

# Hendschel's Telegraph.

Juni 1865.

Uebersicht

der

Eisenbahn-, Post-, Dampfschiff-

und

Telegraphen-Verbindungen.

Frankfurt a. M.

**Verzeichniss der Eisenbahnen,**

nach der Reihenfolge der Fahrpläne  
aufgestellt.

Oesterreich, Preussen und die übrigen Staaten  
**DEUTSCHLANDS.**

## Počátky mezinárodního železničního spojení v Rakouském císařství

Jaroslav Matuška

Univerzita Pardubice

Tomáš Vašut

Segedínská Univerzita

# Počátky mezinárodního spojení

- **1847 – Bohumín (Slezsko)**
- **otevření Dráhy korunního prince Viléma (*Wilhelmsbahn*) z Kozlí → spojení s pruským Annabergem (Chałupky)**
- **do 1848: náhradní kočárová a přívozní doprava mezi Annabergem a Bohumínem**
- **most přes Odru → přímé železniční spojení Vídeň – Deutz**
- **vlak = 3x vyšší cestovní rychlost než extrapošta**
- **Hendschel's Telegraph 1865 – 1. IJŘ**

# Výstavba železničních tratí v Rakousku v letech 1847 – 1866

Železniční trať / spojení	Rok	Pozn.
Vídeň – Bohumín	1847	Prusko vlakem r. 1848
Krakov – Berlín	1847	Prusko
Vídeň – Varšava	1848	Polsko
Vídeň – Pešť	1850	Uhry
Praha – Drážďany	1851	Sasko
Vídeň – Terst (Benátky parníkem)	1854/ 1857	vlakem do Itálie od r. 1858/1859
Vídeň – Pešť – Baziás	1857	hranice Srbska, parník
Vídeň – Mnichov	1860	Bavorsko
Vídeň – Nižnij Novgorod	1862	Rusko
Vídeň – Černovice	1866	Bukovina, spojení na hranice Rumunska 1869



Železniční tratě spojující Vídeň s Pruskem, Polskem, Uhrami (Srbskem), Saskem, Itálií, Bavorskem, Ruskem a Bukovinou (Rumunskem).

Rozloučení s milými přáteli, ať je to již na krátko nebo na dlouho, zanechává v duši vždy nádech smutku, poněvadž nikdo nemůže s jistotou si říci: „Shledáme se opět!“ — **Odjíždí-li cestující po obyčejné příležitosti, a dokonce-li sám, zbývá mu mnoho času k smutnému rozjímání o rozlučování, a dokud nezajel za poslední pole, za poslední vrch milé mu krajiny, dotud se ustavičně v duchu loučí. Ale jede-li po železnici, tu je tolik spěchu a starostí od domu až ke kase a od kasy až do vozu, že jen letmo se loučí. Myslí si: Až povyjedem, podívám se ještě jednou, kde jsem rád býval; ale již letí divý kotel, již ho unáší tak rychle, že mžikem jen ohlédnout se mohl po místech, na něž ho váže zvyk a sladké zpomínky, neboť v druhém, třetím okamžení již cizí, cizejší obrazy před okem se míhají.**

## „Divý kotel“ aneb cestopisné záznamy o jízdě vlakem v roce 1851



# Božena Němcová: Zpomínky z cesty po Uhřích

Usedne, rozjímal by, snad i slza v oku se zaleskne; ale tu vidí před sebou takovou směsici různých tvářností, slyší otázky, odpovědi v tolikeru někdy nářečí, že se mimovolně pozornost jeho k těm novým předmětům obrací. Nejdřív si prohlídne nejbližší sousedstvo, pak se rozhlédne dále, a v takovém davu lidstva rozmanitých stavů a zaměstnání najdou se přece, ne-li více, alespoň dva, kteří se spřátelí. Na cestě spřátelí se člověk rychle a tak upřímně, důvěrně, jako by jeden s druhým byl vyrostl, a když se cesty jejich dělí, řeknou si smutně: „Škoda, že se musíme loučit!“ — a dlouho sedí pak ten opuštěný ve voze, a již se mu ani to cestování nelíbí, ani ti spolucestovatelé, nyní teprv se zdá být samotný, dokud ho náhoda opět s nějakou milou osobností nesvede.



Zdroj: Lumír IV, 1, 1854, dostupné:  
Zlatý fond SME.



# EUROPA 1867

- Preuß. Gebietsgewinne seit dem Dt.-Dän. Krieg 1864 und dem Dt. Krieg 1866
- Grenze des Norddeutschen Bundes
- Deutsche Kleinstaaten
- Grenze des Kgr. Ungarn nach Umwandl. des Karim. Österr. in die Österr.-Ungar. Monarchie
- Risorgimento: Gebietsgewinne Sardinien-Piemonts bzw. Italiens 1859 bis 1866
- Grenze des Kgr. Italien bei Ausrufung 1861



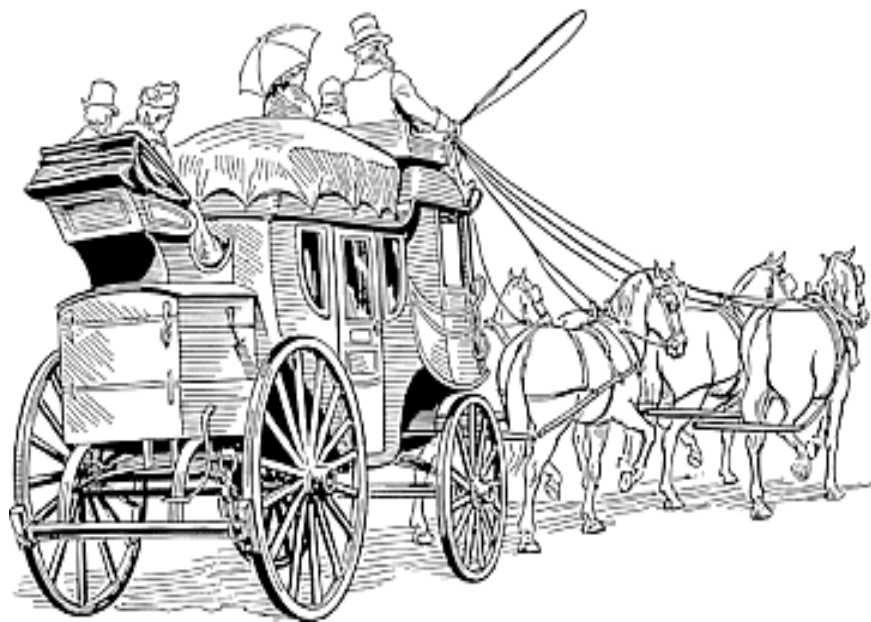


# EVROPA

## 1865



# Čechy v 50. a 60. letech 19. století: země poštovních dostavníků



## Odjezdy dostavníků z Prahy (březen 1856)

**14.00** Karlovy Vary 6.00-Cheb  
12.00-Aš 15.00-Hof 20.30

**16.00** Liberec 4.30-Frýdlant  
(Trutnov 9.30)

**17.30** České Budějovice 9.00  
(Jihlava 10.00)  
(①③⑤⑦ **Linec** 3.15)

**18.00** ①③⑤⑦ Písek 6.00-  
Strakonice 9.00

**19.00** Plzeň 5.10-Řezno 7.00  
(v zimě Marián. Lázně 15.00)

**21.00** (v létě) Karlovy Vary  
13.30-Cheb 20.30 -  
Františkovy Lázně 21.30  
(Mariánské Lázně 19.30)



# Karel Havlíček Borovský: Tyrolské elegie (1853)



VIII.

Teď, měsíčku, nechme elegie  
a přejdeme v heroický tón,  
nebo co ti teď chci vypravovat,  
**to byl čertův shon.**

**Cesta z Reichenhallu do Weidringu -**

ty ji musíš taky dobře znát -  
ta se nedá žádnou ordonancí  
přeoktrojovat.

Hory, skály ohromnější ještě  
než jest hloupost' mezi národy,  
vedle cesty propast' bezedná jak  
držka armády.

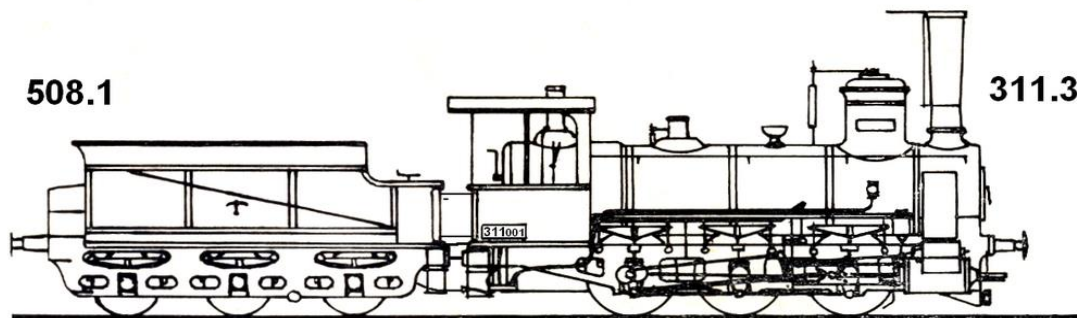
Temná noc, jak naše svatá církev,  
a my jedem' s kopce jako mžik;  
darmo křičí Dederá: „Drž koně! -  
prázdný je kozlík.

# Spojení z Povolží přes Polsko do Vídně (1865)

Pouze přípoje k jedinému vlaku do stanice *Granica* (dnes *Sosnowiec-Maczki*). Mezi Moskvou a Petrohradem jezdily také osobní vlaky, z Petrohradu existovalo spojení s Pruskem přes *Marienburg* (dnes *Malbork*) nebo přes Varšavu a Toruň.

Minimální provoz v Polsku patrně v důsledku povstání roku 1863.

Stanice	1	2
Nižnij Novgorod	16:30	
Vladimir	1:06	8:50
Moskva příj.	7:37	15:20
Moskva odj.	<b>12:00 Ex</b>	<b>18:30 Ex, ⑦</b>
Petrohrad příj.	<b>8:00</b>	<b>9:00</b>
Petrohrad odj.		10:00
Varšava Vilenské nádr.		18:10
Varšava Vídeňské nádr.		6:00
Granica		14:03
Vídeň		5:18



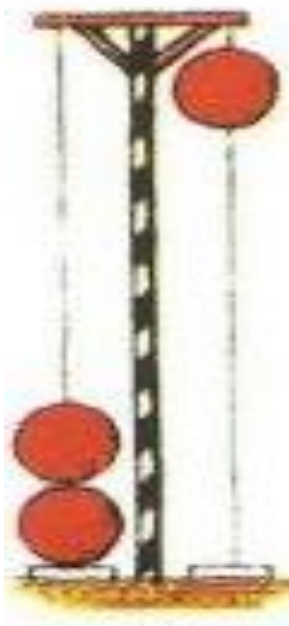
**1865-1870**  
**KFNB SOKOLNITZ**  
**32,6 t, 40 km/h**  
**cca. 300 kW**

# Granica, Varšavsko-vídeňská dráha Sosnowiec-Maczki (PKP)





# Spojení z Berlína do Vídně přes Bohumín (1865)



Stanice	1	2	3	4	5
Berlín		<b>23:05 S.</b> (1., 2. kl.)	8:45 P.	19:15 P. (1.-4. kl.)	
Vratislav příj.		<b>6:36</b>	18:15	8:33	
Vratislav odj.		<b>6:50 S.</b> (1.,2. kl.)	19:00 P. (1.-4. kl.)	11:00 P. (1.-4.kl.)	14:40 P.
Opolí odj.		<b>8.36</b>	21.24	13.16	16.58
Kozlí příj.		<b>9:36</b>		14:19	18:09
Kozlí odj.	6:15 G. (3.,4. kl.)	<b>9:49 S.</b> (1.,2. kl.)		14:34 G. (1.-4. kl.)	18:14 P.
Bohumín příj.	9:59	<b>11:20</b>		18:23 ①,⑤	19:45
Přerov		14:35 P.			23:20 P.
Vídeň		19:37			5:18

S. (tučně) – rychlík; P. – osobní vlak; G. – smíšený vlak  
(nákladní vlak s přepravou cestujících)

# Železniční spojení Berlín – Praha – Vídeň aneb „Balt Orient Express 1865“

	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Berlín</b>	19:00					6:45		
<b>Drážďany odj.</b>	<b>1:03 S.</b>			7:00 P.	9:00 G.	12:45	14:00 P.	19:00 P.
<b>Podmokly</b>	<b>3:05 E.</b> (1.,2.) ①,⑤	3:30 P.		9:55 G.	11:30	15:10 P.	16:15 <i>příj.</i>	22:30 G. <i>Ústí n.L.</i>
<b>Praha příj.</b>	<b>5:50</b>	7:11		16:26		19:00		
<b>Praha odj.</b>	<b>6:09 E.</b> (1.,2.) ①,⑤	7:36 P.	12:15 G.	21:30 G.		19:24 P.		
<b>Pardubice příj.</b>	<b>8:18</b>	10:38	16:03	3:05		22:14		
<b>Pardubice odj.</b>	<b>8:23</b>	10:48				22:24		
<b>Česká Třebová</b>	<b>9:39</b>	12:49				0:19		
<b>Gänserndorf</b>	<b>14:30</b>	19:44				7:02		
<b>Vídeň</b>	<b>15:12</b>	20:33				7:56		

E. (tučně) – spěšný vlak

# Verzeichniss der Eisenbahnen Oesterreichs, nach der Reihenfolge der Fahrpläne aufgestellt.

## **18 Kaiser Ferdinands Nordbahn**

- a. Trzebinia-Granica-Myslowitz (20-21)
- b. Wien-Marchegg (20-21)
- c. Wien-Stockerau (20-21)
- d. Wien-Brünn (22-23)
- e. Wien-Krakkau (22-23)
- f. Prerau-Olmütz (22-23)

## **19 Galizische Carl Ludwigs-Bahn (24-25)**

## **20 Oesterreichische Staats-Eisenbahn**

- a. (Wien)-Marchegg-Pest-Bazias (24-25)
- b. Jassenowa-Oravitza (24-25)
- c. (Wien)-Brünn-Prag-Bodenbach-(Dresden) (26-27)
- d. Böhm. Trübau-Olmütz (26-27)
- e. Wien-Neu Szöny-(Komorn) (28)

## **21 u. 22 Theiss-Eisenbahn**

- a. Czegled-Grosswardein-Kaschau (28)
- b. Arad-Czegled (28)

## **23 Mohacs-Fünfkirchener Bahn (29)**

## **24 Pressburg-Tyrnauer Bahn (29)**

## **25 Brünn-Rossitzer Bahn (29)**

## **26 Aussig-Teplitzer Bahn (29)**

## **27 Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn**

- a. Pardubitz-Reichenberg (30-31)
- b. Josephstadt-Schwadowitz (30-31)

## **28 Böhmisches Westbahn (30-31)**

## **29 Buschtehrader Eisenbahn**

- a. Kralup-Kladno (32-33)
- b. Prag-Rinholec-Kladno (32-33)

## **30 Gratz-Köflach**

## **31 Oesterreichische Südbahn**

- a. Wien-Payerbach
- b. Wien-Mödling-Laxenburg
- c. Wien-Neustadt-Oedenburg
- d. Wien-Triest
- e. Steinbrück-Karlstadt-Sissek
- f. Marburg-Villach
- g. Pragerhof-Stuhlweissenburg-Ofen
- h. Neu-Szöny-Stuhlweissenburg
- i. Triest-Nabresina-Venedig-Peschiera
- k. Kufstein-Innsbruck u. Botzen-Verona
- l. Verona-Mantua

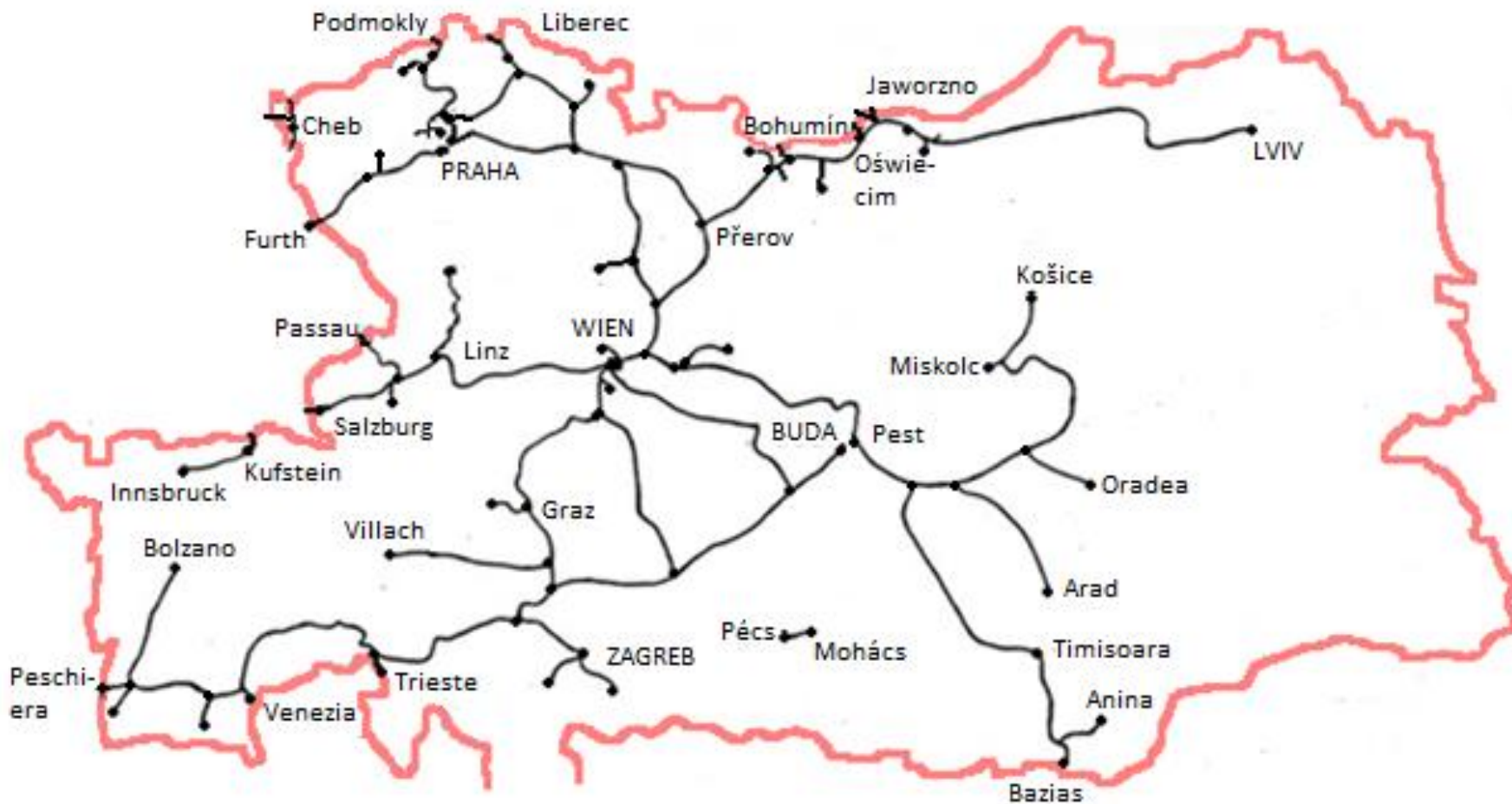
## **32 Kaiserin Elisabeth-Bahn**

- a. Wien-Rekawinkel-Neulengbach
- b. Lambach-Gmunden
- c. Wien-Salzburg
- d. Wels-Passau
- e. Linz-Budweis (42-43)





# Mapa železnic Rakouského císařství 1865



# Železniční spojení Vídeň – Pešť – Báziás aneb

*An der schönen blauen Donau*



	P.	E. ①,⑤ (1.,2. kl.)	G.	P.
Vídeň	7:45	<b>14:30</b>	16:00	20:00
Gänserndorf	8:44	<b>15:18</b>	17:33	20:59
Prešpurk	10:12	<b>16:29</b>	19:54	22:36
Pešť příj.	16:36	<b>21:15</b>		5:39
Pešť odj.	17:19	<b>21:45</b>		6:31
Cegléd	19:24	<b>23:32</b>		8:49
Segedín	23:42	<b>2:16</b>		14:15
Temešvár	3:27	<b>5:11 E./P.</b>		17.11
Jasenova	8.04	7.54		0:37
Báziás	9:10	8:38 ②,⑥		

**Zavádění vlaků vyšší kvality v Rakouském císařství: S. - Berlín-Krakov 1855?**

E. - Vídeň-Lublaň 1855?/-Terst 1857, E. - Vídeň-Prešpurk-Pešť 1861 (Temešvár?),

E. - Vídeň-Praha-Podmokly 1862, (S. - Vídeň-Mnichov?), (E.?) Vídeň-Krakov-Lvov 1868.

# STANICE KASSA / KOŠICE

cca.1870

Tisza-vidéki Vasút/ Potiská železnice

– příjezd prvního vlaku v r. 1860

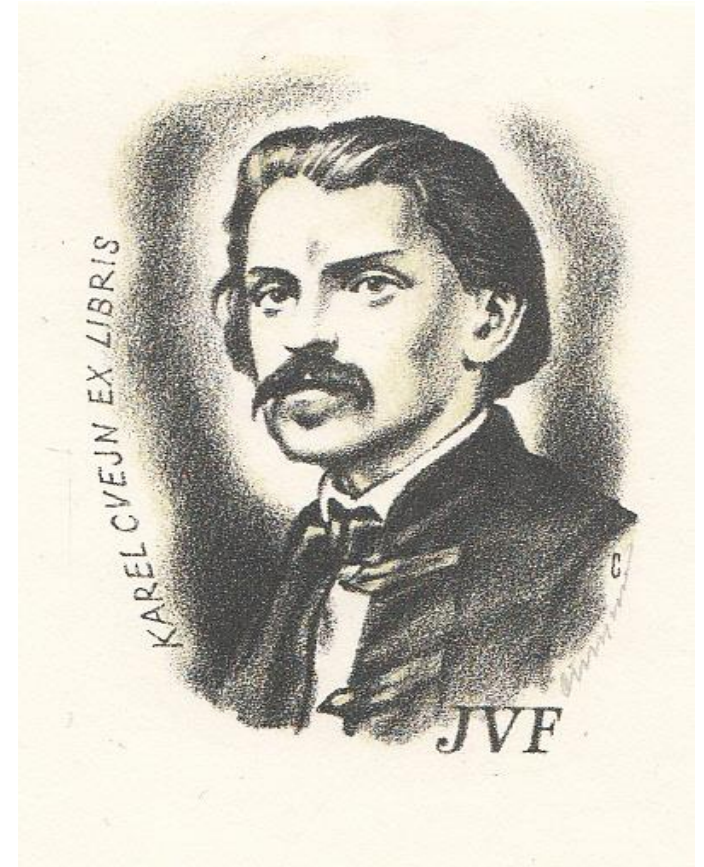
	P.	G.	G.
Cegléd	9:27	9:47	20:24
Szolnok	10:27	11:02	21:42
Arad		17:00	
Püspökladány	13.04		1.20
Oradea	G. 16.38		
Debrecín	15:00		3:47
Miskolc	19:24		11:03
Košice	21:56		14:49





# J. V. Frič: Paměti

Velmi časně zrána, ve čtvrtek dne 26. srpna (1858), posadili mne v cestovní starý plášť otcův zabaleného do vozu a jeli se mnou k nádraží. (...) I ujížděli jsme takto dále, znovu jako před sedmi lety, **železnicí k Prešpurku** a kolem Neuhäuslu, kde hráli nám cikáni. Jeli jsme **celou noc**, až octli jsme se **o polednách za Peští** kdesi na pustě. Železnice do Kološváru nebyla tehdy ještě dostavena. Na jedné stanici zřel jsem, jak hoši z vagonů si kradli kamínky ke hraní, když jim tam na pustě byly velkou vzácností. Však stanuli jsme asi **tři štace před Velkým Varadem** náhle **uprostřed pusty Püspökské**, aniž jsme se dále hnuli, **dokud si páni inženýři s ostatním železničním personálem neposlali dva cikány pro oběd do vesnice nejméně půl hodiny vzdálené**, a oběd ten pak před námi na mezi, zatím co z pasažérů nesměl nikdo vystoupiti, klidně pojídali. Teprv když zráčili se nasytiti, zasedli na svá místa a jeli s námi trochu hbitěji k určené poslední stanici dál. (...)



Zdroj: SNKLHU, Praha 1960, s. 547

**Z Velkého Varadu** hnuli jsme se **v sobotu** dne 28. srpna teprve k polednímu. Na tu malou poštovskou káru, do níž pro nás čtyři bujně koníky zapřáhali, (...) bylo nesměle pohlížeti. Letěli s námi jako vítr cestou dosti hrbolatou (...) Noc na neděli přenocovali jsme již vysoko v horním a romantickém Feketetóthu, kamž měli jsme již bůvoly za přípřež (...) v hostinci. **Jedli a pili jsme na státní útraty vesele, co hrdlo ráčilo! Dle doznání komisaře stála ta moje výprava ohromnou sumu. (...) V neděli** dne 29. srpna dojeli jsme po věru vzorných silnicích střídavě poutavou krajinou skrze **Kološvár** (Klausenburg), kdeže se mi poměrně dosti líbilo, až **do Valaš-hútu** na nocleh (...) Teprve **v pondělí o polednách** dojeli jsme na místo dosti povážlivé mé peregrinace, krajského hnízda **Deése**, jehož dvě třetiny domů neměly toho času ani komínů, když tam dým valil se zpod doškových střech stropem jizeb, z pouhého bláta zbudovaných. (...) předvedli mne tam panu krajskému hejtmanu, c. k. místodržitelskému radovi Stadlerovi von Wolfersgrün, jemuž an spadl jsme tam znenadání jako cihla na hlavu, když neměl o tom, co se mnou má počítí, ještě ani z Prahy, ani z Vídně návěští, způsobilo mé objevení se dosti rozpaků,...

## J. V. Frič

### Paměti

Dopis ženě a otci z 30. srpna 1858:

*...Cesta sem trvá 4 dny a dvě noci. Nejlépe je jeti drabou časně z Prahy přímo do Velkého Varadu, odtud jede pošta denně v 6 hodin do Kološváru, (...) Z Kološváru se jede za 7 hodin do Deése, tam at' se má žena doptá na fiakra č. 14, který ji za 14 zl. doveze na místo. Pošta z velkého Varadu stojí asi 11 zl. At' Anna jede vlakem druhou třídou!*

Zdroj: J. V. Frič v dopisech a denících, Československý spisovatel, Praha 1955, s. 85-96.

# Spojení s Jadranem, Benátskem a Lombardií

	P.	E. 1. kl.	Post./ P.	Post./ P.
Vídeň		6.45	9.30	21.30
Nabresina		21.10	7.25	19.41
Terst		21.56	8.24	20.15
Udine	5.30	② ④ ⑥	10.47	1.24
Benátky	9.25	6.00 lodí	15.10	6.00
Verona	12.33	③ ⑤ ⑦	19.56	9.34
Peschiera	14.28			10.49



***Semmeringbahn***  
První výkonná  
horská dráha  
světa (1854)



*„At' Anna jede vlakem druhou třídou!“*

## JÍZDNÉ XXL

přibližný přepočít rakouské měny na CZK (1 zl. ca. x 360)

**Velký Varadín – Koložvár (153 km, pošta):**

(2. tř.) **11 zl.**, 3960 CZK = 3x víc než 3. tř. vlaku (na 1 km)

**Koložvár – DÉS (59 km, fiakr):**

(nájem) **14 zl.**, 5040 CZK = 10x víc než 3. tř. vlaku, 3,3x víc než dostavník

**Vídeň – Praha (399 km, K.F.N.B./ StEG):**

**3. tř. 9,72 zl.**, 3499 CZK

(přibližně 1/5 platu vlakvedoucího v tehdejší Prusku)

**Vídeň – Terst (582 km, Südbahn):**

**1. tř. 28,26 Zl.** (1,3x), **2. tř. 21,20 Zl.** (1,5x), **3. tř. 14,18 Zl.** (1. tř. 2x)

10.174 CZK

7632 CZK

5105 CZK

**Spěšný vlak o 20 % více, jen 1. tř.: 33,91 zl., 12.209 CZK**

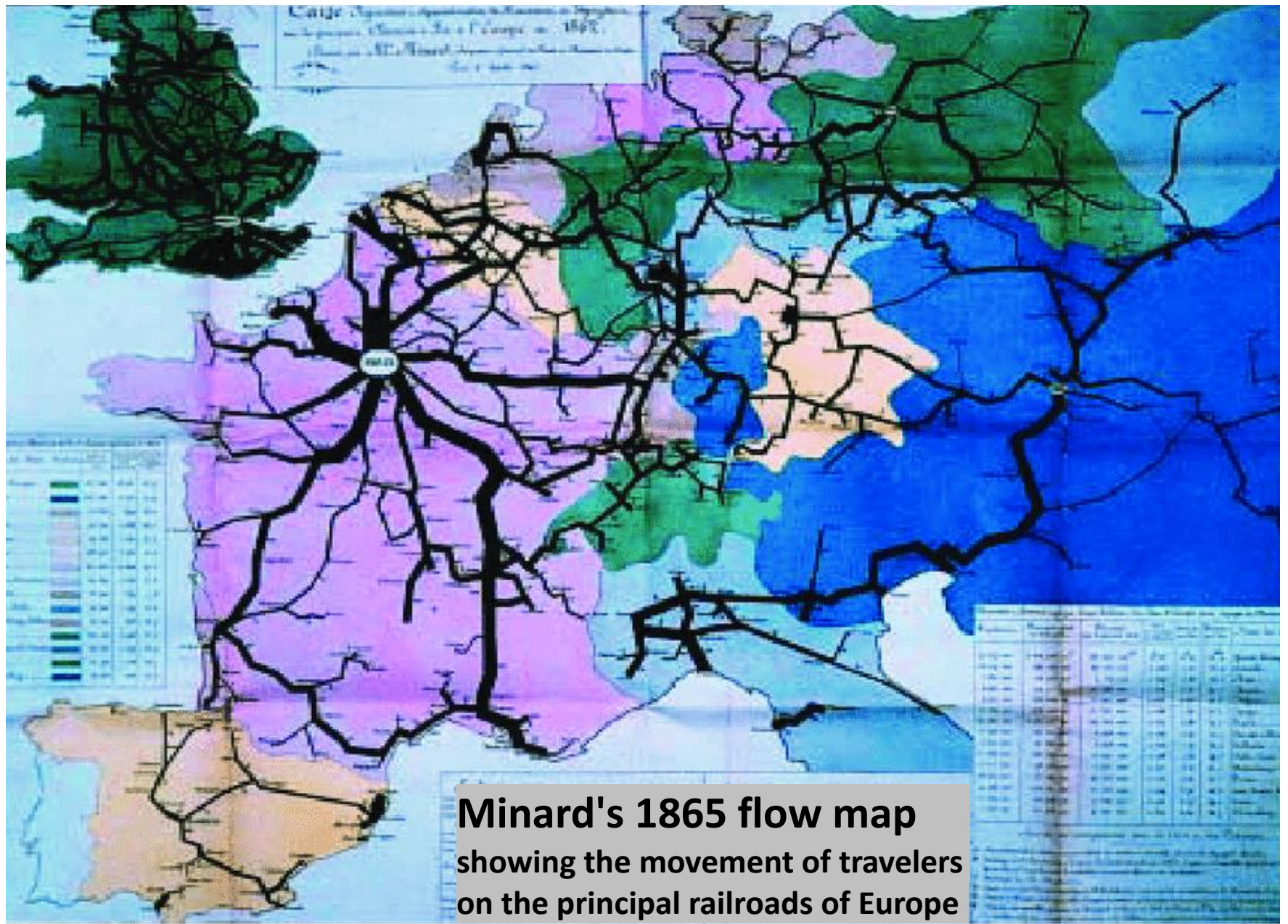
**Terst – Cařihrad (2146 km, Österreichischer Lloyd):**

**1. tř. 136 zl.** (1,4x), **2. tř. 99 zl.** (2x), **3. tř. 48 zl.** (1. tř. 2,8x)

48.960 CZK

35.640 CZK

17.280 CZK



**Minard's 1865 flow map**  
showing the movement of travelers  
on the principal railroads of Europe



# ÖSTERREICHISCHE HANDELSMARINE ÖSTERREICHISCHER LLOYD



	Lloyd	Lloyd Eilfahrt	Greichisch- -Orientalische	Lloyd
<b>Terst</b>	① 10.00	⑥ 14.00	③ 14.00	
<i>via Zadar</i>			<i>Ancona</i>	
Corfu	③ 8.00	① 12.00	⑥ dopoledne	
Corfu		① 16.00	⑥ 9.00	
Syra		③ 11.00	② ráno	
Syra			③ 16.00	ob týden <sup>2</sup>
<b>Cařihrad</b>		④ 17.00		③ 16.00
Smyrna			④ 9.00	⑤ 4.30
Smyrna				⑥ 16.00
<b>Alexandrie</b>	⑥ 10.00 <sup>1</sup>			② 2.00

*Pozn. 1: Co 2. týden přípoj společností P.&O. do Indie.*

*Pozn. 2: Lloyd Cařihrad-Alexandrie co 2. týden přes Bejrút-Haifu.*

## **Terst:**

② ⑥ 9.00 Rijeka / ④ večer Ravenna

② ⑥ 12.00 Corfu / ④ 5.00 Drač

25. každého měsíce Rotterdam / 10. každého měsíce z Benátek



# Plavební řád rakouské Dunajské paroplavby DDSG

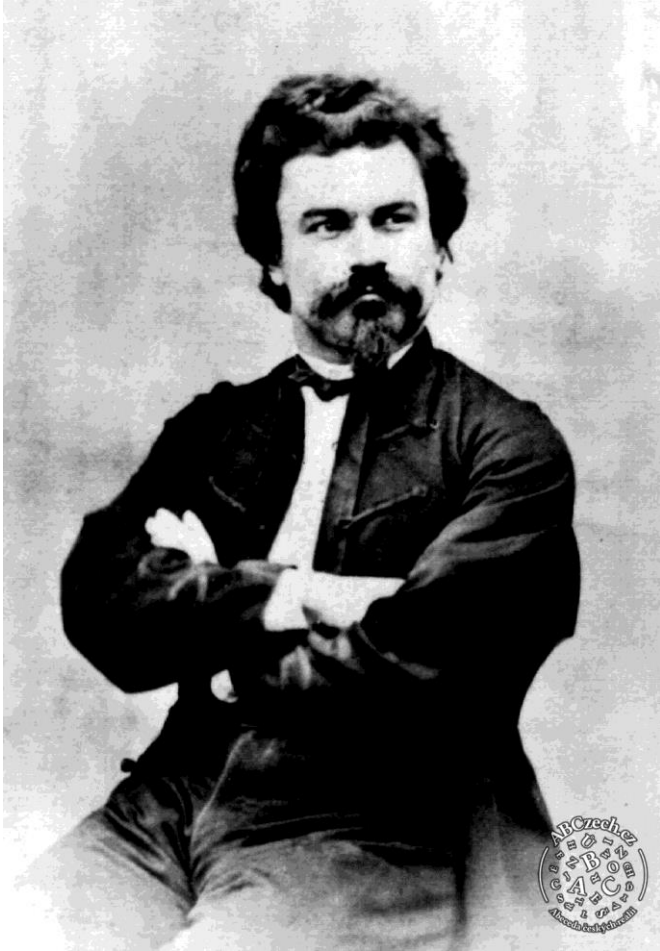
	zakotví	vyplová
<i>Báziás</i>		②, ⑥ dopoledne
<i>Giurgiu</i>	③, ⑦ v poledne	
<i>Cernavoda</i>	③, ⑦ večer	
<i>Galați</i>	④, ① ráno	

Üdvözlet Báziásról. Állomás - épület.





# Vítězslav Hálek: Příhody v Černé Vodě (1865)



Zdroj: V. Hálek: Obrázky z cest, oddíl K slovanskému jihu a do Cařihradu (1865) Vybrané spisy Vítězslava Hála, svazek V, SNKLHU, Praha 1958, s. 202-209

Odjížděje po železné dráze z karantény v **Küstendže do Černé Vody**, byl jsem radostí tak rozčilen, jako bych z dlouhé vazby vyvázl na svobodu. Již to, že jsem jel zase po dlouhém čase jednou po dráze, bylo mi jaksi rukojmím lepších dní. Přestálé **nehody byly vskutku nemalé**. V bouři na Černém moři nebyl jsem ani oka zamhouřil, bezprostředně nato v karanténě po všecky noci nemohl jsem usnouti pro hmyz, nemohl jsem ničeho požití pro špínu a byl jsem zesláblý tak, že jsem se opravdu obávati počal o své zdraví. Avšak **jedoucím po dráze a vidoucím opět zelené planiny** bylo mi, jako by všecka ta tíže ze mne spadla, a já se **cítil opět čerstvým a veselým**. (...) **Jízda po železnici jest tu velmi patriarchální**. Tak jsme na jedné stanici se **zastavili přes půl hodiny, protože tam byla nepřehledná hejna štěbetavých vrabců**. My vyšli na ně s veškerým personálem vlaku a stříleli do nich tak dlouho, dokud jsme je všecky nezaplašili. Pak jsme jeli dál. Pušky měli již na stanici přichystány. (...)

# Vítězslav Hálek: Příhody v Černé Vodě (1865)

Po Černé Vodě roztrušovaly se nejrůznější pověsti, že loď ještě nepřijede. Jedni tvrdili určitě, že přistane až za týden (ač měla přistáti dnes večer), druzí věděli s určitostí ještě nápadnější, že na tomto břehu nepřistane loď vůbec, an by musela státi na břehu valašském karanténou, a nám že třeba tudíž čekati, až karantény přestanou vůbec. Pěkné to vyhlídky! (...) po celém břehu valašském byly rozestaveny stráže, a ty zavedly každého příchozího hned do tří denní karantény. Vůbec cholera a karantény stávaly se mi na každém kroku strašidlem... (...)

K večeru se všickni cestovatelé shromáždili na břehu na přístavišti, očekávající loď. Přistávat jen na několik minut, a kdo by v tu dobu zmeškal, zmešká loď vůbec. (...)

Pověsti se sice množily, že darmo čekáme, a my brzy poznali, že jízda tu je zcela nepravidelná, neboť loď, která měla přijeti již zvečera, nebyla dosud zde, ba nepřijela za celou noc ani za příští celý den, a až teprve příští večer takřka v půlnoci přistála. A po tento celý čas musili jsme jako cikáni býti na břehu, nesměli jsme spáti, aniž jakéhokoliv pohodlí si vyhledati, sedíce tu se zavazadly, polehující a procházejíce se jenom, tu ke čtyřem nocem beze spaní stráveným přibyla tudíž pátá a nesnáze této zvýšeny byly nejistotou, jak dlouho v tomto stavu potrváme.

# Vítězslav Hálek (1865)

Když již počínala noc, stalo se nám pobytí na břehu pravým svízelem. Komárů se vyřítla taková hejna, jak by padal sníh, a tak velikých jako u nás jepice za dnů červencových na vodách. Já je měl zpočátku také za jepice a nedbal jsem hrubě na ně. Ale brzy jsem ucítil palčivost nesnesitelnou, ruce mi nabíhaly, obličej celý opuchnul a já nestačil obmývati si oboje vodou. Rány takovéto trvají mnoho dní, ano šestý den ještě jsem je cítil, ač jsem si byl obkládal mezitím ruce ledem. (...)

Večer nato přijel parník, ale u břehu se nezastavil, přec nám však zůstavil tu radostnou novinu, že za několik hodin přijede druhý, a ten nás z těchto svízelnů vskutku vysvobodil.



D.B.S.R. Danube & Black Sea Railway  
Küstendje & Czernawoda, terminus 1863

# Jan Neruda: Bukurešť, 1870

**V malých elegantních vagonech**, na nichž anglická firma - průmyslový výrobek má každý v Rumunsku firmu zahraničnou - hnuli jsme se z nádraží d'urděvského. Celé Durděvo bylo zahaleno v jediný, žlutý oblak prachu. Od přístaviště dali jsme se slepo vést k douaně, od douany jsme se ve fiakru prokašlali k nádraží (...)

Nyní ale už jedem parou po té rumunské pláni. (...) První letošní sklizeň je již ukončena, země i lid odpočívají, (...) Kde se pracuje, děje se jen kvůli mladé, skoro ještě nedostavené železnici, vyrovnávají nízké stráně, a jak hluboko kopají, všude ještě černá mastná prst! **Avšak dělníci jsou pohodlní, stojí tu opřeni o své nástroje, zevlují a baví se, ani náš vlak jich nezajímá.** (...)



Zdroj: J. Neruda. Obrázky z ciziny (1879)



## Jan Neruda: Bukurešť, 1870



Z Ďurděva do Bukurešti je jen několik štací - již jsme vjeli do světlého nádraží hlavního města rumunského. Vlak zastavil.

**"Paříž nad Dimbovicí", chloubu Rumunů, budoucí světové město rumunských snů! (...)** "Město radosti." Dobře, že jsme se při vydávání vaků opozdili a fiakři bukurešťští že se mezitím zadali. Čekáme na návrat některého z nich, sedíce na svých zavazadlech, a hledíme k městu. Jaký to krásný obraz! Od nádraží kloní se mírné návrší dolů k Dimbovci a na protější straně vystupuje netušeně velké, rozlehlé město v širokém rámci zelených zahrad a sadů. (...)



Jan Neruda:  
**Bukurešť**  
1870  
Obrázky z ciziny  
(1879)

**SILUETA**

Žhavé parno, bukurešťské letní odpoledne. Město poobědvalo a slunce mu nyní uložilo as tříhodinnou siestu. Je ticho jako v poušti, i kočáry, jichž lomoz ani dlouho po půlnoci v Bukurešti neusíná, již hezky dlouho nerachotí. V tom jižním tichu je cos začarovaného, nějaký stříbrný sen, jež ale nelze rozpoutat.

**Děkujeme za pozornost.**

jaroslav.matuska@upce.cz

tomasvasut@hotmail.com

