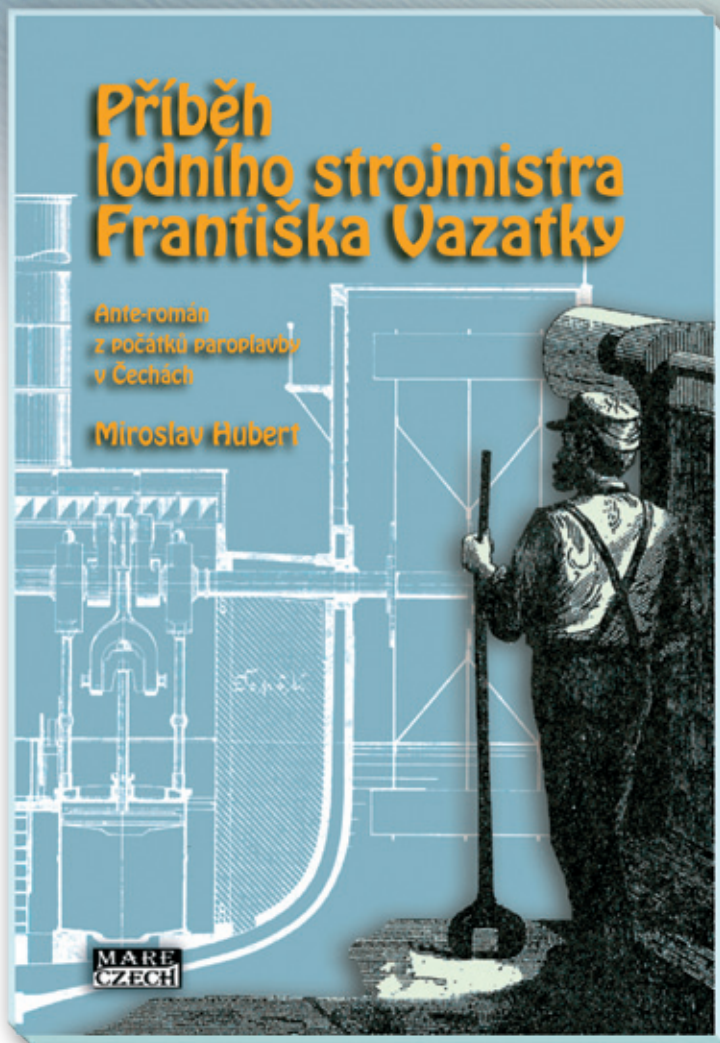


www.mare-czech.cz

**MARE
CZECH**



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Miroslav Hubert

**Příběh lodního strojmistra
Františka Vazatky**

Ante-román z počátků paroplavby
v Čechách

formát 220 x 150 mm

počet stran 62

fotografií 41

vazba brožovaná

náklad 60 ks

ISBN: 978-80-86930-60-2

běžná cena včetně DPH 249 Kč,

naše cena včetně DPH 222 Kč,

cena K“M“K včetně DPH 199 Kč,

objednávejte zde:

<http://www.mare-czech.cz/naklweb/objednavka.html>

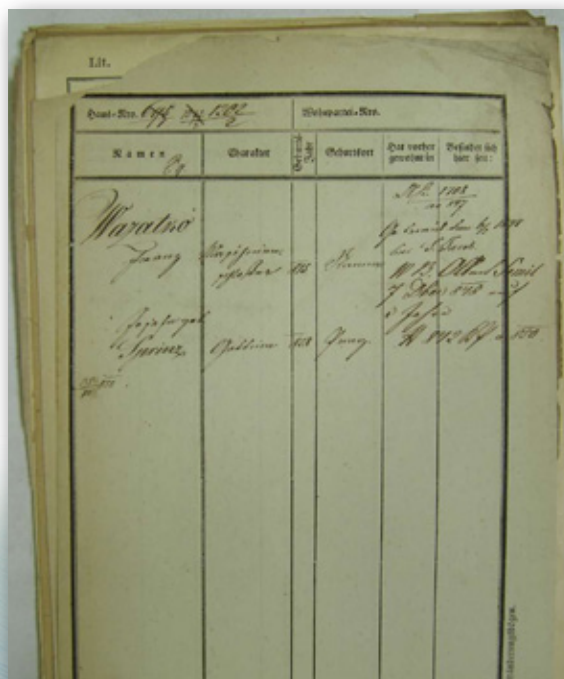
Poznámka: v některých webových prohlížečích nejsou odkazy aktivní. V tom případě použijte jiný prohlížeč, nebo si adresu zkopírujte a vložte do panelu adres. Objednávky též můžete psát na adresu:

nakladatelství@mare-czech.cz



Vydal Miroslav Hubert
v nakladatelství
Mare-Czech
v edici VLNA autorů
(vlastním nákladem
autorů) svazek 7.

Vyličení fiktivního života reálné osoby – strojmistra Františka Vazatky – doložené k roku 1857 úředními dokumenty, má dvojitý účel. Především je to seznámit čtenáře populární formou s podnikateli a lodními staviteli, kteří kolem poloviny 19. století zavedli v Čechách paroplavbu a stavěli první parníky. A pak je to poskytnout v potřebném rozsahu faktografii a nabídnout určité vize spisovateli, který by se pokusil napsat o tomto příběhu román, a obohatit tak velmi chudou českou románovou literaturu o plavbě. Věnováním spisku lodním strojníkům pak vyjádřil autor svou úctu k tomuto náročnému zaměstnání.





O autorovi:

Autor této publikace ing. Miroslav Hubert se narodil v roce 1925 v malé vsi na tehdejší československo-maďarské hranici, kde jeho otec, bývalý ruský legionář z Kutné Hory, sloužil v četnickém sboru. Bezpochyby tam na březích Dunaje se v něm probudila celoživotní láska k této řece a k lodím.

Po návratu rodiny do Čech v roce 1934, neukončeném studiu na gymnáziu v Čáslavi a maturitě na Vyšší průmyslové škole v Kutné Hoře v roce 1945 vystudoval autor obor strojního inženýrství na Českém vysokém učení technickém v Praze. Zde také navštěvoval přednášky ing. J. Vidmana o stavbě lodí a o prázdninách pracoval v loděnicích v Gdaňsku. Po ukončení studií nastoupil v roce 1950 do zaměstnání v konstrukční kanceláři závodu ČKD – loděnice v Praze – Libni, pozdějších Českých loděnic, n. p. Do tohoto období spadá i počátek jeho zájmu o lodní sporty. Po kánoí a sportovní plachetnici to bylo provozování vlastního kajutového motorového člunu. A to byl také začátek autorovy publikační činnosti...

Strojníkům na pražských osobních lodích A zvláště těm na parnicích ULTAVA a VYŠEHRAD S úctou připisuje

Autor

Praha 2014

O událostech, které by byly nutným následkem působení Františka Vazatky na parniku MECSÉRY (jako třeba placení vzniklých dluhů nebo soudního stíhání) nevím. Události, které by mohly navazovat na působení na parniku MECSÉRY (pokud by náš hrdina nezemřel), by asi byly služby na dalších českých parnicích, ale také z důvodů rodinných, nemoci nebo jiných, být strojmistrem na souši třeba v cukrovaru až do odchodu na zasloužený odpočinek. Tak to být mohlo, ale také nemuselo.

Sled událostí v životě člověka nevzniká ovšem jenom jeho vůlí nebo útelevou či logickou volbou, ale zasahují do něho významně také náhody (nebo, chcete-li, osud), nevypočitatelné lidské vlastnosti jako záliby až láska, hněv až nenávisť a řada dalších. Proto není tato skromná knížka pokusem autora logicky skloubit fiktivní život Františka Vazatky nabalením snad nejzajímavějších událostí, nutných a možných, na jedinou událost skutečnou do jakéhosi románu. Autor také postrádá znalosti, potřebné pro napsání zajímavého a věrohodného románu, jako jsou znalost společenského prostředí tehdejší Prahy, zvyků, mluvy, jídel, vlivu náboženství, rodinných vztahů atd. Proto je tato knížka pouhým ante-románem,



Spisovatel Karel Zidek měl v úmyslu napsat román o Františkovi Vazatkově už v roce 1989, pak ale od tohoto úmyslu ustoupil (mc 037903).

tedy předrománem, který může být schopnému romanopisci snad inspirací a užitečnou pomůckou faktografickou.

(Faktografie počátků paroplavy a stavby parníků v Čechách je ale především určena běžnému zvědavému čtenáři knížky a liší se v ní od líčení událostí tím, že je tištěna kurzívou a na okraji stránek odstavena. Závěrem ještě pár slov o historii vzniku této knížky.)

Podnětem byl fakt, že plavby v Čechách se týká pouze pět románů. Tři z nich pocházejí z pera Jana Morávka (1888–1958) a jejich protagonisty jsou většinou voraři a přivozníci na Sázavě (Plavci na Sázavě, 1932, Opuštěná feka, 1941, a Byl na Sázavě přívoz, 1935). Dva napsal Karel Zidek (1928–2001) a týkají se nákladní plavby na Labi (Oznamuje se láskám vašim, 1977, jenž byl i filmově zpracován, a Na Labi stával člun, 1982).

V roce 1988 jsem se domníval, že mám už dostatek znalostí o počátcích paroplavy a stavbě parníků v Čechách (a publikoval o tom řadu článků v odborných časopisech) a že by bylo záhodno popularizovat tyto znalosti nějakým románem. A protože jsem si byl dobře vědom, že na napsání jakéhokoli románu prostě „nemám“, požádal jsem o to skvělého vypravěče pana K. Zídka. Toho nejdříve téma románu, omezeného zprvu na líčení života Františka Vazatky jako strojmistra na parniku BOHEMIA, nadchlo, ale v roce 1990 z různých důvodů od této práce odstoupil.

S vhodným autorem, který by se románového zpracování historie života Františka Vazatky nejen s radostí, ale i s dodržením faktografie ujal, jsem se později bohužel už nesešel.

S nadějí, že se tak někdy přece jen stane a naše chudá románová literatura o plavbě bude rozšířena o román týkající se paroplavy, jsem alespoň sám zpracoval tento ante-román.

V Praze, 2014
M. Hubert

P.S. 1. Všechny v tomto ante-románu jmenované osoby skutečně žily. Jen existence paní Kateřiny a syna Václava (byť pod jinými jmény) je pouze možná.

M. H.

P.S. 2. Autor i nakladatel se samozřejmě pokusili najít v telefonních seznamech i na internetu osoby jménem Vazatka, které by snad mohly být potomky našeho Františka. Ukázal se zajímavý fakt, že osoba s tímto celkem normálním českým jménem se zde nevyskytovala ani jedna (zatímco s níc neříkajícími a původem zřejmě cizími jmény, jako třeba Richter nebo Zenkl, jich je celá řada).

Pokud by se ale přece jenom nějakému potomkovi našeho hrdiny, jenž zná jeho život, dostala do rukou naše knížka, žádáme už předem za prominutí nesrovnalostí. Současně prosíme o laskavé sdělení jak a kdy vlastně a doopravdy František Vazatka žil.

M.H. a M.P.

Malá galerie aktérů příběhu



John Andrews (1787–1847)
anglický plavební podnikatel



Joseph John Ruston (1809–1895)
anglický stavitel lodí a úspěšný průmyslník
v roce 1844 a kolem roku 1865



Františka Vazatky (cca 1820–?)
lodní strojmistr, podle představy autora



Isabella Elizabeth Andrews/Rustonová,
roz. Linklater na olejomalbě kolem r. 1830
a kresbě J. J. Rustona z r. 1840



Vlevo William Upcoof Pearce,
anglický lodní stavitel, podle představy autora



Vpravo Otto Herman Müller,
od roku 1854 hlavní inženýr
v továrně Ruston & spol.

10

11



První český parník BOHEMIA J. Andrewse a J. J. Rustona z roku 1841.



Druhý český parník GERMANIA J. Andrewse a J. J. Rustona z roku 1846.



Parník STANISLAUS/MECSÉRY A. Wintera a W. U. Pearceho v roce 1857.



Parník LEITMERITZ Pražské společnosti pro plavbu parní a plachetní z roku 1857.



Parník TETSCHEN Pražské společnosti pro plavbu parní a plachetní z roku 1857.

12

Dětství, vyučení a strojírna E. Thomasa v Praze (1822(?)–1841)

Hned na počátku naší historie bych se s laskavým čtenářem rád dohodl, že František Vazatka byl Čech české národnosti, a ne třeba Čech národnosti německé z Litoměřic, a to domovem v Praze.

Kdy se asi František narodil, určíme s dostatečnou pravděpodobností odečtením let potřebných na vyučení, let zaměstnání jako pomocník lodního strojmistra a několika let práce v této kvalifikaci na parníku, od roku 1857. Od nástupu do učení ve čtrnácti letech by to bylo asi deset let. Narodil se tedy asi v roce 1822, ale také možná už v roce 1820, jestliže si musel odsloužit dva nebo tři roky v rakouské armádě.

Rodina Františka mohla v době jeho dětství být usedlá v Praze a jeho otec zaměstnán v některé pražské strojírně. Těch zde bylo ve 30. letech už několik.

Na počátku 30. let 19. století dosáhla potřeba strojů v Praze a okolí takového stupně, že byly vytvořeny předpoklady pro to, aby zde mohly vzniknout první strojírně... Většina těchto strojíren se od dílen mechaniků odlišovala i formálně – měla k výrobě strojů tzv. tovární oprávnění, a to buď jednoduché nebo zemské. Ve třicátých letech vznikají v Praze dvě na svou dobu velké strojírně. Byla to v první řadě strojírna anglického inženýra Eduarda Thomase, která se sem v roce 1832 přestěhovala ze Starého Hřcova u Liberce

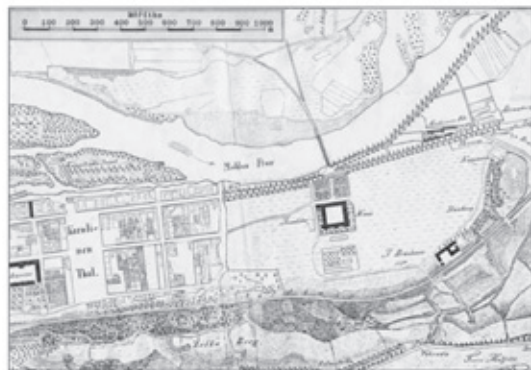
13

motyky, ryče, ale i kostry sedel pro vojenskou jízdu. Dnes je velkovýroba v hamru zastavena... a tzv. „Horní hamr“ je nyní technickou památkou přístupnou veřejnosti.

(Výňatek z turistického prospektu „Hamr v Dobřívě“ vydaného v roce 2008 Muzeem dr. Bohuslava Horáka v Rokycanech).

Spolu s různými výrobky pro rakouskou armádu mohl hamr v Dobřívě vyrábět také náhradní obruče pro dřevěná kola děl pražského dělostřeleckého pluku. Když bylo nutno jednou obruče upravit na větší průměr, vyslali na tuto práci z Dobřívě do Prahy kováře Václava Vazatku. Ten musel železné obruče překovávat v Thomasově strojárně. Tam si vedoucí výroby všiml jeho šikovnosti a nabídl mu zaměstnání. Václav nabídku rád přijal a přestěhoval se v roce 1833 do Prahy s celou rodinou. Aby měl blízko do práce, našel pro rodinu byt v Karlíně. V té době se Karlín, založený v roce 1817 jako pražské předměstí, díky vznikajícímu průmyslu a přístavu ve vltavském rameni rychle rozvíjel. V roce 1832 zde stálo podél hlavní, Královské ulice a na nábreží už na sto domů.

Ať už to bylo s příchodem rodiny Vazatků do Prahy, jakékoli – pravdy, jak víme, se nikdy nedopídíme – bylo událostí z kategorie



Vazatkovci mohli po příchodu z Dobřívě bydlet asi v Karlíně v některém z domů patřících na tomto plánu z roku 1851 (měřítko připojeno autorem pro orientaci).

16



František i otec Vazatkovci snad pracovali ve strojárně Edwarda Thomase. Plán strojárny z roku 1841 (mc 041037).



Po této hlavní karlínské ulici, Královské, mohli oba chodit do Thomasovy strojárny. Patřila k ní také vysoká budova se zubatými „anglickými“ štíty. Dům, jenž ji zčásti zakrývá, je hotel Štrasburk. Autor barevné litografie z roku 1841 na ní zachytil věrně parník BOHEMIA a v pozadí Karlínský přístav (mc 041038).

17

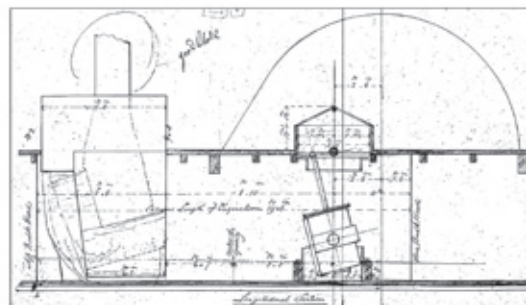


BOHEMIA odplouvá z Děčína do Drážďan, 1842 (mc 041907).

do Drážďan a František se vrátil dostavěním po mělnické silnici domů do Karlína. Práce v tmavých, zaprášených dílnách Thomasovy strojárny už mu nepřípadala tak příjemná a uspokojivá jako před tímto zážitkem. A tak úspěšný provoz BOHEMIE sledoval alespoň ze zpráv pražských novin, a když o něm přestaly už koncem srpna noviny psát, jen z pravidelně uveřejňovaných inzerátů o časech odjezdů BOHEMIE z Obřívství, určených pro cestující veřejnost. Do 3. listopadu, kdy se loď vrátila s Drážďan na poslední plavbě roku 1841, vykonala celkem 35 plaveb.

My ale, abychom mohli pokračovat v líčení fiktivního života Františka Vazatky, musíme jej nějak věrohodně přemístit z Thomasovy strojárny do strojovny BOHEMIE. Že by Dingley náhle zestárl a potřeboval pomocníka nebo že by nikdo široko daleko nechtěl dělat na parníku topiče a tak že by sám Ruston zajel pro Františka do Karlína? Zdá se že s logikou a účelností nyní nevystačíme a bude nutno zapojit do děje touhu po změně, romantice a dobrodružství – a náhodu. Nechtě tedy laskavý čtenář shovívavě přijme tuto verzi:

24



Ve strojovně BOHEMIE, ohraničené přední a zadní přepážkou na délku 19 stop a 6 palců (5,85 m) a se světlou výškou 6 stop a 1 palec (1,85 m), v níž se nalézal skříňový parní kotel a kyvný parní dvoouválec, pracoval anglický strojmistr E. Dingley a dva topiči. Jedním z nich mohl zpočátku být F. V. (LE GEO. P. BOHEMIA, str. 43, mc 003695).

Někdy kolem listopadu 1841 se objevil v Thomasově strojárně J. J. Ruston se strojmistrem E. Dingleyem. Ten první, aby objednal u Thomase výpomoc při zimní údržbě strojního zařízení BOHEMIE a druhý, jenž nesl v kožené brašně kohout z potrubí spojujícího strojní napáječku s parním kotlem, jenž byl po prasknutí jen provizorně opraven, aby jej pedál jako model pro výrobu kohoutu nového. A náhoda tomu chtěla, že je František v továrně zahlédl a šel je přátelsky pozdravit. Zazdřálo se mu, že i oni mají ze shledání radost. A tu se v něm cosi pohnulo, zapomněl na minulost i přítomnost a poprosil lámanou angličtinou Rustona, aby jej zaměstnal na BOHEMII. A ten, bez dlouhého uvažování a v jisté časové či jiné tísní řekl „yes, why not“. A když se pak František na BOHEMII za nějakou dobu objevil, musel jako anglický gentleman dodržet slovo.

25

Inzerát na plavby parníků BOHEMIA, GERMANIA a CONSTITUTION mezi Prahou, Obřívstím a Drážďanami z novin Prager Zeitung, květen 1848. Text dole informuje: K pohodlí publika a zvláště P.T. cestujících na parnících je část zámku Obřívstí zřízena jako hotel s nejlepší obsluhou, čímž může být odstraněno příliš časně vstávání (mc 041909).



Paní Isabella Elizabeth Andrewsová (a v letech 1848–1857 Rustonová), jež měla ráda jak F. V. tak i jeho ženu Kateřinu a byla snad za kmotru jejich prvnímu dítěti. Kresba J. J. Rustona z roku 1840 a olejomalba, nacházející se v Londýně (mc 041010 a mc 041912).

po úmrtí svého manžela, jako třeba balzamování mrtvol, spřátelila s Kateřinou, která jí pomáhala. Své přátelství pak mohla projevít i finančně po jejím smrti s Františkem.

Šťastná léta života našeho hrdiny jako strojníka na GERMANII měla však už brzo skončit. J. J. Ruston z obavy před konkurencí železnice, která v roce 1850 zahájila provoz mezi Prahou a Drážďanami a tedy i ze ztráty zisků, prodal svůj podnik, jenž se v roce 1848 zvětlil o starší parník CONSTITUTION, Saské paroplavební společnosti. K prodeji došlo 3. února 1851 za pouhých 25 tisíc tolarů (tedy za 35 750 zlatých). K předání všech tří parníků došlo pak počátkem března 1851 saským posádkám v Litoměřicích.

36

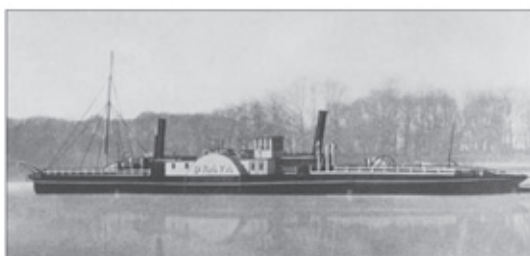
Reise. Mittel. privilegierte
Elbe-Dampfschiffahrt
Gesellschaft
Vraag, Dresden und allen Stationen der sächsl. und böhmischen Schmelz.
Die Dampfschiffe
Bohemia, Germania und Constitution
fahren
täglich von Vraag um 4 Uhr früh, von Obřívstí um 7 Uhr früh, von Dresden um 5 Uhr früh.
Passen: In Vraag im Obřívstí je „deut Koopfen“ in Dresden bei S. Schmidt & Comp., Schlegelstr.
Der Direction bei Aufbruch und Abbruch bei mir bei Compagnie „Bohemia, Germania“ und „Constitution“ F. J. Ruston in der Zeit bei Schloß Cölln in der Höhe gegenüber dem alten Schloss, welches bei je beide Schiffe kriegen werden kann. (V)

Zeit bei Obřívstí, No. bei Dresden.	Wohlung und	Reisen bei Dresden und allen Stationen und Obřívstí, welche Stationen bei Obřívstí oder Dresden.	Religion.				Wohnung bei Obřívstí, No. bei Dresden.	Wohnung bei Dresden, No. bei Obřívstí.
			Katholik.	Evangelik.	Israelit.	Protestant.		
1848								

Zoboznamen.							Ort, wo, und Tag, an welchem die Reisetage beginnt.	Ort, wo, und Tag, an welchem die Reisetage endet.
Wohnung bei Obřívstí, No. bei Dresden.	Wohnung bei Dresden, No. bei Obřívstí.	Wohnung bei Dresden, No. bei Obřívstí.	Wohnung bei Dresden, No. bei Obřívstí.	Wohnung bei Dresden, No. bei Obřívstí.	Wohnung bei Dresden, No. bei Obřívstí.	Wohnung bei Dresden, No. bei Obřívstí.		
							Am 16. d. M. 1848	Am 16. d. M. 1848

Záznam ve vídeňském Rejstříku zemědělných dosvědčující, že na hřbitově ve Vidni-Währingu byly 16. prosince 1848 uloženy nabalzamované ostatky J. Andrewse, dopravené sem drahou v rakvi olověné, vložené do rakve dřevěné (mc 041913&4).

37



Dunajský parník DRAVA postavený v Rustonově floridsdorfské loděnici v době, kdy tam mohl F. V. pracovat (mc 041061).

V Rustonově floridsdorfské loděnici by měl podle našich představ pracovat náš hrdina jen do konce roku 1863 a tak nabízíme laskavému čtenáři tuto verzi možných událostí:

Kateřině, která za manželem jezdila na dva až tři týdny v létě 1861, 1862 a 1863 s Václavem, když měl prázdniny, se v Rakousku nelíbilo. Ve Floridsdorfu nebyli žádní Češi, s nimiž by si mohla povídat a v rušné Vídni jich bylo sice dost, ale považovali ji za pražskou paničku na dovolené, protože to byli většinou chudší řemeslníci či dělníci. A tak odmítla se sem přestěhovat s dětmi natrvalo.

Joseph J. Ruston ještě Františkovi zařídil, aby byl opět přijat v Rustonce. Nikoli ale jako dílenský mistr podléhající O. H. Müllerovi, ale do obchodního oddělení řízeného Georgem W. Andrewsem. To mělo v kompetenci také posádky na parníky, které byly zkoušeny a předávány zákazníkům, nebo zapůjčovalo topiče a strojníky k zaučení jejich posádek. Tak se mohl dostat František ještě v letech 1865 a 1866 na výpomoc na první parníky Pražské společnosti pro paroplavbu na řece Vltavě PRAHA-PRAHA a VYŠEHRAD, které Rustonka pro tuto společnost postavila. Na nich František sloužil do konce plavební sezony roku 1867, kdy mu bylo podle našeho odhadu roku narození 55 let.

A teď, když už jsme nechali našeho hrdinu dožít se tohoto věku, mohli bychom ho konečně odložit, se souhlasem laskavého čtenáře a snad s pochopením budoucího romanopisce, do teplé strojovny nějakého cukrovaru, pivovaru, či lihovaru.

58



Pražské parníky PRAHA-PRAHA a VYŠEHRAD, na kterých možná F. V. sloužil v letech 1865 a 1866 jako strojník zapůjčený Rustonkou (mc 021257).



Přístaviště a zvýšené nábřeží v Podskalí, kde pravděpodobně montoval F. V. do parníku STANISLAUS jeho zrenovovaný parní stroj, nový kotel a kola. K nábřeží vedla pevná cesta pro povoz, nakládané zde těžkými kladami z vorů. Stejně montáže se zde provedly i na parníku PRAHA-PRAHA v roce 1865 (mc 021050).

59