

POSLEDNÍ ROK ZE ŽIVOTA JANA PERNERA (1815-1845)

Robert SAK

Když 20. srpna 1845 vrchní inženýr u státní *železné dráhy* Jan Perner osobně řídil *parovůz* Böhmen, který jel z bezpečnostních důvodů před vlakem s hosty slavnostního otevření první železnice v Čechách, zbývalo mu, čerstvému třicátníku, do konce života jen pár týdnů. Měl za sebou tři léta vysilující práce - vedl přece první stavby toho druhu v zemi! - a přitom si dokázal ještě najít čas na uplatnění širokého kulturního zájmu a na veřejnou činnost. Než se však pokusíme zrekonstruovat, čím že vyplnil až s hektickou aktivitou rok, o němž jako by tušil, že bude jeho poslední, obhlédněme letmo ten krátký život od počátku.¹⁾

Perner byl stejně jako jeho přítel z nejbližších, František Ladislav Rieger, i mnozí jiní vzdělanci 19. století mlynářského původu. Rodák z Bratčic na Čáslavsku vystudoval pražskou polytechniku a podnícen svými učiteli, především Františkem Antonínem Gerstnerem, synem ředitele tohoto učiliště, se rozhodl věnovat se dopravnímu stavitelství. Potřebnou praxi získal za jeho vedení na stavbě první ruské železnice z Petrohradu do Carského Sela a pak doma při budování několika úseků první rakouské dráhy mezi Vídní a Brnem. Na počátku čtyřicátých let vedl tým inženýrů, který měl vybrat nejvhodnější vedení železnice z Prahy do Drážďan a vyhlédnout místo pro pražské nádraží. A pak už - v sedmadvaceti! - řídil stavbu tratě Pardubice - Praha, závěrečného úseku, jímž se hlavnímu městu Českého království dostalo oklikou přes Olomouc železničního spojení s Vídní. Z jeho projekční kanceláře vyšlo též velké množství stavebních

1) Více o Pernerově životě viz F. Vrt'átko, Český národovec inž. Jan Perner a počátkové československého a ruského železniectví, Praha 1920; A. Ederer, Jan Perner, Praha 1946; J. Hons, U kolébky železných drah. Život a dílo Jana Pernera, Praha 1954.

návrhů, mezi nimi i takové, které se zabývaly modernizací pražských do-
pravních poměrů.

Přestěhování do Prahy v roce 1842 - bydlel na rohu Jezdecké (dnes
Havlíčkovy) ulice a Florence - umožnilo Pernerovi zabývat se více i mi-
mopracovními zájmy; byl totiž z těch techniků, jejichž rozhled není ome-
zen úzkým horizontem vlastního oboru. Spolupůsobil v Matici české, chodil
do divadla, s architektem Janem Nevolem a inženýrem Kazdou, svými
přáteli a spolupracovníky, financoval edici Tylova díla a sám přispěl vy-
datnou sumou na vydání německo-českého slovníku Josefa Franty Šu-
mavského (autor ho také uvedl mezi nejtědřejšími sponzory svého díla,
hned vedle advokáta Josefa Friče a mlynáře Jana Slavíka).

Snad právě v okruhu mladých vzdělanců seskupujících se kolem Jose-
fa Kajetána Tyla poznal Františka Ladislava Riegra, o tři roky mladšího.
Kdy se spřátelili, nevíme. A přestože podle vzpomínek zaznamenaných
Riegrovou dcerou se znali „odedávna,²⁾ sotva to bylo před rokem 1842.
Rieger si ho cenil pro vzácnou povahu a ještě více pro schopnost získávat
českému hnutí lidi z vrstev, jež byly jinak kulturnímu zájmu vzdáleny:
techniky, menší průmyslníky, ba jednotlivce z bohatších podnikatelských
kruhů jako třeba Adalberta Lannu. Riegrovu příteli Josefu Pichlovi byl
„jedním z nejslechetnějších synů své vlasti,“ jaký „je pro každý národ
v každé době ozdobou a štěstím.“³⁾ V čase, kdy se velká část českých vzdě-
lanců ještě kochala kollárovsou vidinou slovanské jednoty, takto odpo-
vídal Perner na Riegrovu otázku, proč se bude muset z Prahy do Vídně
jezdit až přes Olomouc: „To je tak, přímou dráhu mezi Prahou a Vídní
vždycky dostaneme, to nemůže dlouho trvat a bude postavena; ale nedo-
stali bychom spojení se slovanským světem. Proto navrhuje trať na
Olomouc, tak bude mít Praha spojení také na východ s Polskem a Rus-
kem.“⁴⁾ Jakkoliv byla Pernerova odpověď poplatná ideologizovanému ob-
razu skutečnosti - o směrech železničních tratí rozhodovaly ponejvíce
důvody technické a ekonomické -, lze ji mít za příznačnou pro politizaci
myšlení vzdělanců vstupujících do veřejného života v třicátých a čtyři-
cátých letech.

Z Tylova okruhu vyšlo nejvíce podnětů k aktivizaci české společnosti

2) M. Červinková-Riegrová, O Průmyslové jednotě před r. 1848. Z paměti
dr. Fr. Lad. Riegra. Zvon 4, 1904, s. 142.

3) Výrok z r. 1880 zaznamenala M. Červinková-Riegrová, tamtéž.

4) Tamtéž. Srov. též dopis V. K. Klicpery J. Hněvkovskému, býv. purkmis-
tru Poličky, z 3. 7. 1844. V. Horyna (ed.), Důvěrné listy Václava Klimenta
Klicpery, Hradec Králové 1982, s. 114.

před březnem 1848. K nim náležely Riegrové pokusy ustavit *akcionářský
spolek* pro zřízení českého divadla a ovládnout Průmyslovou jednotu. Jan
Perner podpořil první z nich, ale zvlášť blízký mu byl ten druhý. Sotva se
roku 1844 Jednota k povznesení průmyslového ducha v Čechách, až do-
sud aristokraticky výlučná, otevřela občanským vrstvám, byl Jan Perner
mezi prvními, kdo do ní vstoupili. Spolu s právníky Františkem Ladisla-
vem Riegrem, Antonínem Strobachem a Antonínem Pravoslavem Troja-
nem tam záhy vytvořil jádro *české strany*, jediné vyhraněné skupiny
v Průmyslové jednotě. O jejich záměrech vypověděl po letech Rieger, že
„chtěla především docílití toho, aby Jednota větší měrou než posaváde
všimáala sobě potřeb a péče o vzdělání menšího řemeslnictva a živnostnic-
tva.“⁵⁾ Všechny čtyři mladé muže vázal navzájem přátelský svazek, podtr-
žený generační příslušností - narodili se v rozmezí let 1814-1818 - a vůlí
k společenskému uplatnění. Vstup do Průmyslové jednoty jim nebyl ni-
čím jiným než činným naplněním Tylovy výzvy přimět střední vrstvu
české společnosti k veřejné aktivitě a znacionalizovat její myšlení. Hos-
podářské záležitosti, jimiž se spolek zabýval, byly k tomu nejvhodnější
základnou, na kterou mohla uplatnit svůj přirozený zájem: nacionalis-
mus se tady promítal do ochrany českého živnostníka před tlakem ně-
meckého podnikatele.

Sto čtrnáct nových členů Průmyslové jednoty bylo Pernerovi málo.
K Novému roku 1845 získal další stovku zájemců o členství, z nichž sko-
ro polovici tvořili železniční inženýři a mezi ostatními byli ponejvíce sta-
vitele, architekti, řemeslníci i někteří průmyslníci. Sám byl zvolen jedna-
telem sekce, které předsedal uměnímilovný hrabě František Thun. Na
některém z pravidelných měsíčních shromáždění zamýšlela *česká strana*
vystoupit s vlastním programem. Perner, Rieger a Trojan se na to pečlivě
připravovali, zvažující každé slovo programu i způsob, jak jej tlumočit.
Rieger vzpomínal, že se posléze shodli, aby bylo „přednesení uloženo inž.
Pernerovi, aby tím akce nabyla rázu více věcného a nebyla pokládána jen
za agitaci národní, jakouž by Němci spíše tušili a jakéž by se obávali při
návrzích podaných od právníků Trojana a Riegra.“⁶⁾

Nikdo nepamatoval, že by do zasedacího sálu Průmyslové jednoty
v refektáři někdejšího svatohavelského kláštera na Starém Městě přišlo
tolik členů jako večer 5. února 1845, na který byla ohlášena přednáška

5) M. Červinková-Riegrová, O Průmyslové jednotě, s. 142. Písemnosti
vztahující se k činnosti české strany v Průmyslové jednotě v ANM Praha,
požůstalost F. L. Riegra, kart. č. 122 a 123.

6) M. Červinková-Riegrová, O Průmyslové jednotě, s. 142.

Jana Pernera. Pod nevinným názvem „O prostředcích k rozmnožení spolkového jmění“⁷⁾ se skrýval program české strany, jak jej s přáteli zformuloval. Vyzýval členy Průmyslové jednoty, aby věnovali větší pozornost středním a drobným živnostem na venkově. Nedostatek provozního kapitálu, s nímž se potýkala velká část řemeslníků, doporučoval nahradit zvýšeným „průmyslovým vzděláním“: spolek jim měl nabídnout odborné školy, časopisy a popularizující knihy - samozřejmě v češtině. Pernerovo vystoupení korunoval pak požadavek uznat rovnoprávnost obou zemských národností, a sice tím, že spolek zvýší péči o české řemeslníky. Přestože více než polovina všech živnostníků v zemi uměla pouze česky, počet průmyslových škol, kde se vyučovalo v řeči, které rozuměli, tomu ani zdaleka neodpovídal. I navrhl Perner, aby Jednota zřídila v Praze vzornou průmyslovou školu, kde by se připravovali učitelé pro venkovské školy, a vydávala český odborný časopis, jaký by byl na rozdíl od německého pro velký počet českých živnostníků rentabilní.

Ta schůze se protáhla dlouho přes půlnoc, a přitom na projednání většiny návrhů vůbec nedošlo. A nestalo se tak ani po celý další rok. Šlechtici ve vedení spolku na tom neměli zájem - ostatně hrabě Bedřich Deym, jejich hlavní mluvčí, Průmyslovou jednotu znechuceně opustil - a mladí Češi se chovali celkem trpně, snad z obavy, aby je zbytečně nedráždili. Získali sice - především Pernerovou zásluhou - více než stovku nových členů, kteří si výslovně přáli, aby jejich příspěvek byl věnován na zřízení české průmyslové školy, ale nikdo z nich s tím na žádné schůze za Pernerova života nevystoupil.

Jan Perner měl ovšem zjara toho roku jiné starosti. Železnice z Olomouce do Prahy, z nemalé části také jeho dílo, byla před dokončením a blížil se den slavnostního otevření. Při obhlídce trati u choceňského nádraží si povšiml, že jeden sloup postavili příliš blízko kolejí. „Na tom místě si jistě někdo srazí hlavu,“⁸⁾ poznamenal prý k tomu. Co se stalo o něco později, 9. září 1845, vypsál původce hesla o Janu Pernerovi v Riegrově Slovníku naučném (snad Rieger sám?): Perner „vraceje se po železnici z Moravy stál právě na stupních vagonu, když se jelo choceňským tunelem,⁹⁾ a nahnul se neopatrně nazpět, by dojem díla svého zkusil, vrazil při vjezdu do nádraží hlavou tak prudce do vrátneho příliš blízko stojícího sloupu, že následkem otřesení mozku druhý den nato v Par-

7) Čes. překlad publikoval J. Hons, U kolébky železných drah, s. 251-256.

8) M. Červinková-Riegrová, O Průmyslové jednotě, s. 141.

9) Zrušen v 50. letech tohoto století.

dubicích zemřel.¹⁰⁾ Dvacet hodin nešťastník trpěl, než v náručí rodičů a lékaře Josefa Pichla, společného přítele jeho i Riegrova, vydechl naposledy. Průběh slavného pohřbu, jaký mu v Pardubicích vypravili, vypsál v Květech¹¹⁾ František Ladislav Rieger. Jeho dcera po létech zaznamenala, že otec „věděl, jak mnoho ztratili jsme v mladém podnikavém tom muži, který tak záhy byl již dobyt sobě vynikajícího postavení a vlivu. O Pernerovi bylo lze doufati, že by byl kolem sebe seskupil jiné mladší síly české na místech důležitých a v kruzích dosud nepřístupných.“¹²⁾

Ano, byli to příslušníci nové vrstvy mladých českých vzdělanců, orientované technicky a podnikatelsky, vrstvy, k níž náležel i Jan Perner sám. Jejich vstup na veřejnost předznamenával konec romantické éry: pouze snít o lepší budoucnosti národa jim bylo totéž jako pro ni nedělat nic.

Das letzte Jahr vom Leben Jan Perners (1815 - 1845)

(Zusammenfassung)

Jan Perner, Bahnbrecher des Eisenbahnbaus in den böhmischen Ländern, absolvierte das Prager Polytechnikum, und das notwendige Praktikum gewann er auf dem Bau der ersten Eisenbahnstrecken in Rubland und Österreich. Zu Beginn der vierziger Jahre führte er ein Team von Ingenieuren, das den günstigsten Verlauf der Eisenbahn von Prag nach Dresden auszuwählen und einen Platz für den Prager Bahnhof auszusuchen hatte. Mit siebenundzwanzig Jahren leitete er schon den Bau der Strecke Pardubitz - Prag, des schlubabschnittes, durch den der Hauptstadt vom Königreich Böhmen auf Umwegen über Olmütz die Bahnverbindung mit Wien zuteil wurde. Er war einer der Techniker, deren Gesichtskreis nicht nur durch den Horizont ihres eigenen Faches beschränkt ist: mit Geld unterstützte er künstlerische Tätigkeit und fachliche Arbeit von einigen Zeitgenossen, vor allem vom Dramatiker Josef Kajetán Tyl und Lexikographen Josef Franta Šumavský.

10) Slovník naučný VI, Praha 1867, s. 252-253. Srov. též Květy, 13. 9. 1845; zde také básně K. Sabiny Na smrt Jana Pernera.

11) Květy 16. 9. 1845. Viz též J. Hons, U kolébky železných drah, s. 259-260.

12) M. Červinková-Riegrová, O Průmyslové jednotě, s. 142.

Gemeinsam mit den jungen Juristen František Ladislav Rieger, Antonín Strobach und Alois Pravoslav Trojan bildete er den Kern der sog. tschechischen Partei im Verein zur Ermunterung des Gewerbegeistes in Böhmen, eines ursprünglich aristokratisch ausschließlichen Vereins, der im Jahre 1844 den bürgerlichen Schichten zugänglich gemacht wurde. Perner gewann für den Eintritt Dutzende von neuen Mitgliedern, und nach der Entscheidung seiner Mitarbeiter legte er auf der vielbesuchten Versammlung am 5. Februar 1845 ein breit konzipiertes Programm vor, grundlegend vor allem für die Pflege der Ausbildung von tschechischen Handwerkern.

Es war Perner nicht vergönnt, diese Tätigkeit fortzusetzen. Im Sommer 1845 wurde die Eisenbahn von Olmütz nach Prag beendet, zum nicht geringen Teil sein Werk. Als er am 20. August die Lokomotive Böhmen führte, die aus Sicherheitsgründen vor dem Zug mit Gästen der festlichen Eröffnung fuhr, blieben ihm bis Ende des Lebens nur ein paar Wochen übrig. Am 10. September erlag er nämlich den Folgen der schweren Verletzung, die er bei der Fahrt auf den Stufen eines Eisenbahnwagens durch einen Aufprall des Kopfes auf eine Säule erlitt. Er war erst dreißig Jahre alt.

Jan Perner gehörte zu der an Technik und Unternehmen orientierten Schicht der jungen tschechischen Gebildeten, deren Eintritt an die Öffentlichkeit Vorbedeutung des Endes der romantischen Ära wurde: nur von einer besseren Zukunft des Volkes zu träumen, war auch nach ihm dasselbe, wie für sie nichts tun.