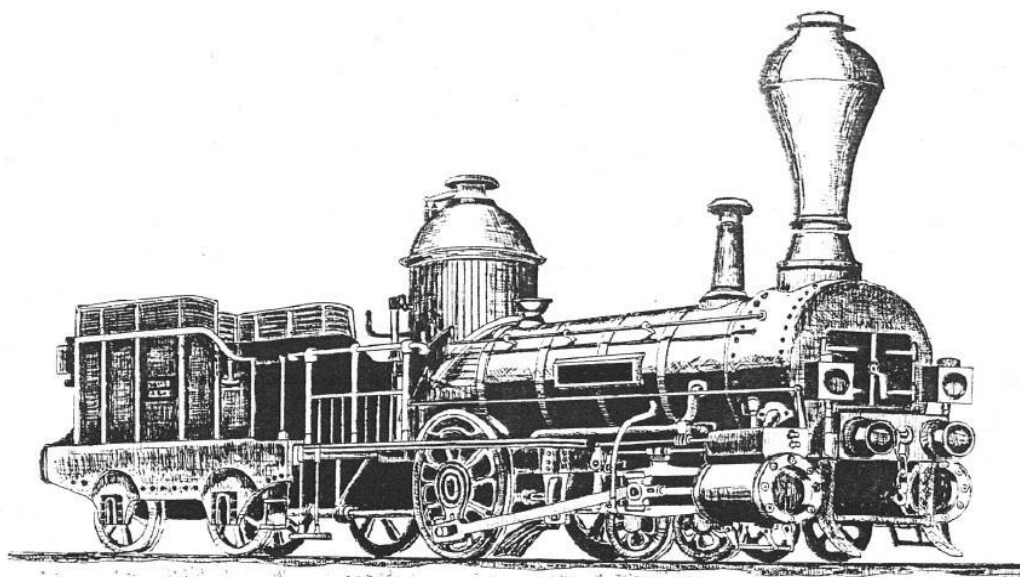


Malý Antonín Dvořák a železnice



Na levém břehu Vltavy nedaleko Kralup leží Nelahozeves. Tam se přestěhoval hostinský a řezník František Dvořák, pronajal si lobkovický výsadní hostinec a s manželkou Annou vychovávali osm dětí. Jejich prvorozený syn, Antonín, se narodil 8. září 1841 a říkali mu Anton. Jako nejstarší měl pokračovat v otcově živnosti.

Nelahozevský kantor Josef Spitz, ke kterému přišel šestiletý Antonín do školy, brzy poznal chlapcův sklon k hudbě a učil ho hrát na housle. Malý Dvořák s chutí hrával s kapelou o muzikách, tu a tam nějaké sólo i v kostele. Nikdo však nepomyslel, že se stane jeho životním posláním.

Kromě hudby poznal Antonín Dvořák ještě jednu velkou celoživotní lásku – nově budovanou železnici.

První rozruch do malé vesničky nad Vltavou zaneslo 28. dubna 1842 sedm cizích pánů, kteří z rána pomalu procházeli od Lobče, ukazovali na některé chalupy i zahrádky a pilně zapisovali do poznámkových bloků. Odešli směrem na Staré Ouholice.

Večer v hospodě pan učitel Spitz vysvětlil, že to byl trasovací oddíl pro určení směru stavby železnice z Prahy do Drážďan. Vedl jej český inženýr Jan Perner a i všichni ostatní byli čeští inženýři nebo technici.

Někteří sousedé nevěděli, oč jde, jiní vzrušeně vykládali, že dráha nepřinese nic dobrého. Kouř lokomotivy otráví ovzduší, ptáky v povětří i zvěř v lese. Slepice přestanou snášet vejce. Koleje naruší zemi tak, že nebude rodit obilí. Člověku se rychlým pohybem vlaku prokrví mozek až k smrti nebo k chorobným záchvatům zuřivosti.

Naproti tomu učitel Spitz vykládal, že v Anglii a v Německu už železné dráhy mají a nic podobného se neděje. Naopak železnice umožní rychlejší jízdu nejkratším směrem. Parní pohon utáhne daleko větší množství zboží než formanské fasuňky. Rozvine se průmysl, vzroste obchod s cizinou. Zkrátí se vzdálenosti jednotlivých míst, zemí a států. Železnice přinese mnoha lidem zaměstnání. Stane se hospodářským dobrodiním tam, kde bude procházet, i Nelahozeves může získat.

Život plynul svým obvyklým tempem, na železnou dráhu se pomalu zapomínalo. Teprve v polovině března 1846 vzrušila Nelahozeves zpráva, že přijede komisař krajského rakovnického úřadu s odhadcem a budou vykupovat pro dráhu nemovitosti.

Mnozí se obávali, že je kouřící obluda připraví o nejlepší kus pole, louky, nebo odřízne pozemky od statků a stodol. Naštěstí pruh pozemků, vykupovaný pro trať nebyl příliš široký.

Výkupní komisař postupoval mírně, základem jednání byl odhad přísežného znalce, který musel přihlédnout k vlastní ceně nemovitosti, hodnotě práv a k znehodnocení zmenšením či rozdělením. Nakonec byli všichni s dohodnutou náhradou spokojeni.

Na jaře roku 1847 dorazila stavba po obtížném trhání skal, navážení teras a prokopávání zářezů k Nelahozevsi. Do cesty se jí postavil pískovcový útvar v Lobči. Projekt navrhl prokopat tento masiv 227,5 m dlouhým tunelem. Bylo to řešení pracné, zdoluhavé a drahé. Vodorovné vrstvy houževnatého pískovce vylučovaly použití střelného prachu. Pracovalo se ručně, kladivy, klíny, sochory.

Nelahozeveští kluci, a s nimi i malý Dvořák, s obdivem sledovali partu havířů naddůlního Meitznera. Naddůlní byl mladší veselý čtyřicátník, který klukům co chvíli nabízel kladivo nebo sochor, aby to také zkusili. Rozdával nejpěknější kusy pískovce mámě domů na drhnutí nádobí.

Z nelahozeveské strany kameníci mistra Lanzingera stavěli ozdobný portál a pod kostelíkem, přímo ve vsi, klenutý kamenný podjezd. Lanzinger byl Vídeňák, vyšší, hubený, často pokašlávající padesátník. Antonína, který práci mistra se zájmem pozoroval, doprovázel smutným úsměvem. Portál byl jeho posledním dílem. Těsně před jeho dokončením zemřel. Spí svůj věčný sen v české zemi, na hřbitově v Minicích.

Následující rok přinesl do vzhledu Nelahozevsi nejdůležitější změnu. Zatímco havíři naddůlního Meitznera dosud hloubili tunel, zasypávali šachtu uhelného dolu pražského nakladatele Beauforta, aby vedle vykopali novou, desítky povozů přivázely hlínu a kameny, nasypávaly těleso budoucí tratě.

Těžké valníky dopravovaly kolejnice, stovky dělníků je pokládaly. Nelahozeves byla jedno velké lidské mraveniště. V době nejvyššího úsilí přijeli kočárem inženýr Kopp a inspektor Negrelli.

Pokládka kolejí šla rychle kupředu. Během tří týdnů byly pracující skupiny už daleko za vsí. Čilý ruch v Nelahozevsi ustal tak rychle, jak se zrodil. Dva čerstvé pásy kolejnic učarovaly malému Dvořákovi. Dokázal dlouhé chvíle sedět mezi pražci, hledět do dálky, kde koleje mizely pod Vepřkem, v údolí Labe, u moře v Německu. Snad poprvé snil o velkých lodích, které ho jednou přeplaví až do Ameriky.

Přišel podzim, zima, jaro 1848, ale pořád chybělo to hlavní. Nakonec se Nelahozeves přeci jen dočkala. **7. dubna 1849 v 10 hodin přijel od Kralup první lokomotiv!** Vlekl tři pracovní vozy. Na prvním sedělo šest dělníků, další dva byly naloženy pražci. Zastavil pod kostelíkem, aby dělníci mohli vozíky vyložit.

Kdo mohl, utíkal k trati. I učitel Spitz přivedl děti ze školy. Tak tohle je ten lokomotiv! Všichni stáli v němém úžasu, ti nejodvážnější se dotýkali rukou černých boků ocelového oře.

Dvořákův Anton stál jako ve snu. Lokomotiv ho okouznil na celý život. Štíhlý vysoký komín pod oblaky šedivého kouře, velké tažné kolo, na kotli zřetelný nápis „Planian.“ Jeden strojník čistil důležitě ojnice, druhý na stroji sebevědomě vykládal, že lokomotiv váží přes 20 tun, v síle se vyrovná 155 koním, ujede i 35 km v hodině.

Zanedlouho byly pražce složeny, lokomotiv zahoukal a poklidně se rozjel. Někteří kluci utíkali s ním, ale dlouho nevydrželi. Za strojem zůstal jen oblak černého hustého dýmu.

Pro nelahozevské to bylo všechno neuvěřitelné. V hospodě se dlouho do noci mluvilo jen o železnici. V nejbližších dnech se lidé potkávali s otázkou: “Viděls?”

V dalších týdnech projel lokomotiv Nelahozevsí několikrát, ale to byl již starý známý lákající jen místní mládež.

Stavba důležité železniční tratě z Prahy do Drážďan trvala už pátý rok. Veřejnost se stále více zajímala o to, kdy se začne pravidelně jezdit. Neklid narůstal i ve vedení státní dráhy. Nakonec bylo rozhodnuto zahájit provoz po částech. 3. května 1850 byla provedena zkušební jízda z Prahy do Lovosic a stanoven den zahajovací slavnostní jízdy – 1. června 1850.

Na vyzdobeném pražském nádraží se za krásného letního dne už od rozednění scházeli představitelé dráhy, města i vídeňské vlády, důstojníci v uniformách, vysocí úředníci ve fracích, dámy v nejlepších róbách i početné davy prostých Pražanů.

Několik minut po šesté hodině se vlak za doprovodu rakouské hymny rozjel do Lovosic. Vítání po trati bylo důstojné. Ve stanicích hrály dechové hudby, zdravily setniny ostrostřelců nebo národní gardy. V Nelahozevsi čekal starosta, obecní radní, školní děti i s učitelem.

Vlak měl novou lokomotivu typu 2B – 12 „Kouřim,“ šest čtyřosých vagonů amerického typu. Čekala se větší účast vesnických lidí, ti však pracovali na polích a zahradách. Dvořák Anton stál u kolejí i s otcem, který si odskočil z hospody. Ještě večer před osmou mnoho občanů i dětí očekávalo soupravu na zpáteční jízdu do Prahy. Nechyběl ani malý Dvořák.

Od září 1850 se vozilo z Ústí do Prahy uhlí, ale ostatní nákladní doprava byla zahájena až 15. listopadu 1850.

Poslední saský úsek z Krippen do Podmokel dokončili až 31. prosince 1850. Konečně byla ve dnech 6.-8. dubna 1851 celá trať z Prahy do Drážďan otevřena.

V neděli 6. dubna 1851 v 5:30 hodin vyjel z pražského nádraží do Podmokel slavnostní vlak. Přes sněhovou vánici přihlíželo kolem trati mnoho zvědavců.

Kromě vojska, ostrostřelců i národní gardy přispěla svým dílem i církev, která posvěcovala koleje, nádražní budovy a zařízení. V Kralupech takto posloužil minický, ve Veltrusích veltruský pan farář. V Nelahozevsi opět nechyběl starosta, obecní radní, děti ze školy, učitel Spitz.

Jednokolejná trať měla původně tyto stanice: Praha, Bubeneč, Roztoky, Libčice, Kralupy, Veltrusy, Dolní Beřkovice, Štětí, Roudnice, Terezín, Lovosice, Zálezly, Ústí, Neštědlice, Podmokly. Zastávky byly otevřeny později.

Vltavským a Labským údolím jezdily dva osobní a dva poštovní vlaky. Nelahozevsi projížděly do Prahy asi v 15:10 a v 22:25 hodin, do Prahy ve 3:20 a v 13:35 hodin.

Nejvěrnějším nelahozeveským obdivovatelem železnice byl Dvořákův Antonín. Jak mohl, odběhl od svých dětských povinností, sledoval denní vlaky, mával a zapisoval si jména lokomotiv. Strojvůdci si po čase všimli drobné postavičky, zamávali také nebo i na pozdrav zahoukali.

Kdo by si byl pomyslel, že malý chlapec vedle kolejí je budoucí hudební skladatel světového věhlasu, jeden z největších synů našeho národa!

Soubor historických studií „Dráhy dolního Povltaví č. 10“

Vydal: ČSD – železniční stanice Kralupy nad Vltavou (1991)

Text: Vratislav Šimůnek

Lektoroval: PhDr. Libor Šimůnek

Reedice: Městský úřad Kralupy nad Vltavou (2024)