

ným králikem nikoho a nikomu. Náš národ a tedy i lid Vlašimská sjednotí se do nové velké a silné Strany Národní jednoty, aby splnil svoji povinnost ku své rodné, národu i vlasti. Rolník vedle živnostníka, učitel i dělník vedle dělníka, všichni ruku v ruce pojďme a budujme novou republiku, naši a národní, a zajištění její i naší pevnou budoucnost. Jos. Olt, předseda, Dr. B. Kuneš, místopředseda, J. Hokynář, místopředseda, V. Šmahla, místopředseda, V. Chlumský, místopředseda.

Vystřídali jsme strážce. Věříme, že chyby minulosti nás poučily a že se jich v budoucnosti vystrháme.

Memorandum Sdružení měst Českomoravské vsočiny

zaslané min. dopravy:

Návrh železniční trati:

Týn n/Vltavou - Bechyně - Tábor - Mladá Vožice - Vlašim -
(Kutná Hora - Kolín, nebo Labská Tynice - Kolín).

Více než půl století, plných 68 roků, vede kraj mezi Táborem a Kolínem, kraj krásný a bohatý na nerostné zdroje, mající dostatek levné pracovní síly, jenž snese i trojnásobné zalidnění, zápas o železniční spojení, které by pro širokou oblast druhé republiky znamenalo určité hospodářské oživení. Jestliže již v roce 1870 první pracovníci pro toto železniční spojení uváděli nesporné výhody a význam označené železniční trati, platí jejich názory ve zvýšené míře i dnes, při zmenšeném území našeho státu.

Původní projekt tak zvaný Seligmanův, vypracovaný byl v roce 1870-1873 a měl spojovali Domažlice - Vltavotýn - Bechyni - Tábor - Mladou Vožici - Vlašim - Kutnou Horu. Všechny přípravné práce byly již tehdy vykonány. Provedeno bylo trasování, vypracovány rozpočty, podrobné plány, provedena revidní komise, ale finální krach ve Vídni r. 1883 zmařil toto dílo v samém zárodku. V r. 1891 oživila opět myšlenka stavby dráhy a podána byla žádost o koncesi, která udělena byla knížeti Karlu Paarovi, městu Bechyni, Dru Míčanovi a Vojtěchu Moravcovi. Vypracován opět generální projekt, provedena revize trati a stanic, což vyžádalo nákladu 35.000—K. Pro neshody mezi Kutnou Horou a Kolínem o konečné vyústění dráhy, sešlo z toho úplně. Potom střídaly se různé návrhy, na př. o železničním spojení Mladé Vožice se Sudoměřicemi, Mladé Vožice s Voticemi a konečně Mladé Vožice s Vlašimi. Při těchto návrzích neuplatňovala se však různá věcná hlediska, ale zájmy osobní, zejména zájmy šlechtických velkostatkářů. Nejednotnost plánu měla za následek, že i ministerstvo železnic přímo vyslovilo žadatelům rozhodné přání, aby se sjednotili na jednotném projektu.

Tepře vlašimský starosta Dr. J. Piterman v r. 1900 přichází sice se starým, ale přesně odůvodněným návrhem o vybudování železniční trati Tábor-Mladá Vožice-Vlašim. K tomuto plánu připojila se ihned Mladá Vožice a to nejen město, ale i celý okres, který do přípravného výboru vyslal jako své zástupce pp.: Josefa Stibora, Václava Rosolu, Karla Nováka a Zikmunda Lüftschütze.

Ředitel Mladovožického panství p. Josef Joachymstál, jenž byl nejhorlivějším zastáncem stavby dráhy, našel 22. května 1903 původní projekt Seligmanův u zemského výboru a vyžádal si jeho vydání. V té době již začalo se uvažovati, aby projektovaná dráha byla elektrická, jako je malý úsek Bechyně - Tábor.

Komitetu pro zřízení dráhy v roce 1904 nabídl se ku pomoci i stavitel trati Bechyně - Tábor pan ing. F. Křizík.

V roce 1908 svolal okresní starosta Tábořský schůzi interestedů do Tábora, aby dohodli se o novém projektu: Vodňany-Týn n/Vltavou-Bechyně-Mladá Vožice-Vlašim. Impuls Dra Zeise shromáždil v Táboře všechny obce a města jichž se navrhovaná dráha týkala a všichni jednomyslně vyslovili ochotu k značným finančním obětím. Okresní výbor v Táboře upsal hned na počáteční práce 50.000—K a tuto sumu odhlasoval i okresní výbor Mladovožický. Jediné město Tábor, jako vždy, kdykoli se jednalo o nějakou akci, zahrnující v sobě větší okruh než města Tábora, zůstal hluch k životnímu požadavku tábořského kraje a na vyzvání o spolupráci ani neodpovědělo. Tímto řešením padl starý Seligmanův plán a konsorcium pro stavbu železnice sjednotilo se na projektu elektrické dráhy. Spojenému volání po železnici ani vídeňské ministerstvo nemohlo upřítí odůvodnění a roku 1904 udělilo koncesi pro přípravné práce. Celkový rozpočet na trať Tábor-Mladá Vožice dosahoval výše 1.699.425—K pro trať dlouhou 19.470 metrů. Zem přislibovala na stavbu dráhy garanci ve výši 75%. Železniční oddělení zemského výboru vypracovalo na základě detailního projektu rozpočet dle něhož zařizovací náklad na stavbu dráhy s elektrickým zařízením činil 2.355.400—K. Na zápujčku zemi garantovanou připadalo 1.648.780—K, na prioritní akcie zemi garantované co do výnosu 4% ve výši 5% zařizovacího nákladu připadalo 117.770—K a na kmenové akcie, jichž úhrada náležela interestedům společně se státem 588.850 K. Úhrnem 2.355.400—K.

Veliké naděje, které obyvatelstvo našeho kraje skládalo ve sliby vlády i tehdejších poslanců našich na zemském sněmu, zmařeny byly však v roce 1908 německou obstrukcí na zemském sněmu, která zapříčinila jeho uzavření a tím i pád vládního návrhu na naší železnici. Avšak neúnavný ředitel J. Joachymstál nedal se zstrašiti ani tímto nezdařením a tak jeho úsilí se podařilo, že v r. 1911 konána byla na projektované trati úřední pochozi komise a že v roce 1919 byla tato trať zařazena mezi 4 nouzové stavby železniční jako čtvrtá.

Krajinským pracovníkům přispěchal za nové republiky na pomoc i poslanec Dr. Viškovský, který dne 27. ledna 1919 podal v parlamentě žádost o stavbu dráhy Mladá Vožice-Vlašim-Rataje-Zruč-Štěpánov. Počin Dra Viškovského našel odezvu v celém tábořském kraji a dne 11. března 1923 konala se v Táboře velká veřejná schůze za hospodářské oživení jihočeské oblasti, při níž rovněž dožadováno se bylo výstavby dráhy, pro niž dosud bylo marně pracováno.

Obětavost interesovaných měst ukázala se nejlépe v tom, že během několika měsíců zajištěno bylo třicet procent potřebného nákladu. I město Tábor konečně pochopilo, jaký význam by dráha měla i pro něj a připojilo se k celé akci. Dle tehdejšího usnesení upsal: Okres tábořský z požadovaných 30% nákladu 33%, město Tábor 24%, okres Mladovožický 33%, město Mladá Vožice 10%. Úhrnem 100%.

Pohříchu vládní činitelé tehdejší doby neměli vůbec o náš kraj valného zájmu. Ministr železnic Zahradník zamítl naši dráhu z důvodu, že důležitější jsou rekonstrukce starých hlavních tratí, ministr Bečka a poslanec Fr. Soukup u nichž deputace z Mladovožicka a Tábořska intervenovaly, vymlouvali se na nedostatek finančních prostředků, ač právě v této době, jak je všeobecně známo, vyhazovaly se státní peníze plnými rukama na zbytečné zřizované úřady, správní reformy, které správními reformami vůbec nebyly a na různé projekty, které v brzké budoucnosti ukázaly se více než problematickými.

Přišla však doba, kdy znovu jsme nuceni povznést svého hlasu na obranu starého projektu železnice a to: z Týna n/Vltavou přes Bechyni - Tábor - Mladou Vožici -