

Jaroslav Marsa: **Železnice, Američané ...**

V naší obecní kronice se vyskytují časté zmínky o občanech Spomyšle, kteří byli zaměstnáni u dráhy (rozuměj železnice) a v jistém období jich bylo tolik, že se jim vyplatilo pravidelně pořádat plesy v hostinci u rybníka. I v současnosti pracuje několik našich spoluobčanů u Českých drah, a.s.

V souvislosti se zmínkami o dráze se často mluví o Jenšovicích. Není proto od věci připomenout si ve stručnosti vývoj železniční trati, která těsně sousedí s katastrem naší obce a jedno neobvyklé jubileum.

O Jenšovicích jako obci se ví docela málo. Po staletí měly Jenšovice jen několik selských usedlostí, třicetiletou válkou zcela zničených. „Stavení zkažená, role pšeničná, luk na mále.“ Zřícená stavení byla dlouho pustá. Ještě v roce 1786 žilo ve třech domcích 30 obyvatel.

Až do roku 1850 patřila osada k mělnickému panství, pak velká část obce náležela Ferdinandu hraběti Kustošovi ze Zubřího a Lipky. Do roku 1890 se Jenšovice rozrostly na 23 domy se 146 obyvateli. Ve vsi byl hostinec, kovárna, obchod smíšeným zbožím a dva prodeje tabáku. Obyvatelé se živili hospodařením na polích. Evangelíci náleželi do Libšic, israelité do Hořeních Beřkovic.

Několik vět o rodu Kustošů se vztahem k Jenšovicím.

Jeden z Kustošů byl v 16.století královským prokurátorem a pražským měšťanem. Jan Kustoš získal predikát (šlechtický titul, přídomek podle jeho sídla nebo heraldického znamení) roku 1558 od krále Ferdinanda I.



zámek v Jenšovicích (r.1975)



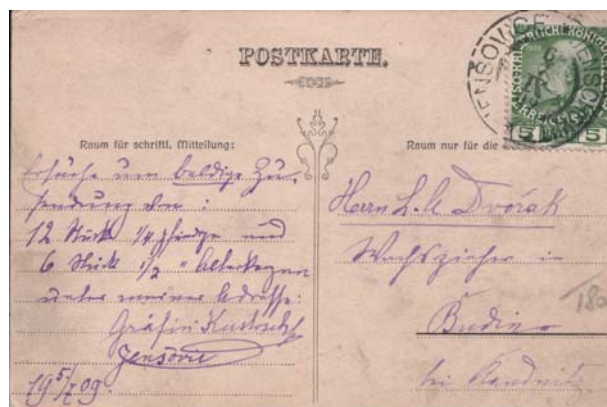
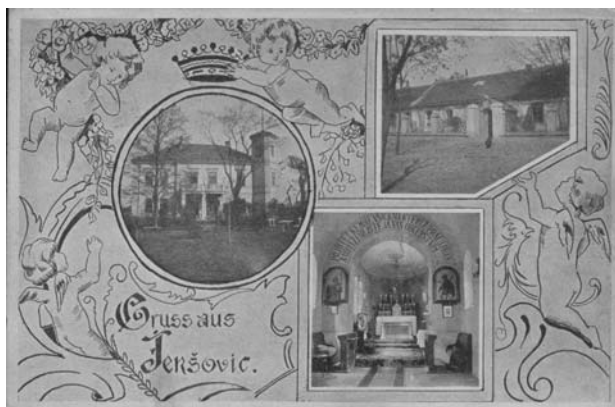
hřbitov v Cítově: pomník s nápisem FRANTIŠCE GROOTEVÉ VĚNUJÍ OBČANÉ Z JENŠOVIC

Poslední Kustoš, který zdědil Jenšovice, se jmenoval Ferdinand Filip František Kustoš ze Zubřího a Lipky. Narodil se v Jenšovicích dne 19.června 1836 otci Kustoši ze Z.a L. a matce Anně Bohušové z Otěšic.

Ve svých necelých 34 letech se 22.února 1870 oženil s dvacetiletou Johannou von Trauttenberg (* 1850 v České Lípě). Tito manželé zemřeli, oba v Jenšovicích, on 24.května 1894 a ona pětadvacet let po něm dne 3.listopadu 1919, ale nezůstal po nich žádný dědic majetku. V roce 1890 byla Ferdinandem Kustošem na návsi vystavěna kaplička ke cti P. Marie a několikrát ročně se v ní sloužila mše svatá. Rodina založila v roce 1902 v Jenšovicích dětskou útulnu.

Mladší sestra Ferdinanda F. F. Kustoše jménem Emmanuela Johanna Antonia, narozená 9.března 1840, se provdala za Karla von Groote a svatbu měli v Jenšovicích 2.ledna 1868. Dcera z tohoto manželství, neteř Ferdinanda F. F. Kustoše ze Zubří a Lipky, slečna Františka von Groote, rozená 4.května 1872 v Sohran, kraj Rybník, v bývalém území Pruského Slezska, dnes jižní Polsko, zdědila po svém strýci jenšovické panství, stala se jeho majitelkou a také poslední hraběnkou, která tam žila. Do roku 1920 byla občankou Pruska a není mi známo, kdy do Jenšovic přišla. Zemřela v květnu roku 1952 v Jenšovicích ve věku 80 let.

Vlastní obec Jenšovice (v 19.století německy Jenschowitz, česky Jenšovice) leží poměrně dost daleko od bývalého vlakového nádraží téhož jména. Traduje se, že tuto skutečnost lze připsat hraběnce, která žila v Jenšovicích a která nechtěla být vyrušována hlukem blízké železnice (skřípění brzd, houkání lokomotiv, posunování vagonů) a proto se postarala, aby nádraží Jenšovice bylo zřízeno v dostatečné vzdálenosti od jejího sídla. Tato pověst však dostává trhlínu sdělením přímé pamětnice poslední hraběnky von Groote, která říká, že nádraží mělo být skutečně blíže obci Jenšovice, ale neshody s vlastníky pozemků vedly nakonec k volbě vzdálenějšího místa, a to právě toho, kde dnes známe vraňanské nádraží.



Jako zajímavost a dobový dokument můžete vidět pohlednici Jenšovic odeslanou hraběnkou Johannou Kustošovou (Gräfin Kustosch) v létě roku 1909.

A nyní pár slov k železnici:

V polovině 19.století nechal rakouský stát vyměřit a v průběhu 5 let postavit dráhu z Prahy do Podmokel, druhou v Čechách.

1. Při plánování trasy budoucí železnice chtěl ing. Jan Perner¹⁾ spojit všechna místa s nejvyšší spotřebou surovin pro rozvíjející se průmyslovou výrobu. Proto chtěl spojit Vraňany, Lužec⁶⁾, Vrbno a Hořín. Dostal by se tak co nejbližší k Mělníku a dále by mohl pokračovat podél Labe do Roudnice.
2. Po smrti ing. Jana Pernera, po velké záplavě v roce 1846, kdy voda odnesla dokončený násep mezi Libčicemi a Dolany, a s přihlédnutím k častým záplavám v ústí Vltavy se rozhodl generální inspektor Alois Negrelli²⁾, že trať povede z Mlčechvost přímo k Dolním Beřkovicím a tak bude míjet jak Vraňany, tak i Lužec.
3. Dráhu postavila firma bratří Kleinů³⁾ a Vojtěch Lanna⁴⁾. Úsek z Prahy do Lovosic byl dán do provozu 1.6.1850, do Drážďan 6.-8.4.1851. Celá trasa měla jen jednu kolej. Mezi Veltrusy a Dolními Beřkovicemi vlaky nezastavovaly.
4. Druhou kolej z Prahy do Kralup položila Rakouská společnost státní dráhy (StEG⁵⁾) v roce během roku 1867. V roce 1929 byla dokončena druhá kolej a zahájen provoz z Kralup do Vraňan. Z Vraňan do Roudnice n.Labem se po dvou kolejích začalo jezdit koncem roku 1940.
5. Železniční stanice Jenšovice byla otevřena 1.6.1859 (pro veškerou dopravu 15.11.1859), zastávky Vraňany (dnes Mlčechvosty) a Cítov až 1.6.1883.
6. Železniční stanice Jenšovice se jmenovala od 1.6.1859 do 31.12.1859 „Mělník“, od roku 1860 do r.1866 „Jenšovice – Mělník“, v letech 1866 až 1921 „Jenšovice“, od roku 1921 dodnes „Vraňany“.

7. Původní budova jenšovické stanice z roku 1859 stále ještě stojí. Přízemní křídla byla přistavena asi kolem roku 1907.
8. V roce 1860⁷⁾ byl v Jenšovicích otevřen C.k.poštovní a telegrafní úřad. Ten byl v roce 1889 přeložen do Lužce. Do obvodu působení tohoto úřadu patřilo kromě Lužce ještě 15 okolních obcí: Horní Bečkovice, Bukol, Býkev, Daňoves, Dušníky, Chramostek, Jedibaby, Jeňoves, Jenšovice, Křivousy, Mlčechvosty, Nová Ves, **Spomyšl**, Vepřek, Vraňany.
9. V Lužci pracoval od roku 1863 první spolkový rolnický cukrovar v Čechách, který k výrobě používal černé kladenské uhlí. Dopravoval si ho po řece z kralupského přístaviště Buštěhradské dráhy. Po řece také vozil řízky, cukrovku a vápenec. Cukr a melasu nakládal do vagonů na nádraží v Jenšovicích. Říční doprava po Vltavě byla levná, ale naprosto závislá na stavu vody. Další zbytečné náklady vznikaly překládáním zboží z lodí do povozů a odvozem do cukrovaru. Potřeba zlevňovat výrobu vedla vedení cukrovaru k myšlence přejít z černého na levnější hnědé uhlí a jeho dovoz zabezpečit výstavbou lokální tratě z Jenšovic do Lužce s vlečkou do cukrovaru. Jednání o výstavbě přípojky bylo zdlouhavé. StEG dávala přednost důležitějším tratím, např. výstavbě lokálek a vleček do cukrovarů ve Velvarech a Zvoleněvsi. Počátkem března 1884 přijel do Jenšovic osobně stavební ředitel ing. Eduard Bazika a pak přípojku vyprojektoval. Teprve dne 6.ledna 1886 získala StEG stavební koncesi a mohla začít stavět trať o rozchodu 1,435 m, délce 3,214 km, pro rychlost vlaků max. 25 km/h. Projekt jednokolejné stavby počítal s max. stoupáním 15 promile a nejmenším poloměrem oblouků 150 m. Dne 18.února 1886 zadala StEG stavbu lokálky firmě Josef Kruliš z Prahy a již 26.září téhož roku začaly po koleji nepravidelně jezdit vlaky. Úředně byl provoz povolen od 1.1.1887.



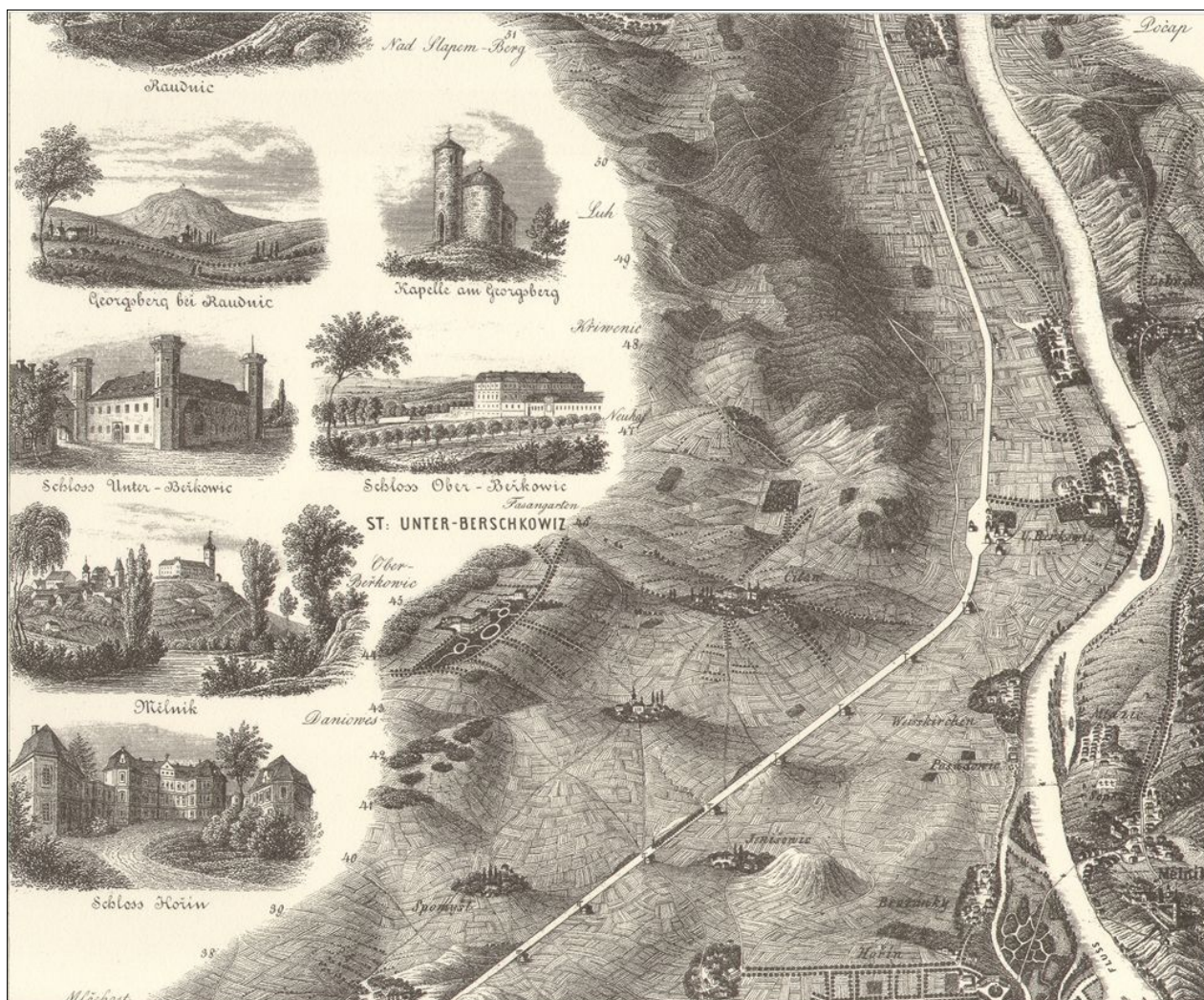
Ke snímku: výzdoba nádražních prostor, dámy v róbách, pánové ve fracích a kloboucích, jakož i transparenty s názvy ukazují, že se slavnosti účastnily významné osobnosti z mnoha okolních obcí.

10. Roku 1887, tedy přesně před 120 roky, zavítali do Českého království američtí Sokolové. Naši bývalí krajané se vypravili přes oceán, aby navštívili svoji rodnou zemi a aby u nás podpořili sokolské hnutí. Dne 16. června projížděla jejich početná skupina vlakem přes nádraží v Lovosicích, Bohušovicích a Roudnici – tam všude byla vítána nejen představiteli měst a obcí, ale i zástupci mnoha spolků, mezi nimiž vystoupila také Hasičská župa Podřípská, ovšem bez hasičů ze Spomyšle, kteří měli do svého vzniku ještě necelých 19 roků. Také na nádraží v Jenšovicích byla téhož dne skupina Američanů, podobně jako všude jinde, vřele přivítána. Z oslavy se do dnešních dob zachovala fotografie, která dokladuje nevšednost až exotičnost návštěvy Američanů a slávu, která delegaci provázela. Na nádraží v Jenšovicích byly přítomny delegace z okolních obcí, na tabulkách jsou čitelné DUŠNÍKY, BUKOL A BÝKEV.

Jak to vůbec tehdy bylo se sokolským sletem?

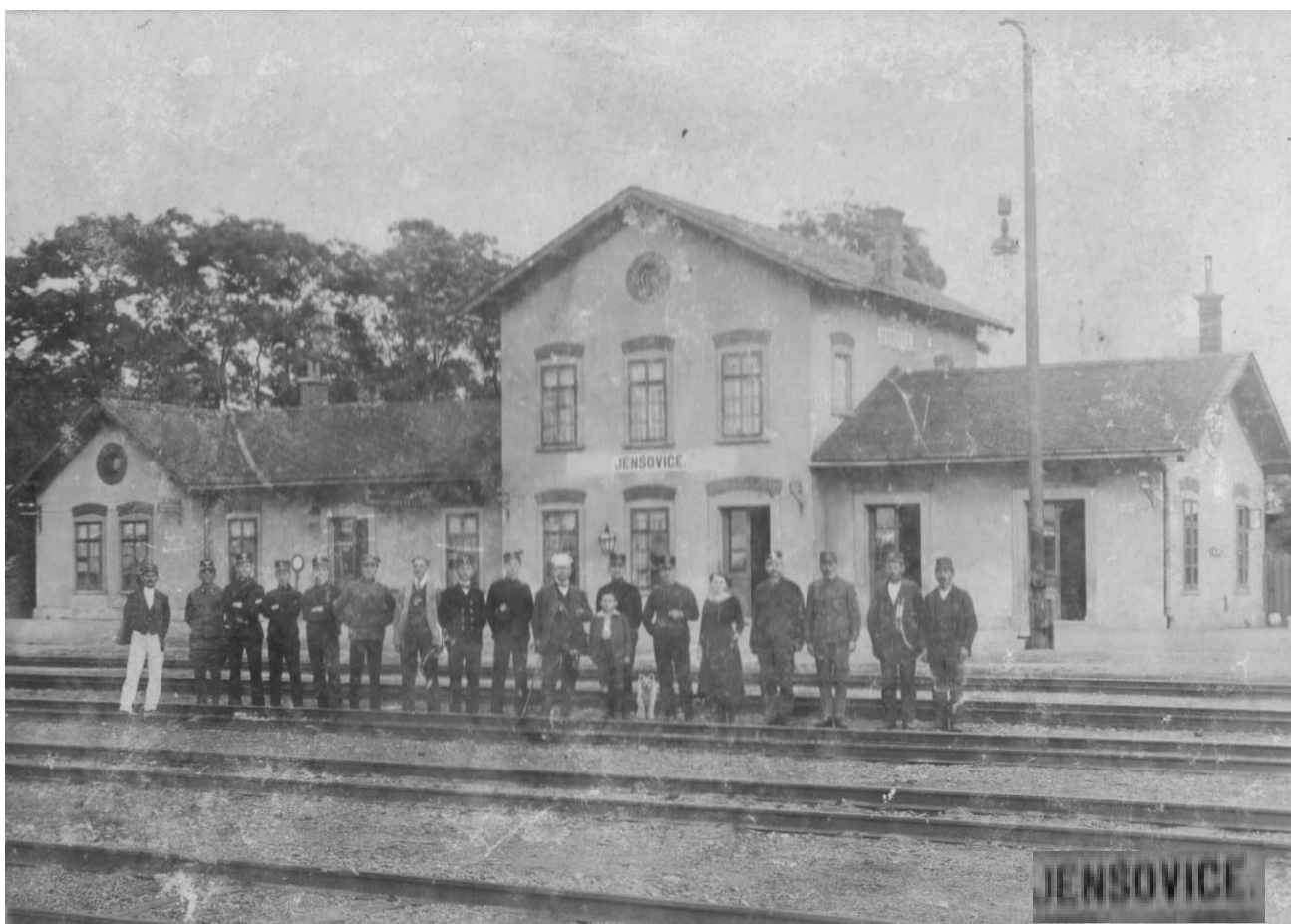
II. všesokolský slet připravený v r. 1887 byl rakouskou vládou zakázán a uskutečnil se až v roce 1891, kdy se v Praze konala “Jubilejní výstava”. Úřední zákaz průvodu a veřejného vítání zahraničních hostů přišel šest týdnů před plánovaným zahájením sletu roku 1887.

Místo zakázaného II. všesokolského sletu v Praze uspořádala organizace Sokola v Českém Brodě 26. června 1887 náhradní župní slet a česko-americké závody za účasti 40000 návštěvníků, z toho 3000 Sokolů z Čech, Moravy a ze Spojených států severoamerických. Úspěšné setkání sokolstva mělo za následek, že se v dalších letech objevilo mnoho nově založených sokolských jednot.



Rytina mapy železnice z Prahy do Drážďan – část vedoucí Podřipskem.
Snímek ze dne 21. února 2004. Dopravní muzeum v Drážďanech (Verkehrsmuseum Dresden)

11. V roce 1925 nalézáme v dokladech Národního shromáždění úmluvu o tom, že akciová společnost spravující železniční trať z Libochovic do Jenšovic (nyní do Vraňan) postupuje dnem 1.1.1925 tuto dráhu do vlastnictví státu. Stát ji nabývá vlastnický včetně všeho movitého i nemovitého jmění společnosti, ať toto jmění je zapsáno v knihách pozemkových anebo není, s veškerými právy i závazky, se všemi vozidly a zásobami, dalším jměním společnosti (aktiva i pasiva), i s rezervním fondem. Naproti tomu přejímá stát k vlastnímu zaplacení zbytek dosud neumořené hypoteční zápůjčky uzavřené u Zemské banky království Českého ve jmenovité hodnotě 3,047.800,- Kč. Tato úmluva byla podepsána v Praze dne 4.prosince 1924 za stát ministrem železnic Stříbrným a ministrem financí ing. Bečkou, za společnost *Místní dráha Libochovice-Vraňany* pány Kašparem a dr. Vejdovským.
12. Elektrifikace železnice z Roudnice do Vraňan proběhla v době od 1.4.1977 do 21.12.1979. Zahájení provozu proběhlo dne 1.1.1980. Druhá etapa elektrifikace z Prahy-Bubenče do Vraňan proběhla v období červenec 1981 až prosinec 1984, provoz byl zahájen 1.června 1985. O rok později začaly elektrické vlaky jezdit z Prahy až do Děčína.



Díky ochotě našeho bývalého spoluobčana pana Václava Duchoslava, čp.35, se můžete na vlastní oči přesvědčit o předchozím názvu dnešní stanice Vraňany. Název je na budově umístěn mezi prostředními okny na nejvyšší budově a vpravo dole je umístěna jeho zvětšenina.

Snímek musel být pořízen v roce 1921 nebo ještě dříve, protože v roce 1921 byla železniční stanice přejmenována na Vraňany.





Pohled na
železniční
nádraží
Vraňany

(zapůjčil
pan Michovský
z Vraňan)

Vysvětlivky:

- 1) Ing. Jan Perner 1815 – 1845, studoval na pražském polytechnickém ústavu u F.A. Gerstnera, který ho povolal na stavbu carsko-selské železnice v Rusku. Později pracoval u Severní dráhy Ferdinandovy, stal se vedoucím stavebního úseku Státní dráhy z Pardubic do Prahy. Stavěl dráhu Břeclav – Hranice a viadukt Praha-střed – Bubny.
- 2) Alois Negrelli, von Mold-Elbe 1799-1858, rytíř, silniční inženýr. Pracoval na regulaci Rýna, v Praze projektoval železniční viadukt, navrhl generální plán železniční sítě ve Švýcarsku. Po roce 1842 pracoval na generálním ředitelství rakouské státní dráhy. Od roku 1840 projektoval suezský průplav; jeho plánů pak později využil Lesseps.
- 3) bratři Kleinové stavební podnikatelé. Nejstarší František byl panským zahradníkem, přešel se svými šesti syny na zavodňovací, silniční a železniční práce. Firma postavila asi 3500 km tratí, zanikla po smrti posledního z bratrů, Vojtěcha.
- 4) Vojtěch Lanna 1805 – 1866, budějovický rodák, vystudoval pražské polytechnické učiliště. Zabýval se plavbou a dřevařským průmyslem. Jako c.k. loďmistr měl na starosti úpravu vodních cest. Společně s Kleiny stavěl první železnice v Čechách.
- 5) StEG „C.K. privilegovaná rakouská společnost státní dráhy“ (Staats-eisenbahn Gesellschaft) získala koncesi od 1.ledna 1858 na 90 let.
- 6) Lužec od roku 1905 nese obec na vlastní žádost název Lužec nad Vltavou
- 7) C.k.pošt.úřad Jiný zdroj uvádí, že pošta na nádraží Jenšovice používala poštovní razítko od 1.11.1864 s nápisem Jenšowic. Pošta byla zrušena 14.1.1890 a přestěhována do Lužce. V dalších letech bylo používáno pouze razítko vlakové pošty, a to: od 22.12.1893 Jenschowitz Bahnhof –Jenšovice nádraží, od r.1899 Jenšovice – Jenschowitz, od r.1918 Jenšovice, od r.1921Vraňany, od r.1939 Wranian – Vraňany, od r.1945 Vraňany, od 1.1.1973 277 07 Vraňany.

Prameny:

1. 100 let lokálky z Vraňan do Lužce, vydal ZVROH a ČSVTS při žel.stanici a lok.dep. v Kralupech n.Vlt. v roce 1987.
2. Monografie československých a českých známek, 20.díl, Historický vývoj názvů pošt v českých zemích, vydáno v Praze r. 2002
3. Ilustrovaný encyklopedický slovník, díl I.-III., Academia Praha 1981
4. Dokumentace Národního shromáždění.
5. Dopravní muzeum v Drážďanech (Verkehrsmuseum Dresden)