

Václav Cempírek<sup>1</sup>

## Odkaz Ing. Jana Pernera české železnici

**Klíčová slova:** *železniční doprava, česká železnice*

### Rodné Bratčice

Jan Perner se narodil 7. 7. 1815 v Bratčicích u Čáslavi v mlynářské rodině, otec Jan pocházel z mlynářské rodiny ze Lhoty u Přelouče a matka Kateřina Kazdová byla z Popovic u Bydžova. Pokřtěn byl v kostele sv. Gotharda v Potěhách kaplanem Františkem Gabrielem, za kmotry mu byli Josef Kezler, hospodský a Kateřina, manželka Václava Slavíka z Bratčic. Do obecné školy v Potěhách vstoupil v roce 1822, byla školou dvoutřídní, a Jan byl dán hned do druhé třídy. Zpočátku jeho prospěch byl nevalný, z náboženství, pravopisu a diktátu měl známky trojky, z krasopisu, pilnosti a chování dvojky a ze čtení a dějin jednotky. Během dalších roků se jeho prospěch zlepšil, ale v náboženství byl stále hodnocen dobře. V posledním roce školy 1826 měl již samé jedničky. Otec si přál, aby pokračoval v rodinné mlynářské tradici, ale to se Janovi nelíbilo.

Byl ovlivněn nástupem hospodářského a technického vývoje, který charakterizuje počátky 19. století. Řemeslná výroba se středověkou technologií a technikou se měnila v koncentrovanou manufakturní rukodělnou výrobu. Tento přechod od feudálně cechovní řemeslné výroby k manufakturní velkovýrobě přinesl územní diferenciaci hospodářského vývoje oblastí a států. Rostoucí obchod kladl stále větší nároky na dopravu. Začátek století je charakterizován nástupem vědy do materiální výroby, dochází k přestavbě původních a výstavbě umělých silnic. Snahy o oživení výroby a obchodu vedly k vybudování prvních silničních tahů, důležitých pro stát. Jako žák, při každodenní cestě do školy v Potěhách, křížoval vídeňskou silnici, která vedla na Čáslav, Kolín a do Prahy. Koncem 18. století bylo celním patentem stanoveno 25 hlavních obchodních cest, které se staly základem dnešních silničních komunikací 1. třídy. Jednou z nich byla právě zmiňovaná silnice z Vídně do Prahy, která navazovala na Haberskou stezku. Mlynáři v té době byli mezi venkovským lidem živlem svobodomyšlným a pokrokovým. Tyto vlastnosti měl ve svých genech i Jan, proto se názorově s otcem rozchází, nechce zůstat ve mlýně a odchází z domova. Dostává se do Prahy, kde pokračuje úspěšný žák ze školy v Potěhách na polytechnice, kterou v roce 1806 založil František Josef Gerstner. Zde se Janovi začal měnit kaleidoskop klukovských snů v cíl stavět lidem domy a cesty do světa. Pražský polytechnický ústav byl v Dominikánské ulici, v bývalém Svatováclavském semináři naproti kostelu svatého Jiljí. Student Jan pravděpodobně bydlel na blízkém Koňském trhu, studium pro něho bylo nejen zdrojem poučení, ale i školou národního života ovlivněného osvícenstvím.

---

<sup>1</sup> prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D. (1954), Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, tel.: 607 935 278, email: vaclav.cempirek@upce.cz. President České logistické asociace, Pod výtopnou 367/2, Praha, Karlín

Studium na polytechnice šlo podle vysvědčení mladému Janovi velmi dobře. V roce 1831 složil zkoušky ze základní vědy, aritmetiky a algebry, geometrie, stereometrie a trigonometrie; v roce 1832 z vědy užité, statiky a dynamiky, hydrostatiky a hydrauliky; v roce 1833 s praktických zákonů stavebního, vodního a silničního umění. Profesorem mu zde byl i František Antonín Gerstner, stavitel koněspřežní železnice z Českých Budějovic do Lince (1825 – 1832), byl mu svěřen úsek do Kerschbaum (uveden do provozu 30. 9. 1828). Ve 30 letech 19. století doznívalo osvícenství. Jan Perner se v té době hlásil k tomuto směru, jeho příznivci požadovali růst vzdělanosti ve všech oborech vědění, uplatňování práva na osobní svobodu člověka, svobodné myšlení a jednání (svoboda projevu a tisku). Dalším výdobytkem bylo, že lidé si mají být rovni před zákonem. Společenské reformy měly vést k odstranění absolutismu a nastolení demokratické formy vlády. Hlásali, že občanský stát má být v demokratické formě vlády řízen volenými zastupitelskými orgány. Rovněž požadovali zbavení církve politické moci a odloučení církve od státu. Podle osvícenců již nebyla církev nedotknutelná. Jejich cílem bylo humanizovat trestní právo a zavést spravedlivý daňový systém. Prosazovali nové uspořádání politických poměrů jak zevnitř, tak i na poli mezinárodním s akcentem na celonárodní trh a ekonomickou propojenost mezi státy.

Osvícenství lze označit za intelektuální hnutí, životní postoj a filozofický směr 18. století, který znamenal převrat ve vývoji evropského myšlení. Osvícenství je odmítavou reakcí na barokní religiozitu, proti níž staví vlastní prostředky a možnosti člověka: racionalismus, logiku a humanismus. Vytvořilo vlastní duchovní, etické a estetické principy, do té doby neznámé, které daly základ mj. dnešním konceptům občanské svobody a rovnosti, demokracie, pokroku a lidských práv.

## **Absolvent polytechniky**

Po studiích musel Jan opět zatnout pěsti, hledat pracovní umístění a marně prosit. Technické úřady mu dveře neotevřely. První umístění dostal v Jičíně, kde jako aktuár (nižší úředník) trautmannsdorfského panství Kumburka a Radimi získával zkušenosti při stavbě silnic a hospodářských budov. Trpělivě čekal na první opravdovou příležitost, a ta přišla, když četl v roce 1836 v pražských novinách oznámení svého profesora z polytechniky Františka Antonína Gerstnera, znamenitého železničního odborníka, že získal od ruského cara výsadu ke stavbě dvou krátkých železnic v petrohradské gubernii, a že na této stavbě zaměstná více absolventů polytechniky znalých češtiny. Perner nečekal a hned napsal svému profesorovi přímo do Petrohradu žádost o přijetí. Gerstner si velmi rychle vzpomněl na svého velmi dobrého studenta, kterého v roce 1832 vyznamenal za provedení výkresů z mechaniky. Gerstner mu obratem odepsal, že ho na stavbu přijímá a že bude vyslán na studijní cestu. Gerstnerův pražský zmocněnec Ing. Antonín Wach z Náchodu soustředil celkem 13 českých inženýrů pro stavbu tratě z Petrohradu do Carského Sela a Pavlovska. Perner však nejel přímo do Petrohradu, ale ve skupině 4 inženýrů absolvoval studijní cestu. Jan si před odjezdem prohlédl koněspřežní železnici z Brusky do Lán. Z Prahy jel poštovními rychlíky do Norimberku, kde si prohlédl první německou železnici z Norimberku do Fürtu (7. 12. 1835) a pokračoval do Mohanu nad Rýnem. Odtud parolodí kolem rýnských hradů do Kolína nad Rýnem

a dále po silnici do Bruselu. Tehdy mladá Belgie, teprve v roce 1830 odtrhnuvší se od Holandska, vystavěla železniční dráhu z Bruselu do Mechelen (5. 5. 1835), ta byla 7. 5. 1836 prodloužena do Antverp, Jan byl přítomen slavnostního otevření. Odtud pokračoval přes kanál La Manche do Londýna na studium prvních parostrojních železnic. Po ukončení studijní cesty se čeští inženýři sešli v Bruselu, kam za nimi přijel z Petrohradu zaměstnavatel rytíř František Antonín Gerstner. Z prvního setkání jim bylo jasno, že po odborné stránce bude s Gerstnerem spolupráce velmi dobrá, ale lidsky nesnadná. Perner po těchto jednáních odjel z Antverp do Hamburku a odtud pokračoval lodí do Petrohradu.

Do Ruska přijel Perner podle jejich kalendáře 17. 6. 1836, byl mladý 21 let, měsíční plat měl 300 rublů, což bylo 132 zlatých. Měsíční náklady na bydlení a stravu byly tehdy 12 zlatých. Přes přetrvávající neshody s Gerstnerem v listopadu Perner odchází z Ruska domů, obdržel mimořádnou odměnu 200 dukátů ve zlatě (cca 600 zlatých).

## **Práce na Moravě a v Čechách**

Po návratu z Ruska, po čtyřech měsících v roce 1837, nastupuje Perner u Severní dráhy císaře Ferdinanda jako projektant a stavitel na úseku z Břeclavi do Hranic a na stavbě odbočky z Břeclavi do Brna. Zde se mohl plně soustředit k jedinému cíli a jít za ním houževnatě jak dovedl. Stát se dobrým, nebo raději nejlepším projektantem a stavitelem železnic.

Boj zastánců myšlenky stavby státních drah v Rakousku, který skončil vítězně císařovým dekretem z 19. prosince 1841, otevřel také Pernerovi cestu k úspěchu. Již v lednu 1841 psal rodičům usídleným ve starém pardubickém mlýně Valše, že zjara vstoupí do císařských služeb. V tomto roce již pracoval na trase dráhy z Olomouce do Prahy a nebylo pochyb, že je i s jejich vedoucím inženýrem Aloisem Negrellim převezmou státní dráhy. V roce 1842 bylo založeno generální ředitelství státních drah, v jehož čele stanul dvorní rada Francesconi, technický ředitel Severní dráhy císaře Ferdinanda. Perner s platem 120 zlatých měsíčně u Severní dráhy přešel do státních služeb jako jeden ze šesti vrchních inženýrů, obdržel plat 1000 zlatých měsíčně a funkční příplatek 200 zlatých. Byl mu svěřen úsek Česká Třebová – Praha, pro který vypracoval a dokončil podrobný projekt a řídil práce až do zahájení provozu.

Prosincové dekry z roku 1841 potvrdily, že výstavbu dráhy z Vídně přes Prahu do Drážďan provede stát. Na trasování trati z Prahy do Drážďan se Perner úspěšně podílel. Prodloužení tratí z Brna a Olomouce až do samého srdce českého království Prahy, země bohaté a vytožené pro všechny rakouské politické a finanční hospodáře, kteří považovali Čechy za pokladnici říše, byl velmi důležitý cíl. Výstavbu podporoval prezident dvorské komory a pozdější ministr financí svobodný pán Kübeck se svými rádci. Instrukce pro výstavbu dráhy byly stručné, inženýrům byla dána široká pravomoc, ale i zodpovědnost. Po pracovním jednání odjeli inženýři v březnu 1842 z Vídně do terénu, aby se v červnu vrátili s předběžnými návrhy trasování budoucích tratí. Po schválení těchto návrhů se v srpnu opět vraceli z Vídně do terénu, aby trasy zaměřili, vytyčili a zahájili výkupy pozemků. Po propočtech bylo rozhodnuto pro stavbu 250 km dlouhé trati z Olomouce přes Českou Třebovou, kde

se později připojila trať od Brna vedená údolím Svitavy, do Prahy. Celý úsek byl rozdělen na dvě stavební části, výstavba byla zahájena 4. září 1842.

Na stavbě trati mezi Olomoucí a Prahou pracovalo stále kolem 20 tisíc dělníků, několik set lidí bylo zaměstnáno na výstavbě pražského, dnes Masarykova nádraží, poslední kámen byl uložen 21. srpna 1845. Přijímací budova a dvorana, dodnes v původním stavu až na menší úpravy, byly na tehdejší dobu moderně a účelně navrženy. Příjezdy a odjezdy vlaků, proudy cestujících při východu a příchodu byly účelně odděleny. Pouze nárožní část s dnešní restaurací byla postavena o 20 let později. Jaký význam onomu modernímu spojení Vídně s nejbohatšími zeměmi rakouského soustátí přikládaly vládní kruhy, bylo zřejmé z neobyčejné nádhery slavnostního zahájení provozu památného dne 20. srpna 1845. Před slavnostním vlakem taženým lokomotivami „Praha“ a „Olomouc“, ve kterém byl řazen nový čtyřnápravový dvorní vůz, jela lokomotiva „Čechy“, jejímž strojvedoucím byl sám vrchní inženýr Perner. Druhý den pak Jan Perner soupravu vozů I., II. a III. třídy s lokomotivou „Čechy“ přistavil do nádraží dvorany před polní oltář, kde byla kardinálem-arcibiskupem vysvěcena. Slavnosti končily řadou hostin, divadelních představení, recepcí a plesů na hradě. Veřejná doprava zboží a cestujících byla zahájena 1. září 1845. Osobní dopravu zajišťoval zatím jeden pár osobních vlaků s jízdní dobou 16 h. a 15 minut, jízdné bylo podle vozové třídy 21 zlatých a 6 krejcarů, 13 zlatých a 9 krejcarů a 9 zlatých a 4 krejcarey. Zahájení nákladní dopravy 1. října 1842 se již Ing. Jan Perner nedočkal.

Při výstavbě prvních parostrojních železnic byl převzat rozchod čtyři stopy a osm a půl palce z anglických důlních drah, které stavěl Stephenson, a který byl poprvé použit u první veřejné železniční dráhy postavené mezi Stocktonem a Darlingtonem (1825). Rozchod odpovídal rozměru vzdálenosti kol tehdejších anglických silničních povozů, z nichž některé mohly používat i kolejí veřejných železných drah.

## **Těžké zranění**

Perner ani nepoznal, že stavba končí. Roztočená kola práce mu nedala času, aby se mohl v tichu a klidu těšit z vykonaného díla. Svahy náspů a výkopů se již zelenaly travou, mosty byly dohotoveny, na urovnanou pláň byly položeny nekonečné žebříky kolejí, řemeslníci dokončovali budovy a jejich zařízení. Perner se strojvedoucím Kašparem vykonaly na trati z Olomouce do Prahy zkušební jízdu 4. 8. 1845. Při návratu z Olomouce 9. 9. 1845 po výjezdu z choceňského tunelu sestoupil Perner na nejspodnější stupeň schodů prvního vozu a vyklonil se, aby se ohlédl zpět. Utrpěl o sloup vrat těžký úraz hlavy, nepadl do bezvědomí, a jak bylo pro něho vlastní, houževnatě pokračoval dál, ale v Pardubicích vystoupil a po několika krocích se zhroutil. Byl převezen k rodičům, kde přes veškerou pomoc druhý den o půl jedenácté dopoledne zemřel.

Nedočkal se definitivního ustanovení vrchním inženýrem, jako odměny, kterou mu připravil Francesconi jako uznání za vynikající znalosti, neúnavnou činnost, nejdříve namáhavé a úspěšné výkony. Odešel ze světa v plném jasu a v plné síle.

## Závěr

Závěrem se musíme poklonit a zamyslet nad dílem Jana Pernera. Zanechal pro nás velké dílo a velký odkaz, všechny tratě, které trasoval, jsou dnes modernizované koridory s mezinárodním propojením na sousední státy, na kterých jsou realizovány největší výkony železniční dopravy.

## Literatura:

- [1] Ringes, Vl.: Dějiny dopravy na koleji. Nakladatelství Synek, Praha. 1938
- [2] Jelen, J.: Stará sláva, Nadas 1969, OD-31-029-69.14-76
- [3] Pamětní tisk k 100. výročí dráhy Olomoucko-Pražské, Praha 1945
- [4] Hons, J.: Velká cesta. SUDOP Praha a. s. 2007
- [5] Hons, J.: Dějiny dopravy na území ČSSR. Alfa Bratislava 1975. 63-558-75

Praha, květen 2015

Lektorovali: Mgr. Petr Štáhlavský  
České dráhy, a.s.

Ing. Karel Beneš  
České dráhy, a.s.