

Rytíř Vltavolabský



Napadlo vás někdy při jízdě vlakem, že nejlepší a nejrychlejší úseky našich železnic jsou zároveň těmi nejstaršími? Takový úsek Brno-Břeclav, koridor Olomouc-Pardubice-Praha... Zejména druhá jmenovaná trať je spjata se jménem italského inženýra s kariérou, kterou překlenuje oblouk, na jehož začátku je regulace Rýna a na konci Suezský průplav.

Jméno osobnosti, již je věnován tento díl Minulosti techniky, je Luigi Negrelli. Toto jméno nese i jeden z nejznámějších pražských mostů, kamenný karlínský Negrelliho viadukt. Luigi Negrelli se narodil 23. 1. 1799 v italském Primieru, tehdy ovšem tyrolském Primöru. A tak byl tento muž evropského formátu, syn Itala a Rakušanky skoro symbolicky považován tu za Rakušana, tu za Němce, tu za Tyroláka. Cítil se ovšem Italem (byl po otci z rodu Janovanů) a měl italský temperament. V německých encyklopediích je však dodnes uváděn jako Alois...

Negrelli prožil dětství v době napoleonských válek a jeho rodina byla zapojena do protifrancouzského odboje. V souvislosti s tím byl Luigi jako jeden z nejlepších žáků – seminaristů zaopatřen po porážce Francie samotným rakouským císařem. Po třech letech studií za císařské stipendium se stal státním úředníkem. Jako praktikant C. k. zemského stavebního ředitelství pro Tyrolsko (bez stálého platu!) se připravil na inženýrskou zkoušku a tu v roce 1820 úspěšně složil. Jeho kariéra začala.

Negrelli se podílel na regulaci alpských toků a rekonstrukcích horských stezek na silnice. V roce 1825 byl poslán do Vídně, aby studoval stavbu železných mostů. Zde se seznámil s Františkem Antonínem Gerstnerem a jeho budějovickou koněšpřežkou. Gerstner jej „lanařil“ pro kolejovou dopravu, ale Negrelli odolával – nedával zatím železnici ve svém hornatém Tyrolsku mnoho nadějí. Místo toho se sedm let věnoval regulaci Rýna (přestěhoval se do Bregenzu) a stal se díky této stavbě uznávaným expertem. Po osmi letech ve švýcarském St. Gallenu (inspektor pro silniční a vodní stavby) přesídlil na několik let do Curychu a zanechal zde po sobě obdivovaný kamenný most Münsterbrücke.

Železnice přiblížená Gerstnerem jej však nenechala v klidu. Negrelli vykonal několik studijních cest po Belgii, Francii a Anglii a na konci 30. let pochopil budoucnost lokomotivní železnice. Zadarmo, jen ze zájmu o věc, vyprojektoval v roce 1838 spojení Innsbrucku s bavorskou hranicí. Na přelomu 30. a 40. let oslovila renomovaného inženýra společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda. Tato první velká parní železnice na kontinentu měla spojit Vídeň s Haličí. Z Negrelliho se stal generální inspektor s plnou odpovědností. Měl nejen imponující plat, ale také rychlé výsledky; úsek mezi Uherským Hradištěm a Přerovem byl otevřen půl roku po nástupu Negrelliho do funkce, spojení s Olomoucí půldruhého měsíce nato. Novopečený čestný občan města Olomouce Negrelli (a bohužel také čerstvý vdovec) je v centru pozornosti vznikajících státních drah.

Instituce státních drah měla za cíl propojit železniční sítí celé území monarchie. Severní větev měla vést z Vídně na Prahu a Drážďany (zamýšlené propojení s pruskými drahami), jižní větev z Vídně do Terstu. Negrelli dostal na starost severní větev. Ve 43 letech znal svou cenu. Řekl si o plat, který byl o víc než 40 % větší než plat jeho rovnocenného kolegy dr. Carlo Ghegy, opět Itala, který zodpovídal za jižní větev. Negrelli vedl dva inženýrské týmy, jedním z jeho přímých podřízených byl i mimořádně schopný mladý inženýr Jan Perner. Za dva roky po nástupu Negrelliho do funkce dojel 20. srpna 1845 první parní vlak z Olomouce do Prahy. Výkon obdivuhodný, uvědomíme-li si, že inženýři s nezkušeným

a nepočtelným personálem museli překonávat odpor obyvatel, nesčetné konflikty, vzpoury dělníků.

Krátce po slavnostní jízdě však zahynul Jan Perner, který měl vést stavbu trati z Prahy do Podmokel (Děčín), takže stavbu řídil opět Negrelli sám. Přes kilometr dlouhý karlínský viadukt, který nese jeho jméno, je její součástí a do poloviny 20. století byl nejdelším mostem v Evropě (má 87 oblouků na dubových roštech, je na dobovém obrázku). Kromě této stavby řídil nově jmenovaný dvorní rada Negrelli i stavbu dalších tratí. Z inspektora státních drah se stal v roce 1848 ministerský sekční šéf, ovšem kanceláře si dlouho neužil. Na žádost maršála Radetzkého, vrchního velitele rakouských armád, odjel do severní Itálie řídit rekonstrukce silnic, mostů a železničních tratí poničených v důsledku nepokojů. Jeho sídlem se stala Verona. (Jen poznámku: k tomu všemu si ještě „stříhl“ Suezský průplav, jak uvidíte v závěru!) Při své péči o komunikace se Negrelli stihl starat i o památky. Zachránil římský oblouk ve Veroně a zabránil tomu, aby se Dóžecí palác v Benátkách stal sídlem úřadů. Do dvou let dokončil stavbu tratí Verona – Mantova a Mestre – Treviso. Během této doby jej císař František Josef I. povýšil do šlechtického stavu a sám Negrelli si zvolil přídomek Ritter von Moldelbe. Tím vzdal poctu Vltavě a Labi a dal tak pravděpodobně najevo, jak si váží svého působení na našem území.



Vzhledem k tomu, že panská láska po zajících skáče, upadl Negrelli za svoji podporu italských vzbouřenců proti tvrdým zákrokům vídeňských úřadů krátce v nemilost, na přímluvu maršála Radetzkého (také nebylo až tak jednoduché zlikvidovat dvorního radu a rytíře) byl však císařem jmenován generálním inspektorem rakouských státních drah. Titul honosný, k inspekci však Negrellimu zbývalo jen necelých 500 km státních drah – monarchie musela ve finanční tísní dráhy prodat. Ve funkci setrval slavný stavitel 3 roky. 1. 10. 1858 umírá na ledvinovou chorobu.

S problémem Suezského průplavu se Negrelli setkal již v roce 1840. V roce 1847 byl členem mezinárodní komise, která potvrdila výsledky zaměření, jež vyvrátilo letitý omyl, že rozdíl hladin Středozemního a Rudého moře činí téměř 10 m. V roce 1855 se zúčastnil konkurzu na projekt průplavu a jeho práce byla mezi pěti vyhodnocena jako nejlepší. V roce 1857 byl egyptským místokrálem Saídem pašou jmenován přednostou technického vedení, ale zdravotní problémy, které u něho propukly, mu zabránily v práci. Suezský průplav tak podle Negrelliho plánů realizoval do roku 1869 francouzský podnikatel Ferdinand Marie vikomt de Lesseps.

Použito:

150 let železnice v Praze. Katalog výstavy. Muzeum hl. m. Prahy, 1995.

SCHREIER, P. Rytíř Vltavolabský. *ČD pro vás*. 1989, vol. III., č. 1.

Ing. Josef Gruber

Publikováno ve Zpravodaji SPŠ strojnické, Plzeň v lednu 2006.