

MARE CZECH



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Miroslav Hubert
**Historie založení
pražské osobní paroplavby
v roce 1865**

počet stran 80
fotografií a ilustrací 50
vazba brožovaná
běžná cena včetně DPH cca 179 Kč,
ISBN: 978-80-86930-46-6

O dlouhé historii pražské osobní lodní dopravy již bylo napsáno mnoho článků, statí v publikacích o plavbě i dvě knihy. Autoři využívali ke své práci především poměrně bohatý fond původních písemných materiálů uložených v podnikovém archivu a později v archivu DP Praha. O zachycení vzniku, historie a významu pražské osobní paroplavby z hlediska společenského, sociálního a kulturního se pokusil historik plavby, Ing. Miroslav Hubert, autor této publikace. Domnívá se, že právě společenské a kulturní snahy tehdejších pražských vlasteneckých měšťanů vedly k založení pražské paroplavby. Založení pražské osobní lodní dopravy v roce 1865 lze považovat za nejvýznamnější čin vlastenecké společnosti Měšťanská beseda v Praze. Je jednou z mála institucí vzniklých v čase národního obrození, které jsou bez přerušení činné dodnes. To, že Měšťanská beseda byla kolébkou Pražské paroplavební společnosti je zřejmé z toho, že čelní členové předsednictva Besedy Fr. Dittrich, J. Huleš, dr. V. Bělský, V. Kriesche a další vytvořili také zakládací výbor připravovaného paroplavebního podniku koncem roku 1864. Vydalo nakladatelství Mare-Czech v roce 2014 ve spolupráci s Pražskou paroplavební společností a Spolkem přátel plavby v Děčíně jako příspěvek k oslavám založení PPS, k němuž došlo před 150 lety.





Při příležitosti křtu známky České pošty s parníkem František Josef I. byla slavnostně pokřtěna šípkovým vínem i publikace „Historie založení pražské osobní paroplavby v roce 1865“. Zleva autor knihy, kmostr Richard Vojta, v pozadí vydavatel, a ředitel PPS Štěpán Rusňák.

Tři ze zakladatelů pražské osobní paroplavby, zleva V. Bělský, V. Lanna a F. Dittrich.



Miroslav Hubert

Historie založení pražské osobní paroplavby v roce 1865



Zatím ale chybí zachycení historie a významu pražské osobní paroplavby z hlediska společenského, sociálního a kulturního. K tomu by mohly být podkladem především novinové referáty a také písemnosti Českého místopředsedství. Ale ani jen profesionální historik by našel čas a chuť je v česky a německy psaných pražských novinách a v archívních materiálech⁹⁾ za celou dobu existence podniku vyhledávat. Protože se domnívám, že právě společenské a kulturní snahy tehdejších pražských vlasteneckých milicírní vedly k založení pražské paroplavby, pokusil jsem se její založení z tohoto úhlu pohledu popsat.

M. Hubert

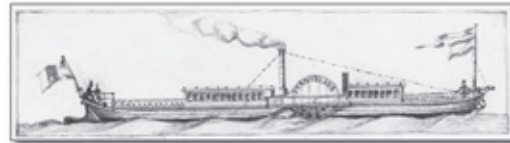


Pražané a počátky paroplavby u nás

V polovině 19. století, kdy naše historie začíná, nebyla v Českých paroplavba už žádnou technickou novinkou, natož senzací. Pokud se týče Vltavy v Praze, tebdy asi už nikdo neřepoval dva pokusy s parním pohonem loď, které provedl mechanik stavovského technického učiliště Josef Boček (1782-1835), a to v roce 1816 s modelem a v roce 1817 s převoznickým přírům. A asi nůdo, až na pár příslušných úředníků nevěděli, že v roce 1855 si podal na české místopředsedství žádost o vydání koncese na paroplavbu mezi Prahou a Zbraslaví továrník Salomon Hubert¹⁰⁾. V důsledku váhavého postoje úřadů se ale bezy svého plánu vzdal.

V živé paměti Pražanů však určitě zůstal pokus o zavedení paroplavby nad Prahou labeškého kapitána z obce Weiber ležící naproti Dětčině Augusta Wintera a jeho společníka, anglického loďního stavitele W. U. Peacocka. Ten mu v Praze „na dlub“ opravil už značně zchátralý parník STANISLAUS koupěný v Magdeburku a v Praze přejmenovaný na MECSÉRY¹¹⁾. S parníkem bylo podniknuto v červenci a srpnu 1857 osm zkušebních plaveb, a při jedné z nich se

Československý parník STANISLAUS v roce 1865 (po opravě a přejmenování na MECSÉRY) se v roce 1867 pilotoval A. Winter a W. U. Peacock s parním pohonem. Parník STANISLAUS v roce 1865 (po opravě a přejmenování na MECSÉRY) v roce 1867 pilotoval A. Winter a W. U. Peacock s parním pohonem. Parník STANISLAUS v roce 1865 (po opravě a přejmenování na MECSÉRY) v roce 1867 pilotoval A. Winter a W. U. Peacock s parním pohonem.



☛ 6 ☛



Litografie o loďce. Okrajů Hradiska. Údolí Vltavská u Zbraslavi. Asi v roce 1857. Vznikl zřejmě v roce 1857. Vznikl zřejmě v roce 1857. Vznikl zřejmě v roce 1857. Vznikl zřejmě v roce 1857. Vznikl zřejmě v roce 1857.

turisté, kteří už tehdy navštěvovali údolí a památná místa v okolí Závisti, ležící naproti Zbraslaví přes Vltavu, o nichž se zmíníval K. E. Brosch z OŽK v tom smyslu, že nejsou pro paroplavbu významné. O tomto plánu se zřejmě dozvěděl i český malíř a spisovatel Eduard Herold (1820-1895) a na litografii „Údolí Vltavská u Zbraslavi“ asi z roku 1857 znázornil proto už parník, vyloučený proti proudu nákladní loď. Takový parník tam ovšem nikdy nebyl a domněnka, že se snad jednalo o parník MECSÉRY, je mylná. Ten při svých zkušebních plavbách nikdy loď nevlékl a parník vypadal se svou velkou nástavbou a řadou oken zcela jinak.

Dalším krokem mělo být zakoupení vhodného parníku. O tom se už dočítáme v protokolu z třetí poradní schůze Dittrichovy skupiny, konané 17. listopadu 1864 v Mlýnské besedě: „Při přiblížení Dittrich oznámil, jakýž měla návrhovou učilskou komisi se točivníka pana Daníka... Ten se vyjádřil, že myšlenkou zřízení paroplavby na Vltavě již několik let se obírá a plán svůj o té příležitosti vysvětlil... Prj o této záležitosti s křištěm Ottingnem a pánem z Weidenheimu

☛ 12 ☛

v jakém spolení jest... a z této příležitosti prozatím porad, jež se o této věci konaji v Besedě mlýnské, účastníci se nerozšířili... Pan Štýr předložil návrh lože, jakouž k zřízení paroplavby po Vltavě pan Daník objednáti zamýšlil a kteroužto firmu „Janssen & Seieritzky“ v Hamburku za 8.000 zlatých zhotoviti se nabídl, a též dokládá, že šumavský s panem Daníkem frčíšně zkusmal, a že pokládky paroplavby za mělnou jen pod vyjmečkem, jádel o listu svého, p. Daníkovi zasloužil, uznávali...“

Po úspěšném založení paroplavby skupinou Fr. Dittricha se ing. Daník svého plánu vzdal, ale posad se asi později nezdálostil. Kráče Ottinger vozil pivo a cukr do Prahy asi jako dříve a zmíněný pán z Weidenheimu ním zůstal významný.



☛ 13 ☛

Průběh a první podmínky schůze sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

22

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

23

být zatím prodáno jen 250 akcií, že Ruston požaduje za parník 31 000 zlatých a že jistý sandý podnik nabídl dodat takový parník za 10 000 tolarů (pozn. 1.) asi 15 000 zl., M.H.) Proto má být p. Ruston ještě jednou požádán, zda by převzal dodávku za tutéž cenu.

Už za týden, dne 13. listopadu 1864, se konala druhá poradní schůze, a níž se rovněž zachoval protokol. Má toto znít:

V druhé schůzi poselství odložené dne 23. listopadu 1864 přistoupil co noví členové pánové: Odláček, Karol Bondy, Ferd. Urbánek, Jan Rypota, J. M. Šárp.

Průběh poradny dne 13. listopadu 1864.

Pane předseda oznámí, že byl společně s pány Kriechem a Starým u tvárníka Rustona, aby se s ním o kotevčnu ovnu požádali dozvěděti, že však pan Ruston svého svého slevil: ceny 31 000 z. r. m., jakouž hodl převzít požadek.

Pane předseda činí se jmenem ušlého komitě návrh, aby se toly posudila cesta do Dražďan a Schlücketa a s tím účt: Mlýr ajnůlta.

Po ukončení debaty stalo se k návrhu pana Jan. Huber seoseněn, aby pánové Dawek, Selemoun Huber a Páňony přivazti byli k poradě do ušlého komitě, aby tu své mínění o věci té vyjadrili.

Všechny outazy, zejména výtky za cestu do Dražďan mají být od všech ovdětníků společně zapřeny.

F. Dřítník
A. H. S.
Skřivan

Z nově přistoupivších zájemců o paroplovbu jme se už seznámili s J. M. Šárpm, jenž se zřejmě rozhodl pro účast v perspektivnějším podniku. Karol Bondy pocházel z významné pražské židovské rodiny, mající obchod se železem a později továrnu na stroje v Bubnech u Prahy. Později mu byla svěřena funkce podnikání. Zbývající pánové jsou nám neznámí. V protokolu uvedený Š. Huber je už dříve zmíněný karlínský továrník a zájemce o zavedení paroplovby z roku 1855.

Z průběhu této schůze zájemců nebo snad jejich valného shromáždění, konané již 17. listopadu 1864, jme už uvedli začátek protokolu, týkající se výsledku návrhy užšího komitě u ing. Č. Daňka.

24

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

25

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

34

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

Průběh a první podmínky sjezdu v období první republiky v Praze ze dne 2. listopadu 1864 (archív 1962, sv. 060114).

35

