PROČ JE NÁDRAŽÍ TAK DALEKO – Rožmitál

Tradice povoznictví je totiž s naším krajem spojena téměř tak silně jako cvokařství. Již od 18. st. se ve vsích pod brdskými lesy hodně povozničilo. I menší a malí chalupníci se živili svážením dřev z panských lesů, a tím spíše sedláci si nenechali ujít možnost výdělku a drželi jeden i dva páry koní, s nimiž denně dojížděli do lesa nebo s nákladem dřeva až k Orlíku na Vltavě, odkud se dřevo plavilo do Prahy a ještě dál.

Dlouhé dříví se vozilo do Počapel za Březnici, kde se třídilo a rozesílalo všemi směry. Dřevěné uhlí z milířů se vozilo jednak do slévárny v Rožmitále, jednak do Příbrami. Pro rožmitálskou slévárnu se dlouhá léta vozila z Cheznovic železná ruda.

Aby Rožmitál přeci jen všeobecný hospodářský rozmach neminul, byla roku 1899 postavena alespoň odbočka z Březnice. Proč je ale nádraží tak daleko od města? Opět je v tom samozřejmě snaha ochránit si živnost.

Ve zmiňované brožuře v první části našeho vyprávění sice autor píše, že město na poslední chvíli navrhovalo, aby nádraží bylo postaveno ve městě, ale projekt byl už hotov a 1 500 metrů kolejnic navíc by znamenalo vyšší náklady. Takže zůstal původní projekt.

A kdyby bylo nádraží náhodou ve městě, kdo by přišel o peníze? Opět formani. Nikoli už jenom purkmistr, co vozil poštu, ale i ti, kteří odváželi dřevo z arcibiskupských i obecních lesů. Povozníci už dostali pořádnou ránu postavením hlavní trati ze Zdic přes Březnici do Protivína a teď ještě nádraží někde ve městě, tak blízko u lesa? Ne! Městem letěla zpráva, že rožmitálské nádraží bylo postaveno úmyslně tak daleko od města proto, aby formani byli alespoň částečně odškodněni za zrušení odvozu dříví na nádraží v Březnici.

Rokem 1899 už dlouhé jízdy přestaly a dříví se sváželo jenom k novému nádraží za městem*) nebo na pily. A tak povozníci ztráceli obživu a sedláci měnili koně za voly, protože ti stačili nejen pro denní jízdy s dřívím na nádraží, ale i k obdělávání polí.

https://www.staryrozmital.cz/news/proc-je-rozmitalske-nadrazi-tak-daleko-od-mesta-ii-ii/

Více zde:
https://cs.wikipedia.org/wiki/Ro%C5%BEmit%C3%A1l_pod_T%C5%99em%C5%A1%C3%ADnem_(%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD_zast%C3%A1vka)

PROČ JE NÁDRAŽÍ TAK DALEKO – Mníšek

Zavedení železniční trati do obce představovalo v minulosti vždy velkou událost. Železnice byly budovány primárně pro nákladní dopravu a šly tedy ruku v ruce s hospodářským povznesením obce. Zavést do svého podniku železniční vlečku, nebo mít alespoň dráhu v jeho těsné blízkosti, bylo velkou podnikatelskou výhodou. Dráha pro mnoho obcí znamenala především přímé a rychlé spojení s Královským hlavním městem Praha.

Obec nemajetná jest

Původně vyprojektována dráha měla u Mníšku vést trasou z Čisovic přes Bažantnici, kolem Habrového, k novému hřbitovu, k Malé Svaté Hoře a lesem do Nové Vsi pod Pleší.
Tento plán evidentně narazil na tehdejší ekonomické možnosti Mníšku, protože původní trasování bylo dodatečně změněno a dráha s nádražím byla vyprojektována zhruba 1,7 kilometru od centra. Mníšeckým obecním zastupitelům se tato změna pranic nelíbila, a proto Družstvo požádali: *„by projektovaná stanice k městu samému zblížena byla, poněvadž jenom na tom základě tom vidějí prosperování místa samého i dráhy samé.“* Ve své žádosti uvedli ovšem i objektivní argument, a to že *„Pakli-by přiblížením stanice té velké náklady vyrostly, které by obec sama, jež nemajetná jest, na svá bedra vzíti nemohla, jest obecní zastupitelstvo, ač nemile, spokojeno s položením stanice a příjezdní silnicí jakož v projektu naznačeno jest.“*

Odpověď Družstva na sebe nenechala dlouho čekat a uváděla praktické důvody, proč ustoupilo od původního trasování trati. *„Každé přiblížení se ku městu Mníšku vyžadovalo by nižší položení tratě, jelikož trať na svahu vedená jest. Mimo to jest vzdálenost města Mníšku od projektovaného překročení hřebene krátká, tak že není možnost vyvésti trať od nižší polohy přes hřeben onen. Kdyby i poměry tomu dovolovaly byla by trať o 2 kilometry delší, výlohy tím spojené nijak by vyváženy nebyly vyplývají výhodou nepatrného přiblížení se městu Mníšku.“*

O umístění mníšeckého nádraží tak bylo definitivně rozhodnuto. Nádraží tím získalo jeden primát, o který obecní zastupitelé rozhodně nestáli. Se svou nadmořskou výškou 436 m se jedná o nejvýše položenou stanici na celé trati.

Žádná slavnost nebude

Nutno přiznat, že takové rozhodnutí projektantů zanechalo v myslích mníšeckých zastupitelů trpký dojem a zřejmě i na dlouhá léta poznamenalo jejich vlažný vztah k místní dráze.
Svědčí o tom i výsledek jednání obecního zastupitelstva ze dne 10. září 1897 na kterém rozhodli, *„aby se žádná slavnost za příčinou zahájení jízdy na této dráze ze strany obce nepořádala, a to nejen z toho důvodu, že dosud žádné oznámení případně pozvání nedošlo, nýbrž hlavně z toho důvodu, že lokální trať Modřany Dobříš pro Mníšek zvláštních výhod nepřinese a to za příčinou velké vzdálenosti nádraží.“*
Mníšek tedy žádnou oficiální delegaci na nové nádraží nevypravil, a tak se příjezd prvního vlaku do Mníšku, **ve středu 22. září 1897**, obešel bez tehdy obvyklého slavnostního přivítání, spojeného s fanfárami, muzikou, projevy a jásotem přihlížejícího lidu.

https://www.zpravyzmnisku.cz/historie/proc-na-mnisecke-vlakove-nadrazi-chodime-tak-daleko/