

# O naší lokálce a kraji



(K padesátiletému trvání dopravy na trati Velké Meziříčí – Studenec)

Vydal František Horký

1935

Tiskl Alois Šašek, Velké Meziříčí

*Vychází k 135. výročí železniční trati Velké Meziříčí – Studenec*

Príloha Budišovského zpravodaje 3/2020

30. 9. 2020

### ***V našem kraji***

*Rozběhlá pole s kopečky křovin a kamení,  
lesíky po kopcích, modru nad nimi mráčky –  
V údolí potoky, louky, vesnická stavení,  
ve zlatých lánech žita modrost chrp a stračky.*

*Klidné hladiny rybníků čekají vás v lese,  
hvězdné noci vábí vůní šeríku a lip –  
S návsí harmonika snivou píseň mládí nese,  
země dýchá chlebem, pryskyřicí puklých štip.*

*Z rána potahy krav a koní do polí táhnou,  
dívčiny bosé do pletí máku se dají –  
Kříž na rozcestí vítá je se vzpomínkou dávnou,  
již od svých dědů všichni v tomto kraji znají.*

*V podzimu úroda sporá do stodol se sveze,  
za tuhých mrazíků na mlatě se vymlátí –  
Zabijačky přijdou, po nich za kamna se vleze,  
dlouhý čas se besedami, čtením ukrátí.*

*Na jaře než lístky střepou žlutý poprach pylu,  
skřivánci už v poli nad oráčem zpívají –  
Větry vanou, lesy šumí, kraj se chystá k dílu,  
bílé břízy na pozdrav vám z dálky kývají.*

## I. Úvod

Dosáhne-li významná osobnost padesáti let, píše se o ní a o její práci. Na našem okrese naplňuje se půlstoletí trvání dopravy na trati Velké Meziříčí – Studenec. Jubileum jistě důležité, aby se o něm napsalo několik vzpomínek.

Než začneme, vzpomeňme předchůdců nynějších železnic. Byly jimi dřevěné důlní dráhy. Za kolejnice sloužily jim dřevěné trámy. Již v XVI. stol. Používalo se jich k dopravě uhlí. Trámy později byly pobity litinovými pásy a dostaly tvar úhelníkový. Vystřídány byly železnými a konečnou úpravu přineslo válcování železa v r. 1820.

Prvním pohonem byly koně. Teprve po mnohých pokusech Stephensonových opravdovou první parní železnicí byl úsek dráhy Stockton–Darlington v Anglii v r. 1825. V německu otevřena první dráha Nürnberg–Fürth v r. 1835.

U nás první železnice byla postavena v Čechách v r. 1825–1827, mezi Českými Budějovicemi a Leopoldschlagem, pro spojení Vltavy a Dunaje. Poslední její jízda s koňským spřežením byla 15. 12. 1872. Na Moravě první železnicí byl úsek Břeclav–Brno. Byl postaven v rozsahu tak velkém, jako nikde v Evropě a dokončen r. 1838.

Železnice se rychle vžily, neboť dosavadní prostředky dopravní byly drahé, pomalé, nepravidelné a po zanedbaných silnicích nepohodlné. Zlaciněním dopravy železniční nastal větší odbyt uhlí. Z toho důvodu byla postavena dráha Brno–Rosice. Společnost státní dráhy začala pak v letech 1885–1888 stavěti úsek Okříšky–Brno a v té době začala se stavba i naší lokálky.

Zakládání prvních železnic potkalo se v mnohých obcích s nečekaným odporem. Vyměřovací práce byly často mařeny, dělníci i inženýři zaháněni. Provozníci a majitelé zájezdních hostinců bránili se všemožně proti stavbě železnic z důvodů existenčních. Byli i zaostalí lidé, kteří v železném koni věřili vynález Antikristův – na záhubu lidstva. Proto nádraží někde jsou mimo obce, protože tehdejší občané nechtěli rušiti klid mrtvých na hřbitově.

## II. Vzpomínky

O úseku velkomeziříčském vykládá ve svém „Kukátku“ (rukopis) hornoměstský rodák R. Dočkal. Od roku 1885 nastala Hornímu městu doba nová. V letech 1885 a 1886 stavěla se nad Horním městem železnice. Část čili úsek od lesíka u Ovčírny k nám prováděl inženýr Selichmann. Dráha sice před tím byla inženýry Poláky vyměřena tak, že nádraží mělo býti na Malé Stránce, na Malečkově zahradě. Později však, když se nescházely peněžitě, slíbené přiděly a ve vyšších úředních kruzích ve Vídni nastalo mínění, že beztoho ten konec dráhy k nám do Velkého Meziříčí prý nikdy se nebude vyplácet – inženýr Selichmann, snad aby získal zásluhu ušetřením, zkrátil trať. Vedl ji jinou cestou a tak se naše železnice ukončila na vrchu před křížem, kde nyní je, jakoby se bála nebo ostýchala až k nám dolů sjet.

Co tento šetřící důvod nadělal koním útrap, kteří po rozblácené silnici tahali těžké náklady na dráhu, a co zkusili a zkusí chodci, brzo ráno před pátou hodinou, za tmy v obrovském blátě, spěchající k vlaku a pozdě v noci, k jedenácté od vlaku, na to tehdejší

rozhodující páni nedbali. Snad také rozhodli tak proto, aby živnost formanská škody neutrpěla.

Železnici k nám stavěli Taliáni. Co to pro nás kluky bylo radostí! Jak bylo po škole, hned jsme běželi na „štreku“ okukovat Taliány a jejich těžkou práci, střílení skal. Večer nosili jsme jim vodu na vaření polenty, kterou zapíjeli rumem. My byli rádi, když nám dali kousek polenty. Po večeri, za teplých letních večerů zpívali své národní písně italské, z nichž jedna jen tak sluchově mně zůstala v paměti. Zněla asi takto. „La maža pá, la maža pá, ty felizinite – čik jago“.



Odvoz kamene z „Lomu“ po železnici

„Železnica“, jak ji tehda u nás jmenovali, poprvé k nám přijela o svatodušních svátcích r. 1886 odpoledne, ke třetí hodině, ve veliké slávě, celá ověččená od Studence, a v ní přijelo tehdejší německé panstvo velkomeziříčské, místní vyšší úřednictvo, inženýři a nové úřednictvo zdejšího nádraží s prvním panem přednostou Gotliebem a jeho rodinou.

Tím dnem spojila i nás se světem a otevřela celému městu našemu a jeho okolí cestu do doby nové. Od té doby, třikrát denně, ráno, v poledne a večer zvoncem u dveří čekárny oznamovala nám, že přiváží zprávy, zboží a nové lidi k nám ze světa, nebo že vyváží plodiny, výrobky a mnohdy i naše dobré lidi do ciziny, ze které se nám mnozí již nikdy nevrátili.

O úseku rudíkovském vypravují mi dědoušci na výměnku. Také u nás stavěli dráhu italští dělníci. Ovšem, že i místní lidé byli zaměstnáni kopáním, vozením hlíny, střílením kamene na polích a jinými vedlejšími pracemi. Nejmenší denní plat byl 80 krejcarů. Také si vydělali až 2 zlaté denně, zvláště dovední kameníci. Lidé ze vsí donášeli mléko 1 l za 10 krejcarů, 5–6 vajíček za šesták. V dědinách kolem zavládl nevidaný blahobyt.

Výplata děla se jednou za 14 dní. V Rudíkově vyplácel vedoucí Andreas. Na ochranu měl u sebe velkého černého psa. Při výplatě zavřel se do dřevěné boudy a okýnkem podával peníze. Po výplatě bylo „boží dopuštění“. Muzika břínčela, pilo se, zpívalo a tančilo třeba 2 dny – až došly peníze. Pak se teprve dělalo dál.

Talijáni většinou léhali venku v „ďamách“, vykopaných v poli. Na čistotu si nepotrpěli, tak tak, že si uvařili polentu. Proto se u nich rozmohly vši, které si ostatně přinesli již odjinud i s všiváckými písněmi.

Poslyšte některé:

Hajzipónští pantafíři – mají peněz dost,  
pantafír je rozrhaný – a tovaryš bos.  
Tovaryš si koupil boty – mistr mu je vzal,  
tovaryš ho pěkně prosil – aby mu je dal.  
A můj bratře, kamaráde – podej mně tu hůl,  
za uchem mně leze veš – jak uherský vůl.

Nebo:

My jsme pražští Pepíci,  
za uchem slámu z viržiny  
a vši melou čepicí.  
My to valíme, po čisté rovině,  
my se neplašíme.

Tak po celém úseku stavebním bylo živo a veselo. Mnohým flamendrům se však ještě nedostávalo. Začalo se ztrácetí nádobí, kotouče, pražce, ba také kolejnice. Čachrovalo se. Konečně se na ztráty přišlo a nastal poprask. Tenkrát na to šli jinak než dnes. Ve všech vesnicích bylo vybubnováno, že bude v každém domě prohlídka a u koho se najdou zcizené věci, bude přísně potrestán a zaplatí velkou pokutu. Dědoušci pukají a usmívají se: „Ja, sakva, sotva se na dědino snesl černé flór, začínala vrzat vrata o domu. Skoro z každého statko kradle se k vobecni váze, jako stodni, černy postave. Decke tam něco šplóchlo a postave se ztratilo jako déchnoti. I do rebnika, za dědino, se chodilo moc jich kópat, ač jindavá chodilo jen v soboto.“

Ráno, deš slonyčko vlezlo a vosvitilo dědino – pane očiteli – to bela podivaná. Z vobecni váhe, jako stodně, velizale k nebi šine a belo jich tam tolik, že voda ze stodně vodtykala. Cha, cha –. Páni vod prohlidke přišli už k hotovymo. Dali vetáhnót šine, dali je vodvest a bel pokoj svaté zas. Jenom se zapomněli podívat do rebnika. Deš vodešli, tak sósedi votať tahali kotóče a jiny potřebny věci.“

V Budišově rozpovídal se o těch dobách bývalý mistr zámečník Černý: „Dnes je lidem hej! Vlak či autobus je pohodlně zaveze, kam si přejí. Za mých mladých let to bylo jinak.“

Vojákoval jsem tehdy u dělostřelců v Olomouci. Na vánoce jsem dostal dovolenou. Vlakem jsem dojel jen do Zastávky. Tam odtud na Štědrý den pěkně „šlapcukem“ až domů. V mrazu a větru šli jsme tři. Já hodil šavli na rameno „pinglíček“ na ni pověsil a osm hodin šlapali jsme, jen to křupalo. Já aspoň do večera došel domů, ale ti druzí, co šli až za Medřič, musili v Budišově přenocovat. Kdo chtěl do Znojma, došel si do Starče, kdo do Prahy, na nádraží do Jihlavy.

V Budišově byla trať vykolíkováná prvně roku 1880. Vedla pod „Špitálem“ a přes „Můstek“ kolem Náramče k Rudíkovu. Budišovský pan baron Norbert Baratta s ředitelem Sylvestrem se postarali o změnu. Chtěli mít dráhu co nejbližší velkostatku. Trať byla proto změněna. Budišovským vedla nyní přes nejlepší pozemky a tak bývalý starosta Machát se sousedy Pavlíčkem a Kristiánem vydali se do Vídně za poslancem našeho kraje Mezníkem, protestovali proti nové úpravě. Nic to ovšem nepomohlo. Když přijeli domů, smáli se jim ostatní, že tam snědli jen buchty a pekáče, co si vzali na cestu.“



Budišovské nádraží – nakládání klád

Pomiňte mi, že přerušuji vypravování pamětníka. O téhle cestě do Vídně, jistě pravdivé, vtipálci po tolika letech žertují takto: Dráha měla vésti kolem Náramče. To by tak hrálo, aby vynechala naše městečko! Deputaci vyšleme! Máme tam přece našeho pana barona! Tak jeli a dojeli ve zdraví. Když se vrátili, sezvali zvědavé sousedy a jeden z nich za napjatého ticha vykládal: „Do ty Vídně ste nás veslali, ale nepomeslili ste, jaká

je to daleká cesta. Daleká cesta a co horšího – to ohromny, hločici město. Deš sme do něho přijeli, belisme z toho celi zjančeni, z těch krásných domů, křiko, zvonění a ty německy hatmanilke. Já přece německce rozomim z vojne, ale z toho jejich mloveni sem bel celé tumpachové. Ešče ščesti, že nás hned poznali, jak sme velezli z vlako a tramvajkó nás zavezli hned Purko, no vite, co přeběvá cisař pán s cisařovno.

Tam už sme beli jako doma. Zaklepali sme na komnato, smekli a deš se vozvalo dál, tak sme vešli. Cisař pán seděl u stolo a jak nás zhlidl, veskočil, osmil se a převítal: „no, to só hosti, pěkně vás vítám z Bodišova. Posad'te se, abeste nám nevodnesli spani.“ Posadil nás do fotelo a zavolál cisařovno, abechme se i s nů seznámili.

„To só páni z Bodišova“, vekládal ji, „přejeli skrzeva to dráho, šakviš. Só onaveni po dlóhy cestě, tak běž, Alžběto, do spížirne, a dnes, co máš nélepči. Mosime je octit“.

Me sme se poklonili a řekli, že nechceme vobtěžovat a dělat škodo cisařsky rodině, ale deš nedali jináč, tak sme zvostali. Mili sóseďi! Nechco vám dělat lakomine, ale měli sme se kabrnácke. Při černym kafe nabidl nám cisař pán cigáro, štréchl vo kalhote a sám nám zapálil. Deš vodešla cisařovna, projednal s nama našo záležitost. Po tem hned zavolal ministra, nařídil mo to a basta. Dráha pojede tode, kode chceme me“.

„Pantafírou v Budišově“, pokračuje vypravěč, „byl nějaký Šénabek. Člověk neúprosný, neslevil nikomu a neprominul sebemenší provinění.

Na trati pracoval také klementický zedník Hráček. Počkejte, abych vám ho trochu vypodobnil. Chlap jako hora, velký a silný. Říkali o něm, když šel po práci domů, že zadek má ještě v Budišově a hlavou už leze v Klementicích do chalupy. Také mu říkali „prorok“. Uhodl skoro na vlas, jaké bude počasí, nejen ten den, ale do tří i více dnů.

Tak jednou v pondělí se „prorok“ trochu opozdil. Měl doma nějakou vrtačku, zameškal se a ani dlouhé nohy už nepomohly. Ráno bylo dusné, mouchy dorážely a k tomu modré pondělí. Partafiru Šénabeka bolela ještě hlava a hledal, na kom by si schladil záhu. Právě do rány mu vlezl Hráček. Hromobití ho přivítalo, partafír se trhal jak pes na řetězu: „Marš, táhněte k čertu, lenochu a už se tu neukažte!“

Hráček modrýma očima díval se po obloze, a když upocený partafír skončil, klidně odpověděl: „Tak dobře, ale pamatujte, já ešče do Budišova dojdo a nezmokno, ale na vás nechám pšet tři dny a noci, že na práco ani nemáknete.“

Splnilo se. „Prorok“ nelhal. Tři dny a noci lilo jako z konve. Čtvrtého dne byl Hráček přijat znovu do práce a partafíra ho bral často na poradu.

Vzpomínky starých pamětníků doplňuji i svými. Před čtvrtstoletím sedl i já prvně do naší lokálky, aby mne zavezla na studie do města. Byly to ještě doby, kdy mnozí raději chodili pěšky. Šli bosí, před městem se teprve obuli, aby podrážky nesedřeli. Dnes už je jinak. Válka změnila názory. Ve válce poznali vojáci rychlejší stroje a z té doby datují se již nadávky na pomalou rychlost naší lokálky. Nadávalo se jí „stará rachota“, „kafemlejnek“, „jedeme jako s hnojem“. Nedivme se. Lokálce naší dostalo se vyřazených, provozu skoro neschopných strojů. Nebylo tedy k smíchu, když pod Vlčatínem, do kopce k Rudíkovu, uvázla, smutně pískala, její šrouby a píсты naříkavě vrzaly.

Cestující koukali z oken a pozorovali její marné pokusy o rozjetí. Pak ulehčili nákladu, rozběhli se po kolejích i po blízké louce. Ti rozumnější pomohli tlačit a tak konečně spojeným silám se podařilo, že „mašinka“ zase zabrala a zmohla kopec. To byly nejhroznější doby naší lokálky. Nejhůře je vždy člověku posmívanému a nemohoucímu. Z trápení toho ji vysvobodil převrat. Nebylo to ihned; naopak – nevytopená, neosvětlená, špinavá, s vytučenými okny, jezdila ještě dlouho, ale i ona dočkala se opravených vozů, strojů a v poslední době i motorového provozu, který se vžil a plně osvědčil.

### III. Krása našeho kraje

Čtrnáct let žil jsem mimo rodný kraj. Každé prázdniny vracel jsem se k němu nedočkavě. Z krajů jižní Moravy, z žímých lánů cukrovky, pšenice a vinné révy, z bohatství vracel jsem se do chudoby kopcovitých a skalnatých polí. Často ve vlaku slyšel jsem: „počátek kamení, konec chleba.“ Pravda, ale ta bída polí je nahrazena krásou našeho kraje. Krásy se nenajíš, říkají, ale proč tak málo horských sedláků zakupuje se v „dólsku“? Protože by jim bylo smutno a velmi smutno po dědince v údolí, kterým potůček protéká a na zelených stráních stráž drží borové a smrkové lesy. Protože by jim bylo teskno po mezích s vonícími šípkovými keři, planými trnkami a ořešim. Nezapomněli by nikdy na ševel rákosí četných rybníků, zrcadlících se v slunci a obklopených kvetoucími loukami. Nemohli by za nedělních odpůldnů usednouti do kopečka, obklopiti se břízami, lípou, křovím a zdřímnouti si, aby je svět neviděl a nepošťpali komáři.

Proto zůstávají věrni chudým gruntům a chalupám a také proto, že člověku našeho kraje je ještě daleka a naruživá touha zbohatnouti náhle, nečekaně. Je sice šetrný a opatrný, ale spokojuje se dosud s málem a toho si považuje. Je hospodárny a poctivý, vidíme to nejlépe na pečlivě obdělaných polích, kde každá skalka je čistě okopána a posbírány všechny kamínky.

Nejkrásnějšími místy našeho kraje jsou údolí řek Oslavy a Balinky. Údolí Oslavy bylo nazváno Březinova stezka. Začíná u Tasova zříceninou hradu „Dubu“. Pod ní zelené pásy luk, klikatý říční tok, zalesněné, skalnaté stráně. Hradní nádvoří je zasypano jehličím a šíškami. Dle žluté značky sestoupíte k břehu řeky. Vrcholky stromy vyvýšily se nad vás a bílí beránci na úzkém proužku modré oblohy zdají se nedosažitelnými. Proti hradu, na druhé straně řečiště je staré obětiště pohanské, dle ústního podání. Kámen s rýhou a otvorem pro odtok krve. Stínem lesních korun přijdete k Jelínkovu mlýnu a cestou mezi lukami a březovým hájkem do Oslavy, známé dřevěnou zvoničkou a krytým dřevěným mostem. Za dědinkou otevře se vám výhled na zasluněná polička, louky a oba břehy, porostlé olšovím a vrbovím. Pod splavem posadte se do trávy a dívejte se rozzářenýma očima. Břízy sklánějí se k vodě, smrčiny voní, modravé pásy lesů vás pozdravují klidem a odevzdáním. Po kamenné stěně splavu stékají pramenky. Jak spadnou, zavíří, zatočí se, poskočí a zase běží volně.

Takové je celé údolí. Se strání k mlýnům vedou kameny vykládané stezky, v záhybech řek, skryti v olšínách, či u nahnutých vrb, vysedávají tiše rybáři. Mezi červenohnědými těly vysokých borovic je otevřen lom a šterk z něho sype se až k okraji cesty. Na lokách

pasou se v podzimu stáda dobytka. Pasáci na ně volají: „Stračeno, Lysko, Plavá –!“ Věřte, kdyby krávy měly zvonce a jejich cinkot se nesl údolím, cítili bychom se jako v Alpách a nemuseli jezdit do cizích krajů. Toto údolí splní všechna naše očekávání.

Konečně před námi zabělá se město Velké Meziříčí. Z údolí říček Oslavy a Balinky rozlezo se na stráně. Nejvýše ční na skalnatém útesu zámek, bývalý hrad, patřící nyní velkostatkáři Františku Harrachovi. V městě samotném prohlédneme si radnici s bohatými sbírkami museálními. Obecník, ozdobený freskami, budovu nynějšího pivovaru v renesančním slohu – bývalé luteránské gymnasium a ze škol dívčí školy „Světla“.

Za městem mineme mlýny, ale zastavíme se v Mostištích v kostelíku románském se starou a cennou archou. Je to skvělá řezbářská práce, vznik její se klade na počátek XV. století. Za Mostištěmi konečně, po přejití tří mlýnů, zapadneme do nejdívovějšího místa údolí „Pekla“. Zde začtete se hluboce do knihy přírody s těmi nejsytějšími barvami, kolmými, kamennými srázy, lesními velikány, spleť kořenů, tříští kamenů a průrvami, které byly vynuceny povodněmi.

Hluboké ticho je zde, jen voda šplouchá, klouže kolem skal a olizuje u břehů kořeny. Bleskem rozrytý smrk ukazuje směr do středu Pekla, kde jest hájenka pod mohutnou, dutou lípou, mající v objemu 420 cm. V hájence křičí káně, zavřené v kleci. Vystupte na vysoký hřeben a pohleďte do pekelné propasti. Přímo pod vámi jest pekelná stěna, padající do hloubky 20 m. Pod ní jsou jeskynní otvory a nad zastíněným údolím zlaté sluneční paprsky líbají křivé vrcholky sosen, věžičky smrků a bílá těla mladých bříz.

Stejně krásné je i údolí Balinky, lesní partie pod zámečkem v Zahradišti, kde pod starým bukem 14 m vysokým scházeli se staří fotři, kantoři, postenfýři, poštmistři a páni velební, aby kouleli kuželky a zahráli si taročky.

Rybníků je v našem kraji plno, nejvíce kolem Radostína, Křžanova, Netína a Ořechova. Nad Vlčatínem můžete příjemně posvačiti v bývalém hradním příkopě, mezi dvěma valy, na kopci „Hradišti“. V Ořechově jest kaple vyzdobená vzácnými freskami. S Dědkovy hory, vysoké 691 m, je rozsáhlý rozhled na rozházené pole, kamenité kopečky a zamodralé pásy lesů. Z křižovatek cest, z údolí potoků či říček, vyhupují červenobílé skvrny dědin. V širokém okruhu pod Dědkovem rozložen jest náš malebný kraj, jehož minulost odpočívá za zdmi hřbitovů, v rozvalinách hradů, v bílých světnicích zámečků a v kryptách starých kostelů. Vidíš odtud cizácké žoldnéře zapadati do dřevěných statků a zanechávati za sebou rumiště doutnajících dědin. Slyšíš robotníka proklínati vrchnost a zase při čadící louči starce předcítati dětem bibli či starou kroniku rodu. Vidíš přicházeti novousedlíky, jak nové grunty zvelebují a tak pokračuješ až do doby dnešní a láska tvoje ke kraji jen vzrůstá. Chtěl bys s výše Dědkova zvolati: „Pojďte všichni, kteří toužíte po klidu a kráse, pojd'te všichni k nám, do našeho kraje!“

#### IV. Jízda lokálkou

Všem těm, kteří neznají náš kraj, platí tato kapitola. V ní chci je seznámiti s památkami kolem dráhy a popsati vesnice, jež je viděti z oken vlaku.

Ve Studenci přisednete do naší lokálky, která v pozadí, za hlavními vlaky, čekala na vás, aby vás domácky a přátelsky přijala. Sotva usednete, už rozjíždí se závodním tempem k severu, jako by těm silnějším strojů říkala: „Jsem malá, ale také dovedu se junácky rozjet.“ Hvízdá na pozdrav. Její pískot a dusot ztrácí se na hladině rybníků a zaniká v šeru lesů. Po pravé straně, před krajem lesů, bělá se nově postavená budova hydrobiologické stanice. Správce její Bryša zkoumá chov ryb a hnízdění vodního ptactva. V létě táboří kolem v lesích skauti i jiní přátelé přírody. Před Pozďatínem, zrovna u náspu dráhy, je nový hřbitov pozďatských občanů, který tam vystavěl statkář Rybníček pro sebe a své rodáky. Nebojí se, jako za dávných dob, že klid mrtvých rušen bude rachotem vlaku. Naopak – chce do věčnosti být mu blízko, chce viděti, jak ztrácí se jeho kouř v dáli a jak zase z ohbí lesa pojednou se vynořuje. Stanička – zastávka Pozďatín je jako klíčka, zvláště v době květů ovocných stromů, ve vůni lesů a luk. Vesnice na levé straně je kousek vzdálena. Z lesů vás pozdraví jen vousatý hajný, štěkot jeho psa nebo děti, sbírající jahody či houby.

Vlak běží dále strakatinou polí. Za léta klonícími se klasy, za zimy bílými pláněmi, až po levici objeví se žulová věž kostela budišovského. Na ní, nad kraj vysoko tyčí se plechová socha, čtyři metry vysoká. Na jedné straně je Panna Marie, na druhé sv. Gothard.

Ve faře u kostela žije P. Augustin Kratochvíl, jeden z prvních vlastivědných spisovatelů na Moravě. Mezi kříži hřbitova vyniká náhrobek národního mecenáše, preláta Emanuela hraběte Pötting-Persinga, zakladatele olomouckého dívčího ústavu „Pöttingea“. V Budišově narodil se také dvorní pěvec Alois Andrlé, jenž první při veřejném koncertě v Praze zazpíval Tylovu píseň „Kde domov můj“, která ještě téhož večera se rozšířila po ulicích Prahy a roznesla se do celého národa. Z Budišova pochází také vl. rada Tvarůžek, ředitel ČTK.

Po pravé straně v dolině stojí zámeček, bývalá vodní tvrz. Nynější majitelem jest JUDr. Richard Baratta-Dragono, jehož předci byli za zásluhy o zvelebení hospodářství povýšeni do stavu baronského. Výborným hospodářem jest i nynější majitel, býv. předseda zem. výb. a nejstarší člen žel. rady.

Z Budišova, kolem zámku, zavede vás modrá značka lesnatým údolím do Oslavy a do údolí řeky stejného jména. Budišov sám je nyní úhledné městečko s vodovodem, zregulovaným rybníkem a jeho odtokem, zásluhou příčinlivého starosty Každý. U městečka je několik rybníků, vhodných ke koupání, zvláště „Nový“, písčitého dna a stíněný lesem. Cesta k němu vede kolem zámecké zahrady přes vrch „Věterák“, ozdobený také větrným mlýnem. Je jej vidět po výjezdu z nádraží, po pravé straně.

Další stanice jest Rudíkov. Těžce se jede k ní vlaku, kolem „Herátky“, lesní stráně, v níž jsou ohromné skalní balvany. Říká se o nich, že tam dříve žili loupežníci. Vesnice Rudíkov je skryta za kopcem „Pokoňkem“. Z korun stromů vyniká baňatá věž kostela, pobitá červeným plechem. Proti kostelu je poštovní úřad. Na jeho zdi je mramorová, pamětní deska kněze, vlastence a básníka Vladimíra Šťastného. Báseň jeho čtou naše děti v čítankách:

„Mateřská ty mluvo má,  
Nade všecko milená,  
Tys mne na svět procitla  
Matky sladkým hovorem,  
Tebou myslím, žiju, jsem.

Pamatujete si ji jistě všichni. Rudíkovští jsou známí výbornými bramborami a mrkví. V kraji jim proto říkají „mrkvaři“. Nic si z toho ovšem nedělají, jen když brambory a mrkve hodně platí. Z rudíkovské stanice, u které je také postavena budova hospodářského družstva, vlak se vesele s kopce rozjíždí k Vlčatínu. Projíždí dědinou, nad kterou vynikají: Vlčatínský kopec (589 m) a vlevo „Hradiště“, se znatelnými valy a příkopem.

Údolím oslavičského potůčku dojíždíme k zastávce Oslavičce. Před ní po levici je dvůr. U dvora zaujme vás rozložitý starý dub (asi 500 roků starý). Na jeho silných kmenech byly pryč za idylických dob připoutány lavičky a na nich, ve větvích, si milenci vyměňovali hubičky. Od dubu vede cesta k balinskému údolí, okrášlená alejí kaštanů. Z ní se diváku otevírá netušeně malebný výhled do kraje a balinského údolí, střezného bílým i břízkami.

Z Oslavičky projedeme kolem statku Benedína, zbytku bývalé vesnice, a pak je zastávka Oslavice, poslední před Velkou Meziříčí. V Oslavici narodil se Josef Pospíšil, bývalý poslanec.

Pak přijíždíme do konečné stanice Velkého Meziříčí. Při vjezdu do nádraží, po pravé straně, uvidíte velké sklady dřeva, známka to, že kraj má bohatství lesů. Raději ale koukejte vlevo. Z oken vlaku skýtá se vám pohled na část města s vysokými budovami dívčích škol „Světlá“, – okresních úřadů a zámek. Po nově upraveném chodníku sejdete do města a na prostranné náměstí. V čele náměstí jest radnice, vystavěná v letech 1528–29. V radnici je museum. V museu jsou vzácné předměty, mezi nimi památní kniha města Velkého Meziříčí (P. K. 1387–1571). Východní strana je ozdobena chrámem sv. Mikuláše ve slohu gotickém. Má věž 70 m vysokou s galeriemi a obydlím pro zvoníka. Dříve s věže pátraly strážce po okolí. I zvoník věže je populární. Jednou za pohnutých dob, zvonil dlouho umíráček. Když zástupy sešly se pod věží a čekaly na oznámení jména nebožtíka – naklonil se a zvolal jedině: „Spravedlnost“. Odzvonil jí a zástupy porozuměly.

Severní strana má „Obecník“ s freskami, jižní zase pivovar, dříve luteránské gymnasium, vystavěné r. 1576 paní Alenou Meziříčskou z Lomnice v renesančním slohu. Uprostřed náměstí, na kamenném sloupě z jediného kusu žuly, jest socha sv. Jana z Nepomuku. V ulici Komenského, dříve „Panské“ (měli v ní šlechtici z okolí své domy, v nichž se zdržovali za zimního období), jest špitálský kostelík sv. Kříže s trojdílným náhrobkem Zikmunda Heldta z Klementu, místokancléře král. Českého. Na hřbitově moránském odpočívají: Starosta města Vladimír Čech, spisovatel, nakladatel „Květů“, bratr Svatopluka Čecha; národní buditel lékař Fr. Skřivan; hudební skladatel Ant. Vorel a první starosta mor. hasičstva Titus Krška, a také kaple sv. Kříže na hřbitově jest umrlčí komorou. Na cestě do Ruska zemřela zde r. 1810 princezna Anna Šachovská.

V Dalimilově ulici za novou synagogou jest stará modlitebna židovská got. slohu se zachovalým portálem, pochází ze 16. století.

Z novějších budov jest reálné ref. gymnasium, českobratrská modlitebna, lékárna a výstavné vilky v části „Letná“.

Ještě si zajděte starou městskou branou po mostě přes Balinku, u soutoku řek, do Čechových sadů, usedněte na lavičku a dívejte se na město pod vámi. Dolehne k vám jen matný halas městského ruchu a šumot řeky. Za polední dvanácté hodiny vyruší vás z odpočinku pronikavé hvizdy koželužny Jelínkovy, klišárny Buchsbaumovy i jiných podniků. Zvony věžní harmonií zvukovou přeruší však jekot průmyslu a na cestu k obědu doznívá dále jejich tišší a konejšivější bim–bam, bim–bam – ...

Tak jsem vás doprovodil ze Studence vesnicemi kolem dráhy až do sadů města Velkého Meziříčí. K obědu doufám dojedete již sami. Máte na vybranou, a proto: „Dobré pochutnání!“

## V. Dělníci okřídleného kola

Znáte všichni ty tvavomodré stejnokroje, značící hloubku nočního nebe, a na nich stříbrné i zlaté hvězdy. Znáte také jejich odpovědnou službu. Naše životy jsou denně v jejich rukou. Noční služba! Když život sní, oni v blikotu lampiček, v rudé záři kotlů, v různobarevných značkách semaforů, v tikotu telegrafních značek bdí nad námi za bouří, mrazů i dešťů. Dopravují nás k přátelům, k svatebním hostinám i posledním cestám vždy s úsměvem, s rukou na štítku čepice, ač neví nikdy, zda železný oř nenarazí na jejich hruď. Dříve jsme jim říkali „ajzipoňáci“, teď „železnáci“. Na naší lokalce se jich vystřídal za těch padesát let několik desítek. Mnozí odjeli již tím posledním vlakem a na památku nám i budoucím zapisujeme je i s ostatními žijícími do tohoto spisku. Byli a jsou:

Stanice Velké Meziříčí: Přednostové: Hugo Gotlieb (†), Adolf Truczka (†), Karel Vranovský, v. v. v Náchodě, Antonín Jablonka, v. v. v Třebíči a nyní Josef Maloušek.

Úředníci dopravní a pokladní: Karel Railich, Albrecht Kroupa (†), Moritz Leschner (v Rakousku), Jos. Hloušek (†), Jos. Kramář, Tomáš Kolečka, Jos. Weis, Ladislav Pejchal, August Karásek, Ad. Svozil, Adolf Vondrák, K. Bláha, Prokop Huer, K. Stöger, K. Kutal, Karel Jan (†), August Letoš, Václav Dvořák (†), Evžen Wild, Fr. Prášek (†), Jos. Janda, Ant. Vařejka, Felix Čada, Jos. Brychta, Ed. Braun (†), B. Slavík, Arnošt Kalla, Jan Hedvábný, Boh. Maloušek, Leoš Kyjanka, Jos. Smejkal.

Skladníci: Jakub Prušák (†), Jos. Musil, v. v., nyní Frant. Gretz.

Staniční zřízcenci: Em. Bartoš, Jan Doležal, Tom. Havlíček, Jos. Kratochvíl (všichni ve výslužbě), Fr. Jan, Ant. Janák, Karel Jelínek, t. č. Skalice – Boskovice, Sylvestr akl, Jan Heneš, Leopold Horník, Alois Kocourek (†) a Filip Mikulášek.

Vlakvůdci: Zemřeli: Bedř. Vrána, Jos. Pouliček, ve výslužbě: Fr. Gloser, Frant. Cejpek, František Smejkal, Jan Kříž, Jan Špaček, sloužící: Antonín Hnátek, František Hauptmann.

Průvodčí vlaku: Cyril Beníček, t. č. Židlochovice u Brna, Emil Sedlák, t. č. Zastávka u Brna, Václ. Kozel, Metoděj Tuza, Tomáš Švasta.

Při autostanici ČSD ve Velkém Meziříčí: Jan Koříško, vrch. adj., Josef Dušek, Vikt. Neubauer, pom. zaměstnanci, Klement Růžička, řidič.

Motorový provoz kolejový: Karel Launer, řidič motorových vozů.

Strojvůdci: Fr. Dufek (†), Jan Kukačka, Jos. Kalous a Otmar Krippel, ve výslužbě, Jos. Zvěřina, t. č. v Brně, Marno, Dietz, Houzek, Pala, Met. Mecerod, R. Neumann, Artur Konečný.

Topiči: Zemřeli: Jos. Krčál, Al. Valička, Hynek Příbyl, ve výslužbě: Fr. Stejnek, nyní: Jos. Sláma, Fr. Janák, R. Valička, Tomáš Vaněk.

Traťmistři: Ed. Radnický, v. v., K. Schiller (†), Ant. Bylanský, v. v., B. Nezval, Pojzler, Al. Roh, Frant. Mašín, t. č. Něm. Brod, K. Maleček, v. v., Vl. Matuška, t. č. Kyjov, Jindř. Vymětal, v. v.

Strážníci traťoví: Fr. Brandl, v. v., Jos Soukup, Vojtěch Adam, Fr. Nestrašil, Ed. Voborný, Josef Vanc, Ant. Zoubek, Jos. Mlejnek, Fr. Pokora, Al. Mikulášek a Josef Vrbka.

Stanice Rudíkov: Přednosti: Gaston Řeska, Jos. Hrdina, Fr. Pražák.

Stanice Budišov u Třebíče: Přednosti: Tureczek, Matter, Míčko, Dansig, Pleikner, Jos. Pánek, Jos. Kala, L. Hruška a Fr. Milion. Výhybkáři: Kopecký, Frant. Janík.

Železniční lékaři na trati Studenec – Velké Meziříčí: MUDr. František Čermák (†) od r. 1886 do r. 1923, MUDr. Karel Ferdinand od r. 1923.

Doprava v r. 1934: Celovozové zásilky: Podaných 4191, došlých 5096, celkem 9287. Jízdenek prodáno: 67 347.

## VI. Závěrečná vzpomínka

V závěru ponechme slovo nynějšímu přednostovi st. Velkomeziříčské, Jos. Malouškoví, rodáku oslavickému: „Před padesáti lety byla dokončena stavba tratě Studenec – Velké Meziříčí. Mnohého z tehdejších pamětníků již hlava nebolí. Také změny nastaly od doby té. Jako kluk vzpomínám si, co starostí mi dalo sehnati „čtyrák“, za nějž „bratránek“ vozil nás kluky na vozíku po úseku dokončující tratě. Z Velkého Meziříčí se dříve velmi špatně cestovalo. Kdo chtěl jeti k Vídni, musel pěšky do Starče, kdo do Brna, šlapal až do Božího Požehán í (Zastávky). Z Měřina, Uhřinova, Pavlínova a okolí chodili do Brancouz nebo Luk. Zmýlením těchto stanic nastaly i nemilé příhody. V rodině Kroutilově čekali ženicha. Povož jel mu vstříc až do Luk. Ženich však vystoupil v Brancouzích, cesty neznal, zabloudil a k oltáři se zavčas nedostavil. Pochopíte zděšení a nárek nevěsty.

Proto město i okolí čekalo nedočkavě na dokončení stavby. Proti byli hlavně končičkáři-formani. První výměr vedl přes první a druhý les a končil staniční budovou na Malé Stránce na Malečkově poli. Neuskutečnil se. Budova byla postavena na katastru

Oslavice prý proto, aby nebylo třeba stavěti mostů a aby se platily menší dávky než městu.

Brzy z jara r. 1885 se začalo. Stavbu prováděla firma Hygl a Sagr. Vrchní dozor měl inž. Selichmann. Na stavbě bylo zaměstnáno asi 70 % Taliánů a také mnoho Němců, hlavně inženýrů, úředníků a dozorců. První práce těchto byly v městě založení Schulvereinu. První jeho předsedkyní byla pí T. Kallabová. Inž. Selichmann byl sám u Kallabů ubytován a byl vůdcem německých akcí. Stavba tratě trvala přes rok. Dne 12. 6. 1886 byl zde očekáván první vlak ze Studence. Městská rada v čele se starostou města Nestrašilem jela do Budišova vlaku vstříc. Na našem slavnostně ověnceném nádraží očekával vlak zdejší hasičský sbor s náčelníkem Titem Krškou. Také hudba hrála. Oficiální ráz uvítání nebyl z popudu města, ale byl řízen rodinou Kallabovou.

Vlak přijel. Dcery Kallabovy obdarovaly inž. Selichmanna kyticí. Pak seřadil se průvod, prošel s hudbou městem až k domu F. Kallaba na Horním městě, kde se rozešel. Tam se odbývala hostina. Při příjezdu prvního vlaku se přihodila veselostranná příhoda, na níž se účastníci tohoto uvítání pamatují. Mezi hosty přijel také ředitel spol. st. drah De Seres, rodem Polák, který se doslovně optal: „Který osel tuto dráhu stavěl?“ Kdo se k tomu titulu přihlásil, účastníci již neříkají.

Dne 13. června, na svátky svatodušní, právě na sv. Antonička o ½ 6. hod. ranní vyjel první vlak z Vel. Meziříčí. Před odjezdem se na nádraží třikrát zazvonil zvoncem a zřízenec česky vyvolával. Při tomto prvním zvonění zvolal soukeník a koníčkář Jan Kaláb: „již nám zvoní umíráčkem!“ Za lístek III. třídy z Vel. Meziříčí do Brna se platilo tehdy 80 krejcarů. První zásilku podala firma Jan Dienelt a jí také první zásilka přišla. Kvůli pořádku na nádraží byla povinna Oslavice vydržovati uniformovaného strážníka. První byl Josef Kratochvíl z č. 17. O jeho výzbroj a výstroj měla obec mnoho starostí.

Po příjezdu prvního vlaku správa velkostatku Lobkowitzova vystrojila žel. personálu hostinu. Prvý vlak řídil strojvůdce Marnom, topičem byl A. Valička, vlakvedoucí Kamínek. Továrník Ant. Jelínek dal dovésti 2 hl piva.

Restauraci u nádraží postavil o dvě léta později „pantáta“ Kučera, fořt z Oslavičky a p. Seidel, sládek Lobkowitzova pivovaru v městě. Prvým nájemcem byl p. Galle, druhým p. Pavelka. Ten obdržel od svého strýce, plukovníka rakouské armády, malé dělo. Z dlouhé chvíle zapřáhal do děla silnějšího psa a bombardoval velkomeziříčské nádraží. Od té doby snad datuje se střídavé ovzduší války a míru mezi oběma. Po dvou letech převzal restauraci sám sládek a v roce 1903 koupil ji nynější majitel p. Josef Beran.

Byly doby, kdy otcové města měli na dosah ruky přemístění nádraží na louky u Františkova neb na pole za gymnasiem. Vhodné doby nebylo využito a přivtělení nádraží a několika domků z katastru oslavického do katastru města nepřipustili oslavičtí. Také nepřijemné byly dohry o přirážkách k daním, které omylem po několik roků pobíralo město od dráhy. O nich mnohou veselou i smutnou historií by mohl vyložit bývalý řídící uč. V. Ždimal z Oslavice, kdyby již nebyl na pravdě boží. Lokálce naší přezdívá se „Kačenka“. Dívčí jméno, z něhož je znáti, jak jí máme rádi. Je jí již padesát roků, ale nesestárla. Naopak, omládlá, vyrostla do krásy a síly. Za padesát let prožila s námi mnoho dobrého i zlého. Byla to ona, která radostně pískala v čase konjunktury,

když odvážela domácí tovary do světa. Byla to ona, těžce a smutně dýchající, když odvážela nám tatínky a bratry do světové války. Byla to ona, již patřil náš rozradostnělý pohled na nádraží ve Studenci při návratu z vojny. Byla to ona, která ověncena nejradostněji pískala do celého kraje v den 28. října 1918, při jízdě Svobody.

Jsmo jí vděční, neboť pro hospodářský rozvoj kraje druhé padesátky rozjela se co nejveseleji. Bude-li okřídlené kolo zkvétat, bude i nám všem v tomto kraji dobře. „Kačenko“, mnoho zdaru!

\*

Vás cizí, kteří jste přečetli tento spisek, znovu pěkně zveme do našeho kraje, do ticha lesů a klidu kopečků. Sta rybníků vás osvěží, slunce opálí, paseky dají jahod, malin, klíny lesů poskytnou hojnost chutných hřibů. Ptám se vás: „Co chcete víc?“ Máme ještě v zásobě chutné máslo, kyselé mléko a nové, kmínované brambory. Nemáte ještě laskominy? Tak musím prozradit, že ti, kteří jednou k nám přijeli, vrací se za námi znovu a znovu. Přijďte i vy, naše „Kačenka“ třemi páry motorových a čtyřmi páry parních vlaků doveze vás do města a autobusy ČSD, jezdící mezi Brnem a Jihlavou, rozvezou vás kamkoli. Na shledanou!

Jízdní řád Studenec-Velké Meziříčí																
○ 4902	MO 4912	MO 4914	○ 4904	○ 4906	MO 4916	○ 4908	km	Stanice		○ 4901	MO 4911	MO 4913	○ 4903	○ 4905	MO 4915	○ 4907
2. 3.	3.	3.	2. 3.	2. 3.	3.	2. 3.		Ředitelství státních drah Brno		2. 3.	3.	3.	2. 3.	2. 3.	3.	2. 3.
6 <sup>31</sup>	8 <sup>30</sup>	10 <sup>03</sup>	13 <sup>07</sup>	16 <sup>15</sup>	17 <sup>53</sup>	21 <sup>11</sup>	—	odj. Studenec (35)	přij.	5 <sup>38</sup>	8 <sup>26</sup>	10 <sup>00</sup>	12 <sup>35</sup>	16 <sup>00</sup>	17 <sup>27</sup>	20 <sup>45</sup>
6 <sup>40</sup>	8 <sup>38</sup>	1 <sup>11</sup>	13 <sup>22</sup>	16 <sup>29</sup>	18 <sup>01</sup>	21 <sup>25</sup>	4	Pozdatín z		5 <sup>30</sup>	8 <sup>19</sup>	9 <sup>53</sup>	12 <sup>25</sup>	15 <sup>50</sup>	17 <sup>20</sup>	20 <sup>35</sup>
6 <sup>50</sup>	8 <sup>46</sup>	1 <sup>20</sup>	13 <sup>34</sup>	16 <sup>41</sup>	18 <sup>10</sup>	21 <sup>37</sup>	8	Budišov u Třebíče	↑	5 <sup>20</sup>	8 <sup>11</sup>	9 <sup>45</sup>	12 <sup>13</sup>	15 <sup>39</sup>	17 <sup>11</sup>	20 <sup>24</sup>
7 <sup>02</sup>	8 <sup>56</sup>	1 <sup>31</sup>	13 <sup>52</sup>	16 <sup>59</sup>	18 <sup>26</sup>	21 <sup>55</sup>	14	Rudíkov z		5 <sup>08</sup>	8 <sup>00</sup>	9 <sup>34</sup>	11 <sup>59</sup>	15 <sup>25</sup>	17 <sup>00</sup>	20 <sup>10</sup>
7 <sup>09</sup>	9 <sup>02</sup>	1 <sup>37</sup>	14 <sup>01</sup>	17 <sup>07</sup>	18 <sup>32</sup>	22 <sup>03</sup>	17	Oslavička z	↑	5 <sup>00</sup>	7 <sup>52</sup>	9 <sup>26</sup>	11 <sup>46</sup>	15 <sup>12</sup>	16 <sup>46</sup>	19 <sup>57</sup>
7 <sup>17</sup>	9 <sup>08</sup>	1 <sup>43</sup>	14 <sup>10</sup>	17 <sup>15</sup>	18 <sup>38</sup>	22 <sup>11</sup>	20	Oslavice z	↑	4 <sup>52</sup>	7 <sup>46</sup>	9 <sup>20</sup>	11 <sup>36</sup>	15 <sup>03</sup>	16 <sup>40</sup>	19 <sup>48</sup>
7 <sup>22</sup>	9 <sup>12</sup>	1 <sup>47</sup>	14 <sup>17</sup>	17 <sup>22</sup>	18 <sup>42</sup>	22 <sup>18</sup>	23	přij. Velké Meziříčí	odj.	4 <sup>46</sup>	7 <sup>41</sup>	9 <sup>15</sup>	11 <sup>27</sup>	14 <sup>55</sup>	16 <sup>35</sup>	19 <sup>40</sup>

**Každou neděli spojení na výletní vlak.**

Vel. Meziříčí 7<sup>41</sup>, Studenec př. 8<sup>26</sup>, Studenec odj. 8<sup>30</sup>, Třebíč př. 8<sup>56</sup>, Okříšky př. 9<sup>15</sup>. Jezdí od 1. VI. do 1. IX. 1935  
v neděli a 10., 20., 29. VI., 5., 6. VII., 15. VIII. 1935.

Prameny:

1. P. A. Kratochvíl: Okres velkomeziříčský.
2. Dr. Fr. Dvorský: Okres třebíčský.
3. Železniční noviny. Roč. I., čís. 1.
4. Vzpomínky pamětníků.
- 5 Ing. C. Fiala: Železnice v ČSR

*Jako příloha zpravodaje vydáno se souhlasem rodiny autora  
Foto archiv Karla Pavlíčka*

Příloha Budišovského zpravodaje č. 3/2020 [www.mestysbudisov.cz/udalosti/budisovsky-zpravodaj](http://www.mestysbudisov.cz/udalosti/budisovsky-zpravodaj)  
Samostatně neprodejné

Vydává: Úřad městyse Budišov, IČO 00289159, tel. 568 875 110, e-mail: obec@mestysbudisov

Redakce: Karel Pavlíček (e-mail pavlicek.budisov@seznam.cz, tel. 568 875 212),

Mgr. Jiří Horák.

Vyšlo v Budišově dne 30. 9. 2020

Technická realizace: Ing. Ladislav Dokulil

Tisk Tiskárna Jan Pospíšil, Velké Meziříčí