

# ZE SOUČASNOSTI DO HISTORIE

**Stručný výtah dostupného materiálu, který pojednává o železnici na území obce ČERNÁ V POŠUMAVÍ.**



## **Železniční nádraží Černá v Pošumaví**

*Zalistujeme-li v jakémkoliv turistickém průvodci nebo prospektu, které představují obec Černou v Pošumaví, vždy tam najdeme, že v obci je železniční zastávka a že tedy obec má pravidelné vlakové spojení s okolním světem.*

*Nikomu z návštěvníků přijíždějících na nádraží Černá v Pošumaví to nepřijde zvláštní, zvykli jsme si i my obyvatelé obce, a přitom je to však poněkud jinak.*

*Hranice katastrálního území obce Černá v Pošumaví prochází za mostem těsně před začátkem osady Hůrka a ještě před samotným nádražím a téměř kopíruje trať až k rybníku Olšina. Znamená to tedy, že vlakové nádraží a železniční zastávka Černá v Pošumaví se nachází již na území města Horní Planá.*

*Nádraží si však zachovalo i po 112 letech svůj původní název a my „Čerňáci“ jsme na to náležitě hrdí. Připomeňme si nyní, jak to vše bylo od samého počátku.*

*Jak uvádí dostupné prameny, místo, kde bylo postaveno nádraží, se původně nazývalo Sosnový les. V samé blízkosti, v oblasti, kde se dnes nachází takzvané Malé Lipno, se rozkládaly Schwarzenberské tuhové závody, které byly právě koncem 19. století významným*

a mohutně prosperujícím podnikem. Měly vybudovány vlastní vnitropodnikovou úzkokolejnou železniční trať na převážení tuhy, rašeliny, dřeva a dalších materiálů.

Proto již delší čas byl z jejich strany zájem o vybudování určitého překladiště, které by zaručovalo lepší spojení se světem a tím možnosti zvýšení vývozu suroviny.

I z jejich podnětu se v roce 1872 konala pochůzka trati budoucí železnice z Českých Budějovic přes Český Krumlov do Strážného. V roce 1873 začaly vyměřovací práce a 30. srpna 1884 bylo ke stavbě železnice z Budějovic do Želnavy uděleno stavební povolení.

Dne 23. srpna 1890 byl pak proveden slavnostní výkop a 19. listopadu 1891, na jmeniny císařovny Alžběty, byla otevřena trať z Budějovic do Kájova.

Další úsek trati z Kájova do Želnavy byl zprovozněn 3. července 1892, kdy bylo i slavnostně otevřeno nové nádraží pod názvem Schwarzbach Hůrky. Mimo nádraží a tuhové doly zde vlastně nic nebylo, ale v následujících letech zde vyrostlo deset nových budov, včetně hostince a obchodu.

Název Schwarzbach byl dominantní především kvůli tuhovým závodům, které měly již světový ohlas, ale i z hlediska přifaření celého sídliště k Černé.

Železniční stanice se stala důležitou nakládací stanicí na této želnavské trati. V důsledku výstavby lipenské přehradní nádrže musela být trať v úseku od tehdejší stanice Černá Hůrka do Horní Plané přeložena na levý břeh Vltavy.

Vlak ze stanice Černá Hůrka vyjel po nové trati 20. dubna 1958. V následujících letech se ustálil název železniční stanice na Černá v Pošumaví.

Zajímavostí může být i to, že ze stanice Černá Hůrka měla vést železniční přípojka podél Vltavy do Dolní Vltavice a dále pak k Aigenu a k připojení na dráhu do Lince.

O tom rozhodla po dlouhých vyměrováních rakouská vláda, jenomže vypukla první světová válka, která stavbě zabránila.

V současném, nejnovějším období, zase rozhodla „krajská vláda“ v Českých Budějovicích, že k nádraží Černá v Pošumaví bude připojena trať šumavské lokálky, která propojí trať z Lipna, přes Frymburk a Černou ve směru jak na Volary, tak Český Krumlov a České Budějovice.

Obyvatelé obce Černá v Pošumaví však nebyli k tomuto návrhu nikterak vstřícní, ba dokonce protestovali slovně, písemně i soudně.

I když se zatím vše jeví jako prohra, doufejme, že naši potomci nebudou muset ve svých zápisech a kronikách psát zprávy o výstavbě této „šumavské“ trati.

**František Záhora, Českokrumlovský deník: Středa, 15. Leden 2014**

---

---

## **Oslavy 115 let trati České Budějovice – Nová Pec**

Dne 4.července 2007 proběhly pod záštitou Jihočeského kraje a generálního ředitele Českých drah oslavy 115 výročí této trati.V každé stanici, která byla určena, vlak, který vezl prominentní hosty, zastavil a jednotlivé obce zajistili doprovodný program. Bylo přímo určeno, že doprovodný program zajistí obce Křemže, Český Krumlov, Černá v Pošumaví a Nová Pec.Občerstvení do vlaku připravila firma Lucullus. Účast přislíbila i tehdejší ministryně školství Dana Kuchtová, která se však nakonec nedostavila.

Vlak odjížděl ze stanice České Budějovice v 9.50 hodin a do stanice Černá v Pošumaví přijel ve 13.53 hodin. Zde nejen, že načerpal zásoby vody a uhlí, ale probíhal zde až do jeho odjezdu ve 14.40 hodin doprovodný program.

Slavnostní uvítací projev přednesl starosta obce Jan Voldřich, který byl samozřejmě jako VIP pozván .



Pozvánka pro starostu obce Černá v Pošumaví.



ljiízdenka pro VIP.

#### Projev starosty:

*Vážení hosté, vážení cestující, dámy a pánové  
Dovolte, abych Vás přivítal na vlakovém nádraží Černá v Pošumaví při příležitosti oslav 115.výročí trati České Budějovice – Želnavá, dnes Nová Pec. Ač se nacházíme na území města Horní Planá v osadě Hůrka, toto nádraží si zachovalo původní název Černá v Pošumaví. Na to, že má obec Černá v Pošumaví vlakové nádraží, jsme náležitě hrdi.*

*Stavbou a zprovozněním trati České Budějovice – Želnavá se lidem otevřela zapomenutá jihočeská a šumavská zákoutí, která jsou dnes zajímavá a poutavá pro všechny návštěvníky, z ciziny nevyjímaje.*

*Jen obchodní a průmyslový ruch se již bohužel z této trati vytrácí. Při otevření trati 3.července 1892 se v tehdejší stanici Schwarzbach – Hůrky dostalo zvláště slavného přivítání od ředitele schwarzenberských grafitových dolů, které se rozprostíraly na levé straně dráhy a patřily ve své době k nejslavnějším na světě. Vytěžená tuha byla vyvážena zejména do Anglie a Porýní a pochopitelně po postavení železnice přešla doprava tuhy na koleje.*

*Rovněž dnes se snažíme o důstojné přivítání slavnostního vlaku k 115.letům naší trati. Přesně dnes 4.července před 115.lety byl zahájen pravidelný provoz v úseku Kájov – Želnavá a začal čilý pohyb v pošumavské oblasti. I dnes do Černé v Pošumaví, na Lipensko, přijíždí po této trati mnoho návštěvníků.*

*Chtěl bych Vás z tohoto místa pozvat k návštěvě naší obce, kde si určitě každý najde místo k svému odpočinku nebo sportovnímu a kulturnímu vyžití.*

*Závěrem Vás chci pozvat k malému občerstvení a sledování plnění parní lokomotivy vodou a uhlím.*

*Vítejte v Černé v Pošumaví.*



- 1 – zastávka připravená na příjezd vlaku
- 2 – slavnostní projev starosty obce
- 3 – se starostou Českého Krumlova Lubošem Jedličkou
- 4 – hasiči doplňují vodu do lokomotivy

### Zápis do kroniky obce Černá v Pošumaví – rok 2007

---

---

## Otevření trati Kájov – Želnavá.

V neděli dne 3.července 1892 odevzdána veřejně dopravě druhá část tratě budějovicko – želnavské, pro český jih tak veledůležité. Drahou tou otevřeno světové dopravě zapomenuté jihočeské zákoutí, slynoucí krásami přírodními i velikým přírodním bohatstvím. V krajích těch vznikne zajisté nový čilý ruch obchodní a průmyslový a tisíce lidí naleznou zde nové obživy. Do nových krajů zavítají však také bohdá četní turisté z vnitra země, aby se tu pokochali pohledem na mohutné pošumavské obry zdobící zřídla teplé i studené Vltavy a četných jejích přítoků, v nichž se nalézá hojnost chutných pstruhů, sivenů a raků. O uskutečnění této dráhy mají hlavně zásluhu kníže Schwarzenberg a bývalý poslanec prof.Dr. Woldřich.

Otevření dráhy dělo se velice slavným způsobem. Před 10.hod. shromáždili se na nádraží hosté pokud z Čes. Budějovic ve velice skrovné míře byli zvaní: generál major šl. Fleck, místodržitelský rada p. Manschinger a okresní komisař pan Bozděch, president obchodní komory cí.s.rada p.A.J.Effemert, purkmistr a rada městský pp. Kneisl a Taschek, starosta okr. zastupitelstva Dr. Miegler, cí.s. tajný rada, panující kníže Josef Adolf ze Schwarzenbergu, říšský poslanec, dědičný princ Jan ze Schwarzenbergu, říšští poslanci Leopold Pollak a Schier, zástupci žurnalistiky, přednosta stanice p.Weber, přednosta trati p. Pražák a přednosta topírny p. inž. Šedivý, dále zde očekávali vzácné hosty podnikatelé stavby lokální trati p. František Schön senior, František Schön junior a Hubert Schön se svými inženýry.

Krátce po 10.hodině přibyl zvláštním vlakem z Prahy J. E. pan místodržitel hrabě Thun s místodržitelským radou panem Maškem, dále s vládním radou a ředitelem dráhy p. Reichertem a inspektorem p.Pallou, v jejichž průvodu nalézali se též poslanci, ředitel Emanuel Tonner a univerz. Prof. Dr. Sachs a dále správní rada místních drah baron Portheim z Prahy. J.E. místodržitele uvítali místodržitelský rada p. Manschinger, princ Jan Schwarzenberg, generál major Fleck, purkmistr budějovický p. Kneisl, předseda obchodní komory p. cí.s. rada Effemert, ředitel dráhy z Plzně p. Pađour a ostatní přítomní pánové. Brzy nato přibyl zvláštním vlakem z Vídně J. E. ministr Baquehem, J.E. baron Bilinský, president c. k. rakouských drah odb. náčelník v ministerstvu rytíř Wittek, dvorní radové Bischof, Lihařík a Lilienau, minist.rada Gertel, minist. sekretář Grünbaum, sekretář od vrch. inspekce Dr. Kniažolutski, ředitel místních drah Lazar, president místních drah rakouských baron Born, správní rada baron Zeilern a jiní.

Po krátkém uvítání ministra a ostatních právě přibylých hodnostářů, odebrali se všichni zvaní hosté do nádražní restaurace I. a II. třídy, kdež bylo připraveno opulentní dejeuner studený zákusek, fillet de beuf po anglicku, telecí fillet se zeleninou, jemné sýry, jahody, mělnické víno a budějovický ležák. Kuchyně pana restaurátéra Šebesty vyhovovala hostům plnou měrou.

Mezitím byl na nádraží sestavován slavnostní vlak, který pozůstával z 10 vagonů salonních a I. třídy, z vozu pro uhlí a lokomotivy, ozdobené bohatě chvojím, bouquety a kvítím, jakož i prapory říšskými a českými. V čele lokomotivy vypínal se říšský dvojhlavý orel s nápisem :“Viribus unitis“, boky její zdobil český lev s korunou, dále znaky knížecí rodiny Schwarzenbergů, měst Českých Budějovic, Českého Krumlova a městeček Česká Křemže, Hořic a Horní Plané. Vlak řídil přednosta topírny p. inž. Šedivý. Po snídani za veselé nálady zasedli státní hodnostáři a hosté do připravených vagonů a o 10 hod. 39 min. hnul se vlak kupředu za srdečných pozdravů obecenstva, jehož se na nádraží čteně dostavilo.

Salonní vlak a četné zlatem lemované uniformy budily po cestě již samy o sobě velkou pozornost obecenstva, jehož se zvlášť hojnost shromáždilo na všech nádražích. Budovy nádražní byly vesměs bohatě rakouskými a českými prapory, chvojím a kvítím dekorovány. Nádražní úřednictvo ve slavnostních uniformách a venkovské obyvatelstvo všade vítalo sympaticky vysoké státní a zemské hodnostáře. První velké uvítání bylo v České Křemži.

K uvítání slavnostního vlaku za příčinou zahájení jízdy na trati Kájov – Želnavá, dostavili se na stanici křemžskou zástupcové obce, školy a c.k.pošty, Stanko, Schneider, Lekeš a jiní, stanice četnické, kníž. Schwarzenberský správce p. Bedřich Ullman a četný zástup obecního. Po příjezdu vlaku do stanice vystoupil mimo jiné hodnosty též Jeho Ex. Baquehem a J. E. místopředseda p. hrabě Thun. První byv pozdraven od deputací, zmínil se česky o důležitosti dráhy pro krajinu zdejší, vyptával se na poměry obchodní, jak velká obec Křemže jest, mnoho – li obyvatelů čítá a jaké čelnější živnosti se zde provozují. J. E. pan místopředseda vyptával se laskavými slovy českými na stav osení v krajině této, velice pochvalně vyslovil se o krásách jejích přírodních a přeptal se dále na poměry národnostní Křemže a okolí, jak daleko je do nejbližších měst okresních a krajských. Na to byv upozorněn na zvláštnost krajiny zdejší a zvláště na rozhlednu na Kletí a na veliký viadukt Adolfofský, poroučel se p. místopředseda vřelými slovy deputaci a vlak po třiminutovém pobytu za hlučného svolávání „sláva“ odjížděl dále ke Krumlovu.

Ke chloubě obce Křemže a osad okolních musíme konstatovati, že se dovedou velmi dobře reprezentovati, což nebylo možno ovšem říci o všech obcích německých, nalézajících se v dosti zapomenutém kraji šumavském. Také v Zlaté Koruně vítalo vlak četné obecní a též na všech stáních a cestách podél trati až ke Krumlovu, zdravil hodný ten lid český velice uctivě hodnostáře ve slavnostním vlaku.

Krajina od Křemže až ke Krumlovu je rozkošná, západní stranu věncí skupina blanských hor, v jejichž středu starobylý Klet' hrdě vztyčuje hlavu svou, vpravo rozkošné údolí holubovské s výletní stanicí Adolfovem, jež při vtoku potoka křemežského do Vltavy zdobí památná zřícenina Dívčího kamene, vlevo stříbrným pruhem uprostřed strání a lesů vine se mohutná Vltava, vroubená řadou útulných chatrčí a vísek, uprostřed nichž vévodí Zlatá koruna, kdež zříceniny starověkého kláštera dosud světu hlásají slávu Otakarovu a vítězství Čechů u Kressenbrunu v r.1260 nad vzpurnými Maďary a Kumány.

V pozadí na jižní straně Kletí uzavírá překrásnou tuto vyhlídku starobylé sídlo pánů z Růže, Český Krumlov. Gotický, arciděkanství chrám, po jehož levé straně uměle vypíná se krásný dům české Besedy. Jest zajímavému tomuto městu velikou ozdobou. Mohutně se nad městem vypínající starožitný hrad pánů z Růže a vévodů krumlovských nemá co do velkoleposti a malebné polohy na světě, žádný jiný sobě rovný. Ve starobylém slohu zařízení zámek, vroubený na polední straně budovami jízdárny a Bellarie, ve slohu renaissančním, rovněž poutají pozornost divákovu.

V Krumlově očekávaly ve špalíru všechny místní spolky a dámy, místní, státní, knížecí schwarzenberské a obecní úřady a duchovenstvo, v jehož čele se nalézal vldp. Prelát Bakula v malebné své červeněfialové sutaně. Všeobecnou pozornost budila statná postava gardového kapitána, velitele hradu krumlovského, v modrobílé jeho uniformě.. Místopředseda a ministr velice vlídně hovořili s jednotlivými deputacemi a pak s mladými princí Schwarzenbergy a hrabaty Trautmansdorfy, kteří v Krumlově studují.

V Krumlově přisedli do vlaku: okresní hejtman a komisař, poslanec Nitsche, purkmistr a radní, prelát Bakula, velitel ostrostřelců, okresní soudce a starosta a předsedové některých německých krumlovských spolků, předseda české Besedy však zván nebyl.

V Českých Budějovicích, kde nebyli zváni ani všichni náčelníci zeměpanských úřadů, natož pak celé presidium obchodní komory a tím méně předsedové spolků, budí toto opomenutí Českých Budějovic jistou kyselost. Nepokrytý průchod dává jí zdejší daňnacionální orgán, jehož pohnutky jsou rázu až příliš osobního.

Za Českým Krumlovem nabývá krajina již rázu horského, podnebí je zde již také drsnější, vzduch čistší a ostřejší. Ve 12.hod. 23 minut odpoledne dostali jsme se do Kájova, kam až doposud vedla dráha budějovicko – želnavská. Kájov jest převahou již německý. Starosta Bauer přivítal zde ministra a místopředsedu a tento podrobně vyptával se na místní poměry, poukazuje na význam místní dráhy. Bodří němečtí horalé, kteří patrně neznají ještě

velký rozdíl v excelencích, pohlíželi vůbec s velikým respektem k vysoké excelenci panu místodržitelovi, kdežto co do postavy menší excelence pana ministra Baquehema méně si všímali, což mnohému vyloudilo na tváři úsměv.

V Kájově český farář dp.Šebesta a několik duchovních skoro vesměs Čechů vívalo místodržitele, který si počínal velice srdečně. Krásný gotický kostel na návrší a farní budova ozdobená českým praporem pěkně se vyjímal v rozkošné této krajině. V Novosedlích byla postavena na trati slavobrána. Mezipotočí bylo ozdobeno nádherně červeno-bílými, modro-bílými a černo-žlutými prapory. Výzdoba obcí podél celé trati měla více ráz český, neboť knížecí schwarzenberské dvory a budovy byly vesměs ozdobeny červeno-bílými a modrými prapory, čehož se Němci tak lekli, že již hořekují nad počestřováním tohoto kraje.

Pojmenování železničních stanic jest správně česky a německy provedeno; úřednictvo na dráze zná obě zemské řeči, ano dle budějovického dopisu pražské Bohemie jsou prý to vesměs zakuklení Češi. Ano, z Hořic dochází již dajčnacionálních listů stížnost, že tamní obyvatelstvo jest prý vyzývavým počínáním přistěhovalých českých křiklounů znepokojeno, zejména prozpěvováním českých písní, posměchem, ano prý též vyhrožováním Němcům mírumilovným v hospodě !!!

Ano, viděli jsme na vlastní oči, jak počestřování v tomto kraji ryze německém pokračuje; české byty dělnické byly ozdobeny vesměs českými prapory, ano, viděli jsme podél trati dokonce i české nápisy: nazdar, vítáme Vás! Jeden český občan chodil v tomto kraji docela nežinýrovaně již v čamaře a v Želnavě u banketu panu ministrovi, místodržiteli, sekčním náčelníkům, generálním a státním ředitelům, vládním ministerským, místodržitelským radům a sekretářům a radům, ba i panu předsedovi Böhmerwaldbundu a dajčnacionálnímu jednomu redaktorovi položili dokonce slovanskou trikoloru na servít, tj. kytici, pozůstávající z bílých květin, chrp a růží. Ano, jaká to hrůza. I ta ryze německá chrpa je s novou dráhou počestřena A jak se pak nemá Budweiser Zeitung čepejřit.

Němci jsou naopak na nové dráze utlačováni, neboť dráha není ryze německá a v Hořicích nepovolili Böhmerwaldbundu ani čerpací stanici na nádraží, protože čeští inženýři prý se báli, aby ta lokomotiva při napájení nedostala vole, které, jak okolní lid o Hořičanech vtípkuje / die kropfetu Höritzer/, je přední ozdobou tamních mužů. Nicméně jsou ti Hořičané bodrý a hodný lid a čaští turisté sem mohou zavítat beze strachu. Městečko Hořice je starobylé a kvetlo již v době, kdy Přemysl Otakar založil Zlatou Korunu.

Také v Polné – Lštíně / Stein – Irresdorf/ ač hlásá Böhmerwaldbund tuhou oposici, přivítali nás loyálně a přímo skvostně. Banda, které drželi kluci partesy a již dával kapelník nohou takt, vzbudila dokonce úžas hostů, ač pořád hrála jednu a tu samou odrhovačku. „Ach, die sind notenfest“ zavtipkoval sám pan ministr.

Odtud trať ke Kyselovu, Květušinu a k Hodňovu stoupá. Obzor z této výšiny jest malebný. Údolí horní Vltavy a pohraniční šumavské velikány: horu Třístoličnou, Plöckenstein, Vysokou, Světlou, po levé straně v dáli viděti; po pravé straně uzavírá obzor Liščí louka, obrostlý to hřbet horský, částečně lysý, částečně travinami a lesem porostlý. Kopce tyto každým krokem nabývají nového seskupení a tvaru. Překrásný to pohled zvláště v okolí rybníka Langenbrucku.

Zvláště slavného uvítání dostalo se nám ve **Schwarzbachu** – Hůrkách. Ředitel schwarzenberských dolů vítal tu státní hodnostáře a Fr. Schön jun. odevzdal ministrovi skvostnou kytici. Grafitové doly, které se po levé straně tratě prostírají, patří k nejslavnějším na světě. Byly vesměs ozdobeny českými a schwarzenberskými prapory. Za Schwarzbachem stihla slavnostní vlak malá nehoda. Jiskry z komína lokomotivy časem šlehající, zapálily chvojový věnec a rovnoprávně jeden černožlutý a jeden černobílý praporeček na lokomotivě. Následkem toho požáru musel se vlak na okamžik zastavit a když byl plamen uhašen, přejeli jsme po železničním mostě Vltavu a uháněli jsme k Horní Plané. Po pravé straně jest krajina

pahorkovitá a mírnými lesy porostlá, po levé straně prostírají se však sporá rašelinová luka a trávníky.

V Horní Plané a Želnavě vítali slavnostní vlak zase četné zástupy lidu. Oboje nádraží byla bohatě chvojím a květinami ozdobena. Obě stanice zajisté oživnou, až sem bude dráha od Strakonice, Vodňan a Prachatic, která má se pak dále prodloužiti ke Kušvardě a Pasovu.

V Želnavě dojeli jsme o 2 a ½ hod. odpoledne cíle cesty své, neboť zde nově otevřená dráha končí. Nad samou Želnavou, která leží na levém břehu Vltavy podél silnice z Volar do Horní Plané, prostírají se po obou stranách velké kopce: 1216, 1229, 1084, 1044, 1220, 1378 /Plöckenstein/ a 1338 m vysoké. V bystrinách, jež z těchto hor stékají, jest množství chutných černých pstruhů. Značně znaveni, ale potěšeni tak pěknou vyhlídkou, vystoupili jsme z vlaku a po krátkém uvítání pana továrníka Králíka z Eleonorova, odebrali jsme se do prozatímne zřízené restaurace.

Ve ¾ na 3 hod. zahájen byl banket v dlouhé dvoraně na stroje, která za tou příčinou nádherně byla vyzdobena. Uprostřed dvora nalézal se na stěně uprostřed věnců z květin a chvojí obraz Jejich Veličenstev; čistě vybělené stěny vyzdobeny byly květinami a pletenci z chvojí a červenobílými, modrobílými a černožlutými prapory. Celý strop zastřen byl chvojím a dekorován byl znaky Čech, Rakouska, Bavor a knížat Schwarzenbergů, jakož i červenobílými, modrobílými a černožlutými draperiemi. Ve dvoraně umístěn byl obrovský stůl, ozdobený obrovskými bouquety. U prostředního pod obrazy Jejich Veličenstev zasedli ke stolu J.E. ministr Baquehem, J.E. místodržitel hrabě Thun, panující kníže a dědičný princ ze Schwarzenbergu, generální ředitel státních drah baron Bilinski, odborný náčelník rytíř Wittek, říšští poslanci, prelát Bakula z Krumlova atd. Ostatní křesla po obou stranách zaujali ostaní státní hodnostáři a zvaní hosté.

Čtyřhodinová cesta ve vagonech slunečním žářem rozžhavených vzbudila úctyhodný apetit všech hostů i bez umělých pomůcek. Nicméně dlužno vzdáti panu hoteliérovi Kerschbaumovi za vzorné upravení obědu všechnu čest. Obsluha byla slušná a rychlá, neboť obstarávaly jí namnoze spanilé slečny z okolí želnavského a úprava pokrmů, lahoda nápojů a zákusků rovněž znamenitě zvyšovala labužnickou chuť. Menu bylo následující: račí polévka, hovězí pečeně po anglicku se zeleninou, ivančický chřest, kuře s vlašským salátem, husičky a kachny s brambory, srnčí s knedlíky a zavařeným ovocem, jahody, višně, cukrovinky, zmrzlina a černá káva. Dále se pilo pivo krumlovské a protivínské, stolní víno vachavská specialita, liebfrauenmilch, bordeaux, champagnské a koňak.

Po celý čas oběda koncertovala velice dovedně hornická knížecí schwarzenberská kapela ze Schwarzbachu. Ke konci hostiny přišla řada na přípitky. Zahájil jí J.J. kníže Adolf ze Schwarzenbergu těmito slovy: „Pánové! Dostalo se mi vzácné cti, pronést první zdravici. Jak při podobných slavnostních příležitostech to bývá obyčejem, odůvodní se přípitek. Vyjádřím se stručně. Pánové! My jsme Rakušané a proto: Ať žije Jeho Veličenstvo! Hosté propukli v nadšené volání slávy, sklenice s pěnivým šampaňským cinkali a hosté prázdnili číše na zdraví svého císaře a krále.

Knížecí schwarzenberská kapela hornická ze Schwarzbachu hrála mezitím císařskou hymnu. Druhý toast pronesl J.E. ministr obchodu a dovozu markýz Bequehem. V zdravici své připomenul především velké zásluhy země a knížete Schwarzenberga o uskutečnění této dráhy pro český jih tak důležité.

Jižní pošumaví bylo dosud uzavřeno a vzdáleno ruchu světovému. Nyní jest dráha zde otevřena a český jih spojen se světem. Prospěje to zajisté jeho rozvoji, neboť má velké bohatství přírodní. Dále děkoval ministr společnosti státních drah za skvělé stavební výkony a vzorné provedení této trati, která doplní železniční síť českého jihu. Vláda věnuje vůbec velkou péči tomuto kraji, ona také vystavila a podporovala zbudování celé řady drah, které mají zvýšit a zabezpečit hospodářský rozvoj Šumavy. Jménem vlády pronáší proto ministr



svoji zdravici na počest Pošumaví a jeho bodrého lidu. Přípitek tento došel všeobecného souhlasu, dvoranou zaburácelo bouřlivé Sláva! A hudba opět zahrála císařskou hymnu.

Třetí zdravici pronesl baron Born, president rakouských místních drah. Děkoval především ministrovi za milostivé a blahovolné uznání a připomenul, že bez mocné podpory ministerstva obchodu a veřejné dopravy, bez energického jednání jak generálního ředitelství, tak inspekce státních drah, byla by se stavba této dráhy sotva uskutečnila. Jen tomu lze děkovat, že dráhu bylo možno vystavěti a veřejné dopravě odevzdati o celý rok dříve, než bylo předepsáno. Z té příčiny pronáší baron Born representantům vlády, J. E. ministrovi obchodu a J.E. panu místodržiteli, svoji zdravici slovy: At' žijí! Veškeré shromáždění vyprázdnilo své číše na počest jmenovaných vysokých státních hodnostářů.

Tu povstal znovu baron Born a pravil: „Uvedl jsem v první části svého přípitku všechny ty vládní instance, které při uskutečnění tohoto podniku byly nám mocnou podporou. Avšak jsou ještě činitelé jiní, kteří se o provedení dráhy zasloužili; jmenovitě J.J. panující kníže Schwarzenberg, vévoda krumlovský, poskytoval nám značné podpory, jež namnoze širší veřejnosti ani známé nejsou. Jeho Jasnost kníže pán učinil ve prospěch země a zvláště tohoto kraje velice mnoho. At' slouží tato dráha vždy ke blahu a dobrou jasného domu knížecího schwarzenberského. Vybízím vás proto pánové, abyste všichni souhlasili se mnou v pozdravu: Jeho Jasnost, panující kníže Schwarzenberg a jeho Jasný rod, at' žijí!“

Bouřlivý souhlas a pochvala zaburácela sálem, pěnlivé šampaňské teklo v proudech a knížecí schwarzenberská hornická kapela ze Schwarzbachu znovu zahrála hymnu rakouskou. Tím skončena řada přípitků a v celé dvoraně rozproudila se velice animovaná zábava. Než všechny sladkosti mají svůj konec a jelikož čas překročil pátou hodinu odpolední, zvedli se po desertu hosté a nastoupili ke vlaku zpáteční cestu.

Při banketu seznámili se hosté blíže mezi sebou a dle toho pak umístili se ve vozích na cestě zpáteční, na které panovala veselá zábava. Den byl přímo rozkošný a vyhlídka do kraje překrásná. Zpravodaj tohoto listu měl potěšení jeti v posledním otevřeném voze, odkudž byla vyhlídka nejlepší. Davy svátečně oděného lidu očekávaly nás již podél trati a srdečně nás pozdravovaly, zejména tak upřímně činili četní čeští dělníci. Ve vagonech se mluvilo česky i německy a nikomu ani nenapadlo, že by z tohoto kraje se mohlo státi uzavřené území. Vlak ujížděl rychle a větší zastávky učinil pouze v Polné – Květušíně, Kájově, v Krumlově a v Křemži – Mříčí. O 19. hodině večerní jsme dorazili do Budějovic. Zde na peroně nastalo za živé konversace loučení. Pražští hosté a vídenští odjeli pak zvláštními vlaky z Čes. Budějovic. Výlet tento zůstane zajisté všem jeho účastníkům v milé paměti.

**BUDIVOJ 7. července 1892**

---

---

## Lokální dráha Budějovice – Želnavá

Rakouská společnost místních drah vznikla 8. května 1880 v Praze. Založili ji inženýři Hermann Schwind a Heinrich Böhm ve spolupráci se stavitelskou podnikatelskou dvojicí Schön a Wesely. Společnost v 80. a na počátku 90. let vybudovala devět lokálních tratí. V jižních Čechách vznikla až na počátku let 90. pro nás významná lokálka z Budějovic přes Český Krumlov na Šumavu. Prozatímní

ukončení bylo plánováno ve stanici Želnavá.<sup>153</sup> Spolu s touto tratí vlastnila společnost jen v České zemi 193 km drah. U Rakouské společnosti místních drah však musím vyzdvihnout i snahu podnikat i v jiném oboru, než byla samotná železnice. Společnost provozovala i odvětví spjaté se stavbou a provozem dráhy, Jednalo se o skladiště, kamenolomy a cihelny. Jak se však sami přesvědčíme, hodlala se pustit i do podnikání v zcela jiném odvětví - v Želnavě na Šumavě hodlala drážní společnost zřídit celulózku.

Snahy o výstavbu tratě z Budějovic na Šumavu měly stát a Rakouská společnost místní dráhy od roku 1882. Tehdy představila plán na financování výstavby. Peníze se měly sehnat ze tří zdrojů. Prvním byl stát, jenž měl poskytnout půjčku ve výši 1,2 mil. zlatých Soukromí interesenti měli poskytnout druhotné obligace ve výši 200 000 zlatých<sup>155</sup> a provozní náklady, jež měl zvláštním spojením s Rakouskou společností místní dráhy. O tom, kdo vloží do tratí 200 000 zlatých soukromého kapitálu se rozhodlo 31. května 1883 v Krumlově. Celé zasedání interesentů bylo řízeno zastupitelem knížete Schwarzenberga<sup>156</sup> Dr. Nitschem a císařským radou Schierem. Ten ve jménu knížete přispěl částkou 100 000 zlatých, což byla polovina potřebné částky. Dalšími podílíky byly sdružení obcí a menších interesentů. Jejich podíl byl však velmi malý. Nejvíce přispělo město Krumlov, které vložilo, společně se svou městskou spořitelnou, do podniku 30 000 zlatých. Zbylé obce, jako Chvalšiny, Horní Planá, Hořice na Šumavě, nebo i vzdálenější Volary také přispěly. Posledních 20 000 zlatých měla dodat země Česká.

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

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

Trať také nikdy neprovozoval její stavitel, tedy Rakouská společnost místních drah. Již předem bylo domluveno, že hned po dostavbě přejde lokálka do vlastnictví i pod provozní

správu ke Státní dráze oplátkou za to, že stát přispěje na stavbu trati. Rakouská společnost místní dráhy, a hlavně její projektanti Schön a Wesely, se postarala o veškeré projekční a stavitelské práce, včetně ekonomických studií únosnosti a tarifů. Dalo by se tedy říct, že Rakouská společnost místních drah staví dráhu na zakázku. Stavba trati probíhala ve dvou etapách. Jako první se stavěl úsek z Budějovic do Kájova. Tato část byla otevřena slavnostním ceremoniálem na nádraží v Českém Krumlově dne 19. listopadu 1891. Následujícího roku, respektive v červnu 1892, byl dokončen a zprovozněn i zbylý úsek Kájov - Želnavá.

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

Hardtmuth konkurenci. V době, kdy již stála lokálka na Želnavu, postavil bývalý zaměstnanec Hardtmuthovy továrny Koh-i-noor F. Latzmann. Odbytiště pro grafit tedy v jižních Čechách bylo.

Kromě grafitu se v oblasti těžila po léta také rašelina, ta se těžila v oněch dobách zejména pro účely topení. Borcky, jak se sušeným kusům rašeliny říkalo, byly výhodné levné palivo pro domácnosti a průmysl. A to jak pro místní potřeby, tedy pro výrobu elektřiny a páry při zpracování grafitu, tak i pro vývoz. Pomohla tedy zatápět v šumavských chalupách, pomáhala grafitovým dolům i místním sklářům. S železnicí by bylo možno rašelinu vyvážet, například do Prahy, kde byl o ní zájem.

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

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

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

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

Železnice měla mít v Pošumaví hlavně významnou úlohu v přepravě dřeva. Na něm v podstatě ležel smysl celého železničního projektu. Dřevo z knížecích lesů, jež bylo plaveno po Vltavě, se ve stanici Poříčí 168 mělo nakládat na železniční vozy. V plánech na stavbu byl plánován rozsah nakládky dřeva v Poříčí na 3 500 tun ročně. Cizí plavené dřevo překládané na vlak bylo odhadnuto pouze na 1 500-2 000 tun. Ovšem v průběhu vývoje ekonomických studií na výstavbu želnavské lokálky, vyvíjeli projektanti Schön a Wesely, spolu se státními orgány tlak na to, aby počet plaveného dřeva byl co nejnižší a většina se vozila ze Želnavy a Českého Krumlova po železnici.

Již v původních výpočtech se počítalo s přepravou tzv. topného dřeva, jež mělo být vozeno přímo ze Šumavy. Jednalo se logicky o největší množství, tedy o 20 219 tun dřeva. Kníže Adolf Josef a jeho úředníci dojednávali s Schönem a Wesely možnost přepravovat dřevo za tarif stejný, jako u Státní dráhy.<sup>170</sup> Důvod sjednocení tarifu byl prostý: topné dřevo se již dříve dopravovalo z jižních Čech po hlavních tratích do Vídně a do Prahy. Po dostavbě lokálek, v našem případě důležité trati pro soz dřeva ze Šumavy, mělo dojít k nárůstu současné přepravy do obou hlavních měst. S částí dřeva bylo v plánech počítáno i pro eventuelní dopravu do Hardtmuthovy továrny na tužky v Českých Budějovicích. Sem mělo

směřovat zhruba okolo 1 500 tun ročně, ovšem pouze za předpokladu, že by do továrny byla vybudována vlečka, v opačném případě mohla být čísla nižší.

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

Mezi otázkami firmy Schön a Wesely na Schwarzenberskou centrální kancelář z roku 1887 ohledně přepravovaného zboží, byla zahrnuta samozřejmě i přeprava tuhy. Knížecí úředníci ani u ní nešetřili s plánem přepravy. Vývoz tuhy měl být okolo 10 000 tun ročně. Dalších 5 500 tun měl tvořit dovoz pomocného materiálu k opracování tuhy. Poslední surovinou po tuze tvořil len, jehož roční vývoz byl předvídan na 900 tun.

Z uvedeného výčtu můžeme zpozorovat, že v ročním průměru schwarzenberský velkostatek počítal s přepravou 42 619 tun nákladu, ve velké většině exportu surovin a materiálů. Toto číslo však bylo pouhým minimem, které se kníže zavázal převážet po dobu nejméně 20 let. Celkem mělo jít o 6000 vagonů ročně. Kníže Schwarzenbeg také nebyl jediný, který hodlal po dráze přepravovat zboží. Důležití byli i ostatní menší podnikatelé, či obce. Jak ještě uvidíme, šlo spíše o snahu zvýšit ekonomiku místního regionu. Podle konečných souhrnů však i tak tvořil transport surovin ze schwarzenberského panství největší objem celé přepravy. Proto také tarify, vyjednané pro schwarzenberské dominium byly výhodnější, než pro jiné soukromé podnikatele.

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

Přípravy na výstavbu lokálky však, kromě ekonomických studií a vyjednávání mezi drahou, stavebními inženýry, centrální kanceláří a knížetem, obsahovaly i smlouvy na poskytnutí materiálu. Jednalo se hlavně o dodání vápna a cihel na drážní stavby a traťový svršek, dřeva na pražce a další dřevěné konstrukce. Dodán měl být i kámen na traťový svršek. Centrální kancelář na příkaz samotného knížete Adolfa Josefa dokonce dala slevu na jednotlivé položky. Slevy byly různé, na vápno a cihly jen 10% z původní ceny, na pražce až 30%. Dodávání materiálu bylo logické. Nešlo o žádný zvláštní jev. Dráha čerpala materiál od místních dodavatelů z regionu, kde byla stavěna. Materiál tak přišel levněji. Zajímavé jsou však ony slevy. Znamenaly totiž, kromě zájmu knížete o samotnou výstavbu trati, také snahu získat při přepravě nákladů ty nejvýhodnější tarify. Ty pak, jak jsem již popsal výše, byly konzultovány oběma stranami. Nic neměnil ani fakt, že Rakouská společnost místních drah věděla, že sama dráhu provozovat nechce a s největší pravděpodobností trať přenechá státu.

Ekonomická strategie dráhy ležela v rukou pánů Schöna a Weselyho stejně jako samotná výstavba.

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

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

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

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

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

Lesníci nebyli spokojeni s přepravními podmínkami, tuhové doly zase na druhé straně s věčným odkladem stavby dráhy. Ředitel dolů v Černé v Pošumaví Balling, který podnik dostal z problémů hospodářské krize 70. let, odkoupil roku 1886 konkurenční firmu. Byla to Eggertova těžební společnost, podnik, jenž do té doby v Černé v Pošumaví a Hůrce konkuroval schwarzenberskému podniku. Po tomto odkupu vzrostlo knížecímu podniku množství vytěžené tuhy. Jan Adolf a jeho syn navíc zkupovali všechny podíly usedlíků na dolech. Není proto divu, že se stavbou železnice počítali i oni. Balling několikrát prosil ústřední kancelář i samotného knížete o urychlení výstavby dráhy. Knížata Jan Adolf II. a Adolf Josef jakožto největší zájemci o přepravu na trati vedl, kromě zpráv o obavách vlastních úředníků, také korespondenci s místními obcemi. Také městská a obecní zastupitelstva byla roku 1889 znepokojena, že se stavba trati posunuje a chybí dostatek peněz. Nervozita měst pramenila z obav místních řemeslníků z toho, že výstavba trati se nakonec neuskuteční. Knížata ze Schwarzenbergu brali proto jako svou naději, jako člověka, jenž by mohl společně s nimi dosáhnout podpory urychlení stavby dráhy. Mezi zástupci obcí Český Krumlov, Chvalšiny a Horní Planá a okresu Český Krumlov panovaly obavy a žádali knížete, jestli by jim nepomohl, jakožto hlavní interesent, s tlakem na rychlou dostavbu. První zmínka této nervozity se objevuje 1. dubna 1888. Následník Adolf Josef se pasoval na zastupitele zájmů obcí. Sám působil v říšské radě jako zástupce šumavských okresů, včetně toho Krumlovského. Jako jejich zástupce a jako interesent na stavbě dráhy oslovil 9. června 1888 ministra obchodu Bacquehema. Ministr samozřejmě odkázal knížete směrem k Rakouské společnosti místní dráhy. Ta prohlásila, že je připravena začít se stavbou. Snažila se však získat vyšší státní dotaci. Šlo tedy spíše o spor mezi železniční společností a ministerstvem obchodu. Ovšem podnikatelé z krumlovského regionu a ze Šumavy byli společně s knížetem netrpěliví. Navíc na knížete naléhali lidé z vlastních řad. Lesní správa a knížecí doly čekaly na dokončení dráhy s obavami.

Ani inženýr Wesely však nelenil a sháněl v Anglii banku, která by poskytla Rakouské společnosti místní dráhy peníze za odkup prioritních akcií. Vidíme tedy, že stavitelé zůstávali

se Schwarzenbergův v kontaktu. Ačkoliv ještě žil Jan Adolf II., v té době se již o komunikaci staral hlavně Adolf Josef. Tři dny před smrtí jeho otce Jana Adolfa II., tedy 12. listopadu 1888, přišla od Weselyho povzbudivá zpráva. Wesely informuje Adolfa Josefa, že se zdá, že sehnal v Anglii někoho, kdo byl ochoten na stavbu tratě přispět. Stále ještě zmiňuje i výstavbu železnice celulóžky. Podobný závěr potvrzuje i 26. listopadu ředitelství Rakouské společnosti místních drah ministru obchodu. Konečně se začalo zdát, že výstavba dráhy je o něco blíže k výstavbě.

Ovšem záleželo i na penězích státu a půjčky od Úvěrové banky. S tou komunikoval sám kníže Adolf Josef, který se osobně finančně zaručil za půjčku Rakouské společnosti místní dráhy za půjčku na stavbu. Co se týče vyjednávání se zemí a státem, tak jak jsem již naznačil, kníže spolupracoval s obcemi. Kromě osobního vyjednávání s ministrem, které v červnu 1888 k žádnému razantnějšímu posunu nevedlo, se podílel i na dalších krocích zúčastněných obcí. Proto zastupitelé města Krumlova chystali v říjnu 1889 delegaci do Vídně. Chtěli předat samotnému císaři Františku Josefu I. petici podepsanou od všech místních interesentů. Chybět neměl ani podpis knížete. Ta samá petice měla ale kromě císaře směřovat na Zemský sněm v Praze. Zástupcům šlo o to, vyjednat hlavně získání potřebných peněz. Po slibu státu a sehnání soukromých investorů zbývala zemská podpora o garance půjček ve výši 100 000 zlatých, což byl dvojnásobek, než bylo původně plánováno, jak bylo v původních plánech dráhy stanoveno. Též žádali krumlovští o zemskou garanci 20 000 zlatých na částku, kterou musejí místní okres a jeho interesenti do dráhy vložit. Radní nakonec uspořádali schůzku s knížetem, kde se měl vyřešit program petice. Přišli ho navštívit 4. listopadu v 11 hodin dopoledne na Hlubokou. Petice měla dojednat dotaci, o kterou do té doby nikdo zatím nežádal. V zemské ústavě ještě podpora železnic nebyla plně zakotvena, jako jsem již výše napsal. Radní se svým okresním zástupcem Adolfem Josefem postupovali ve věci shánění zemských peněz podle zemských vládních nařízení z roku 1884, na jejichž základě získala garanci Transverzální dráha. Podobné slyšení chtěli po knížeti i zástupci Horní Plané. Samozřejmě, že tato angažovanost ve věci garance příspěvku okresu a obcí na Krumlovsku pramenila z postavení knížete jakožto zastupitele.

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

Stavba trati začala v létě 1890. Stavěl se nejprve úsek z Českých Budějovic do Kájova. Práce probíhaly velmi rychle a kníže Adolf Josef měl nad nimi dohled. O běhu prací ho informovali



jeho vlastní úředníci z Krumlovského panství. Stavbou na trati byl pověřen především Anton Megwarth. Do roka byla lokálka do Kájova postavena. 19 listopadu 1891 byl první úsek v tichosti uveden do provozu. Větší sláva se však chystala následující rok. Na konci června totiž byla dostavena trať až do její konečné stanice - Želnavy. Postavena byla pouze železniční trať a projekt celulózky byl odložen na neurčito. Ovšem i otevření samotné trati bylo důstojné, jak se patří.

Slavnost se konala již 3. července. Jednalo se o první slavnostní jízdu po trati, kterou pořádala Rakouská společnost místní dráhy, jež lokálku postavila. Kromě Adolfa Josefa se zúčastnil i jeho syn Jan Nepomuk ze Schwarzenbergu. Slavnostního aktu se účastnila spousta vzácných hostů. Nechyběl například ministr Bacquehem, či ministerský odborník přes železnice rytíř Wittek.<sup>197</sup> Jízda začínala na Českobudějovickém nádraží v 10 hodin dopoledne. Lokomotiva byla vyzdobená vpředu nápisem "Viribus unitis" a znaky českým a císařským. Po boku se vedle znaků měst ležících na nově otevřené dráze, objevil i erb Schwarzenbergů, respektive jejich primogenitury. Za lokomotivou bylo řazeno deset vozů 1. třídy a vozů salonních. Vlak stavěl na každé stanici. V Českém Krumlově ho čekalo přivítání zbylými členy schwarzenberské rodiny. Také zde na povolení Adolfa Josefa byla připravena slavnostní salva z děl. Vystřeleno smělo být celkem devětkrát. Vlak se pak ubíral na nově zprovozněný úsek za Kájovem. V Černé v Pošumaví vlak přivítal ředitel schwarzenberských grafitových dolů Balling. Nebyl jediný, kdo z grafitových dolů přivítal vlak se zvláštními hosty. Schwarzenberská hornická kapela vyhrávala po celou cestu ve vlaku. Zhruba v půl třetí odpoledne dorazil vlak do Želnavy, kde se konal slavnostní banket v prozatímním salonu v místních dílnách. Vyzdoben však byl náležitě. I zde mohl člověk spatřit zemské a knížecí insignie. Zajímavé však je, že kromě znaku Schwarzenbergů, Rakouska-Uherska a Čech, zde byl ještě znak bavorský. Svědčil o tom, že dráha v budoucnu bude prodloužena až na zemskou hranici u obce Haidmühle. Slavnostní přípitek pronesl právě Adolf Josef. Pozvedl číši a prohlásil: "Vyjádřím se stručně. Pánové! Jsme Rakušané, a proto: Ať žije Jeho Veličenstvo." Po tomto přípitku a státní hymně následoval proslov ministra obchodu Bacquehema. Ten vyslovil díky za podporu dráhy českému zemskému zastupitelstvu a také Adolfu Josefovi. Také v proslovu ředitele Rakouské společnosti místních drah, barona Borna, se objevila chvála na knížete: "Jsou četní činitelé jiní, kteří se o dráhu zasloužili. Jmenovitě J. J. panující kníže Schwarzenberg, vévoda Krumlovský poskytoval nám značné podpory, jež namnoze širší veřejnosti ani známy nejsou. Jeho Jasnost kníže pán činil ve prospěch země a zvláště tohoto kraje velice mnoho. Ať slouží proto tato dráha vždy ku blahu a dobru jasného knížecího domu Schwarzenberského."

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

zapomínat na to, že trať prakticky procházela hlavně schwarzenberskými velkostatky a to hlavně velkostatku Krumlov. Jinak se totiž jednalo o dosti zaostalý agrární kraj, kde nebyl příliš rozvinutý průmysl. Až na nově vznikající papírny tu v podstatě nebyl nikdo, kromě Schwarzenbergů, kdo by mohl slibovat větší přepravu po železnici. Obce i region si tedy od dráhy slibovali spíše zatraktivnění regionu pro ekonomický rozvoj, než že by sami měli co nabídnout. Rozvoj moderního velkostatku vybudovaného hlavně za Jana Adolfa II., potřeboval železnici. A region z tohoto rozvoje těžil. To byl mimo jiné jeden z důvodů, proč si v okrese Český Krumlov zvolili Adolfa Josefa za svého zástupce. Po roce 1848 bylo celkem časté, že bývalí poddaní svého bývalého pána volili do obecních zastupitelstev. Šlechta to na oplátku brala jako projev loajality.<sup>199</sup> I když, jako například u Adolfa Josefa, byli šlechtici zaneprázdnění často starostmi o svůj vlastní velkostatok, snažili se reprezentovat, jako ochránci občanů, kteří je zvolili Adolf Josef jako zastupitel v říšské radě proto hájil "své poddané". Zvláště pak, když šlo o věc, ve které byl sám zainteresovaný. Kníže však kromě role "otce" nezapomínal ani na pozici velkostatkáře a hospodáře. Co se týče přepravy materiálu, tak lesní úřad v Českém Krumlově měl obavy, že přeprava po dráze vyjde draž. Ovšem projektanti dráhy museli stejně nakonec hlavnímu zájemci ustoupit a sazby tedy nezvyšovali - v sázce byl smysl celé dráhy. Schwarzenberská ústřední kancelář si dokázala vyjednat výhodnější tarify oproti ostatním zájemcům o přepravu. To se ostatně potvrdilo po úspěšné dostavbě a otevření dráhy do Kájova na podzim roku 1891. Ceny přepravních nákladních tarifů zkazily radost z otevření lokálky mnoha interesentů na Krumlovsku. Již v prosinci 1891 se ohradili ke knížeti zástupci města a okresu Český Krumlov. Cena nákladních tarifů se jim zdála příliš vysoká. Vyjadřovali zklamání nad finanční obětí, kterou museli poskytnout pro stavbu dráhy. Snažili se knížete přemluvit do stavby alternativního železničního projektu. Žádali ho jako svého politického zástupce i jakožto potencionálního zájemce a investora, jenž by mohl jejich plánům pomoci k realizaci. Šlo o propojení Českého Krumlova s tratí České Budějovice - St. Valentin. Nová spojnice měla končit ve stanici Velešín. Adolf Josef se akorát přimluvil na ministerstvu obchodu za všeobecně nižší tarify. Účastnit podpory nové dráhy se však odmítl. Sám měl vyjednánu lepší tarifní pozici. Soustředil se spíše na vybudování jiných tratí, důležitějších pro propojení větší část Schwarzenberských držav v jižních Čechách.

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

## Tratě, které „utopilo“ lipenské přehradní jezero



Loni v létě se pro velké sucho a možná i odpouštěním přehrady pro závody v raftingu snížila hladina přehradní nádrže Lipno o několik metrů. Zvědavým očím tak odhalila i několik bývalých železničních staveb staré trati Černá v Pošumaví – Horní Planá. Představujeme vám základy staniční budovy staré žst. Horní Planá na pravém břehu jezera.

Foto: IVO ŠTECHA

V loňském suchém roce poklesly hladiny našich řek natolik, že mnohé z tratí, zatopených vodami přehradních jezer, se opět vynořily na povrch. Jako mnoho mých kolegů, neodolala jsem ani já, zařadila se mezi „železniční archeology“ a vydala se k přehradní nádrži Lipno zhlédnout zbytky bývalých grafitových drážek, existujících do doby zatopení vodami jezera v okolí Černé v Pošumaví. A jako přídavek jsem navštívila Bližší Lhotu, kde z vody vyčnívaly ruiny bývalého nádraží Horní Planá, jakož i zbytek železničního náspu trati České Budějovice – Černý Kříž.

U silnice v Černé, v zátoce zvané *Malé Lipno*, byly vidět základy budov bývalého závodu na zpracování grafitu, zbytky nakládací rampy, větvičí se těleso drážky, která nakonec končila ve vodě. Na vyschlém dně bylo vidět spoustu zajímavých věcí, mj. hřeby, řetězy, podkladnice, zohýbané kolejnice, jakož i kolečko od důlního vozíku. Prostě pastva pro oči i foťák železničního archeologa.

Ve snaze vše zachytit a zdokumentovat jsem si ovšem nevšimla, že moje kalhoty se naopak staly „pastvou“ pro rostlinu zde hojně rostoucí, zvanou dvojzubec. S jejími nazpět osténkatými osinami, které se důkladně zabodly do látky, jsem se potýkala určitě delší čas, než zabral průzkum.

Obě místa byla natolik zajímavá, že po návratu domů jsem začala pátrat po dostupných informacích, zejména o původní drážce grafitových dolů. Zdrojem mi byly staré průvodce po Šumavě a článek Z. Bauera v *Železnici* z roku 1994. Jelikož ne každý má uvedené materiály k dispozici, ráda se o získané znalosti s vámi, milí čtenáři, podělím.

Grafitové doly v okolí obcí Mokrý (dříve Mugrau), Černá v Pošumaví (Schwarzbach) a její části Hůrka (Stuben) byly založeny v roce 1811. Vlastníkem byla nejprve Eggertova společnost, která je v r. 1886 prodala Schwarzenbergům. V lokalitě bylo několik ložisek, na kterých postupně vznikly šachty Tomáš, Ferdinand, Anežka – ty se nacházely v blízkosti Mokré – dále pak Stará Anežka, Hlavní, Anna, Viktorie I – III, Václav a Emilie. Šachty, hluboké až 70 metrů, měly problémy s odváděním vody, proto v roce 1897 byla postavena odvodňovací štola Josef, jejíž portál můžeme vidět dodnes v blízkosti Mokré.

Závod na zpracování grafitu stál v Hůrce. Uvádí se, že v roce 1901 v závodě pracovalo asi 600 zaměstnanců a dalších 200 se zabývalo těžbou rašeliny na blatech (okolí Černé a

Stögenwaldu – dnes pod hladinou jezera). Rašelina se spalovala nejen v závodě na tuhu a blízké cihelně, ale později se i dovážela do budějovického pivovaru.

Koncem 19. století se Schwarzenbergové rozhodli dopravu tuhy, rašeliny i dřeva z okolních lesů zmodernizovat. V letech 1884 a 1885 byly z bývalých koňských drah vybudovány úzkorozchodné dráhy (o rozchodu 600 mm) ze závodu v Hůrce do stanice státní dráhy v Černé-Hůrce (nyní Černá v Pošumaví) a k dalším provozům v okolí. Jejich délka činila 684, resp. 2296 metrů.

Nově pak byla zbudována rašelinová trať podél Olšiny a Vltavy do Stögenwaldu ke složišti dřeva o délce 5795 metrů s kamenným náspem a třemi dřevěnými mosty přes zaplavovaná území. Ve stanici Černá-Hůrka byla překládací rampa mezi úzkorozchodkou a kolejí o normálním rozchodu. Dřevěná výtopna pro dvě lokomotivy stála v závodě v Hůrce.

V roce 1909 vznikla odbočka k nové cihelně v Auwerku u řeky Olšiny. O deset let později byla ze železniční stanice postavena do závodu normálněrozchodná vlečka o délce 940 metrů, která ale již v roce 1921 byla snesena. V roce 1922 se udává celková délka kolejí 17,34 km. Ve dvacátých letech minulého století však už těžba tuhy klesala. V Kafkově ilustrovaném průvodci po Čechách z roku 1924 se dočteme, že některé šachty jsou již uzavřené.

Úpadek nastal zejména po zaboru Sudet Němci (v roce 1941 se udává již jen 4 km tratí), definitivním koncem pak byla stavba lipenské přehrady. To už ale byla ložiska převážně vytěžena.

Trať České Budějovice – Želnavy (nyní Nová Pec) oslavila předloni 110 let svého trvání. Již to však nebyla ta původně trasovaná trať. V průběhu let minulých se měnily nejen zastávky, jejich názvy, ale i část trasy. Stavbu 73 kilometry dlouhé trati zahájila Rakouská společnost místních drah, trať byla ovšem ihned od jejího otevření v provozu státním. Byla to poslední z tratí, připravovaných jako „Českomoravská transverzálka“.

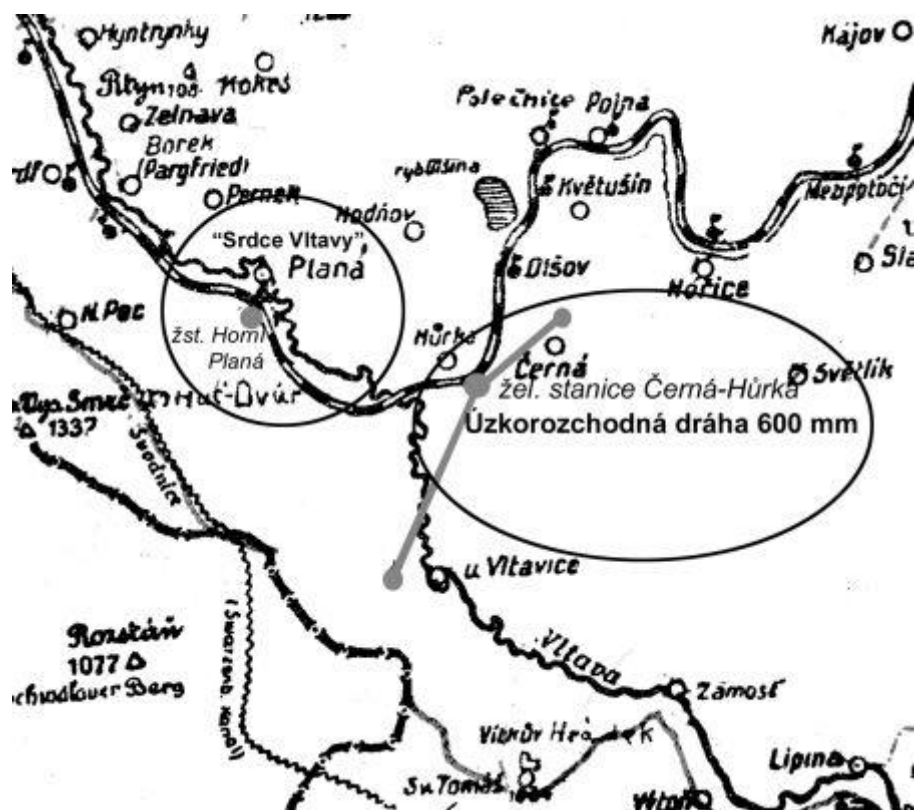
Provoz na úseku České Budějovice – Kájov byl zahájen 20. 11. 1891, z Kájova do Želnavy se vlaky rozjely 4. 7. 1892. Otevření této šumavské lokálky mělo pro oblast dalekosáhlý význam. Dřevo, zemědělské produkty, proslulé sklářské výrobky, tuha, ale i samotní obyvatelé měli usnadněnou cestu „do světa“.

Železniční stanice Černá – Hůrka spolu se Želnavou byly hlavními nakládacími stanicemi želnavské dráhy. Tuha z výše zmiňovaných dolů u Černé a dřevo Schwarzenberského lesního ředitelství v Želnavě představovaly hlavní a pravidelnou zátěž, rovněž tak rašelina. Hořicím na Šumavě (původně Höritz), známým svými Pašijovými hrami, pak železnice přivezla diváky i ze vzdálenějších míst. Za první republiky nejenže tehdejší ČSD v hrací dny vypravovaly zvláštní vlaky, podílely se ale i na propagaci her samotných.

Horní Planá sloužila – a dnes znovu slouží – turistům jako východiště k hraničnímu šumavskému hřebeni a Plešnému jezeru. V současné době se však bohužel už nemůžeme nechat „dovéztí rozlehlým údolím klikatého toku Vltavy“ z Černé do Želnavy. K 20. dubnu 1958, kvůli výstavbě lipenské přehradní nádrže a následnému zatopení území, byla trať v úseku Černá v Pošumaví – Horní Planá přeložena na levý břeh Vltavy. Pod vodou zmizely nejen grafitové drážky u Černé, zastávka Stögenwald, ale i říční meandr „Srdce Vltavy“ u Horní Plané. Trať se v tomto úseku zkrátila ze 14 na 12,5 km.

Zhlédnutí původních staveb bylo opravdu zážitkem. Ti, kdož to nestihli loni v létě, mají zřejmě smůlu. Podobná příležitost se totiž asi hned tak opakovat nebude.

**JANA BĚHOUNKOVÁ**  
**/převzato z internetových stránek /.**  
**Rok 2005**



Trasa původní železnice České Budějovice – Želnavá, ke 20. 4. 1958 přeložená v úseku Černá – Horní Planá na levý břeh Vltavy, se schématickým vyznačením úzkorozchodných dráček grafitových dolů v okolí Černé.



Bohumil Červený, Česká geologická služba, 1959

## Zmizelé koleje, zmizelá nádraží

/ z knihy autorů Petr Lapáček + Petr Ovseník + Josef Bosáček – 2019/

### ČESKÉ BUDĚJOVICE – ČERNÝ KŘÍŽ – zatopená trať

#### Černá v Pošumaví – Nová Pec

V době výstavby přehradní nádrže Lipno mezi léty 1950 – 1959 došlo rovněž k přeložení části železniční tratě České Budějovice – Černý Kříž, konkrétně cca 12,5 km dlouhého úseku mezi žst. Černá-Hůrka (něm. Schwarzbach-Stuben, dnes Černá v Pošumaví) a žst. Želnavá (dnes Nová Pec), který byl později po napuštění jezera zatopen. Původní železniční trať vedla za železniční stanicí Černá-Hůrka západním směrem, nikoliv do oblouku směrem na sever jako dnes.

Po cca 300 m se stáčela k jihozápadu; oblouk původní trati je patrný dodnes. Na západ od vrchu Hůrka začíná původní trať klesat do údolí Vltavy. V tomto místě je dodnes při poklesu hladiny jezera patrné traťové těleso vystupující z vody. Po dalším stočení k jihu trať mýjela zářezem nevýrazný vrch, dnes ostrov Tajvan.

Po překročení Vltavy se trať stáčela k západu a pokračovala po úbočí jižně od Vltavy až do původní stanice Horní Planá na okraji Bližší Lhoty. Severně od původní stanice Horní Planá vedla trať po náspu, dodnes viditelném již při malém poklesu hladiny. Po překročení potoka Šešovce následovala zastávka Pernek na Šumavě. U osady Kovárna tvoří násep bývalé trati hráz rybníků. Těsně před Želnavským nádražím se původní trať obět sbíhá se současnou.



# MALÁ FOTOGALERIE

