a Bedřich Linka. Skupina prací od 143 až 153 stála *472 000* Korun.

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
Třebichovice v uhelné pánvi, Vinařice						
154	*Stavba silnic* ku transportu uhlí z důlů VI (Barré), VII (Ronna) a Johann v Libušíně do stanice Třebichovice po vozech za příčinou odmítnutí žádosti o stavbu železnice (vlečky) k těmto důlům. Délka nové silnice obnáší 3 673 m, a sice od dolu Kubeck až k tuhanskému ovčínu, pak k myslivně a k stanici Třebichovice.	8/ 1887	10/ 1887	stavba 41 658 udržování 11 427,86	stavební mistr Slašek	inženýrský asistent Josef Vamberský
155	*Rekonstrukce dolejší části této silnice* za příčinou neobvyklého upotřebení (někdy 95 povozů pětkrát denně, tedy 950 jízd s nákladem až 35 q na jeden vůz). Odvezlo se denně *60 až 90 vagonů* do Třebichovic. Silnice se válcovala.	14. 6. 1888	31. 8. 1888	37 252	Slašek	Vamberský
156	*Stavba nové válcované silnice přímo od dolu VII (Ronna) přes Vinařice* do *Třebichovic*, 1,5646 km dlouhé a kolem mlýna Sukova 0,3600, úhrnem 1,9244 km.	4. 6. 1887	1. 5. 1888	37 338	Slašek	Vamberský
157	*Provizorní dřevěná rampa ku nakládání uhlí*, 125 m dlouhá i se silnicí kolem ní napravo.	6. 12. 1886	30. 8. 1887	6 860,20	Slašek Richter	Dne 17. 7. 1888 přišlo vyrozumění, že se budou stavět vlečky k dolům Barré VI a Ronna VII a do Libušína. Jezdilo se po silnicích 17 měsíců.

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
158	*Zděná vysoká rampa nalevo, 20 ručen na uhlí vpravo nad podpornou zdí*, 11 nových dvoukolových vozů i rekonstrukcí jich, příjezdní silnice, dlažba příkopů, kladení kolejí a výměn atd.	1. 5. 1887	10.10 1887	90 104,50	Slašek Richter a vlastní režie	stavbyvedoucí Vamberský
159	*Rozmnožení kolejí ve stanici, základ pro otáčidlo* pro sněžný pluh, koleje, výměny.	1/ 1888	1. 5. 1888	8 540,84	Slašek Černý	stavbyvedoucí Kuňásek
160	*Budova obývací pro zřízence II. třídy* № 62 Vinařice a *čtyři hospodářské dvorky, 92 m plotu, zahrada,* jednopatrové, suterén při příjezdu od Kralup vpravo před stanicí.	16. 6. 1888	17. 9. 1888	25 600	Wertmüller Richter	inženýrský asistent Jan Šebesta
161	*Adaptování dopravní kanceláře* v této budově.	1. 9. 1891	18. 9. 1891	80	vlastní režie	Bazika
162	*Kasárna*, přenešená část jídelny z pražského nádraží, *záchod, žumpa a smetiště* atd.	15.11 1889	22. 4. 1890	3 668	Slašek Richter (tesař)	Bazika v Praze, Šebesta. Za málo peněz se získala velká plocha a účel.
163	*Budova obývací I. třídy pro zřízence*, osm bytů, jednopatrová a suterén, osm hospodářských dvorků, zahrada, plot a pozemek pro ještě jeden takový dům (Clam-Martinic).	1. 8. 1890	14. 4. 1891	44 226,42	Wertmüller	J. Maas
164	*K tomu ještě jeden hospodářský dvorek.*	20. 6. 1891	30. 7. 1891	260	Richter	J. Maas
165	*Rozšíření remízy na lokomotivy pro dva stroje hlavní dráhy.*	1. 4. 1889	30. 5. 1889	7 688	Hrabě	J. Maas
166	Auswechslung čili *výměna vrchní stavby pro místní dráhu proti systému hlavní dráhy.*	1. 12. 1888	1. 4. 1889	82 440	Hrabě a vlastní režie	Josef Šebesta

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
167	*Pátá kolej* ve stanici Třebichovice-Vinařice, 225 m na straně k potoku, propust železná 2 m, výměny, koleje.	1. 9. 1889	11.10 1889	9 200	Hrabě a vlastní režie	Josef Šebesta
168	*První rozšíření stanice Zvoleněves*, kladení 262,5 m dlouhé koleje na jižní straně a 117 m ku vlečce továrny na cukr, násep.	1. 5. 1887	30. 9. 1887	13 600	Slašek Černý	Vamberský
169	*Druhé rozšíření stanice Zvoleněves* a při tom výměna systému sekundárního proti onomu pro hlavní dráhu „3 signal“, u příležitosti výměny systému na trati.	15. 9. 1889	27. 1. 1890	65 312	Hrabě a vlastní režie	Kuňásek, získalo se za 12 312 K starého materiálu, jenž se od výloh odrazí.
170	*Rozšíření stanice Miňkovice a výměna systému vrchní stavby* proti onomu hlavní dráhy s 33 kg na metr ocelovými kolejnicemi.	15.10 1889	3. 10. 1890	143 412	Hrabě a vlastní režie	Kuňásek Jan
171	*Výměna systému vrchní stavby* proti systému hlavní dráhy 33 kg na metr na trati Kralupy– –Miňkovice, 1 962 m z Miňkovic do Zvoleněvse. Výměna pěti dřevěných mostů proti železným. Přeměna poloměru ze 150 na 200.	10. 9. 1890	3. 10. 1890			

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
172	*Též taková výměna systému* na trati místní dráhy, 7 667 m, pět výhybek. Mimoto *změna nivellety u Volovic* (proti stoupání), *most* přes cestu a *ve Volovicích položení tří nových kolejí a zvětšení plateau* pro nakládání zboží. *Výměna dřevěných mostů* 30 kusů, pohyb země 40 000 m^3.	15. 4. 1890	3. 10. 1890	300 000	Hrabě a vlastní režie	Kuňásek Jan
173	*Též taková výměna systému* na trati místní dráhy Zvoleněves–Třebichovice, 9 364 m, tři výhybky, rekonstrukce 30 mostů, snesení lokálního systému.	1. 4. 1890	3. 10. 1890	354 000	Hrabě a vlastní režie	Kuňásek Jan
174	*Regulace potoka u Podlešína na trati Zvoleněves–Třebichovice.*	1890	1890	60	Lukeš z Velvar	vrchní inženýr Victor Bartl
175	*Zakoupení* 39,458 dráhy z Chocni do Meziměstí u Opočna odbočující *industriální dráhy* z 2,5 km dlouhé, a sice část, jež patřila dosud továrně od cestové parcely č. 3 460/2 až do továrny při konkursu tohoto cukrovaru za 34 000 zl.	7/ 1886	7/ 1886	73 534,48	dr. Javůrek v Hradci Králové	Vrchní inspektor Bazika vedl začátek vyjednávání. Dráhu trasoval stavební odbor a stavěl pak Schön a Veselý na útraty cukrovaru. Později převzala Společnost státní dráhy.
176	*Dohled* na provádění připojujících prací *v stanici Třebovici* dráhy *z Třebovice do Prostějova*, zvláště rozšíření velkého mostu ve stanici.			1 200 osobní výlohy		Inženýrský asistent Josef Strupp vedl dohled. Podnikatel Erlanger.

#	Předmět stavby neb projektu	Trvání od	Trvání do	Stavební výlohy (K)	Na stavbě pracovali	Poznámky
177	*Desinfekční stanice v Ohradě* (Schönweid) u Kolína na trati Kolín– –Velim mezi dráhou a Labem ležící, na současné čištění 60 vagonů projektována.	10. 8. 1889	30. 6. 1890	8 000		Tento projekt byl proveden v srpnu až prosinci 1889, i výkup byl provisorně proveden a stál 32 000 K, to jest 1,80 K na čtvereční sáh. Když odešel p. de Serres, projekt pod Taußigem a Grimsburgem se neprovedl.
	Projektní práce a regie					
178	Projekt silnice od šachty Engerth a Bresson k šachtě VI Barré (neprovedlo se).			400		
179	Stavba stanice Praskovice.			cca 10 000		Nemám žádný záznam, obnos spíše menší než větší.
						Až sem celkový obnos
						14 881 402,34 K

Místní (sekundární) dráhy

#	Předmět stavby	Délka Stav. / Dop.	Trvání od	Trvání do	Výlohy Bez voz. / S vozidly	Podnik.	Stavbyvedoucí	Na 1 km (K)
180	*Přelouč – Podol – – Prachovice*	20,317 / 23,003	28. 3. 1882	8. 11. 1882	1 177 981,18 / 1 492 814,80	Kruliš Zelenka	Holovský Lamatch	58 864,66 / 73 460,00
181	křídlo							
182	*Prachovice – lom Kinského*	1,122 / 1,3947	15. 3. 1884	15. 9. 1884	64 912,00 / 75 354,22	Kruliš Zelenka	ing. ast. Jan Šebesta	58 000 / 67 100

#	Předmět stavby	Délka Stav. / Dop.	Trvání od	Trvání do	Výlohy Bez voz. / S vozidly	Podnik.	Stavbyvedoucí	Na 1 km (K)
183	*Choceň–Litomyšl*	22,017 23,984	15. 3. 1882	1. 10. 1882	1 102 044,92 1 247522,50	Ant. Houdek	I. sekce G. Pelikán II. B. Kropp	50 054 56 662
184	*Lovosice– –Libochovice*	13,784 14,017	16. 3. 1882	10.10 1882	610 305,02 721 093,92	Kruliš Zelenka	I. Emil Becker II. Nathan Glaser	47 560,04 66 533,04
185	Vlečka *z Lovosice k Labi.*	2,244 2,887	10. 6. 1883	20.10 1883	145 594,06	Christ. Eschenauer	Emil Becker	64450,60
186	*Kralupy–Velvary* přes Miňkovice.	2,878 9,981	19.11 1881	18. 9. 1882	462 708,00 647 748,98	Kruliš Zelenka	Jan Šebesta	46 860 65 560
187	*Poříčany–Sadská* i se změnou na dráhu hlavní II. kategorie.	6,219 6,388	20. 9. 1881	10. 1. 1882	353 645,52 507 636,60	Kruliš Zelenka	Jan Holovský	56 864,00 81 626,60
188	*Miňkovice– –Zvoleněves* Hauptbahn II. Raugn.	7,894	2. 7. 1883	12.11 1883	572 995,92 646 802,60	Ant. Houdek	ing. Bartl Kropp	72 590 81 946
189	*Sadská, Nimburg, Velelib*, samt 170 m langen Elbebrück.	10,877	30. 3. 1883	1. 7. 1883	1 645 246,90 1 799 386,26 V tom most s obnosem 248 000 K.	Kruliš Zelenka Russton Schnoll Gartner	ing. ast. Holovský Reich Schnoll	151 388,0 465 431,2 ohne Brücke: 94,854
190	*Červenka–Litovel*	2,5792 2,763	1. 3. 1886	10. 7. 1886	203 087,92	Christ. Eschenauer z Litoměřice	Lamač Rudolf	78 740

#	Předmět stavby	Délka Stav. / Dop.	Trvání od	Trvání do	Výlohy Bez voz. / S vozidly	Podnik.	Stavbyvedoucí	Na 1 km (K)
191	*Rudelsdorf– –Landskron*	3,761 4,417	15. 8. 1884	1. 6. 1885	321 356,78 435 175,64	Krützner Hock Angeli	Lamač Rudolf	82 142 86 142
192	Vlečka ze stanice *Landskron do c. k. tabákové továrny*	0,2819	15. 8. 1884	1. 6. 1885	12 013,70			Dle výroční zprávy 115 707.
193	Rozšíření *stanice Rudoltice* na konto hlavní dráhy.		15. 8. 1884	1. 6. 1885	66 622			
194	Z nádraží *Dašického do cukrovaru* (Byla původně obmýšlená jako místní dráha.)	1,816 1,816	15. 4. 1883	30. 8. 1883	63 451,32	Rabas	ing. ast. Vamberský	49 400
195	*Jenšovice–Lužec* (Byla obmýšlena jako lokální dráha.)	3,214 3,399	1. 4. 1886	20/ 9. 1886	126 136,48 185 714,00	Kruliš, syn Otto Kruliš	Jan Šebesta	39 246 47 246
196	*Zásmuky – Velké Bečváry*	3,9942 4,1235	25. 9. 1886	31. 5. 1887				62
197	Z této místní dráhy *do cukrovaru bečvárského vlečka.* stavba státní dráhou: továrnou:	 0,3814 0,6024	25. 9. 1886	6. 11. 1886	271 963	Frant. Zelenka	Jan Holovský	54
198	*Choceň– –Meziměstí*, první sekce z Chocně do Týniště se stanicí Choceňskou. Celá dráha dlouhá 108,5 km. Po odpočtení v položce 20–25 již započítaných 592 659,40 K (stanice).	23,00 23,00	10. 9. 1873	26. 7. 1875	3 439 622 4 198 622	Hügel a Sager stavbyvedoucí Kilian Jedlička Rohn Štolba Krauter	ing. ast. Gustav Toman Victor Bartl Maas Vamberský Šebesta Bendík Hrušínský Novotný	207 000 Vozidla odhad na 759 000.

#	Předmět stavby	Délka Stav. / Dop.	Trvání od	Trvání do	Výlohy Bez voz. / S vozidly	Podnik.	Stavbyvedoucí	Na 1 km (K)
199	*Meziměstí– –Neusorge* na pruské hranici ve správě pruské.	2,6218	1876	26. 7. 1877	400 000	Hügel a Sager Fuchs	Jan Šebesta	Bylo v paušálu, zde odhadnuto.
200	*Ottensdorf – – na pruskou hranici* ve směru k Mittelsteine.	2,798 3,086	10. 7. 1887	10.11 1888	253 528 353 528	Christ. Eschenauer z Litoměřic	Lamač	126 400
201	Uhelná dráha *z Třebichovic do Libušína.*	2,0555 2,5912	20. 8. 1888	25. 3. 1889	170 562,53	Kuděj	Jan Šebesta	166,40
202	*Libušín, stanice důlu* k ranžírování.		20. 8. 1888	25. 3. 1889	46 007,86	Kuděj	Jan Šebesta	
203	Uhelné dráhy: *Třebichovice k důlům VI. a VII. (Barré a Ronna)* s vrchní stavbou pro hlavní dráhy, tvrdé pražce a pracovalo se v zimě.	4 křídla 6,8357 7,5750	20. 9. 1888	15. 6. 1889	945 127,82	Josef Hrabě, stavitel na Kladně	ing. Jan Šebesta	140 600
204	*Neratovice – – Labský Kostelec*, rekonstrukce Blochové dráhy, jako budoucí část hlavní dráhy Hořany– –Beřkovice.	1,602 1,602	6. 7. 1886	6. 10. 1886	55 600	Černý Richter Reitler vlastní režie	Jan Brdička Provádělo se mezi dopravou do kostelského cukrovaru.	
205	*Spojovací dráha mezi nádražími Nimburgskými* Státní a Severozápadní dráhy (vojenské).	1,030 1,180	15. 9. 1890	1892	82 800	Jan Kuděj	Jan Šebesta	

Industriální dráhy

#	Předmět stavby	Délka Stav. / Dop.	Trvání od	Trvání do	Výlohy Bez voz. / S voz.	Podnik.	Poznámka
206	Vlečka ze stanice *StEG v Olomúci do Kláštera Hradišťského* ku sladovně K. Kubelky.	0,667 0,667	22. 6. 1885	7. 8. 1885	29 806,24	Jan Kruliš Otto Kruliš	Stavbyvedoucí místní Rudolf Lamač. 44 686 K na km.
207	Vlečka ze stanice *Zvoleněves do c. k. cukrovaru zvoleněveského.*	1,341 1,341	14. 8. 1886	10.10 1886	továrna platila 27 862 Společnost 11 500	Jan Kruliš a vlastní režie	0,957 km stavělo se na útraty továrny. Dvorní zástupce Bertl, ředitel Napravil.
208	Vlečka *z nádraží Bubenského* (plateau dílen) do *obecní plynárny v Holešovicích.*	0,369 0,369	1. 9. 1888	22.11 1888	10 558,88	Černý pro kladení kolejí a vlastní režie	Místní vedení Šebesta, později Ripka. (Na útraty obce pražské).
209	Vlečka ze *stanice Litovel do sladovny firmy Heller* a Hasserle tamtéž.	0,2872 0,2872	30. 8. 1889	15.10 1889	8 770,92	Černý a vlastní režie	ing. ast. Kuňásek, na útraty firmy.
210	Též vlečka *z Litovle do sladovny Suchomela.*	0,237 0,237	30. 9. 1889	16.11 1889	8 582,98	Černý a vlastní režie	ing. ast. Kuňásek, na útraty firmy.
211	*Vlečka ze stanice Pečky do cukrové rafinerie* akciové společnosti tamtéž.	7 oddílů 1,4829	1. 11. 1888	28. 2. 1889	továrna 31 857,84 státní dráha 1 414,40	Černý a vlastní režie	Stavbyvedoucí Filip Ripka.
212	Industriální dráha *z Hodkoviček* (c. k. Státní dráha) *do podolské cementárny.*	2,7852 2,804	20. 3. 1899	15.11 1899	270 000	Otto Kruliš	Stavbu vedl Eduard Bazika, místně dozoroval Řezníček. Ředitel Alois Czurba. 96 200 K na 1 km.

#	Předmět stavby	Délka Stav. / Dop.	Trvání od	Trvání do	Výlohy Bez voz. / S voz.	Podnik.	Poznámka
213	Industriální dráha ze *stanice StEG Blansko do Starohraběcí hutě* akciové společnosti Breitfeld Daněk.	3,0818 3,3017 veškeré koleje 4,0612	10. 3. 1901	30.11 1901	320 809,03	František Schön	Eduard Bazika, 79 000 na km, pozemky zdarma.

Úplně ku stavbě připravené, leč neprovedené projekty drah

#	Předmět	Délka stav.	Délka dop.	Doba	Výlohy	Na projektu pracovali	Poznámka
214	*Hořan – Mochov – Brandýs n. L. – – Neratovice*	28,767		Revize trati 19. a 20. dubna 1886	detailní projekt 32 000	Šebesta (Hořany– –Brandýs) Pelikán (Brandýs– –Neratovice)	Úplně vypracovaný podrobný projekt i výkupní plány.
215	Rekonstrukce drah Mochov– –Čelákovice 4 km, Čelákovice– –Brandýs 7,6 km, Mochov– –Brandýs 11,6 km.	23,2		— " —	— " —	Šebesta	
216	*Neratovice – – Dolní Beřkovice* (hlavní dráha)	12		červenec a srpen 1 900	generelní projekt 960	Bazika Šebesta	Úplný generelní projekt pro doplnění trati Hořany – – Dolní Beřkovice.
217	*Zvoleněves– –Podlešín*	1,837	1,963	červenec a srpen 1884	detailní projekt 500	Bazika Šebesta	

#	Předmět	Délka stav.	Délka dop.	Doba	Výlohy	Na projektu pracovali	Poznámka
218	*Boušovice– –Eisendörfl*	4,220	4,450	Revize trati 16. 2. 1883. Detailní projekt 15. 4. 1884 až 17. 11. 1891	1 120,76	Bazika Vamberský	Úplné dva projekty, výkup byl hotový.
219	*Boušovice– –Mšené*, Hrdly, Doxany a Budín.	18		Revize trati 24. 7. 1884	24 600	de Serres Bazika Stummer	Úplně vypracovaný jako *volný projekt* a výkupní operát.
220	*Mšené Vrbka – Peruc*	14,8		březen 1884	rekognoskace a zpráva 280	Bazika	Měla tato trať sloužiti jako prodloužení Boušovice– –Mšené.
221	*Spojení důlů* Engerth (IV) a Bresson (V) s důlem Barré (VI) a s Ronna (VII) (a Třebichovicemi).	9		1. 5. až 13. 7. 1885	projekt, pochozí komise 1 200	Bazika Šebesta Holovský, pochozí komise Schröckenstein, Černý, Šafařík	Úplný detailní projekt a výkup vypracován. Pochozí komise 26. až 29. října 1885. Viz položku 203.
222	*Svitava– –Polička*, úzkokolejná dráha, zpracován projekt pro ministerstvo.	18		listopad prosinec 1890	kompletní projekt, vrstevní plán 700	Šebesta	Detailní projekt, rozpočet 78 000 K.

#	Předmět	Délka stav.	Délka dop.	Doba	Výlohy	Na projektu pracovali	Poznámka
223	*Bubeneč, do cihelny a sladovny firmy Reiser* v Podbabě.	1,172	1,5	červenec srpen 1888	Detailní projekt a rozpočet 3 000	Bazika	Stavba počala 1. 3. 1889 Reiserem, dopravu vede StEG, pochozí komise v únoru.
224	*Bubeneč, do přádelny a tkalcovny Mauthnerovy.*	0,601	0,726	duben červen 1889	detailní projekt vypracován 296	Bazika	Vypracován projekt a dopravní smlouva projednána, stavbu provedla firma.
225	*Bubeneč – – superfosfátová továrna Hoyermanna.*	0,374	0,547	červenec září 1889	Projekt 350 Materi. 400	Bazika, podnikatel Kuliček	— " —
226	*Okružní dráha z Buben* (plateau dílen) *ku překladišti* na Vltavě, k jatkám a *kolem polo-ostrova Holešovického.*	5		Revize trati 9. 5. 1887	Detailní projekt 4 000	Bazika Holovský	Úplný podrobný projekt. Panu dr. radnímu Schernerovi jsem vypracoval situaci kolejí.

#	Předmět	Délka stav.	Délka dop.	Doba	Výlohy	Na projektu pracovali	Poznámka
227	Stanice *Litovel Asmerice (Nasaburky)* na pravém břehu Moravy, s odbočkou ku městu.	2,88 0,75 3,63	2,96	duben	Úplný podrobný projekt a rozpočet na 165 868 vypracován 1 800	Bazika Šebesta	Projekt vypracován ku přání cukrovaru a města. Cukrovar chtěl garantovat 38 000 K, kdyby se nebylo žádalo vložení do knih pozemků.
228	*Choceň* – – stanice k přádelně *Szablové u Chocně.*	1,15	2,00	únor březen 1875	1 200	Bazika Jakob Bendek	Kompletní projekty vleček vypracovány.
229	*Choceň* (z kurentní trati za tunelem) do knížecího *pivovaru.*	1,6	1,6	— " —		Victor Bartl	
230	Z *Peček* (z trati Pardubice – – Český Brod) do *cukrovaru v Milčicích.*	0,95	1,202	listopad prosinec 1882, vyjednáván až do 8. 6. 1887, pak přerušen	800	Vamberský	Detailní projekt, rozpočet na 32 530 K.
231	*Z trati Praha–Karlín* vlečka do strojovny 408,1– –408,6 km Breitfeld Daněk.	0,50		srpen září 1884	700	Bazika Brdičko	Podrobný projekt pod Žižkovem, dvě varianty i s rozpočtem.

#	Předmět	Délka stav.	Délka dop.	Doba	Výlohy	Na projektu pracovali	Poznámka
232	*Stanice Zvoleněves* ku *skladišti řepy* v císařském *cukrovaru Zvoleněves.*	0,270		srpen 1889	podrobný projekt 300	ing. ast. Černý	Továrna 22. 9. 1890 p. Beniesem zřekla se toho projektu, jenž měl státi 19 600 K.
233	*Opočno* (stanice) do cukrovaru *Meziříčí* ku hranici továrny.	2,5 až na hranice továrny		březen duben 1880	podrobný projekt 540	Bazika Šebesta	Generální ředitel Kopp prodal tento projekt za 400 K cukrovaru.

Vypracování projektů generelních pro dráhy, k jichž stavbě nedošlo

#	Předmět projektu	Délka (km)	Datum	Cena	Na projektu pracovali	Poznámka
234	*Český Brod – Černý Kostelec*	30	1878	3 000	Bazika Šebesta	Tachometrování provedeno až do Uhlířských Janovic, neodporučil jsem však kvůli projektu *235.*
235	*Nimburg, Sadská, Peček, Plaňan, Zásmuk, Uhlířské Janovice*	50	září říjen 1878	8 000		Vinou Koppa provedená dráha Společností pro místní dráhy a později StEG draho zakoupená. Úplný pěkný generelní projekt s výpočtem výnosnosti.
236	*Dašice – Hrochův Týnec,* místní dráha.	4	duben květen 1882	1 260		Přes Ouretice do Chrudimi.

#	Předmět projektu	Délka (km)	Datum	Cena	Na projektu pracovali	Poznámka
237	*Černá u Boru* u Pardubic *do Hrochova Týnce.*	9,5	září říjen 1884	2 000		Rozpočet na 598 566 K.
238	*Černá u Boru do Dašice, Holice a Borohrádku.*	20	25.– –30. list. 1882	4 000	Bazika Šebesta Kuňásek	Při −13 °C. Nestavěla se za příčinou špatné rentability.
239	*Střežetice* (Sadová) do *Nechanic*	7,625	duben květen 1884	1 340	Bazika Šebesta Brdičko	Na útraty hraběte Harracha. Hrabě Harrach nepřistoupil ke stavbě.
240	*Velké Bečváry* do *Uhelných Janovic*	800		1 600	Bazika Šebesta	Měla se stavět jako pokračování Peček– –Zásmuk, ale ochabla chuť u Společnosti.
241	*Skalice–Boskovice* přes Knižno, Jevíčko, Kornice a Tyrnov do *Mohelnice*	51,604	1872	600	Bazika Toman (elév)	Rekognoskování s Aneroidy.
242	*Letek* (na trati Praha– –Kralupy) *ku důlu Barré u Kladna* přes Tursko, Cvrkýn, Zákolany, Noutonice, dále pouze rekognoskoval.	20	1879 1880	1 200	Bazika Šebesta	Tachymetrováno a rekognoskováno. Studie za příčinou obejití smlouvy s Buštěhradskou dráhou.
243	*Bubna – Jubilejní výstava*	0,5	březen duben 1891	400	Bazika Šebesta	Úplný podrobný projekt, stavělo oddělení pro udržování.
244	*Z Olomúce státní nádraží do sladovny v Lásce* firmy Markus Zweigsohn.	4	srpen 1890	400	Bazika Šebesta	Generelní projekt a zpráva. Rozpočet mostu přes Moravu zdál se firmě v nepoměru k účelu.

Předběžná prohlídka krajiny a terainu

Rekognoskace obmýšlených místních a jiných drah, podání zprávy a rozpočtu.

#	Předmět projektu	Délka (km)	Datum	Cena	Na projektu pracovali	Poznámka
245	*Choceň–Týniště, Náchod, Halbstadt*	100	leden 1872	800	Bazika Gustav Toman	Revize tratě konsorcia odbývala se v dubnu 1872, trať otevřena 26. 7. 1875.
246	*Nechanice – Nový Bydžov* s variantami	16	únor březen 1885	200	Bazika	
247	*Nimburg – Sobotka – – Jičín*	40,5	pros. 1883	200	Bazika	prohlídka
248	*Kolín – Radboř – Bečváry*	14	17. 11. 1883 až 10. 7. 1884	200	Bazika	Nebyla dostatečná účast.
249	*Králův Městec* přes Nový Bydžov *do Nechanic*	40	pros. 1883	400	Bazika	Nereflektovalo se, nebyla zjištěna výnosnost.
250	*Kolín – Kutná Hora* (Zásmuk)	13	září 1880	120	Bazika	
251	*Skalice, Boskovice*, Moravská Třebová, *Sichelsdorf, Landskron, Liebenthal*	82,5	20. 6. 1879 až 20. 7. 1879	600	Bazika	Ku přání generálního ředitele Koppa. Zpráva, rozpočet, mapy a podrobný profil a zpráva o výnosu se předložila.
252	*Roztoky–Horoměřice* ku cukrovaru	5	9. 11. 1882	100	Bazika	Neodporučil se, 234 000 K, velké stoupání.
253	*Běchovice* (z běžné trati) *V. Jirna*	4,30	23. 10. 1882 až 15. 3. 1883	200	Bazika	
254	*Libeň StEG do Nuslí* (F. Josef) přes Hrdlořezy, Malešice, Strašnice	7,7	26. 8. 1883	200	Bazika	Když patřila místní dráha do Hodkoviček, Modřan Společnosti státní dráhy, spojení.
255	*Třebovětice – Cerekvice Skála,* Sadová – Králův Hradec, industriální dráha do lomů	5	duben 1884	120	Bazika	nevýhodná

#	Předmět projektu	Délka (km)	Datum	Cena	Na projektu pracovali	Poznámka
256	*Prachovice – Kamenný lom knížete Kinského*	1	únor 1888	200		Zpráva a plány předloženy 18. 2. 1888.
257	*Barré důl – Maxův důl* u Kladna	3	srpen 1889	200	Bazika	Mapa, zpráva, výlohy, rozpočet 360 000 K.
258	*Mohelnice do cukrovaru, vlečka*	1,5		120	Bazika	Zpráva, projekt, rozpočet, firma zastavila.
259	*Česká Třebová do přádelny Poláka, vlečka*	2		120		Neprovedl se projekt.
260	*Výměna místní dráhy z Nuslí do Modřan* komerciálním dráhám patřící a Společností státní dráhy zakoupené proti tratím „Oesterr. Lokaleisenbahngesellschaft“	13		600		Tyto dráhy jsem ocenil za příčinou výměny a podal jsem (Ed. Bazika) zprávu ředitelství stavebnímu ve Vídni s přiloženými plány a rozpočty.
	z Mochova do Brandýsa nad Labem	12				
	a *ze Smidar do Vysokého Veselí*	8				

Součet veškerých těchto stavebních výloh činí viz album prací Eduarda Baziky = 30 458 052,38 Korun.

Seznam projektů místních drah Království českého

o kterých po procestování jsem podal Zemskému výboru odborné technické dobrozdání, vypočítal rentabilitu, učinil návrhy k dalšímu provedení, kritizoval projekt, prozkoumal rozpočty a co nutno opravil.

#	Předmět projektu	Délka	Datum	Výsledek	Poznámka
1	Čerčany Pyšely – Vrané Modřany–Dobříš	56 45	červenec srpen 1893		Dráha byla vystavěna a otevřena.
2	Rakovník–Mladotice	40	září 1893		

#	Předmět projektu	Délka	Datum	Výsledek	Poznámka
3	Svitava–Polička	21,20	srpen až říjen 1893		Mimo nahoře uvedených tratí měl jsem posouditi, zdali jest pro zem výhodnější přijmouti ručení za 70 neb 75 % stavebního nákladu či přenechat záruku státu jen odebráním akcií (as za 10 % kapitálu). Navrhnul jsem, aby se přenechala záruka státu a tím uchránil statisíce zemských peněz.
4	Jindřichův Hradec – Nová Bystřice	30,418			
5	Benešov–Vlašim	23			
6	Karlovy Vary – Johan Georgen Stadt	42,199			
7	Postoloprty–Louny	11	říjen 1893	otevřela se	
8	Ostrov (Schlackenwert) – – Joachymov	10	listopad 1893	otevřela se	Záruku převzala Země česká.
9	Březová (Brněnec) – Polička	32,5	listopad prosinec 1893	nestavěla se	
10	Giesshübel Puchstein – Vojkovice Velichov	9	březen 1894	doprava zahájila se	Zem dráhu podporovala za půjčkou od Zemské banky.
11	Nákří–Netolice	14	březen 1894	doprava zahájena	
12	Tržince (Tirschnitz) – – Schönbach	24	březen 1894	doprava počala	Záruku převzala zem.
13	Kolín–Čerčany Rataj–Kácov	62 20	březen 1894	doprava počala	
14	Tábor–Bechyně Bechyně – Týn nad Vltavou	27 13,20	únor březen 1894	doprava počala	
15	Nový dvůr (Neuhof) – Bezdružice (Weseritz)	30	březen duben 1894		

#	Předmět projektu	Délka	Datum	Výsledek	Poznámka
16	Rakovník–Bečov Protivice–Bochov	101	květen červen 1894		
17	Strakonice–Březnice	53	červenec srpen 1894		
18	Votice–Sedlčany	21	březen duben 1893	otevřena	Šetřil jsem pro Zemskou banku. Záruku převzali okresy.
19	Německý Brod – Žďár (Morava)	32	březen duben 1895	otevřena	Záruku převzal stát.
20	Slané – Nová Huť	41,2	1894 1895	stavba se neprovedla	Projekt Mirošovské uhelné společnosti (Fitz).
21	Jilemnice (Starkenbach) – – Rokytnice (Rochlitz)	23	duben 1898	otevřela se	Šetřil jsem pro dráhu Liberec, Jablonec rentabilitu, stavěl pak Kochl a Groß.
22	Praha-Libeň – Vysočany	7,008	březen duben 1899		Křižíkova elektrická dráha. Pro Zemskou banku vyúčtoval jsem výnosnost a cenu této hotové dráhy.
23	Beroun – Koněprusy – Králův Dvůr	15,50	26. 8. 1896 až 14. 5. 1898	otevřela se	Konal šetření pro Zemskou banku, prohlížel projekt, vyšetřil rentabilitu, dohlížel na stavbu a zkoumal účty.
	Součet	804,23			

Rekapitulace

pod mým vedením vykonaných prací.

#	Předmět	Počet	Stavební délka	Dopravní délka
1	Stavba *hlavních* drah.	5 tratí	31,052	31,490
2	Stavba *místních* drah.	19 tratí	119,874	127,482
3	Stavba *industriálních* drah.	8 tratí	10,251	10,493

#	Předmět	Počet	Stavební délka	Dopravní délka
4	Vypracování úplných *podrobných* projektů (pro dráhy, jež jsem nestavěl) pod svým vedením a jež se vůbec neprovedly.	19	132,021	
5	— " — *generelních* projektů	11	205,229	
6	*Rekognoskování*, zpráva a generelní rozpočty.	17	368,500	
7	Vlečky do továren, jež stavěly firmy samy, *mimo* vleček, jež již v položkách 2 a 3 obsažené jsou na osmi tratích.	13	cca 5,000	
	Projektů vypracování pro dráhy, jež jsou popsány v 2. dílu *nejsou* obsažené v položkách 4, 5 a 6.			
	Práce pro Zemský výbor a jiné týkají se drah v délce.		804,23	

Příloha C

Seznam o mém postupu v železniční službě

Přiložený zde seznam podává obraz mé úřednické kariery při c. k. státní dráze a pro privil. c. k. Společnost státní dráhy rak. uherské, jakož i o hmotném postupu a rozličných uznávacích projevech mé činnosti. Z něho lze seznati, jak špatné byly poměry v takzvaném rozvinu železničním, když jsem od 2. května 1851 až do 18. 7. 1869, tedy 18 let, čekal, než jsem byl jmenován inženýrem. Pak to šlo rychleji.

Datum	Předmět	Hmotný příjem v Korunách				Poznámky
		Služné	Bytné	Přídavek za funkci	Renumerace	
1. 8. 1850	Jako výpomocná síla od panství vyvazovací komisi na panství křivoklátském a smečenském přidaný.	100 měsíčně				
2. 1. 1851	Vstoupil k vídeňskému staviteli Fr. Šebkovi jako kreslič na staveništi.					

Datum	Předmět	Hmotný příjem v Korunách				Poznámky
		Služné	Bytné	Přídavek za funkci	Renumerace	
28. 4. 1851	Jmenován c. k. ministeriem obchodu c. k. inženýrským asistentem při generálním ředitelství pro komunikace ve Vídni. Přísahal 2. května 1851.	840				Byl jsem jmenován pro jižní dráhu, ostal však ve Vídni. Generální ředitel Adalbert Schmidt. Inspektor: Klemencewicz. 400 zl. v Lichtenštejnském paláci ve Vídni. Byl jsem přidělen až do svého odchodu do Prahy řediteli Keßlerovi v oddělení pro stavbu a udržování dráhy v ministeriu obchodu.
1. 12. 1851	Po organizaci jmenován zase inženýrským asistentem a přidělen k ředitelstvu pražskému, které mne určilo do Pardubic k inženýrskému oddělení. Znova přísahal dne 20. 12. 1851 ve Vídni.	840				
24. 2. 1852	Byl jsem ve Vídni zproštěn služby a odstěhoval se do Prahy a do Pardubic a nastoupil službu u inženýrského oddělení.	840				Chef můj byl inženýr Franc Marek, později Kopera Fr.
11. 11. 1853	Byl jsem jmenován přednostou „Platzinspekce“ a měl jsem trať z Pardubic do Moravan a do Přelouče.	840	naturelní byt			Přišel jsem namísto Vincence Karabáčka, který přišel na Semmering k udržování dráhy.

Datum	Předmět	Hmotný příjem v Korunách				Poznámky
		Služné	Bytné	Přídavek za funkci	Renumerace	
15. 3. 1854	Stal jsem se zástupcem sekčního inženýra v Pardubicích.	840	— " —			
20. 6. 1855	Obdržel jsem tříměsíční výpověď ze státní služby, poněvadž dráha Severní státní byla prodána na priv. c. k. Společnosti rak. uh. státních drah.					Dekret podepsal Der k. k. ministerial Commisär für die nördliche Staatsbahn Fuchs.
12. 9. 1855	Od generálního ředitele c. k. priv. Společnosti státních drah byl jsem jmenován úředníkem pro udržování dráhy a přeložen do Prahy.	1 470				Chefem pro udržování (Bahnerhaltungschef) byl inspektor Vincenc Schmidt. 700 zl.
30. 6. 1856	Postoupil o jeden stupeň.	1 680				800 zl. od 1. 7. 1856
4. 2. 1857	Od 1. ledna 1855 byl jsem přijat do výslužného fondu se služným 800 zl.					Byla mně uznána doba služby 2. 5. 1851 až do 1. 1. 1855 – tři roky a osm měsíců do výslužného.
4. 8. 1858	Byl jsem jmenován jako substitut místo chefa trati v Roztokách (po Božickým) s dietami plnými na 20 dní, pak polovic.	1 680	naturelní byt		½ diet	Substituce trvala jeden rok a 208 dní a obdržel jsem na dietách as 1 100 zl. = 2 310 Korun.
10. 2. 1860	Byl jsem jmenován generálním ředitelem *Manielem chefem trati v Podmoklí* (Bodenbach).	1 680	byt 3 pokoje	400		Nastoupil po Ant. Rosilandovi dne 20. března 1860.

Datum	Předmět	Hmotný příjem v Korunách				Poznámky
		Služné	Bytné	Přídavek za funkci	Renumerace	
20. 12. 1860	Pokročil o jednu třídu 900 zl. rak. měny jako inženýrský asistent a chef trati.	1 800	— " —	400		
21. 6. 1862	Renumerace za překonání velké vody v roce 1862.				100	Velká to odměna za to, že jsem udržel prozatímní budovu přijímací v nebezpečí života před sesutím se.
24. 2. 1865	Byl jsem přesazen jako chef trati (Streckenchef) *do Olomouce* a postoupil o dvě třídy. (Přestavba nádraží.)	2 200	— " —	400		V Olomouci nastoupil jsem 25. 3. 1865 po kolegovi Wolfovi. Do Podmoklí přišel Julius Eichler, inženýr.
3. 7. 1865	Byl jsem exponován do *Kralup ku přestavbě nádraží* a rekonstrukci vodovodu od Vltavy za příčinou připojení dráhy z Kralup do Turnova.	2 200	— " —	400	½ diet	Trávil jsem tam od 5. 7. až do 10. 11, to jest 128 dní. Rodina byla v Olomouci, kde mne substituoval Brutmann z Brna z Bureau Wintera.
16. 4. 1866	Za práce v Kralupech a účty pro tři dráhy obdržel odměny.				600	
27. 11. 1866	Za znovuzřízení k válce 1866 *zbořených železničních mostů* rakouským vojskem na trati Olomouc–Zábřehy (Hohenstadt).				200	To byla malá náhrada za rozruch a materiální ztráty v roce 1866.
15. 6. 1867	Za práce pro vojsko v roce 1866 v Olomouci provedené a za přijímání pražců.				200	

Datum	Předmět	Hmotný příjem v Korunách				Poznámky
		Služné	Bytné	Přídavek za funkci	Renumerace	
1. 5. 1868	Služné bylo mně zvětšeno o 200 Korun na 1 200 zl.	2 400	naturelní byt	400		
18. 6. 1869	Byl jsem *jmenován inženýrem* a pokročil v služném a ve finančním přídavku.	2 800	— " —	600		Zvýšení diet, zvýšení služného od 1. 6. 1869.
3. 4. 1871	Dle listu *stavebního ředitele von Rupperta* budu jmenován chefem stavebního odboru v Praze (chef de traveaux, Bauleitungschef).					Nastoupil jsem v Praze 8. 4. 1871 po p. vrchním inženýru Hegrovi. Bernhard Baugut intervenoval při odevzdávání.
21. 4. 1871	Byl jsem definitivně jmenován *přednostou stavebního odboru v Praze* a pokročil jsem ve službě o dvě třídy z 1 400 zl. na 1 800 zl. Příloha zvýšena na 400 zl.	3 600	640	800		Tím stal jsem se dle funkce vrchním úředníkem s celkovým přídavkem 1 280 K. To výsledek spokojenosti ředitele Rupperta se stavbami v Olomouci a v Kralupech.
20. 10. 1871	Byl jsem jmenován vrchním inženýrem a postoupil ve funkčním přídavku, v služném a bytném o 1 240 K a též zvýšené diety.	4 200	880	1 200	zvýšené diety	Byl jsem povýšen hned po odevzdání Karlínského viaduktu dne 11. října 1871. Ředitel Ruppert držel slovo.
6. 11. 1871	Při rozdělení stavebního ředitelstva ostal jsem při ředitelstvu stavebním.					Kopp dostal udržování dráhy a Ruppert podržel pouze nové stavby.
26. 4. 1872	Všeobecné zvýšení bytného, u mne z 344 zl. na 520 zl.	4 200	1 040	1 200		

Datum	Předmět	Hmotný příjem v Korunách				Poznámky
		Služné	Bytné	Přídavek za funkci	Renumerace	
13. 6. 1873	*Obdržel jsem titul Inspektora* stavebního a mimoto velmi pochvalný list.					Titul inspektora vedli dosud jen majitelé služného aspoň 6 000 K.
30. 8. 1873	Mimo chefem odboru stavebního v Praze byl jsem též jmenován chefem *odboru stavebního v Chocni pro I. sekci (trati Choceň––Halbstadt) do Týniště* z Chocně, 23 km.	4 200	1 040	1 200	2 000 paušál za kancelář	
29. 5. 1874	Zvýšení služného z 2 100 zl. na 2 400 zl.	4 800	1 040	1 200	— " —	Bresson, Ruppert, de Serres
25. 5. 1875	Renumerace za stavby v Praze a v Bubnech.				600	
10. 8. 1875	Renumerace za ukončenou stavbu trati z Chocně do Týniště, jež se otevřela 26. 7. 1875.				2 000	
9. 6. 1876	Renumerace za práce v roce 1875.				800	
16. 6. 1877	Renumerace 1876.				600	
5. 10. 1877	Za práce při stavbě *našeho i pruského nádraží v Halbstadtu* postoupil jsem do 2 700 zl.	5 400	1 040	1 200		Meziměstí
15. 3. 1878	Byl jsem jmenován prvním zástupcem chefa v Praze pro udržování dráhy, ale místo jsem nikdy nenastoupil.					Ředitel de Serres mně rezervoval toto místo pro případ rozpuštění stavebního odboru.

Datum	Předmět	Hmotný příjem v Korunách				Poznámky
		Služné	Bytné	Přídavek za funkci	Renumerace	
8. 6. 1878	Renumerace za práce v roku 1877 v Praze, v Meziměstí (Halbstadt) a v Chocni.				1 200	
31. 5. 1879	Renumerace za 1878.				1 000	
5. 6. 1880	Renumerace za 1879.				1 000	
2. 6. 1881	Renumerace za 1880.				1 200	
7. 1. 1882	Byl jsem povýšen do vyšší kategorie ze 2 700 zl. na 3 000 zl.	6 000	1 360	1 200		Mimoto velmi pochvalný dopis pana de Serrese a Koppa o mé činnosti.
26. 1. 1882	Bazika ostane i nadále ve funkci chefa stavebního odboru, Balear jmenován druhým zástupcem chefa udržování.					Cirkular ze dne 26. 1. 1882.
10. 6. 1882	Renumerace za 1881.				1 200	
20. 10. 1882	Byla mně dána osobní příloha 500 zl.	7 000	1 360	1 200		Odměna za v září 1882 otevřených pět sekundárních drah. Podepsán prezident direktoria de Serres.
29. 12. 1882	Renumerace za výkony při stavbě místních drah v roce 1882.				1 400	
25. 8. 1883	Renumerace za dokončení stavby *Sadská – Nymburk – – Velelib* a mostu přes Labe u Nymburka.				1 600	

Datum	Předmět	Hmotný příjem v Korunách				Poznámky
		Služné	Bytné	Přídavek za funkci	Renumerace	
16. 9. 1883	Byl jsem jmenován titularním *vrchním inspektorem* s osobním přídavkem 500 zl.	7 000	1 360	1 200		Odměna za rychlé provedení stavby dráhy ze Sadské do Nymburka a *mostu přes Labe*.
22. 12. 1883	Renumerace za práce v roce 1883.				1 400	
23. 12. 1884	Renumerace za rok 1884.				1 000	Dopisem byla ještě slíbena renumerace za dráhu Rudoltice–Landškroun.
1. 7. 1885	Renumerace za Rudoltice–Landškroun a za druhé koleje ze Zámrsku do Uherska.				1 200	
30. 12. 1885	Renumerace za práce v pražském odboru.				400	
1. 6. 1886	Renumerace za *druhou kolej z Kolína do Přelouče, eliminování ostrých oblouků u Týnice*, stavby v Ústí nad Labem a v Krásném Březně atd.				1 000	
28. 1. 1887	Pochvalný dekret za pořádné vedení materiálu pro vrchní stavbu po skontrírování p. F. Müllerem.					
31. 5. 1887	Renumerace za rok 1886.				1 000	
14. 10. 1887	Renumerace za dokončenou stavbu dráhy ze Zásmuk do Bečvár.				1 200	

Datum	Předmět	Hmotný příjem v Korunách				Poznámky
		Služné	Bytné	Přídavek za funkci	Renumerace	
29. 10. 1888	Renumerace a pochvalný dekret za hotové *překladiště v Krásném Březně* (Schönpriesen) a lokální dráhu z Ottendorfu (u Broumova) do Mittelsteine (k hranicím) v Prusku.				1 600	Toto překladiště jsem projektoval i stavěl a provedlo se úplně dle mého návrhu.
16. 12. 1888	Konečně, ačkoliv jsem měl titul i služné *vrchního inspektora*, bylo mé služné zvýšeno z 3 000 na 3 500 a jmenován do vyšší třídy.	7 000	1 360	1 200		Osobní přídavek per 1 000 K po tomto jmenování odpadl.
14. 6. 1889	Renumerace za 1888.				800	Poslední dekret pana prezidenta direktoria de Serrese!
29. 5. 1890	Renumerace za 1889.				1 000	
27. 5. 1891	Renumerace za 1890.				800	
23. 2. 1892	Vstoupil jsem do výslužby 1. 4. 1892 (služné až do 31. května 1892) a uděleno mně odbytné 2 500 zl.				5 000	odbytné
	Součet renumerací				*30 100*	
24. 3. 1892	Vyrozumění chefa finanční služby Rimbocka, že se mně bude vypláceti výslužné 3 500 zl. od 1. června 1892.					Aktivní plat trval až do 31. 5. 1892.

Datum	Předmět	Hmotný příjem v Korunách				Poznámky
		Služné	Bytné	Přídavek za funkci	Renumerace	
29. 3. 1892	Oběžník – *stavební odbor v Praze* (Bauleitung) *jest zrušen* a nebude od 1. 4. 1892 dále působiti.					Představeným tohoto odboru byl jsem od 3. dubna 1871 až do 31. 5. 1892, tedy 21 let a 2 měsíce.

Tímto uzavřená má aktivní služba při dráze, jež trvala od 2. května 1851 až do 31. 5. 1892, tedy 41 let a 29 dní!

2. 4. 1876 Byl jsem jmenován ministrem kultu a vyučování von Stremayrem členem zkušební komise pro *zkoušku diplomovou na Vysoké škole technické* (české) v Praze pro odbor stavby vodní, železniční a silniční pro rok 1876 a 1877. Výnos č. 4 896.

29. 4. 1876 Byla mně svěřena stavba pohraničního *nádraží v Halbstadtu* (rakouská i pruská část) a převzal jsem stavební odbor v Náchodě. Oba odbory spojily se s odborem pražským.

28. 1. 1878 Jmenování členem zkušební komise na České vysoké škole technické pro rok 1878.

26. 11. 1879 Ministrem kultu a vyučování ve Vídni byl jsem jmenován *členem komise pro druhou státní zkoušku na České vysoké škole technické* pro odbor inženýrského stavitelství. Místodržitelský výnos ze dne 13. října 1879 č. 16 908 ministeria kultu.

18. 11. 1880 Podruhé jmenován do jmenované komise ministrem kultu a vyučování na neurčitou dobu (tato doba trvala 27 let).

20. 5. 1883 JUDr. Jakub Škarda, předseda výboru pro *zbudování českého Národního divadla* (po vyhoření) sděluje mně, že jsem byl zvolen za člena stavebního odboru. Funkci tu nemohl jsem přijmouti pro přílišné zaměstnání ve vlastní službě u Společnosti státní dráhy rak. uh.

21. 3. 1885 Městská rada královského města Prahy požádala mne *jako člena poroty o kanalizaci Prahy k posouzení pěti projektů.* Mimo mne byli jmenováni: prof. Hausmann, vrchní inspektor Buštěhradské dráhy Polívka, náměstek města a mostů stavitel Kandert a stavitel Baroch. Projekty byly od Kaumana (druhá cena), Kaftan a jiné. Honorář nepřijal jsem žádný, ačkoliv práce trvala více neděl.

6. 10. 1885 Sbor obecních starších hl. města Prahy vyslovuje mně za v kanalizační porotě vykonanou práci nejvřelejší díky.

21. 2. 1886
6. 3. 1886 Rada městská jmenovala mne členem městské kanalizační komise.

29. 10. 1889 Vyzvala mě městská rada pražská, abych přijal *místo porotce při posuzování pěti projektů železných mostů* namísto řetězového mostu cís. Františka v Praze. (Mimo mne: prof. Vilém Bukovský, prof. Schulz, prof. Ant. Vávra a místo vídeňského prof. Rebhána, jenž odřekl, ředitel strojovny dříve Ruston a spol. Camill Ludwik.) Funkci jsem přijal bezplatně, stavěl se pak most klenutý.

7. 3. 1890 Městská rada zve mne k první schůzi této poroty.

21. 10. 1890 Byl jsem povolán c. k. místodržitelstvím výnosem ze dne 17. října 1890 č. 112 100 býti přítomen jako *speciální technický experta* (s panem Knörleinem) ku komisi jednající o projektu Obce pražské ku zbudování prozatímního mostu dřevěného vedle pobořené části Karlova mostu.

12. 1. 1891 Městká rada pražská pozvala mne do enkety k posuzování *plánů na rekonstrukci pobořeného povodní roku 1890 mostu Karlova.* (Mimo mne byl povolán prof. Říha z Vídně, vrchní inženýr zemský Mayr, ing. Kaftán, stavitel domů Mocker, vrchní stavební rada Hlávka a dvorní rada (vrchní stavební rada) Scheiner.)

30. 10. 1892 Rozhodnutím Jeho Veličenstva císaře Františka Josefa I. ze dne 28. října 1892 byl jsem jmenován *císařským radou* s prominutím tax. Číslo výnosu c. k. ministeria obchodu (minister Bequehem) ze dne 30. října 1892 č. 3 211/H.M.

27. 3. 1893 Byl jsem volen do správní rady Podolské cementárny na pět let (1. 5. 1907 jsem tam dosaváde a v březnu 1913 volen na dalších pět let až do března 1918).

24. 5. 1893 Byl jsem požádán hrabětem Vojtěchem Schönbornem, abych při Zemském výboru převzal funkci technického rádce ve věcech zemských železnic.

31. 5. 1893 Zemský výbor mně sděluje, že s potěšením vzal na vědomost mé kladné rozhodnutí s tím doložením, že mé podmínky přijímá.

25. 8. 1893 Byl jsem c. k. ministrem kultu a vyučování *jmenován náměstkem předsedy komise pro druhou státní zkoušku na České vysoké škole technické v Praze* (po panu Staně).

31. 5. 1894 Jmenování mé Zemským výborem za člena Železniční rady Království českého na dobu tří let.

19. 2. 1895 Družstvo pro dráhu *z Heřmanova Městce přes Chrudim do Borohrádku děkuje* mně za přízeň tomuto podniku prokázanou. Dr. Figar předseda, Dysmas místopředseda, Alois Leiser, dr. Machek.

26. 6. 1895 Vysoká škola technická v Praze děkuje mně za jubilejní dar 100 K ve prospěch studentské nadace při České vysoké škole technické.

11. 1. 1896 Městská rada v Bechyni děkuje mně za prokázanou přízeň ohledem na stavbu místní dráhy z Tábora do Bechyně.

31. 1. 1897 Koncesionáři dráhy Hrdly–Peruce děkují mně za příznivé posouzení jejich projektu v železniční radě (purkmistr Mikula).

7. 4. 1897 Valná hromada *družstva rozhledny a lanové dráhy* na *Petříně* volila mne jednohlasně (835 hlasů) za člena správní rady.

20. 6. 1897 Byl jsem jmenován Zemským výborem jako člen stálého výboru *železniční rady* pro Království české. Výnos č. 30 255.

13. 10. 1897 Městská rada v Holici děkuje vřele za mou činnost při revisi trati z Chrudíma (Heřmanův Městec) do Borohrádku a za i jinak jim prokázanou přízeň.

15. 10. 1897 Stavební rada a člen městské rady Tereba nabízel mně *kandidaturu do pražského obecního zastupitelstva*, kterou jsem však nemohl přijmouti.

23. 10. 1897 Zemský výbor jmenoval mne *na další dobu tří let členem železniční rady* pro Království české a jejího stálého výboru vedle Kaftána, dr. Ruße, Bohumila Bondyho, ředitele Jarše a prof. Petrlíka.

28. 3. 1898 Valná hromada Podolské cementárny volila mne za člena správní rady na dalších pět let.

20. 12. 1898 Výnosem c. k. okresního hejtmanství na Smíchově byla mně doručena *čestná medaile* za 40letou věrnou službu u c. k. státní dráhy ($3\frac{8}{12}$ let) a u priv. Společnosti státní dráhy rak. uherské ($37\frac{2}{12}$ let).

8. 1. 1902 Zemský výbor jmenoval mne na *další tři léta členem železniční rady pro Čechy.*

Příloha D

Mé značnější literární práce

V přiloženém výkaze čili seznamu jsou uvedeny mnou uveřejněné literární práce, referáty, kritiky atd.

Ovšem není tento seznam kompletní, neb jsem po čas své aktivity psal mnoho článků do novin, ponejvíce „Politik“, týkající se postupu stavby, zprávy o odbývaných komisích, o zahájení vozby na nových dráhách a o slavnostech při tom odbývaných atd.

#	Kde uveřejněno	Předmět publikace
1	Zprávy Spolku architektů a inženýrů v Království českém ročník 1871	Nový viadukt ku spojení směru státní dráhy k Vídni a k Podmoklí v Praze (v Karlíně, s pěti plány v jazyku českém i německém).
2	— " — ročník 1872, st. 1	Příspěvek ku kladení výměn. Einiges über Wechsellegung.
3	— " — ročník 1872, st. 77	Praktické pokyny, jak si máme při kladení výměn počínati. Einige praktische Anleitungen zum Zwecke der Legung von Wechseln.
4	— " — ročník 1873, st. 86	Vyšetření míry odškodnění za pozemky při zařizování přejížděk při stavbě drah, s kterými jsou spojené pro polní hospodáře objížďky. V jazyku českém i německém.

#	Kde uveřejněno	Předmět publikace
5	— " — ročník 1873, st. 69	Zpráva o výstavě Spolku architektů a inženýrů v Království českém dne 17.–19. března 1873 v budově České techniky uspořádané. (Byl jsem předsedou výstavního komitétu.)
6	— " — ročník 1874, st. 89	Referát o přístroji Maříkova k stavění výměn vodičem samým.
7	— " — ročník 1876, I. sešit st. 1 a II. sešit st. 1	Lokální, sekundární a vicinální dráhy o normálním a úzkém rozchodu (obsáhlá práce s dvěma velkými tabulkami). (Pozdější ministr J. Kaisl sobě vyžádal osobně výtisk.)
8	— " — ročník 1876 st. 69, sešit I. 21	Železnice rakousko-uherské a zvláště české, vývin jich od roku 1837–1875 a data dnů, kdy byla na nich zahájena vozba. (16 stran)
9	— " — ročník 1879, st. 117	Mnou vypracovaná zpráva komitétu o Portlandském cementu.
10	— " — ročník 1879, st. 112	Nařízení ministeria obchodu ze dne 25. ledna 1879 týkající se navrhování železnic a s tím spojené řízení úřední, jakož i zákon ze dne 18. února 1878 o vyvlastňování pozemků. Pojednání a objasnění těchto zákonů a o provedení v praktickém životě.
11	— " — ročník 1877/8, sešit III. st. 11	Překladiště a k němu vedoucí industriální dráha v Březnici u Ústí n. Lab. (Schönpriesen) a v Nestomicích Společnosti státní dráhy rak. uh. s vícero plány.

#	Kde uveřejněno	Předmět publikace
12	— " — ročník 1892, st. 124	Skladiště (špýchar „Lagerhaus“) na překladišti Společnosti státní dráhy v Krásném Březně s vícero plány.
13	Technický obzor ze dne 30. ledna 1893	Proč ustalo se v stavbě podružných drah?
14	Pokračování v číslech ze dne 10. a 20. 3. 1893	O zákonech vydaných ve prospěch místních drah a hmotné podpoře státem jim poskytnuté (ve dvou pokračováních).
15	a 10. a 20. 2. 1893	
16	a 28. 2. 1893 (Redakcí obzoru byly tyto články nejapně uspořádané v časopise.)	Jak asi bude působiti český zemský zákon ze dne 17. prosince 1892 na rozvoj místních drah v Čechách.
17	— " — 20. ledna 1894	Stavební program Zemských místních drah na rok 1894 s objasněním.
18	Časopis Politik č. 304, st. 7, ročník 1894	Der Entwurf des neuen Lokalbahngesetzes, Erläuterung und Kritik.
19	Oesterreichische Eisenbahnzeitung Organ des Clubs der österreichischen Eisenbahnbeamter № 42 vom 21. 10. 1894	Vom Staate garantirte und Landes--Lokalbahnen im Königreiche Böhmen.
20	Technický obzor ze dne 10. prosince 1895	Ku reorganizaci správy c. k. státních drah.
21	Politik ze dne 12. ledna 1900	Finanzielle Betriebsergebniße der vom Staate garantirten vom Lande Böhmen durch Abnahme von Stammaktien unterstutzen Lokalbahnen in Böhmen im Jahre 1898.

#	Kde uveřejněno	Předmět publikace
22	Politik vom 18 Oktober 1894	Der Moldauhafen in Holešovic als Umschlagplatz für Transitgüter. Hinweis, daß man den fertigen Hafen nicht brach liegen lassen muß, bis die Kanalisirung der Moldau und Elbe bis Außig beendet ist. Leží již 14 let ladem.

#	Kde uveřejněno	Předmět publikace
23	Technický obzor z roku 1902	Jako v položce 21, však pro léta 1900 a 1901. (V Politice vyšel překlad tohoto článku.)
24	Politik 2. prosince 1904 6. ledna 1905 (2 články)	Fünfzigjähriges Jubileum des Bestande der priv. österr. ungar. Staatseisenbahngesellschaft 1. 1. 1855 bis 1. 1. 1905
25	V Politik a jiných časopisech	Četné referáty o schůzích železniční rady Království českého, o valných hromadách místních drah, jichž správní rady jsem členem, po čas mé aktivity referáty o stavbě místních drah Státní dráhou rak. uh. vystavěných atd. (rady odbývané 6. 1. 1896, 23. 6. 1896, 27. 1. 1897, 11. 1. 1898, 30. 3. 1900, 30. 9. 1900, 2. 3. 1907 a jiné v Politik uveřejněné)
26	Zpráva Spolku architektů a inženýrů v Království českém Zprávy 1879, I. svazek (německy)	Výtah a kritika článku p. Aloise Stáni, inspektora a Karla Pachera, inženýra: „Der Bau des Spitzbergtunells auf der Pilsen–Eisensteiner Bahn“ uveřejněný v časopise „Zeitung für Bauwesen 1878 in Berlin.“

#	Kde uveřejněno	Předmět publikace
27	Ottův naučný slovník, jenž vychází v Praze z roku 1902	Psal jsem v začátcích vícero článků znamenaných šifrou *Ba*, jmenovitě Cement (s Petrlíkem); později neměl jsem času.
28	Časopis „Rundschau für Technik und Wirthschaft“ Jahrgang II. № 23 am 4. 12. 1909	Die Tariffrage auf den Lokalbahnen und das neue Tarif Barem der k. k. Staatsbahnen.
29	1911	Jubilejní článek do Obzoru

Příloha E

Seznam míst, kde jsem bydlel

Od	Do	Kde
2. 1. 1851	1. 3. 1852	ve Vídni, Jägerzeile
1. 3. 1852	10. 11. 1855	v Pardubicích u Lorence a pak v nádražní přijímací budově v naturálním bytu, budova Montury
11. 11. 1855	1. 5. 1856	v Praze, Františkánské náměstí
1. 5. 1856	1. 3. 1860	v Praze, v Růžové ulici č. 954/6, již ženat. Mezitím od 6. 8. 1858 až do března 1860 jako substitut v Roztokách v nádražní budově.
18. 3. 1860	březen 1865	v Podmoklí na hořejším nádraží, naturální byt
březen 1865	duben 1871	v Olomouci na státním nádraží v naturálním bytu
duben 1871	15. 11. 1872	v Karlíně, v domě Společnosti státní dráhy
listopad 1872	15. 8. 1876	v Praze, U Půjčovny (u Hoffmana) č. 953/4
16. 8. 1876	1. 5. 1884	na Královských Vinohradech, v domě p. Víška, Jungmannova třída č. 325
2. 5. 1884	5. 11. 1884	v Praze, Žitná ulice, ¼ léta v druhém, ¼ léta v prvním patře, 1 000 zl.
5. 11. 1884	15. 5. 1887	v Praze, Hálkova třída 1 643/2, nově č. 5 (dům p. Tereby) v prvním patře
15. 5. 1887	31. 1. 1892	na Královských Vinohradech v domě p. zetě Havlíčka, Komenského třída nově č. 16 v druhém patře

Od	Do	Kde
1. 2. 1892	30. 4. 1987	v Praze, Křemencová ulice v domě císařského rady Pšeničky č. 1738/2, nově č. 16 (mezipatří)
1. 5. 1897	(únor 1915)	na Smíchově, Královská třída ve zvýšeném přízemku č. 542, nově 28

Příloha F

Seznam letních bytů

Rok	Kde
1871	stavěl jsem Karlínský viadukt, konali jsme výlety krátké
1872	na Lánech
1873	v Königswartu po mé nemoci, hotel Buberle
1874	v Chocni, v hostinci U Spieglů
1875	v Opočně, dům barokní Krejhánův
1876 1877	ve Višenově (Wiesen) u Halbstadtu ve vile pana Walela, byla tam rodina celé léto, já stavěl nádraží (devět pokojů)
1878	v Chocni naproti kostelu
1879	v Chocni Anna a Eda (Boženka a Anna v Kyjevě) u Taußigů
1880 1881	v Cholticích, v hraběcí budově v kuchyňské zahradě, byli s námi Havlíčková rodina a Zdeňka Hüttingerová
1882	v Chocni, v domě pana Kubíčka nedaleko kostela
1883	v Ústí nad Orlicí, v mlýně paní Böhmové
1884 1885	v Ústí nad Orlicí ve vile p. Jandery u kaple, po oba roky s rodinou Havlíčkovou
1886	Mittelgrund ve vile Leinwebrově u Labe proti Děčínu
1887	Mittelgrund ve vile Reinischově u Podmoklí
1888 1889	v Hylvátech u Ústí nad Orlicí, v domku paní Böhmové s rodinou Havlíčkových

Rok	Kde
1890 1891	v Královicích u Brandýsa nad Labem ve vile zetě pana Havlíčka, společně s nimi a se Stibralovými
1892	v Bechyni, v domě pana Kreuzera na náměstí se Stibralovými
1893	v Křemži v Čechách, v domě u p. Mrázka, s námi Boženka Stibralová a děti její
1894	v Zálezlu v máji a červnu s Boženkou a jejími dítky u paní Haufové, pak jeli jsme do Křemže
1895	*ve vlastní vile v Adolfově* (Holubov)
1904	s chotí v Karlových Varech od 15. 9. do 5. 10.

Příloha G

Lázeňská místa

Lázeňská místa, které jsem sám neb se svou chotí navštívil v běhu svého dosavadního života (včetně 1910).

V Království českém

1. Karlovy Vary, kde jsme se léčili po tři neděle v roce 1904
2. Mariánské Lázně
3. Františkovy Lázně
4. Teplice, koupal jsem se vícekráte
5. Janské Lázně u Trutnova
6. Königswart, kde jsem byl s rodinou tři neděle (1873)
7. Bechyně, kde jsme s rodinou trávili léto 1892
8. Letiny, navštívil jsem tam p. zetě Františka Havlíčka (22. 7. 1904)
9. Markétiny Lázně u Prachatic
10. Brandýs nad Orlicí
11. Houška u Staré Boleslavi
12. Eichwald u Teplice
13. Mšené u Budíny
14. Nová Ves (Neudorf) u Stříbra
15. Sangerberg u Königwartu (1873)

16. Toušeň u Brandýsa nad Labem
17. Libwerda u Liberce
18. Běloves u Náchoda
19. Rezek u Nového Města nad Metují
    (Koupal jsem se tenkráte v dřevěné vaně!)
20. Abersbach u Teplice (Weckelsdorf)
21. Vápenný Podol, koupal jsem se (1882)
22. Spindelmühle v Krkonoších (1875)

Mimo Království české

1. Ostende v Belgii
2. Benátky
3. Scheweningen v Holandsku
4. Reichenhall v Bavorsku
5. Trenčín Teplá (s Vladimírem) 1885
6. Herkulové Lázně u Mehadie (s Vladimírem 1885)
7. Sorento u Neapole
8. Capri u Neapole
9. Baden u Vídně, Anna 3 neděle, já 10 dní léčili se
10. Solnohrady
11. Berchtesgaden
12. Cuxhafen v severním moři
13. Gerbersdorf v Pruském Slezsku
14. Chudoba u Náchoda
15. Obersalzbrunn v Pruském Slezsku
16. Schandau v Sasku

Příloha H

Panovníci, papežové a ministři

Za mého života až podnes 20. ledna 1908 pamatuji krále a císaře tři, a sice: *Františka I., Ferdinanda I., Františka Josefa* (jenž je o jeden měsíc starší mne).

Papeže pamatuji čtyři: Gregora XVI., Pia IX., Leo XIII. a Pia X.

Ministerpräsidenti byli od roku 1848 až do 1867: hrabě Kolovrat 1848, baron Doblhoff 1848, kníže Felix Schwarzenberg 1848, hrabě Buol Schauenstein 1852, hrabě Rechberg 1859, hrabě Goluchovský starší 1860, arcivejvoda Rainer 1861, hrabě Belcredi 1865, Beust 1867.

Po zavedení dualismu v roce 1867

Společní ministři zevnějších záležitostí: Beust 1867, hrabě Andrássy 1871, Haymerle 1879, hrabě Kálnoky 1881, hrabě Goluchovský mladší, baron Lexa z Aehrenthalu 1905.

Präsidenti ministeria předlitavských zemí: Karlos Auersperg 1867, hrabě Taaffe 1868, Hasner 1870, Potocki 1870, hrabě Hohenwart 1871, Holzgethan 1871, Adolf Auersperg 1871, Stremayr 1879, Taaffe 1879, Windischgrätz 1893, Kielmansegg 1895, hrabě Badeni 1896, baron Gautsch 1897, hrabě Frant. Thun 1898, hrabě Clary 1899, Wittek 1899, Körber 1900, baron Gautsch 1905, Hohenlohe 1905, baron Böck 1906–1908.

Před rokem 1848 byl po mnoho let kníže Metternich předsedou vlády celého Rakouska. Po 1848 Bach, Schmerling a jiní.

Ministři krajané za Čechy a Moravu a odborní ministři Čechové byli: dr. Pražák (1879), dr. Jos. Kaizl 1898, prof. dr. Rezek, prof. dr. rytíř Randa 1906, dr. Pacák 1906, dr. Forst 1906 (obchod), Jos. Prašek (1907), dr. Fiedler 1907 (obchod), Žáček, Krajan.

Uherští präsidenti ministeria: Andrássy 1867, Lónyay 1871, Szlávy 1874, Wenckheim 1875, Tisza Kálmán 1878, Szapáry 1890, Wekerle 1892, Bánffy 1895, Széll

1898, Khuen Héderváry 1903, István Tisza 1903, Fejérváry 1905, Wekerle 1906–
–1909, Khuen Héderváry 1910.

Za vlády císaře Františka Josefa vystřídalo se do konce 1906 as 290 ministrů.

Panovnické rezidence

Viděl jsem následující panovnické rezidence, zvýrazněné zámky viděl jsem i uvnitř:

1. *Hradčany v Praze*
2. Ploškovice
3. *Vídeňský hrad*
4. Schönbrunn
5. *Laxenburg*
6. Innomostí
7. Budin (Budapest)
8. *Turín*
9. *Florenz* (Pitti)
10. *Quirinal* v Římě
11. *Vatikán* v Římě
12. Tullerie v Paříži
13. *Louvre* v Paříži
14. Elisée v Paříži
15. *Versailles*
16. *Mnichov* oba hrady
17. Drážďany
18. *Berlin*
19. *Postupim, starý hrad*
20. *Postupim, Sanssouci*
21. Postupim, nový zámek

22. *Babelsberg,* letní sídlo
23. Amsterodam
24. Haag
25. Brusel
26. *Frankobrod*
27. *Norimberg*
28. Krakov (Vavel)
29. Stuttgart
30. Neapole

Příloha I

Seznam návštěv vzácných pánů

Dokud nebylo u Zemského výboru zřízené železniční oddělení, byl jsem konzultantem jeho ve věcech železničních a těšil jsem se častých návštěv rozličných pánů, již měli zájem pro tu neb onu dráhu, a kvůli památce větší část jich zde uvádím. Bydlil jsem tenkráte v Křemencové ulici.

Datum	Kdo	Funkce	Účel
30. 1, 6. 4. 1894 atd.	Jeho Jasnost hrabě Vojtěch z Schönbornu	velmi čilý referent železničních záležitostí, Zemského výboru přísedící	
1903	dr. Knoll Leo Mathony	advokát v Karlových Varech majitel známé Gießhübelky	Giesshübl – Puchstein
1903	inženýr Kaftan a deputace z Poličky		Svitava–Polička
1903	konsorcium pro dráhu Čerčany–Modřany		
17. 3. 1894 1903	Keppl	z Rakovníku	Rakovník–Mladotice
23. 4. 1903	Plenkner	civilní inženýr	Louny–Postoloprty
1903	Kraus a Pícha	podnikatelé staveb	
5. 1. 1894 1904	Karela	ředitel cukrovaru mělnického lékárník z Mělníka	Mělník–Mšeno
9. 1. 1894 12. 1. 1895	JUDr. Machek Leißer	advokát z Chrudimi lékárník	Heřmanův Městec – Holice

Datum	Kdo	Funkce	Účel
13. a 17. 1. 1894	dr. Jan Kudrna	advokát	Nákří–Netolice
15. 1, 17. a 26. 4.	Weminger	bývalý ředitel „Bodenkreditbanky“ jako jednatel hraběte Sternberga	Kolín–Čerčany
	hrabě Philipp ze Sternbergu		též Kolín–Čerčany urgoval u mne
15. 1. 1894	dr. Milner	velkostatkář v Luka	za konsorcium Pladeu––Bochov
	prof. dr. Josef Kaizl	říšský poslanec, pozdější ministr	přišel se informovat o lokálních dráhách úzkokolejných
17. 1. 1894	prof. Szablík	z Německé techniky	s ředitelem knížete Lobkowicze za příčinou dráhy Votice–Sedlčany, 19. 1. mně nabízeli dohled na stavbu
	dr. Katz	vyslaný z kanceláře dr. Hauschilda	Kolín–Čerčany
20. 1. 1894	prof. Petrlík Kryst.		nabízel mi též dohled na stavbu Votice–Sedlčany
20. 1. 1894	dr. Knoll		děkoval za vyřízení dobrozdání
	inženýr Steinz		nabízí službu u Zemského výboru (byl přijat)
26. a 29. 1. 1894	Thomáš Novák Weminger		} Kolín–Čerčany
17. 2. 1894	Ferdinand Rotter	zemský poslanec	} Krulich – Schildburg – – Hochstein
		okresní starosta z Grulichu	
	dr. Reiner Braun	advokát z Buchary okresní starosta ze Žlutice	} deputace z Buchary za příčinou stavby místní dráhy z Blatné do Buchary
	Friedrich Pohle	továrník porcelán	
	Ernst Veith	c. k. notář a okresní starosta v Bečově	
17. 3. 1894		purkmistr z Theusingu purkmistr ze Žlutice	} deputace odporučuje projekt Žlutice – Theising – Bečov

Datum	Kdo	Funkce	Účel
19. 3, 30. 4. 1894	dr. Milner	z Luk	sděluje, že jest předsedou tří spojených konsorcií Rakovník–Blatná, Blatná––Žlutice, Žlutice–Bečov a nabízí mně cestu do Vídně za příčinou podmínek koncesních (byl jsem ve Vídni)
19. 3, 9. 4, 25. 5. 1894	Daniel	inženýr z Plzně	Nový Dvůr – Bezdružice
28. 3. 1894	Sandl Kreisl	purkmistr z Jesenice lékárník z Jesenice velkostatkář ve Vysokém Libíně	deputace ve prospěch místní dráhy z Rakovníka do Blatné
30. 3. 1894	Göhl	podnikatel staveb	žádá o zprávu až počnou stavby
4. 4. 1894	Jahoda	jmenovaný ředitel zemského železničního oddělení	osobně se představil
6. 4. 1894	Macků	zemský poslanec	Březová–Polička
	František Böck	c. k. stavební rada, ředitel „Unionbankgesellschaft“	
16. 4.	Muttuneli	inženýr	zadali offertu Rakovník––Mladotice
17. 4. 1894	Reiter	civilní inženýr	projekt Pardubice–Týniště
květen a červen 1894	Saller		deputace Kožlany–Zálezly
21. 11. 1894	Reiter	inženýr děkan purkmistr okresní starosta	předvedl deputaci z Královic, žádají o samostatnou stanici v Královicích
6. 12. 1894		purkmistr z Dašice	dráhu Holice–Moravany blíže položiti k Dašici
6. 12. 1894 9. 4. a 5. 10. 1895	dr. Böttger	ředitel knížete Windischgrätze	valná hromada v Tachově
14. 12. 1894	Fischer	inženýr a podnikatel	přimlouval se za trať Vodňany – Týn nad Vltavou místo Tábor – Týn nad Vltavou
21. 12. 1894	Šesták JUDr. Vít	okresní starosta v Brandýse nad Labem purkmistr	žádají o přízeň pro dráhu Brandýs–Neratovice

Datum	Kdo	Funkce	Účel
5. 1. 1895	Möller	arcivojvodský ředitel v Brandýse nad Labem	deputaci tu vedl jsem k panu hraběti Schönbornovi kvůli místní dráze Brandýs–Neratovice
	dr. Vít	purkmistr v Brandýse nad Labem	
	Bloch	majitel rafinerie v Kostelci	
	Pícha	inženýr, krajan	žádá o informaci
12. 4. 1895	Tomáš Novák		žádá o odporučení
23. 1. 1895	Erwin Spindler	purkmistr v Roudnici, říšský a zemský poslanec	Budín – Mšeno – Peruc – – Hosposin
	Maštalka	zemský a říšský poslanec	nebyl jsem doma
5. 3. 1895	Mikula	purkmistr v Budíně ředitel cukrovaru mšenského	stran dráhy Hrdly – – Mšeno – Peruc
22. 2. 1898	Langweil	z Budína	— " —
	Josef Smutný	švagr, okresní hejtman	Český Brod – Mochov
17. 10. 1898	Karel Wagner	lesmistr knížecí	Vlašim–Královice
1905	Rytíř Doubek	velkostatkář, chef konsorcia	sdružení drah pošumavských a stavby na bavorské hranice
	Naxera	purkmistr z Jindřichova Hradce	žádají o přímluvu pro dráhu z Jindřichova Hradce do Obratajnu
	Kergel (?)	okresní starosta z Kamenice	
	Jindřich Hrabec (?)	z Obratýna	

Příloha J

Článek k 50letému jubileu Společnosti státní dráhy

Z piety pro Společnost, které jsem tak dlouho a svědomitě sloužil, sepsal jsem k jejímu 50letému trvání (1. 1. 1855 až 1. 1. 1905) článek o její činnosti, neb celou tuto dobu jsem skoro u Společnosti prožil a všechny ty změny sebou prodělal. A poněvadž v tomto článku jest i částečně můj životopis obsažen, připojuji ho zde k další památce.

Fünfzigjähriges Jubiläum der privilegierte oesterreichische-ungarishen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft

von

Eduard Bazika

I.

Politik 24. 12. 1904

Um 1. Jäner 1855 wurden die k. k. Staatsbahnen, und zwar:

die nördliche Linie Olmütz – Brünn – Prag – Bodenbach ... 62 Meilen = 470 Km.

die südöstliche Linie von Wien über Pest nach Bazias .... 91,5 Meilen = 690 Km.

und die Wien-Raaber Bahn ..... 21 Meilen = 159 Km.

---

zusammen ..... 174 Meilen = 1 319 Km.

An die k. k. priv. Oesterrreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft auf 90 Jahre verpachtet und der staatliche Domänen-Bergwerks und Fabriksbesitz in Kladno, Sobochleben bei Teplitz, im ungarischen Banate in Reschitza, Steierdorf, Anina, Bogsan, Dognaska u. A. auf immer verkauft.

Der Kaufpreis für die Eisenbahnen in obiger Ausdehnung betrug	70 000 000 Gulden
Und für die Bergwerte und Domänen	10 000 000 Gulden
zusammen	80 000 000 Gulden

welcher Betrag das Ursprungskapital der neuen Gesellschaft bildete.

Bevor mir auf die Entwicklung der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft eingehen, wollen wir einen kurzen retrospektiven Blick auf die damaligen, bei den k. k. Staatsbahnen bestandenen Verhältnisse werfen.

Nach Ausbau des k. k. Staatsbahnnetzes wurde der Betrieb an private Gesellschaften, und zwar: die nördliche Staatsbahn an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die beiden übrigen Linien inclusive der Südlichen Staatsbahn an Privatkonsortien verpachten. Die Leitung war der k. k. Generaldirektion für Kommunikation in Wien unter *Sektionsrath Adalbert Schmidt* anvertraut, welcher Behörde der technische Rath von *Engerth*, Inspektor *Klemencewicz*, Sektionsrath *Herz* für Administration u. A. zugetheilt waren. Diese Stelle unterstand dem k. k. Handelsministerium, dessen Referenten in Eisenbahnsachen die Richtfachmänner Sektionschef *Kalchberg* und Sektionsrath *Bichler* waren. Die Betriebspachtverträge erwiesen sich als sehr ungünstig, indem die Betriebskosten die damals noch geringen Einnahmen nahezu absorbirten,und wurde daher in den Jahren 1849 und 1850 der Betrieb in eigene Regie übernommen, worauf die Organisation vom Jahre 1851 folgte. Es wurde die Generaldirektion für Kommunikationen aufgelassen, und im k. k. Handelsministerium eine Abteilung für Bau- und Bahnerhaltung unter *Keißler* und ebensolche für den Zugsförderungs- und Maschinendienst unter *Wilhelm von Engerth* kreirt, die eine kurze Lebensdauer hatte. Zu Prag, Budapest, Graz und später in Krakau wurden Betriebsdirektionen mit bedeutenden Kompetenzen geschaffen, anderen Spitze je ein technischer Direktor mit einem *koordinierten* Administrator standen.

Diese Koordinierung hat zu mannigfachen Mißhelligheiten geführt, so daß diese im Prinzipe sonst gut gedachte Organisation zufolge ihres Dualismus dem Dienste abträglich war, da sich der Direktor stellen bald Herren ohne genügende Fachbildung und Initiative bemächtigten.

So wie bei den Direktionen befanden sich auch auf kleinen Stationen nebengeordnete Organe, bestehend aus einem Platzassistenten und einem Bahnverwalter oder Offiziell. Diese Organe hatten nur das Gemeinsame, daß sie beide

schlecht bezahlt waren, denn die meisten Gehalte der auswärtigen Organe bewegten sich zwischen 200 bis 600 Gulden; dabei war aber der Dienst *recht anstrengend*. Es gab technische Eleven mit 300 und administrative Eleven mit 200 Gulden Gehalt, welches Jahre hindurch nicht aufgebessert wurde. Wir wollen nicht behaupten, daß diese Verhältnisse *so schnell* zu dem Verkauf der Bahnen hätten führen müssen, obwohl sie genug *triste* waren, denn es fehlte dem Ganzen eine zielbewußte, fachmännische, maßgebende Leitung, *da der Einfluß der eigentlichen Fachmänner ein geringer* war. Es dürften vielmehr finanzielle Stadtrücksichten zu der raschen Entäußerung des staatlichen Eisenbahnbesitzes geführt haben. Sicher ist aber, daß die ganz unerwartet kam und selbst hohen Eisenbahnorganen lange nach dem 1. Jäner 1855 unbekannt blieb; die Uebernahme der Bahnen in den faktischen Besitz der neuen Gesellschaft erfolgte erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1855.

Damals wurde vielfach behauptet, daß der Kaufpreis für die Bahnen ein geringer war; diese Behauptung konnte nur von Richtkennern des Bauzustandes der Bahnen aufgestellt werden. Zu Betracht des Kaufpreises und der Länge entfielen auf den Baukilometer circa 53 070 Gulden oder 106 140 K. Die Bahnen waren auf die damaligen Verhältnisse ganz gut gebaut, besonders in ihrem Unterbaue. Die Linie Olmütz–Brünn–Prag war für zwei Geleise hergestellt mit Ausnahme des Oberbaues für das zweite Geleise; selbst die Holzbrücken fehlten auf der Blindbahnseite nicht, aber der Oberbau war am Verkaufstage mit *geringer* Ausnahme schon den damals verkehrenden Lokomotiven nicht gewachsen, und waren Schienenbrüche, besonders bei Frost, an der Tagesordnung.

Der Oberbau bestand aus den damals üblichen sogenannten hochkantigen, in gußeisernen Schienenstühlen befestigen 12pfündigen Eisenschienen, 12 Wienerpfund auf den Currentfuß (19 kg pro Meter) und teilweise aus Vignoleisenschienens ungünstigen Profilen, 16 Pfund pro laufenden Fuß oder 25,3 kg pro Meter, ungekuppelt.

Es wäre daher dringend geboten gewesen, den sämtlichen Oberbau in der currenten Strecke auf 174 Meilen gegen stärkeren auszuwechseln, was rund 20 Millionen Gulden verschlungen hätte. Ueberdies waren alle Bahnhöfe schon für den damaligen Verkehr zu beschränkt und kurz und mußten von der Gesellschaft rasch rekonstruiert werden. Die Kosten dieser Rekonstruktionen müssen daher dem Kaufschillinge zugeschlagen werden. Die Baukosten der Staatsbahnen waren nicht bedeutende, denn der Grund und die Arbeitslöhne waren billig und soll zum Beispiel der Kilometer der Strecke Olmütz–Prag rund 120 000 K gekostet haben.

Die Uebernahme der Staatsbahn durch die k. k. priv. österreichische Staatseisenbahngesellschaft und die Organisation der Dienstzweige bewirkte eine förmliche Umwälzung des Eisenbahnwesens in Oesterreich-Ungarn und hat sich bis auf den heutigen Tag der größte Theil der damaligen Maßnahmen erhalten. An der Spitze der geschaffenen Generaldirektion stand der gewiegte französische Ingenieur und Eisenbahnfachmann Jakob Maniel, ein bewährter Organisator, dem

das österreichische Eisenbahnwesen Vieles zu danken hat. Sein erstes Werk war die Ordnung der Existenzfrage der Beamten und Diener; die Gehalte wurden namhaft erhöht. Der Gehalt eines Ingenieur-Assistenten wurde von 400, 500, 600 und 700 fl. auf 900, 1 000 und 1 100 fl., jener des Ingenieurs von 800, 900 un 1 000 fl. auf 1 400, 1 600 und 1 800 fl. erhöht und ebenso die Gehalte der höheren Kategorien, der Oberingenieure und Inspektoren usw. aufgebessert.

An den damaligen technischen Hochschulen wurde das Eisenbahnwesen entweder gar nicht, oder schwach tradiert; die einheimische Eisenbahnliteratur war gleich Null. Deshalb erweckte es Sensation, als Maniel die Normalpläne über alle Dienstzweige des Eisenbahnbauwesens und der Fahrbetriebsmittel namentlich für den Oberbau, Hochbau, Erdbau, mechanische Einrichtungen, Brücken u.s.w herauszugeben begann (1856), und war eine außerordentliche Nachfrage nach denselben. Tatsächlich wurde bei den kleineren Bahnen vieles nach den Typen und den Bedingnißheften der Staatsbahngesellschaft gebaut. Aber nicht nur der Bau- und Bahnerhaltungsdienst, auch der Betrieb wurde in geordnete Bahnen geleitet. Während früher außer für untergeordnete Bedienstete (Bahnwächter 2c) keine Instruktionen bestanden haben und der neu eintretende Betriebsbeamte den verantwortlichen Verkehrsdienst Anderen abgucken mußte, erschien jetzt eine vollkommene Verkehrsinstruktion und erfolgte die Regelung aller die Regelmäßigkeit des Betriebes fördernden Bedingungen sowohl im technischen als auch im kommerziellen Dienste.

Dem Generaldirektor Maniel waren untergeordnet die Zentraldirektoren:

a) für den technischen Betrieb (Chef Zentraldirektor Wilhelm R. von Engerth)

b) für Bau- und Bahnerhaltung (Zentraldirektor Karl von Ruppert und General-Inspektor von Lihotský)

c) für den kommerziellen Betrieb (Bontour, später E. Kopp)

d) für die Domänen (Zentraldirektor E. Kastel)

Bei dem exekutiven Dienste waren für die analogen Dienstgänge in Prag, Böhmische Trübau, Brünn, Wien, Preßburg, Pest und Temesvár Abteilungen geschaffen, bei denen sich je ein Verkehrs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs-, Werkstätten- und Hauptdepotchef befand; diese Organisation hat sich bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft bis auf den heutigen Tag erhalten, also durch 50 Jahre.

Alle genannten Organe hatten fachmännische und technische Bildung und die Direktoren brachten auch schätzenswerte Erfahrungen aus dem Ausland mit. Für Rechtsfragen bestand bei der Generaldirektion ein Rechtsbureau und bei der Baudirektion ein Grundeinlösungsbureau, in welchem Juristen beschäftigt waren.

Mit Beginn des Jahres 1856 war die Personalorganisation im Großen und Ganzen vollendet und *wurde an die Ausgestaltung des Bahnnetzes* Hand angelegt; diese Leistungen können wir allerdings nur in großen Zügen schildern.

Mit einer hier bisher ungeahnten Energie wurde an die Auswechslung des Oberbaues geschritten, so daß im Jahre 1856 bereits nahezu 200 Kilometer alten Oberbaues gegen jenen mit 37 kg pro Meter schwerer Eisenschienen ausgewechselt wurden. Tatsächlich war höchste Zeit, dies zu tun, denn als Kuriosum kann man anführen, daß im Herbste 1855 ein Streckenchef an den Bahnerhaltungschef telegraphirte, *„er könnte die Verantwortung für die Sicherheit des Verkehres nicht mehr übernehmen“*, und der Mann hatte nicht Unrecht, denn ungeachtet, daß auf je zwei Kilometer Strecke Arbeiterpartien von 8 bis 10 Mann standen, und die Schwellenwegen besserer Tragfähigkeit der Schienen so nahe an einander lagen, daß das Unterkrampen schon schwierig war, gab es zahlreiche Schienenbrüche und Störungen, da damals auch schon Eilzüge verkehrten. Ebenso energisch wurde an die Erweiterung der Bahnhöfe geschritten.

Generaldirektor Maniel befaßte sich eingehend mit der Frage des Verbindungsnetzes zwischen der südöstlichen (ungarischen) und der nördlichen Linie (1861). Der Bau der Bahn von Oravica nach *Steierdorf* wurde durchgeführt (1861–1863) und die Bahn im November 1863 eröffnet. Im Jahre 1861 wurden Neuherstellungen im Betrage von 5 053 294 und Betriebsmittelanschaffungen von 5 650 863 Gulden ausgeführt und betrug das gesellschaftliche Kapital Ende 1863 bereits 177 637 004 Gulden.

Der Baubeginn des Aufnahmegebäudes in Bodenbach und der Waagbrücke erfolgte 1864–1865. Die *Station Kralup* wurde wegen Aufschlußes der Kralup--Turnauer Bahn umgebaut und vergrößert (1865). Die Studien und Arbeiten wegen Umgehung des schadhaften Triebitzer Tunnels mittels einer 6,319 Kilometer langen und mit 1:105 ansteigenden Bahn wurden begonnen, und 1867 beendet. Das Sobochlebener Braunkohlenbergwerk wurde wegen schlechter Konjunktur und Kohlenbrand an den Grafen Westphalen verkauft.

Zu der seit Jahren vom Generaldirektor Maniel angestrebten Verbindung der ungarischen Linien mit der nördlichen Staatsbahn in der Länge von ca. 200 Kilometer (Wien–Marchegg–Brünn) wurde nach langem Kampfe mit der Ferdinands--Nordbahn am 1. Dezember 1866 die allerhöchste Konzession erteilt; es war dies quasi ein Notstandsbau nach dem Kriege vom Jahre 1866. Die Konzessionsdauer der Staatsbahngesellschaft wurde bei diesem Anlasse auch für das alte Netz und 18 Jahre verlängert.

Die *Station Olmütz* wurde ganz umgebaut und vergrößert (1867–1870). Holzbrücken wurden gegen Eisen ausgewechselt und neue Doppelgeleise gelegt (1868––1869), sowohl auf der nördlichen als auch auf der südöstlichen Linie. Die im Kriegsjahre 1866 zerstörte Marchbrücke bei Marchegg wurde wieder hergestellt (1867). Zahlreiche Stationserweiterungen aus Anlaß des Aufschlußes fremder Bahnen wurden durchgeführt in Bodenbach, Prag, Brünn, Steinbruch, Szegedin, Temesvár usw.

An dem Ankaufe der Wiener Verbindungsbahn hat sich die Staatseisenbahn--Gesellschaft beteiligt (1869) und die Brünn–Rositzer Bahn wurde in Pacht genommen und ausgestaltet. Der Bau der Lokalbahn *Valkány–Periamos* wurde beschlossen; die Bahn hat eine Länge von 43 Kilometer. *Der Bau des Verbindungsnetzes zwischen Wien-Marchegg un Brünn wurde vollendet* (1870).

Im Jahre 1871 erfolgte der Anschluß der Dux-Bodenbacher und der Böhm, Nordbahn an die Station Bodenbach. *In Prag wurde der 350 Meter lange gewölbte Verbindungsviadukt* behufs direkter Verbindung der Wien-Prager und Prag--Bodenbacher Strecke mit Umgebung der Hauptstation Prag durchgeführt und der Anschluß der Franz Josefsbahn unter dem Žižkovberge besser ausgestaltet; weiter wurde in Prag der Kohlenbahnhof erbaut und die Schanzen beiderseits des Bahnhofes (in der Hybernská ul. und Na Florenci) abgetragen.

Auf der 50,5 Meilen langen Strecke Brünn–Bodenbach wurden 28,64 Meilen = 217 Kilometer Doppelgeleise gelegt (1871) und in großer Länge Stationsgeleise und Zweiggeleise Theresienstadt usw. hergestellt. In *Bubna* und Simmering wurde mit dem Baue *großer Werkstätten* begonnen und die Station Bubna mit Betriebsgebäuden, Heizhäusern usw. und vielen Geleisen erbaut (1871–1873). In Preßburg wurde ein neues Aufnahmegebäude hergestellt.

Die Studien betreffs Schaffung einer Verbindung mit den preußischen Bahnen in der Richtung gegen Breslau fanden ihren Abschluß in der Erzielung der Konzession für die Eisenbahn von *Choceň über Halbstadt nach Neusorge und über Braunau nach der Grenze bei Ottendorf* in der Länge von 128,21 Kilometer, welche im Jahre 1872 erteilt wurde. Diese Bahn wurde am 26. Juli 1875 bis Braunau, und Juli 1877 nach Ausbau des großen Grenzbahnhofes in Halbstadt an die Grenze bei Neusorge (und nach Breslau) geöffnet.

Die Station *Kolin* ist wegen Anschlußes der Oesterreichischen Nordwestbahn umgebaut und erweitert worden (1870–1871). Mit dem 1. Juli 1874 schied der bisherige Baudirektor *Karl von Ruppert* aus dem Dienste der Staatseisenbahn--Gesellschaft und erfolgte der Ausbau der Choceň-Halbstädter Bahn von diesem Tage bis zur Vollendung im Jahre 1877 und aller später eröffneten Bauten unter dem hochbegabten Baudirektor *August de Serres*, unter dessen Oberabteilung bis 1899 1 000 Kilometer Bahnen neu gebaut und dem gesellschaftlichen Netze zugefügt wurden. Es waren dies die hier weiter verzeichneten Bauherstellungen.

Seit längerer Zeit bewarb sich die Staatseisenbahn-Gesellschaft um die Konzession zum Baue der Eisenbahn vom *Temesvár über Karansebes nach Orsova* und wurde dieser Linie in Ungriff genommen und im Mai 1878 vollendet. Nach der im November 1874 erfolgten Ernennung des bisherigen Sub-Baudirektors de Serres zum Baudirektor hat berselbe den Baudienst organisirt und mit Hilfe der *Bauleitungen in Prag, Wien* und *Budapest* die durch die erwachsene allseitige Konkurrenz nothwendige Ergänzung und Ausgestaltung des Bahnnetzes energisch in Ungriff genommen. Hier erscheinen *nur die wichtigen* Bauten angeführt: Temesbrücke bei Saagh (1874–75), 3 *Wohngebäude und Zollmagazine in Bodenbach* (1874–1876), neues Ausnahmsgebäude in Budapest (1875–1877), Arbeiter-

häuser in Halbstadt (1877), Ergänzung der Lagerhäuser in Budapest (1878), Lokalbahn Szegedin–Szatymacz (1879), Lokalbahn Neutra–Topolčany (1880) und ide bömischen Lokalbahnen *Poříčan–Sadská* (1882), *Kralup–Welwarn* (1882), *Choceň–Leitomischl* (1882), *Přelouč – Podol – Prachovec* (1882) und *Lovosic––Libochovic* (1882), Bau des zweiten Geleises zwischen Marchegg – Preßburg –– Weinern – Wartburg 45 Kilometer, Bau der Waagthalbahn *von Trenčin nach Sillein* und Rekonstruktion der Strede *Trenčin–Preßburg* (1883), Bau der Linie *Sadská – Nimburg – Velelib mit Elbebrücke* bei Nimburg behufs Verbindung der bömischen Kommercialbahnen mit dem Netze der Staatseisenbahn-Gesellschaft (1883), *Schleppbahn von der Station Lovosic zum Umschlagplatze* an der Elbe (1883), *Lokalbahn von Kralup nach Zvoleněves* (1883), *Dašic Station – Dašic Stadt* (1883).

Eine wichtige Aktion wurde auch mit der im Dezember 1889 erfolgten Erwerbung der von einem Konsortium mit einem Kostenaufwande von ca. 12 700 000 fl. erbauten böhmischen *Kommercialbahnen Nimburg–Jičín, Liban–Bakov, Dětenic––Dobrovic, Königgrätz–Ostroměř, Smiřic–Sadová, Rokycan–Nezvěstin* und *Nusle––Modřan* in der Baulänge von ca. 200 Km. um den Preis von 8 350 000 fl. vollzogen.

Dann folgte die Erwerbung der Lokalbahn von *Peček nach Zásmuk* von der Oesterr. Lokal-Eisenbahngesellschaft, welche letztere der St.-E.-Ges. mit der Koncessionswerbung zuvorgekommen ist, und der Ankauf der Lokalbahn *Ungarish--Hradisch – Ungarisch-Brod* (1883 31./3.)

Weitere Bauherstellungen waren der Bau der Lokalbahn Topolčany–Bélicz (1884), zweites Geleise zwischen Dioszeg–Neuhäusel 49,344 Km, Linie *Czacza––Zwardon* 19,897 Km. lang (1884), *Flügelbahn Prachovic–Steinbruch*, Lokalbahn *Brünn–Tischnowitz* (1885), zweites Geleise zwischen Stadlau und Marchegg (1885), die Erwerbung der Linie Bisenz–Gaya 17,619 Km. im Juni 1884, und der Lokalbahn Schwechat–Mannersdorf 28,738 Km. lang, Bau des zweiten Geleises zwischen *Dašic–Uhersko* (1884), der Linie Gran – Csaba – Ipolyságh, der Lokalbahn *Rudelsdorf–Landskron* und der Linie Széred – Galócz – Lipotvár (1885); Bau des zweiten Geleises zwischen Neuhäusel–Köbölkut 29,809 Km. und zwischen *Přelouč* und *Kolín* mit *Eliminierung der scharfen Bögen bei Elbeteinitz*, 29 Km. lang, Bau der mährischen Transversalbahn: Linie *Brünn–Okřisko* 51,139 Km. und Studenec – Groß-Mezeřič 22,273 Km. (1886), Vergrößerung des Aufnahmegebäudes in *Aussig a. d. Elbe 1886*, Bau der Lokalbahn *Schwarzbach––Littau* (1886) und von *Bruck* nach *Petronell* 14,76 Km. (1886), Erwerbung der Linie *Zvoleněves–Smečno* (1886), Bau der Lokalbahn von *Jenšovic nach Lužec* (1887), von Petronell nach Hainburg (1887), *von Zásmuk nach Bečvár* (1887), Bau des *Elbeumschlagplatzes bei Schönpriesen* nächst Aussig (1888) und der *Kohlen-Lade und Geleisanlagen in Třebichovic* (1887).

Im Jahre 1887 und 1888 wurden nachstehende Bauten ausgeführt: Transversalbahn *Brünn – Schimitz – Gaya* 63,723 Km, *Blasowitz–Holubic, Bisenz –– Veselí – Kunowitz* 21,024 Km. (1887), *Veselí–Strážnic* 14,4 Km, Ungarisch-

-Brod – Vlarapaß 46,56 Km. Ferner wurde erbaut die Linie *Ottendorf–Landesgrenze* gegen *Mittelsteine* in Preußisch-Scleisen (1887) und die Lokalbahnen Cráto–Leva 32,319 Km, Frettingsdorf–Poisdorf 9,25 Km, von *Teplá nach Vlarapaß* 12,975 Km. und die Bahnlinie Felegyháza–Czongrad 24,975 Km. (1888), Perjamos–Varjas 7,53 Km.

Zu Folge des Bestandes des sehr prosperierenden Umschlagplatzes in Schönpriesen wurde ein großes feuersicheres *Lagerhaus in Schönpriesen* gebaut (1889). Zu den Kohlenschächten der Staatseisenbahn-Gesellschaft bei *Kladno* Nr. VI und VII und zum Johannesschachte der Miröschaner Gesselschaft *in Libušin* wurden nach längerem Kampfe mit der Buštěhrader Bahn Kohlenschleppbahnen von der Station Třebichovic gebaut (1889).

Zwischen Aussig und Schönpriesen wurde eine Rangieranlage mit zahlreichen Geleisen gebaut (1890) und im *Moravičan* eine Halte- und Ladestation errichtet (1890); am Bahnhof Prag wurde ein Lagerhaus und Zollmagazin mit neuen Geleisen erbaut (1890).

Für eine Transit-Linie zwischen *Hořan bei Poříčany über Brandreis a. E, Neratovic nach Unterbeřkovic*, welche für die Transitgüter den Weg zwischen Poříčan und Bodenbach (mit Umgehung von Prag) bedeutend gekürzt und die beschränkten Bahnhöfe in Prag und Bubna entlastet hatte, wurde die Konzessionsurkunde erworben und in Jahre 1891 zurückgelegt.

Außer den angeführten Bauten wurden von dem Haupt- und namentlich Lokalbahnen auch sehr zahlreiche Schleppbahnen zu Industriealien teils hergestellt, teils ihre Aktivierung gefördert. *Es besteht in Oesterreich kaum eine zweite Privatbahn, die für die wirtschaftliche Entwickelung und Förderung der Industrie so viel getan hätte, wie die k. k. priv. Staatseisenbahn-Gesellschaft.*

Der Baudirektor und Vorsitzende des Direktoriums *August de Serres Wieczffinský* ist mit Ende März 1890 aus dem Verbände der Staatseisenbahn-Gesellschaft getreten, und damit wurde auch die Bautätigkeit auf längere Zeit eingestellt; das ungarische Netz ist im Jahre 1891 am 18. Juli in die Verwaltung der ungarischen Regierung übergangen und innerhalb des österreichischen Netzes sind seitdem bloß unausweichliche Erweiterungsbauten von Bahnhöfen (Lieben, Poříčan, Pardubic, Böhm.-Trübau, Brünn u.s.w.) vorgenommen worden; neue Bauen wurden seit 1890 weder gebaut noch erworben.

In dem nachfolgenden Artikel wollen wir die bedeutende wirtschaftliche, betriebstechnische und organisatorische Tätigkeit sowie die Prosperität der Staatseisenbahn-Gesellschaft kurz skizzieren und der leitenden verdienstvollen Persönlichkeiten gedenken.

Fünfzigjähriges Jubiläum der privilegierte Österreichische-Ungarishe Staatseisenbahn-Gesellschaft

von

Eduard Bazika

II.

Politik 6. 1. 1905

An unseren Artikel über die Entwickelung des Eisenbahnnetzes obengenannter Gesellschaft in den abgelaufenen 50 Jahren wollen wir einige Daten über die Organisation der gesellschaftlichen Leitung und über die Betriebsführung knüpfen.

Wie heute noch, gab es auch schon im Jahre 1855 einen vereinigten einen österreichischen Verwaltungsrath und ein Comité in Paris, dessen Mitglieder dem vereinigten Verwaltungsrathes waren nacheinander: *Freiherr Doblhor-Dier* (1860–1871), *Moritz Freih. Wodianer* (1871 – † 7. 7. 1885), *Edmund Joubert* (1885–1890), *Theodor Ritter von Taussig* (1890 bis heute).

Im Jahre 1882 wurde der aus 28 Mitgliedern bestehende Verwaltungsrath in einen *österreichischen und einen ungarischen* getheilt. An der Spitze des österreichischen standen: *Kajetan Ritter von Mayrau* (†1883), *Karl Freiherr von Haertl, Freiherr von Studier* und *Freiherr Bretis* (†1899); das Pariser Comité bestand und besteht fort. *Edmund Joubert*, der schon einen großen Einfluß bei der Staats-Eisenbahngesellschaft hatte, als er noch nicht im Verwaltungsrathe saß, weil er der Vertrauensmann der Majorität der französischen Aktionäre war, wurde nach seiner Wahl als Präsident des Pariser Comités und kurz darauf als Präsident des vereinigten Verwaltungsrathes berufen, welchen Posten er bis zu der bekannten Affaire der Société Metaux in Paris in Feber 1890 bekleidete, aber auch dann noch im Verwaltungsrathe verblieb.

In der im Mai 1892 abgehaltenen Generalversammlung, an welcher sich wegen des harmlosen Programms die französischen Aktionäre nicht sehr zahlreich betheiligten, wurde durch einen Coup die bisherige Majorität der Franzosen im Verwaltungsrathe zu Gunsten der Einheimischen verschoben.

Auch die *Generaldirektion* der Staats-Eisenbahngesellschaft machte einige Phasen durch. Nach Rücktritt des ersten Generaldirektors *Maniel* wurde dem Ingenieur *Leopold Bresson* (1862) dieser Posten anvertraut, welchen er bis 1878 bekleidete und sodann an *Emil Kopp* abgab. Nach Einführung des Dualismus (1882) wurden in Wien und Budapest Direktionen eingeführt, and deren Spitze in Wien *Baudirektor August de Serres* und in Budapest *Karl von Hieronymi* standen. Die seit 1855 eingeführte Organisation der Generaldirektion wurde im Jahre 1872 dahin modifiziert, daß unter Emil Kopp eine Betriebsdirektion errichtet wurde, welcher der Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst, sowie auch der technische und kommerzielle Betrieb unterstand, und neben welcher bloß die Bau- und Domainendirektionen verblieben. Unter diesem

Regime Kopp's wurde der sehr verdienstvolle, schon vom Staate übernommene *Generalinspektor de Laglio* und Andere *vorzeitig pensioniert*. Für den administrativen und Kassendienst fungierten die Generalsekretäre Raspi, Kratchmer und Microys, Letzterer bis heute.

Doch schon im Jahre 1877 (Juni) kehrte man zu der Errichtung der früheren Fachdirektionen zurück, da sich vorgenannter Versuch nicht bewährt hat; Kopp wurde der Generaldirektion als Stellvertreter und komercieller Beirath zugetheilt, und mit der Leitung des Bahnerhaltungsdienstes Baudirektor de Serres (als Subdirektor von Lihotsky), des Zugförderungs- und Werkstättendienstes Polonceau und des technischen und kommerciellen Verkehrs Paul Ritter von Reinhardt betraut. Freiherr von Engerth wurde zum technischen Beirathe des Wiener Verwaltungsrathes designirt. Eine einschneidende Aenderung in der Verwaltung trat zufolge des Abschlußes des Vertrages vom 12. November 1882 mit der ungarischen Regierung ein, welcher die Einlösungsmodalitäten des ungarischen Netzes und anderweitige Regelung der Verhältnisse zwischen der Gesellschaft und der ungarischen Regierung zum Gegenstande hatte.

Da man in Ungarn eine selbständige Direktion errichten mußte, und wahrscheinlich die ganze Machtfülle eines Generaldirektors nicht einem bisher im Dienste der Staats-Eisenbahngesellschaft *nicht* gestandenen Organe anvertrauten wollte, errichtete man in Wien und Budapest (1882) *Direktionen*, welchen in Wien als Vorsitzender *A. de Serres* und als Mitglieder Direktor *Reinhardt Polonceau* und *Lihotský* und in Budapest Vorsitzender *Hieronymi*, dann Direktor *Blasewi, Schwing, de Serres* und *Polonceau* angehörten. Generaldirektor E. Kopp gab 1881 seine Demission, ebenso Domaindirektor Linder, welcher Nachfolger des Direktors Barré wurde.

Diese Direktorien bestanden bis zu dem Zeitpunkte, als der Verkauf des ungarischen Netzes in Aussicht stand, welcher zufolge Vertrages vom 7. Juni 1891 zu Stande kam, und wurden dann nach Austritt des Baudirektors de Serres am 31. März 1890 und dem am 16. Mai 1889 erfolgten Tode des Verkehrsdirektors Ludwig V. Ritter von *Reinhardt* die beiderseitigen Direktorien ausgelöst, zum Direktor des Gesammt-Eisenbahndienstes in Cisleithanien exclusive der Bergwerke und Domainen Hofrath Grimus Ritter von Grimburg (welcher bis jetzt fungirt), ernannt und die Abtheilungen neu organisirt (1. Jäner 1891). Den Baudienst repräsentirten die Generalinspektoren Kaz. Zaleský, Gustav Asch und Oberbaurath Roller, Letzterer auch den Bahnerhaltungsdienst, den Verkehrsdienst die Generalinspektoren *Klima*, Rubrizius und Lowis, den Maschinendienst Generalinspektor Bauer usw.

Überhaupt hat sich die Staats-Eisenbahngesellschaft eines sehr tüchtigen, fleißigen und *wohldisciplinirten Personales* erfreut, welches ungeachtet der namhaften Ausnützung seiner Kraft stets ihre Interessen mit Hingebung gewahrt hat; den Bedürfnissen und Wünschen der Beamten entgegenzukommen.

Die Staats-Eisenbahngesellschaft war die Schule für Beamtenkräfte der neuen fremden Linien und es gibt bei uns wenige Bahnen, wo nicht ehemalige Beam-

te der Staats-Eisenbahngesellschaft in hervorragender Stellung in Verwendung wären oder waren. Der Raum erlaubt uns nicht, alle die Verdienste der Beamten und Diener, welche durch Jahre ihre gesammten Kräfte *und ihr Wissen* der Gesellschaft opferwillig gewidmet haben, hier namentlich anzuführen, was besonders von den stets sehr in Anspruch genommenen Organen des exekutiven Dienstes gilt.

So wie die früher geschilderte rasche und rationelle Entwicklung des Bahnnetzes und der Bergwerte hatte auch *der Eisenbahnbetrieb*, den die Staatseisenbahngesellschaft seit Herbst 1855 führte, unzweifelhaft eine *kulturelle Bedeutung* für Oesterreich-Ungarn, denn es wurden alle bisherigen Errungenschaften der Eisenbahnbetriebstechnik in den Ländern, welche bereits seit längerer Zeit Eisenbahnbetriebe hatten, auch hier eingeführt und die *Betriebssicherheit*, als auch *prompte Beförderung der Personen und Güter* erreicht, dabei aber auch durch angemessene Sparsamkeit die Erzielung eines entsprechenden *Ertrages dem Geldleiher gesichert*, welche drei Bedingungen jeder Bahnverwaltung als Ideal vorschweben müssen.

Die Verwaltung der k. k. priv. österreichischen Staatsbahnen, deren Titel nach dem Jahre 1882 in *„Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft“ umgewandelt wurde*, war eine sparsame. Die ersten Jahre des Betriebes waren keine sehr günstigen, weil die Bahn in der kommerciellen Entwicklung begriffen war; aber schon die Sechziger-Jahre bieten ein günstigeres Bild.

Um den großen Umfang des Unternehmens zu kennzeichnen, die Bewegungen der Einnahmen und Ausgaben darzustellen und die Steigerung des Anlagekapitales, sowie auch die sparsame Gebahrung bei der Betriebsführung darzuthun, haben wir es für opportun gehalten, *einige* Jahrgänge von 1862 an bis zur Abtrennung des ungarischen Netzes in der nachfolgenden Tabelle vorzuführen:

1	2	3		4	5	6	7	8	
Jahrgang	Jahresertrag einer Aktie per 500 Frcs. in Francs	Länge der Bahn Ende des Jahres		Höhe des Gesellschaftskapitals (in Titres) in Francs und später in Gulden	Bruttoeinnahmen des Eisenbahnnetzes in Gulden	Eigentliche Betriebsausgaben excl. Steuern, Humanitätsauslagen, Pensions- und Provisionsfond in Gulden	Brutto- u. Nettoeinnahme pro Zugskilometer in Gulden	Verhältniß zwischen Einnahmen u. Auslagen (Betriebscoëfficient) in Procent	Anmerkung
		Meil.	Km						
				Francs					
1862	50	174,3	1319	384 086 720	18 652 063	7 496 674	$\frac{27,60}{16,52}$	40,18	
1863	25	174,5	1322	384 086 720	16 325 037	6 364 009	$\frac{28,60}{17,45}$	38,98	
1865	25	174,5	1322	397 562 624	19 263 881	7 330 428	$\frac{27,50}{17,04}$	38,05	
1866	35	174,5	1322	397 562 624	21 941 964	7 212 297	$\frac{30,08}{20,19}$	32,87	Kriegsjahr
1868	52,50	174,5	1322	397 562 624	32 381 648	11 698 031	$\frac{31,05}{19,62}$	36,13	
1869	60	174,5	1322	397 562 624	33 609 215	12 378 868	$\frac{31,05}{19,62}$	36,83	Agiostand 46,5
				In Gulden					
1871	60	210,5	1595,6	243 186 651	33 625 766	15 394 797	$\frac{28,44}{17,08}$	39,03 altes Netz 46,05 neues Netz	Incl. Ergänznetz
1872	50	210,5	1595,62	263 855 031	32 824 448	13 373 891	$\frac{28,48}{16,88}$	40,74	
1873	50	210,5	1595,62	276 437 118	35 308 714	15 042 569	$\frac{29,02}{16,63}$	42,60	Agio 44,67
1875	32,554	—	1769,2	305 710 926	30 938 637	13 068 545	$\frac{28,02}{16,20}$	42,24	Agio 43,46

1	2		3	4	5	6	7	8	
1880	55	—	2014,19	328 723 891	33 838 757	13 282 093	$\frac{27,90}{17,18}$	39,25	Agio 46,75
1884	30	—	2365	379 671 299	32 216 204	12 432 687	—	—	
1890	20	—	2852,98	413 183,923	35 165 963	13 824 132	—	Oesterr. Netz 39,31 Ungar Netz 40,97	
Hievon entfallen auf das ungarishe Netz pro 1890				154 510 410	16 763 558	6 868 014			
Daher Betriebsüberschuß der ungarischen Linie						9 895 544			
Hievon Steuern, Humanitäts-Auslagen Pensionsfond usw.						1 588 352			
Daher reiner Ueberschuß der ungarishe Linie pro 1890						8 307 192			
Dagegen beträgt die von Ungarn zuleitende Rente						9 568 500			

Im Sinne des § 2 des Vertrages mit dem ungarischen Staate vom 8. Juni 1882 sollte die Rente im Falle der Verstaatlichung des ungarischen Netzes nach dem Einnahmendurchschnitte der dem Vertragsjahre folgenden 3 Jahre, also 1883, 1884 und 1885 ermittelt werden, im Minimum jedoch mit 5,5 Procent des für das ungarische Netz ausgegebenen Kapitales. Da die genannten *drei Jahrgänge günstige Einnahmen des ungarischen Netzes aufzuweisen vermochten*, wurde eine Rente, frei von allen Steuern und Abgaben, per 9 568 500 Gulden stipulirt, welche einer Verzinsung des Bauaufwandes von ca. 6,19 % entspricht. Diese Rente, zugeschlagen zu dem Ertrage der österreichischen Netzes, der Domänen und Bergwerke, bildete und bildet seit der Verstaatlichung des ungarischen Netzes die Jahreserträge der Staatseisenbahngesellschaft und hat diese *fixe Rente* viel zur Stabilisirung der Dividenden beigetragen.

Zu der Tabelle ist noch zu bemerken, daß blos die Rubrik 2, enthaltend die Jahresdividenden, auf alle Einnahmen der Gesellschaft, also auch auf jene aus den Bergwerken und Domänen und der Maschinenfabrik in Wien Rücksicht nimmt, während die übrigen Rubriken die Eisenbahnen betreffen. Die Fluktuation in der Bruttoeinnahme, welche bis über 35 Millionen Gulden stieg, ist zumeist dem variablen Getreideexporte zuzuschreiben. Der geringe Ertrag pro 1890 per 20 Kronen pro Aktie ist auf namhafte Abschreibungen und buchhalterische Aenderungen in der Bilanz zurückzuführen, denn die Einnahmen waren normale und gute.

Eine große Rolle spielte bei Feststellung der Dividenden das Goldagio, welches in manchem Jahre auf 46 und darüber gestiegen war, da die Zinsen und Dividenden in Gold gezahlt werden müssen.

Aus den Rubriken 7–8 ist die rationelle und sparsame Gebahrung ersichtlich, indem sich der Betriebscoëfficient zwischen 32,87 und 42 % bewegt. Der höhere Coëfficient seit 1871 von 40–42 % ergab sich aus der Grössnung des *neuen* Verbindungsnetzes, aus dem eingetretenen Betriebe von Lokalbahnen, die *stets* einen höheren Coëfficienten haben, und aus der Erhöhung der Löhne und Gehalte.

Indem wir diese Zeilen schließen, geben wir dem Wunsche Ausdruck, es möge der Staatseisenbahngesellschaft, welche sich seit Beginn ihrer Wirksamkeit eines tadellosen Rufes erfreut hat, auch weiter gelingen, durch die gewohnte sorgfältige Rücksichtname auf berechtigte Wünsche der Oeffentlichkeit diesen Ruf auch für den Rest ihres Bestandes zu bewahren.

Volný překlad článku k 50. výročí Společnosti státní dráhy

část I.

Dne 1. ledna 1855 byly c. k. státní dráhy, a sice:

severní trasa Olomouc – Brno – Praha – Podmoklí ..... 62 mil = 470 km

jihovýchodní trasa z Vídně přes Budapešť do Bazjaš .. 91,5 mil = 690 km

a Vídeňsko-Rábská dráha ..... 21 mil = 159 km

---

celkem ..... 174 mil = 1 319 km

na 90 let pronajaty c. k. privátní Společnosti státní dráhy. Státní doly a továrny na Kladně, v Soběchlebech u Teplic, v maďarském Banátu v Rešici, Steierdorfu, Anině, Bogsanu, Dognecei a jinde byly Společnosti prodány definitivně.

Kupní cena za železnice ve výše uvedeném rozpisu byla .... 70 000 000 zl.

A za doly a domény ..... 10 000 000 zl.

---

celkem ..... 80 000 000 zl.

což tvořilo původní kapitál nové společnosti.

Než se pustíme do popisu vývoje Společnosti státní dráhy, pojďme se krátce retrospektivně podívat do doby, za které c. k. Společnost státní dráhy vznikla.

Po rozšíření státní železniční sítě byl provoz organizován soukromými společnostmi, a to: severní státní dráha společností Severní dráha císaře Ferdinanda a obě zbývající tratě, včetně jižní státní dráhy, byly pronajaty soukromým konsorciím. Vedení bylo svěřeno c. k. generálnímu ředitelství komunikací pod sekčním radou *Adalbertem Schmidtem*. K tomuto úřadu byli přiděleni technický rada von *Engerth*, inspektor *Klemencewicz*, sekční rada *Herz* pro administraci a další. Ředitelství bylo podřízeno c. k. ministerstvu obchodu, jehož poradci v železničních věcech byli odborníci sekční šéf *Kalchberg* a sekční rada *Bichler*. Nájemní smlouvy se ukázaly jako velmi nevýhodné, neboť provozní náklady téměř pohltily tehdy ještě nízké příjmy. Provoz byl proto v letech 1849 a 1850 řízen přímo státem a celý podnik byl následně v roce 1851 reorganizován. Generální ředitelství pro komunikace bylo uzavřeno a c. k. ministerstvo obchodu vytvořilo pod *Keßlerem* oddělení pro stavbu a údržbu železnic a totéž pro vlakovou dopravu a servis strojů pod vedením *Wilhelma von Engertha*, které však mělo

krátkou životnost. V Praze, Budapešti, Štýrském Hradci a později v Krakově byla vytvořena provozní ředitelství s významnými kompetencemi, každé vedené technickým ředitelem a správcem *koordinace*.

Tato koordinace vedla k různým nesrovnalostem, takže tato jinak v zásadě dobře promyšlená organizace svým dualismem poškozovala službu, neboť ředitel záhy nabíral podřízené bez dostatečné odborné přípravy a zmocňoval se iniciativy.

Stejně jako u ředitelství byly i na malých odděleních podřízené orgány složené z místního asistenta a správce dráhy či úředníka. Jediné, co měly tyto orgány společné bylo to, že byly oba špatně placené, protože většina platů vnějších orgánů se pohybovala od 200 do 600 zlatých; a služba byla *docela vyčerpávající*. Byli tam studenti technických oborů s 300 a studenti administrativy s platem 200 zlatých, který se léta nelepšil. Nechceme tvrdit, že tyto okolnosti měly vést k *tak rychlému* prodeji železnic, i když byly dost *tristní*, protože celé věci chybělo cílevědomé, profesionální, autoritativní vedení *a vliv* skutečných specialistů byl malý. Spíše finanční úvahy státu pravděpodobně vedly k rychlému zbavení se vlastnictví státních drah. Jisté však je, že změna přišla zcela nečekaně a zůstala neznámá i vysokým železničním úředníkům ještě dlouho po 1. lednu 1855; nová společnost doopravdy převzala železnice až v druhé polovině roku 1855.

V té době se často tvrdilo, že pořizovací cena za železnice byla *nízká*; toto tvrzení mohou tvrdit pouze ti, kdo nejsou obeznámeni se stavbou železnic. S přihlédnutím k pořizovací ceně a délce činil stavební kilometr přibližně 53 070 zlatých, čili 106 140 K. Železnice byly na tehdejší poměry stavěny docela dobře, zejména v jejich spodní stavbě. Trať Olomouc – Brno – Praha byla postavena dvoukolejně, s výjimkou svršku pro druhou kolej. Na nedokončené straně nechyběly ani dřevěné mosty, ale v den prodeje až na výjimky svršek nevyhovoval lokomotivám, které tehdy sloužily a rozbité koleje, obzvláště když byl mráz, byly na denním pořádku.

Svršek se skládal z tzv. svislých 12librových železných kolejnic upevněných v litinových kolejových stoličkách, 12 vídeňských liber na stopu (19 kg na metr) a částečně z vignolových železných kolejnic nepříznivého profilu, 16 liber na stopu neboli 25,3 kg na metr, nespojované.

Bylo tedy nezbytně nutné vyměnit celý svršek na současné trase přes 174 mil dlouhé za silnější, což spolykalo asi 20 milionů zlatých. Navíc všechna vlaková nádraží byla pro tehdejší provoz příliš omezená a krátká, takže musela být Společností rychle rekonstruována. Náklady na tyto rekonstrukce je tedy nutné připočítat ke kupní ceně. Náklady na stavbu státních drah nebyly významné, protože pozemky i práce byly levné a například kilometr olomoucké trasy z Prahy prý stál kolem 120 000 K.

Převzetí drah soukromou c. k. Společností státní dráhy způsobilo formální převrat v železničním systému Rakouska-Uherska. Většina opatření se zachovala až do současnosti. V čele vytvořeného generálního ředitelství stál zručný francouzský inženýr a železniční specialista Jakob *Maniel*, osvědčený organizátor, kte-

rému rakouský železniční průmysl vděčí za mnohé. Jeho prvním dílem byl řád existenciální otázky úředníků a služebnictva – došlo k výraznému zvýšení platů. Plat inženýrského asistenta se zvýšil ze 400, 500, 600 a 700 zlatých na 900, 1 000 a 1 100 zlatých, plat inženýra z 800, 900 a 1 000 zlatých na 1 400, 1 600 a 1 800 zlatých, stejně jako platy ve vyšších kategoriích – vrchních inženýrů, inspektorů, atd. – se zlepšily.

Na tehdejších technických univerzitách se železnice buď nepřednášela vůbec, nebo jen málo; rakousko-uherská železniční literatura vůbec neexistovala. Proto vyvolalo senzaci, když Maniel začal vydávat typové plány pro všechna odvětví železničního stavitelství a pojezdového zařízení, jmenovitě pro svršek, pozemní stavby, zemní práce, strojní zařízení, mosty atd. (1856) a byla po nich mimořádná poptávka. Ve skutečnosti bylo mnoho menších železnic postaveno podle typů a specifikací Společnosti státní dráhy. Ale nejen stavitelství a údržba železnic, také provoz byl řízen řádným způsobem. Zatímco dříve neexistovaly žádné pokyny, kromě pokynů pro podřízené zaměstnance (drážní stráže atd.) a nový provozní úředník musel okoukat odpovědnou dopravní službu od ostatních, teď se objevil kompletní dopravní pokyn a byla provedena regulace veškerého provozu v technických i obchodních službách.

Centrální ředitelé byli podřízeni generálnímu řediteli Manielovi:

a) pro technický provoz (hlavní centrální ředitel Wilhelm R. v. Engerth)

b) pro stavbu a údržbu železnic (ústřední ředitel Karl von Ruppert a generální inspektor von Lihotský)

c) pro obchodní záležitosti (Bontour, později E. Kopp)

d) pro domény (centrální ředitel E. Kastel)

Na úrovni výkonné služby byla vytvořena analogická oddělení v Praze, České Třebové, Brně, Vídni, Bratislavě, Budapešti a Temešváru, každé s vedoucím pro dopravu, údržbu železnice, údržbu vozidel, dílen a depa; tato organizace přežila ve Společnosti státní dráhy dodnes, tedy 50 let.

Všechny zmíněné orgány měly odborné i technické vzdělání a ředitelé si s sebou přinesli i cenné zkušenosti ze zahraničí. Pro právní otázky existovala právní kancelář při generálním ředitelství a základní výkupní kancelář při stavebním ředitelství, ve které byli zaměstnáni právníci.

Počátkem roku 1856 byla personální reorganizace z velké části dokončena a *přešlo se k řešení železniční sítě.* Tyto výkony však můžeme popsat pouze v hrubých rysech.

S dosud nevídanou energií byla zahájena výměna svršku, takže téměř 200 kilometrů bylo v roce 1856 nahrazeno železnými kolejnicemi o hmotnosti 37 kg na metr. Byl skutečně nejvyšší čas to udělat. Pro zajímavost lze dodat, že na

podzim roku 1855 přednosta trati telegrafoval přednostovi železniční údržby, že *„již nemůže dál nést odpovědnost za bezpečnost provozu.“* Měl pravdu, protože i přesto, že byly na každých dvou kilometrech skupiny 8 až 10 dělníků a pražce pro lepší nosnost kolejí byly tak blízko u sebe, že již bylo obtížné přidávat další, docházelo k četným poškozením kolejí a výlukám, ačkoliv v té době již jezdily rychlíky. Stejně energické bylo i rozšiřování stanic.

Generální ředitel Maniel se podrobně zabýval otázkou spojovací sítě mezi jihovýchodní (maďarskou) a severní tratí (1861). Stavba železnice z Oravice do *Steierdorfu* byla provedena v letech 1861–1863 a železnice otevřena v listopadu 1863. V roce 1861 byly náklady na stavbu 5 053 294 zl. a do provozu bylo investováno 5 650 863 zl. Kapitál společnosti na konci roku 1863 byl již 177 637 004 zlatých.

Stavba přijímací budovy v Podmoklí a mostu přes Váh začala v roce 1864––1865. *Stanice Kralupy* byla přestavěna a rozšířena (1865) kvůli zprovoznění Kralupsko-Turnovské dráhy. Studie a práce na obchvatu poškozeného třebovického tunelu pomocí 6,319 kilometrů dlouhé a 1:105 stoupající oběžné dráhy byly zahájeny a ukončeny v roce 1867. Lignitový důl Sobochleby byl prodán hraběti z Vestfálska kvůli špatnému hospodaření a požáru uhlí.

Po dlouhém boji se Severní dráhou císaře Ferdinanda došlo k propojení uherských tratí a severní státní dráhy v délce cca 200 kilometrů (Vídeň – Marchegg –– Brno), o které generální ředitel Maniel usiloval roky. Dne 1. prosince 1866 byla udělena nejvyšší koncese. Po válce v roce 1866 se jednalo prakticky o nezbytnou stavbu. Koncesní doba Společnosti státní dráhy byla při této příležitosti prodloužena o 18 let a rozšířena také na starou železniční síť.

Nádraží Olomouc bylo zcela přestavěno a rozšířeno (1867–1870). Dřevěné mosty byly vyměněny za železné a trať byla zdvojkolejněna (1868–1869), a to jak na severní, tak na jihovýchodní části. Most přes řeku Moravu u Marcheggu, který byl zničen ve válečném roce 1866, byl přestavěn (1867). Četné rozšiřování nádraží v důsledku připojení zahraničních tratí bylo provedeno v Podmoklí, Praze, Brně, Steinbruchu, Szegedinu, Temešváru atd.

Společnost státní dráhy se také podílela na koupi vídeňské spojovací dráhy (1869). Trať Brno–Rosice byla pronajata a zrekonstruována. Bylo rozhodnuto o výstavbě místní dráhy *Valkány–Periamos*; trať má délku 43 kilometrů. *Také byla dokončena výstavba spojovací sítě mezi Vídní, Marcheggem a Brnem* (1870).

V roce 1871 byly Duchcovsko-Podmokelská a Severočeská dráha připojeny ke stanici Podmoklí. *V Praze byl postaven 350 metrů dlouhý obloukový viadukt* pro přímé spojení trasy Vídeň–Praha a Praha–Podmoklí v oblasti kolem hlavní pražské stanice[1] a napojení dráhy Františka Josefa pod Žižkovem bylo vylepšeno. Dále bylo vybudováno uhelné nádraží v Praze a byly odstraněny hradby na obou stranách nádraží (v Hybernské ulici a Na Florenci).

[1] dnes Masarykovo nádraží

Na úseku Brno–Podmoklí v délce 50,5 mil bylo zdvojkolejněno 28,64 mil = 217 kilometrů trati (1871). Byly prodlužovány staniční koleje a odbočky v Terezíně atd. V Bubnech a na Simmeringu začala stavba *velkých dílen*, bylo postaveno nádraží Bubny s průmyslovými budovami, kotelnami atd. a mnoha kolejemi (1871–1873). V Bratislavě byla postavena nová přijímací budova.

Studie o vytvoření spojení s pruskými železnicemi ve směru na Vratislav vyústily v získání koncese na železnici z *Chocně přes Meziměstí do Starostína a přes Broumov na hranici u Otovic* v délce 128,21 kilometrů. Koncese byla udělena v roce 1872. Trať byla otevřena 26. července 1875 do Broumova a v červenci 1877 po rozšíření velké pohraniční stanice v Meziměstí k hranici do Starostína (a do Vratislavi).

Nádraží *Kolín* bylo přestavěno a rozšířeno kvůli napojení na rakouskou severozápadní dráhu (1870–1871). K 1. červenci 1874 rezignoval dosavadní stavební ředitel *Karl von Ruppert* na službu ve Společnosti státní dráhy. Další rozšiřování dráhy z Chocně do Meziměstí až do dokončení v roce 1877 a všechny další později dokončené stavby byly realizovány pod vedením vysoce talentovaného stavebního ředitele *Augusta de Serrese*, pod jehož vedením bylo do roku 1899 postaveno 1 000 kilometrů nových tratí Společnosti státní dráhy. Jednalo se o zde dále uvedené stavební práce.

Společnost státní dráhy se dlouho ucházela o koncesi na stavbu železnice z Temešváru přes Karanšebei do Oršovy. Tato trať byla vyřešena a dokončena v květnu 1878. Poté, co byl předchozí stavební subředitel de Serres v listopadu 1874 jmenován stavebním ředitelem, převzal organizaci staveb a s pomocí *stavebního odboru v Praze, Vídni* a *Budapešti* rozšiřování a projektování železniční sítě, které bylo nutné rázně řešit vzhledem k ze všech stran rostoucí konkurenci. Zmíníme zde *pouze důležité* stavby: Most přes řeku Timiș u Șagu (1874–75), tři *obytné budovy a celní sklad v Podmoklí* (1874–1876), nová přijímací budova v Budapešti (1875–1877), dělnické domy v Meziměstí (1877), přístavba špýcharu v Budapešti (1878), místní dráha Szegedin–Szatymaz (1879), Nitra-Topolčanská místní dráha (1880) a české místní dráhy *Poříčany–Sadská* (1882), *Kralupy––Velvary* (1882), *Choceň–Litomyšl* (1882), *Přelouč – Podol – Prachovice* (1882) a *Lovosice–Libochovice* (1882), stavba 45 kilometrů druhé koleje na trase Marchegg – Bratislava – Vajnory – Wartburg, stavba považské železnice *z Trenčína do Žiliny* a přestavba trati *Trenčín–Bratislava* (1883), výstavba tratě *Sadská –– Nymburk – Veleliby s labským mostem* u Nymburka za účelem propojení Českých obchodních drah se sítí Společnosti státní dráhy (1883), *vlečka ze stanice Lovosice na překladiště na Labi* (1883), *místní dráha z Kralup do Zvoleněvsi* (1883), *Dašice – Dašice-město* (1883).

Další významnou akcí byla v prosinci 1889 akvizice konsorcia *Českých obchodních drah* postavených nákladem cca 12 700 000 zlatých. Jednalo se o tratě Nymburk–Jičín, Libáň – Bakov nad Jizerou, Dětenice–Dobrovice, Hradec Králové – Ostroměř, Smiřice–Sadová, Rokycany–Nezvěstice a *Nusle–Modřany* v délce cca 200 km za cenu 8 350 000 zlatých.

Následovalo získání místní dráhy z *Peček do Zásmuk* od rakouské Společnosti lokálních drah, která předstihla Společnost státní dráhy v získání koncese a zakoupení místní dráhy *Uherské Hradiště – Uherský Brod* (31. 3. 1883).

Mezi další stavební práce patřila stavba místní dráhy Topolčany – Veľké Bielice (1884), druhá kolej na trati Sládkovičovo – Nové Zámky (49,344 km), trať *Czacza–Zwardoń* (19,897 km, 1884), *křídelní dráha Prachovice–Skála*, místní dráha *Brno–Tišnov* (1885), druhá kolej mezi Stadlau a Marchegg (1885), pořízení 17,619 km trati Bzenec–Kyjov v červnu 1884 a 28,738 km dlouhé místní dráhy Schwechat–Mannersdorf, stavba druhé koleje mezi *Dašicemi a Uherskem* (1884), trať Hron-Čata – Šahy, trať *Rudoltice–Landškroun* a trať Sereď – Hlohovec – Leopoldov (1885); stavba druhé koleje mezi Novými Zámky a Gbelci (29,809 km) a mezi *Přeloučí* a *Kolínem* s *odstraněním ostrých oblouků u Labské Týnice* (29 km), stavba moravské transverzální dráhy: trať *Brno–Okříšky* (51,139 km) a Studenec – Velké Meziříčí (22,273 km, 1886), zvětšení přijímací budovy v *Ústí nad Labem 1886*, stavba místní dráhy *Červenka–Litovel* (1886) a *Bruck––Petronell* (14,76 km, 1886), pořízení trati *Zvoleněves–Smečno* (1886), stavba místní dráhy *z Jenšovic do Lužce* (1887), z Petronell do Hainburgu (1887), *ze Zásmuk do Bečvár* (1887), výstavba *labských překladišť u Krásného Března* nedaleko od Ústí nad Labem (1888) a *dopravníky a nakladače uhlí a rozšíření kolejiště v Třebichovicích* (1887).

V letech 1887 a 1888 byly provedeny tyto stavby: transverzální dráha *Brno--Židenice – Kyjov* (63,723 km), *Blažovice–Holubice, Bzenec – Veselí – Kunovice* (21,024 km, 1887), *Veselí–Strážnice* (14,4 km), Uherský Brod – Vlárský průsmyk (46,56 km). Dále trať *Otovice – státní hranice* naproti *Ścinawka Średnia* v pruském Slezsku (1887) a místní dráhy Cráto–Leva (32,319 km), Frättingsdorf––Poysdorf (9,25 km), *z Trenčianské Teplé do Vlárského průsmyku* (12,975 km) a trasa Kiskunfélegyháza–Csongrád (24,975 km, 1888), Periam–Variaș (7,53 km).

V Krásném Březně byl díky existenci velmi prosperujícího překladiště postaven velký ohnivzdorný špýchar (1889). Po dlouhém boji s Buštěhradskou dráhou byly vybudovány uhelné vlečky ze stanice Třebichovice k uhelným dolům č. VI a VII na *Kladně*, patřící Společnosti státní dráhy, a k Johannesovu dolu *v Libušíně*, patřícímu Mirošovské společnosti (1889).

Mezi Ústím nad Labem a Krásným Březnem bylo postaveno posunovací nádraží s četnými kolejemi (1890). V *Moravičanech* vznikla zastávka a nákladová stanice (1890). Na pražském nádraží byl postaven špýchar a celní sklad s novými kolejemi (1890).

Byla získána licence pro tranzitní trasu mezi *Hořany u Poříčan přes Brandýs nad Labem, Neratovice do Dolních Beřkovic*, která by výrazně zkrátila cestu mezi Poříčany a Podmoklím (obchvatem Prahy) pro tranzitní zboží a odlehčila tak omezeným nádražím v Praze a Bubnech. Licence se však roku 1891 vrátila.

Kromě zmíněných staveb hlavních, a především místních drah, bylo vybudováno také velké množství vleček do průmyslových areálů, z nichž některé probudily jejich aktivitu. *V Rakousku sotva existuje druhá soukromá železnice, která by*

udělala tolik pro hospodářský rozvoj a podporu průmyslu jako c. k. priv. Společnost státní dráhy.

Stavební ředitel a předseda představenstva *August de Serres Wieczffinský* vystoupil koncem března 1890 ze Společnosti státní dráhy, čímž byly stavební práce na dlouhou dobu pozastaveny. Uherská síť přešla do správy uherské vlády 18. července 1891 a od té doby docházelo pouze k nevyhnutelným rozšiřováním železničních stanic. (Libeň, Poříčany, Pardubice, Česká Třebová, Brno aj.) Od roku 1890 se nové budovy nestavěly ani nekupovaly.

V následujícím článku stručně nastíníme významnou hospodářskou, technickou a organizační činnost i prosperitu Společnosti státní dráhy a připomeneme přední zasloužilé osobnosti.

II. část

K našemu článku o vývoji železniční sítě výše zmíněné Společnosti v uplynulých 50 letech připojíme některé údaje o vedení společnosti a organizaci provozu.

Tak jako dnes, existovalo již v roce 1855 jednotné rakouské představenstvo a výbor v Paříži, jehož členy byli postupně: *Freiherr Doblhor-Dier (1860–1871), Moritz Freih. Wodianer (1871 – † 7. 7. 1885), Edmund Joubert (1885–1890), Theodor Ritter von Taussig* (od 1890).

V roce 1882 se představenstvo skládající se z 28 členů rozdělilo na *rakouské a maďarské*. V čele rakouského stáli: *Kajetan Ritter von Mayrau* (†1883), *Karl Freiherr von Haertl, Freiherr von Studier a Freiherr Bretis* (†1899). Pařížský výbor existoval dál a nadále existuje. *Edmund Joubert*, který měl velký vliv na Společnost státní dráhy již v době, kdy ještě nebyl v představenstvu, protože byl obchodním správcem většiny francouzských akcionářů, byl zvolen prezidentem pařížského výboru a krátce nato i prezidentem kombinované správní rady, kteroužto pozici zastával až do známé aféry Société Metaux v Paříži v únoru 1890, ale i poté ještě v představenstvu zůstal.

Na valné hromadě konané v květnu 1892, které se francouzští akcionáři kvůli neškodnému programu v hojném počtu nezúčastnili, byla převratem nahrazena dosavadní většina Francouzů ve správní radě většinou místních.

Několika fázemi prošlo i *generální ředitelství* Společnosti státní dráhy. Po rezignaci prvního generálního ředitele *Maniela* byl touto funkcí pověřen inženýr *Leopold Bresson* (1862), který ji zastával do roku 1878 a poté ji předal *Emilu Koppovi*. Po zavedení dualismu (1882) byla ve Vídni a Budapešti zřízena ředitelství v čele se *stavebním ředitelem Augustem de Serresem* ve Vídni a *Karlem von Hieronymi* v Budapešti. Organizace generálního řízení, která byla zavedena v roce 1855, byla za Emila Koppa v roce 1872 upravena tak, že bylo zřízeno provozní ředitelství, které odpovídalo za údržbu železnic, vlakovou dopravu a dílenské služby, jakož i za technický provoz a obchodní záležitosti. Mimo toho zůstalo jen stavební a doménové ředitelství. Za tohoto Koppova režimu byl *předčasně penzionován* velmi zasloužilý *generální inspektor de Laglio* a další. Za

administrativní a pokladní službu působili generální tajemníci Raspi, Kratchmer a Microys, posledně jmenovaný dodnes.

Ale již v roce 1877 (v červnu) Společnost přistoupila ke znovuzřízení dřívějších technických ředitelství, neboť zmíněný pokus se neosvědčil; Kopp byl generálním ředitelstvím přidělen na zástupce a obchodního poradce, řízením služby údržby železnic byl pověřen stavební ředitel de Serres (jako podředitel Lihotského), vlakovou dopravu a dílenské služby dostal Polonceau a technický provoz a obchodní záležitosti Paul Ritter von Reinhardt. Freiherr von Engerth byl jmenován do technického poradního sboru vídeňského představenstva.

K další razantní změně ve správě došlo v důsledku uzavření smlouvy 12. listopadu 1882 s uherskou vládou, která se zabývala výkupními podmínkami uherské sítě a další úpravou vztahu mezi Společností a uherskou vládou. Protože se v Maďarsku muselo zřídit samostatné ředitelství a pravděpodobně se nechtělo svěřit plnou moc generálního ředitele orgánu, který dříve *nebyl* ve službách Společnosti státní dráhy, *vznikla ředitelství ve Vídni a v Budapešti (1882).* Ve Vídni byl předsedou *A. de Serres* a členy byli ředitelé *Reinhardt, Polonceau* a *Lihotský.* V Budapešti předsedal *Hieronymi* a členové byli *Blasewi, Schwing, de Serres* a *Polonceau.* Generální ředitel E. Kopp odstoupil v roce 1881, stejně jako ředitel domén Linder, který nahradil ředitele Barrého.

Tato ředitelství existovala až do doby, kdy se přiblížil prodej maďarských tratí, který se uskutečnil podle smlouvy ze 7. června 1891. Po rezignaci stavebního ředitele de Serrese 31. března 1890 a úmrtí dopravního ředitele Ludwiga V. Rittera von *Reinhardt* (16. května 1889) byl jmenován ředitelem společné železniční dopravy v Cisleithanenu s výjimkou dolů a domén dvorní rada Grimus Ritter von Grimburg (působí doposud), který provedl reorganizaci a od samostatných ředitelství upustil (1. ledna 1891). Stavební službu reprezentovali generální inspektoři Kaz. Zaleský, Gustav Asch a vrchní stavební rada Roller, posledně jmenovaný také službu údržby železnic, dopravní službu generální inspektoři *Klima*, Rubnizius a Lowis, strojní službu generální inspektor Bauer atd.

Obecně platí, že Společnost státní dráhy se těší velmi výkonnému, pracovitému a *velmi disciplinovanému personálu*, který se bez ohledu na značné nasazení svých sil vždy oddaně staral o zájmy Společnosti; vyhovět potřebám a přáním nadřízených úředníků.

Společnost státní dráhy byla školou pro úředníky nově budovaných zahraničních tratí a je u nás málo železničních společností, kde by bývalí funkcionáři Společnosti státní dráhy dříve nebo teď nebyli na důležitých pozicích. Prostor nám nedovoluje zde jmenovitě uvést všechny zásluhy úředníků a služebníků, kteří celou svou energii *a své znalosti* v průběhu let věnovali Společnosti, což platí obzvlášť pro vždy velmi zaneprázdněné orgány výkonné služby.

Stejně jako dříve popsaný rychlý a racionální rozvoj železniční sítě a dolů měl i samotný *železniční provoz*, který Společnost státní dráhy vedla od podzimu 1855, nepochybně *kulturní význam* pro Rakousko-Uhersko, protože všech přínosů

železniční dopravy viditelných v těch zemích, které provozovaly železnici již delší dobu, bylo dosaženo i zde. Došlo ke zlepšení *provozní bezpečnosti*, jakož i *rychlé přepravy osob a zboží*, přitom se ale také díky patřičné hospodárnosti dosáhlo odpovídajících *výdělků pro investory*, což jsou tři podmínky, které musí každá železniční správa považovat za ideál.

Správa c. k. priv. rakouských státních drah, jejichž název byl po roce 1882 změněn na *„priv. rakousko-uherské státní dráhy“* byla šetrná. První roky provozu nebyly příliš příznivé, protože železnice byla v procesu komerčního rozvoje; ale šedesátá léta již nabízela příznivější obraz.

Abychom charakterizovali veliký rozsah Společnosti, ukázali pohyby v příjmech a výdajích a ukázali nárůst investičního kapitálu, jakož i hospodárné řízení, považovali jsme za vhodné uvést údaje za *několik* let od roku 1862 do odpojení maďarské sítě v následující tabulce:

1	2	3		4	5	6	7	8	
Rok	Roční výnos z akcie za 500 franků ve francích	Délka tratí na konci roku		Výše kapitálu Společnosti (v cenných papírech) ve francích a později ve zlatých	Hrubé tržby železnice ve zlatých	Skutečné provozní náklady bez daní, humanitárních výdajů, penzijního a provizního fondu	Hrubý a čistý příjem na vlakokilometr ve zlatých	Poměr příjmů a výdajů (provozní koeficient) v procentech	Anotace
		míle	km						
				franků					
1862	50	174,3	1319	384 086 720	18 652 063	7 496 674	$\frac{27,60}{16,52}$	40,18	
1863	25	174,5	1322	384 086 720	16 325 037	6 364 009	$\frac{28,60}{17,45}$	38,98	
1865	25	174,5	1322	397 562 624	19 263 881	7 330 428	$\frac{27,50}{17,04}$	38,05	
1866	35	174,5	1322	397 562 624	21 941 964	7 212 297	$\frac{30,08}{20,19}$	32,87	válečný rok
1868	52,50	174,5	1322	397 562 624	32 381 648	11 698 031	$\frac{31,05}{19,62}$	36,13	
1869	60	174,5	1322	397 562 624	33 609 215	12 378 868	$\frac{31,05}{19,62}$	36,83	ažio na zlato 46,5
				zlatých					
1871	60	210,5	1595,6	243 186 651	33 625 766	15 394 797	$\frac{28,44}{17,08}$	39,03 starší dráhy 46,05 nové dráhy	včetně doplňkových drah
1872	50	210,5	1595,62	263 855 031	32 824 448	13 373 891	$\frac{28,48}{16,88}$	40,74	

1	2	3		4	5	6	7	8	
1873	50	210,5	1595,62	276 437 118	35 308 714	15 042 569	$\frac{29,02}{16,63}$	42,60	ažio 44,67
1875	32,554	—	1769,2	305 710 926	30 938 637	13 068 545	$\frac{28,02}{16,20}$	42,24	ažio 43,46
1880	55		2014,19	328 723 891	33 838 757	13 282 093	$\frac{27,90}{17,18}$	39,25	ažio 46,75
1884	30		2365	379 671 299	32 216 204	12 432 687	—	—	
1890	20		2852,98	413 183,923	35 165 963	13 824 132		rakouská síť 39,31 maďarská síť 40,97	
Z toho za rok 1890 připadá na maďarské tratě				154 510 410	16 763 558	6 868 014			
Odtud provozní zisk maďarských tratí						9 895 544			
Z toho daně, humanitární výdaje, penzijní fond atd.						1 588 352			
Tedy čistý zisk maďarských tratí v roce 1890						8 307 192			
Naproti tomu maďarská renta						9 568 500			

V souladu s §2 smlouvy s Uherským státem ze dne 8. června 1882 by měla být renta v případě znárodnění maďarské sítě stanovena na základě průměru příjmů tří let následujících po smluvním roce, tzn. 1883, 1884 a 1885, s minimem 5,5 procent kapitálu vynaložených na maďarskou síť. Protože zmíněné *tři roky maďarské sítě dokázaly vykázat příznivé příjmy*, byla stanovena renta, osvobozená od všech daní a cel, na 9 568 500 zlatých, což odpovídalo úrokům za stavební náklady ve výši asi 6,19 %. Tato renta, připočtená k výdělkům rakouské železniční sítě, domén a dolů, od znárodnění maďarské sítě tvořila a tvoří roční výdělek Společnosti státní dráhy. Tento *fixní příjem* značně přispěl ke stabilizaci dividend.

K tabulce je třeba poznamenat, že pouze sloupec 2, obsahující roční dividendy, zohledňuje veškeré příjmy Společnosti, včetně těch z dolů, domén a strojíren ve Vídni, zatímco ostatní položky se týkají pouze železnic. Kolísání hrubého příjmu, který vzrostl na více než 35 milionů zlatých, je většinou způsobeno proměnlivým vývozem obilí. Nízký výnos 20 korun na akcii v roce 1890 je způsoben značnými odpisy a účetními změnami v rozvaze, protože výnosy byly normální a dobré.

Velkou roli při určování dividend hraje ažio na zlato, které v některých letech vzrostlo na 46 % a více, protože úroky a dividendy se musí platit ve zlatě.

Racionální a ekonomické řízení lze vidět ve sloupcích 7–8 v tom, že provozní koeficient se pohybuje mezi 32,87 % a 42 %. Vyšší koeficient 40–42 % od roku 1871 vyplýval z velikosti *nové* spojovací sítě, ze zřízení místních drah, které *vždy* mají vyšší koeficient, a ze zvýšení mezd a platů.

Závěrem vyjadřujeme přání, aby se Společnosti státní dráhy, která se od počátku své existence těší bezvadné pověsti, dařilo tuto pověst udržet i po zbytek své existence.