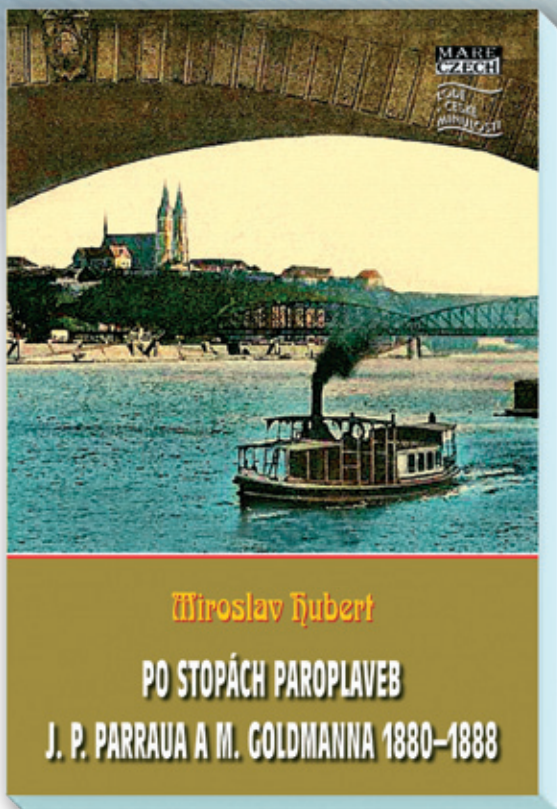


MARE CZECH



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Miroslav Hubert

Po stopách paroplaveb

J. P. Parraua a M. Goldmanna 1880–1888

počet stran: 70

vazba: brožovaná

Ilustrací, fotografií a výkresů: 34

běžná cena: 149 Kč

ISBN 978-80-86930-79-4

Vydáno jako příspěvek k Mezinárodní konferenci „Parníkem po hladině Vltavy“ konané k výročí 150 let PPS roku 2015 v Praze.

Vyšlo ve spolupráci

s Pražskou paroplavební společností.



Pražská společnost pro paroplavbu na řece Vltavě založená v roce 1865, nynější Pražská paroplavební společnost – Prague Boats, provozovala osobní lodní dopravu až do 90. let minulého století sama, ovšem s výjimkou období mezi lety 1880 a 1888. V něm působily na Vltavě v Praze ještě dva na sebe navazující podniky, provozované nejdříve J. P. Parrauem a po něm M. Goldmannem. Byly sice nosností svého lodního parku ve srovnání s parkem pražské společnosti velmi malé, ale vznikem a způsobem provozu bezpochyby zajímavé a nakonec i efektivní. Protože se domnívám, že historie těchto podniků může být nejen zajímavá, ale pro četné provozovatele osobní lodní dopravy, kteří se na našich řekách objevili po roce 1990, i poučná, pokusil jsem se ji podat podrobněji než byla dosud popisována v rámci historie Pražské paroplavební společnosti. Události a doba doložené archivními dokumenty a novinovými zprávami byly ještě pro úplnost a plynulost děje doplněny událostmi pravděpodobnými. To se týká i dvou vlastních kreseb a doplňků na původních ilustracích.

Autor



Úkázka:

Stejně jako před pěti lety v Drážďanech, sledovali reportéři místních novin vznik nového paroplavebního podniku s velkým zájmem a informovali o něm veřejnost více či méně podrobnými a výstižnými články. Tak Národní listy č. 67 ze čtvrtka 18. března 1880 pod titulkem „Nová paroplavba po Vltavě uprostřed města Prahy“ velmi zasvěceně, jako by jejich reportér se s Parrauem sešel, napsaly:

„Velkoobchodníci pp. Parau a syn ze Stockholmu ve Švédsku, kteří v Lipsku provozují vývoz cukru ve velkém, zadali u místodržitelství za povolení, aby na Vltavě mezi jezy od mosteckých staroměstských mlýnů až k železnému mostu císaře Františka Josefa směli provozovati paroplavbu. Dle předložených plánů mají parníky plouti z přístaviště vedle mlýnu č. 201 a jezu staroměstských mlýnů mosteckých. Z přístaviště poplují parníky obloukem pod Karlovým mostem šikmo k malostranské náplavce k bývalé Ellenbergově cihelně, kde bude první stanice. Odtud popluje parník podél levého břehu Vltavy k 2. stanici u Jezovitské zahrady, dále šikmo přes Vltavu k 3. stanici u Jánského náměstí a odtud opět šikmo přes Vltavu ku 4. stanici, k městské restauraci a kavárně pod Letnou. V témže směru poplují parníky opět zpět k přístavišti u staroměstských mosteckých mlýnů. Poněvadž plavba trvala by jen 10 minut, nemuselo by obecenstvo nikde dlouho čekatí.“

Podnikatelé zamýšlejí ku paroplavbě použít čtyř svých šroubových parníků a sice Ascan, Augustu, Emmu a Albert, které byly v Sasku zakoupeny, a nyní jsou zakotveny v loděnici Pražské akciové strojírny, dř. Ruston a spol. v Libni. V příčině povolení ku zřízení této nové paroplavby svolal pražský magistrát znaleckou komisi, která se bude konati dne 23. t.m., a k níž byli pozváni zástupcové zeměpanských úřadů a četní interesenti. Rozhodne-li tato komise ve prospěch podnikatelů, bude tato nová paroplavba zahájena již v měsíci květnu.“

Tytéž noviny č. 91 ze čtvrtka 15. dubna 1880 přinesly pod titulkem „Nové přístaviště parolodí uvnitř obvodu Vltavy“ tuto zprávu:

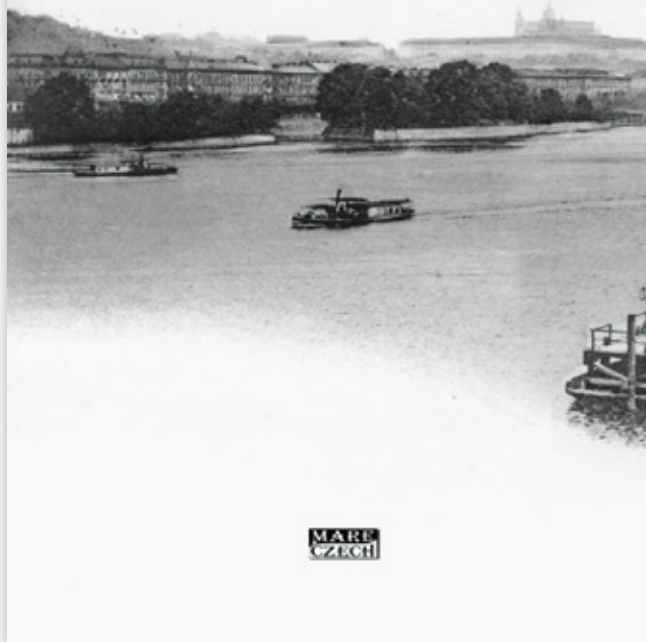
Přinesli jsme svého času zprávu, že firma Parrau a syn hodlá zříditi na Vltavě paroplavbu od staroměstských mosteckých mlýnů až k mostu Františka Josefa, a že přístaviště má býti zřízeno u nábřeží pod jezem u mlýnů. Zmíněná firma upustila nyní od projektu tohoto a podala městské radě žádost, aby mohla první přístaviště zříditi za Karlovým mostem poblíže pomníku Karla IV. K přístavišti by bylo zřízeno železné schodiště.“

Zajímavá je zpráva o smlouvě firmy s Pražskou obcí o užívání Vltavy a jejich břehů. Parrau se podle ní zavázal platit obci roční nájem 85 zlatých, a za každou dopravenou osobu půl krejcaru jako odškodné za znečišťování vody a za snížení výnosu „mostného“.

Díky tomu, že žádost o povolení ke zřízení paroplavby (tj. vydání paroplavební koncese) podaná v březnu byla vyřízena místodržitelstvím kladně a brzy, mohla započít firma Parrau a syn s pravidelnými plavbami mezi dvěma pražskými pevnými jezy parníky ASCAN, EMMY, ALBERT a AUGUSTA už v květnu 1880. Dalo by se očekávat, že tyto krátké plavby, vedené třikrát napříč Vltavou a končící pod restaurací a kavárnou, postavenou malebně pod letenskou stráň, se setkají s velkým zájmem Pražanů. Ukázal se ale brzy opak. J. P. Parrau si zřejmě učinil představu o Pražanech jen z několika málo setkání s lidmi z vyšší společenské třídy, úředníky a obchodníky, kteří opravdu rádi a často chodili do svých kaváren. Ty parníky asi nalákaly. Ale průměrný Pražan dával přednost pivu a hospodám a ve všední dny neměl ani na projížďky čas. A tak není divu, že malé zisky z plaveb, byť četných, nemohly pokrýt provozní režii čtyř lodí a přinášet potřebný zisk...



**PO STOPÁCH PAROPLAVEB
J. P. PARRAUA A M. GOLDMANNA 1880–1888**



**PO STOPÁCH PAROPLAVEB
J. P. PARRAUA A M. GOLDMANNA
1880–1888**

Miroslav Hubert

**MARE
CZECH
PRAHA 2015**

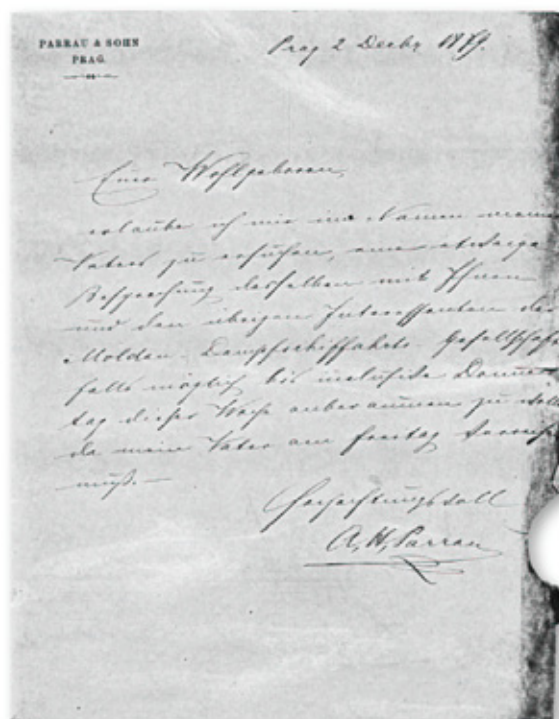


Činnost na řece Alster v Hamburku

Se jménem Johann Peter Parrau, obchodníka a plavebního podnikatele původem snad z Belgie a narozeného asi v roce 1824, se setkáváme poprvé už v 50. letech 19. století v souvislosti se zavedením paroplavby na řece Alster v Hamburku. Tato říčka o délce pouhých 54 km ústící ze severu v Hamburku do Labe přes městská jezera Aussenalster a Binnenalster, byla pro Hamburk důležitá z důvodu zásobování města zemědělskými plodinami a dojíždění obyvatel přilehlých obcí do Hamburku do práce. A tak už 9. května 1856 získal pojišťovací makléř G. A. Droege koncesi na paroplavbu na Alsteru, i když jeho splavný úsek činil pouhých 12 km. S paroplavbou začal ale až jeho společník a nástupce J. P. Parrau, majitel koncese z 10. srpna 1859, jenž pro ni objednal v hamburské loděnici fy. Relherstieg první parník. Parník pojmenovaný ALINA zahájil na Alsteru pravidelný provoz 14. července 1859.

Paroplavební provoz se brzy ukázal tak úspěšný, že ještě koncem roku 1859 objednal Parrau v téže loděnici druhý parník, pojmenovaný HILDA. První parník měl délku 13,5 m, druhý 15,1 m, oba měly stro-

Firma Parrau & Sohn před pražským působením provozovala plavbu v Hamburku (vlevo na snímku: Binnenalster z druhé poloviny 19. století) a v Drážďanech (přístaviště na snímku vpravo) (sbírka Mare-Czech, Album von Dresden, mc042865 a mc061103).



Dopis firmy Parrau & Sohn, Prag, na vedení Pražské společnosti z 2. prosince 1879 s návrhem data schůzky (archív Dopravního podniku hl. m. Prahy (dále jen archiv DP), mc041923).

Činnost na Vltavě nad Prahou

Když pan Sommr kupoval bývalé Parrauovy parníky v dražbě a pak je pronajímal k provozování panu Maxi Goldmannovi, museli si být oba vědomi toho, že jejich provoz zde může být úspěšný jen tehdy, když bude úplně jiný než byl provoz J. P. Parraua v centru Prahy nebo na lince Praha-Chuchle, a museli už mít o něm určitou představu.

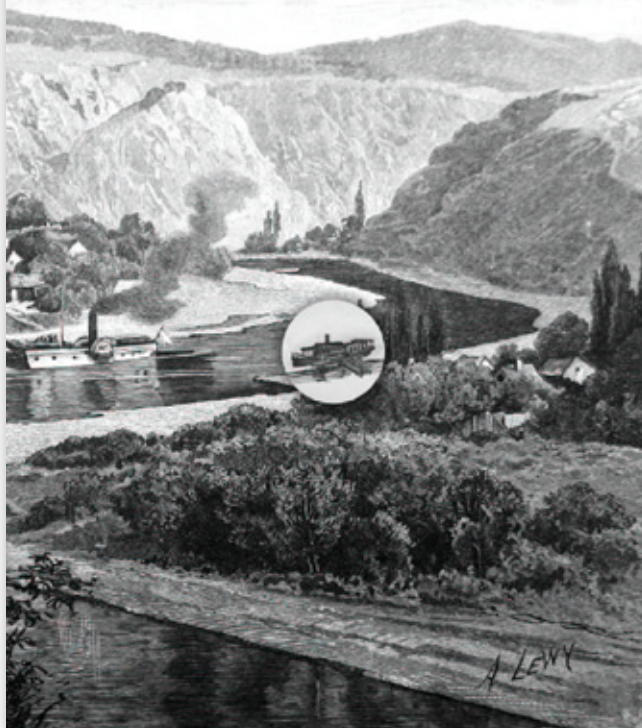
Ze jmenovaných dvou Pražanů není pro naši další historii Sommr celkem důležitý.

Max Goldmann, občan tehdy ještě samostatné obce Smíchov, židovského vyznání, byl, jak uvádí Adresář Prahy na rok 1884, majitelem firmy zapsané v rejstříku Pražského obchodního soudu, která provozovala a) obchod železem a uhlím, b) paroplavbu na hořeni Vltavě. Sídlo firmy bylo na adrese Smíchov, Radlická ulice č. 2, Max Goldmann měl adresu Smíchov, Ferdinandovo nábřeží č. 13 a sklad uhlí byl v areálu nádraží Buštěhradské dráhy na Smíchově.⁹ Některé prameny uvádějí, že vlastnil pozvoznictví, což souvisí s rozvozem jeho uhlí povozy s koňským potahem, další pak, že vlastnil dílny (asi na opravy vozů) nebo dokonce, že vlastnil na Smíchově velký obchod s parními a jinými stroji (V. Cutwirth: Pražská paroplavba, vyd. NTM 1951). Ani to není vyloučeno, ve svém obchodu železem mohl prodávat ledacos, od hřebíků přes foťáky až po stroje.

Prodejem a rozvozem uhlí a železných výrobků získal Goldmann četné kontakty obchodní a také osobní nejen v Praze, ale i v okolí, včetně obcí ležících podél Vltavy, s občany bohatými i chudými a vyznání nejen křesťanského, ale i židovského. A ty se mu při paroplavebním podnikání velmi hodily – byly jedním z klíčů jeho úspěchů.

Ve druhé polovině 19. století mělo na Smíchově sídlo mnoho průmyslových podniků, které měly ohromnou spotřebu uhlí: pivovar a cukrovar, papírna, továrna na výrobu porcelánu, parní mlýn, dvě bělidla, tři kartounky židovských podnikatelů (Porgesova, Jeruzalemova a Przišramova) a další. Je proto pravděpodobné, že židovští majitelé dávali přednost při zásobování svých podniků uhlím svým známým souvěrcům, tedy i M. Goldmannovi. Je možné, že Goldmann dodával uhlí i lánům v Malé Chuchli, do cukrovaru a pivovaru na Zbraslavi a keramickým dílnám ve Štěchovicích. Byl proto na výnosu své paroplavby finančně nezávislý a mohl ji provozovat za mnohem nižší ceny než Pražská společnost, což byl další klíč jejího úspěchu. Téměř zdarma mohl také provozní uhlí a do posádek svých parníků mohl dávat

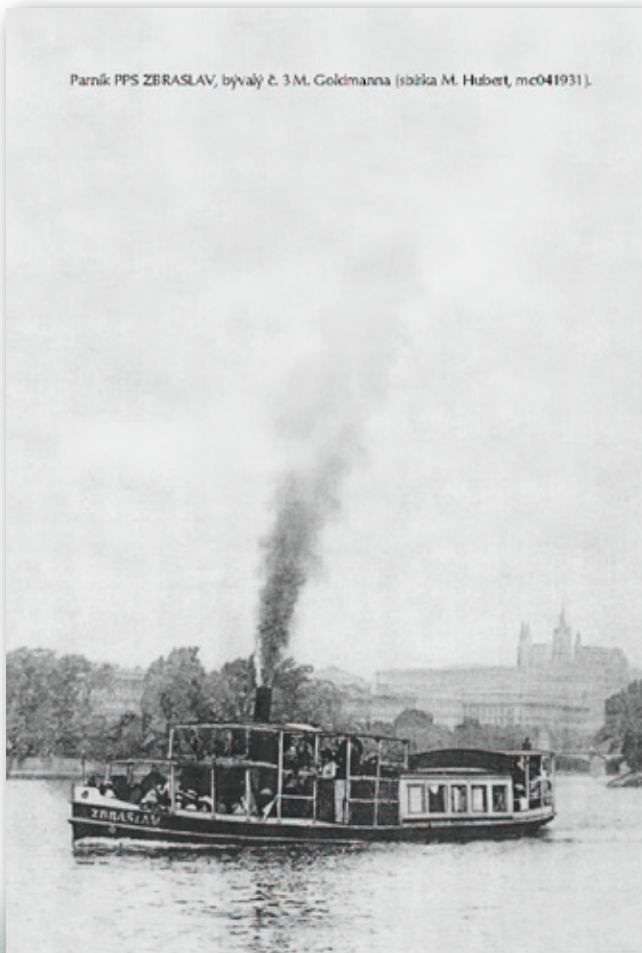
Obec Davle s parníkem PRAHA nebo VYŠEHRAD (Ottovy Čechy díl II – Vltava, s vložením autorovy kresby Goldmannova přístaviště s parníkem na protějším břehu Vltavy, kolem 1885, mc033978).



Jeden z vltavských parníků M. Goldmanna u přístaviště v Malé Chuchli, kolem roku 1885. V pozadí na řece parník RUDOLF nebo STEFANIE (Ottovy Čechy díl II – Vltava, mc033913).

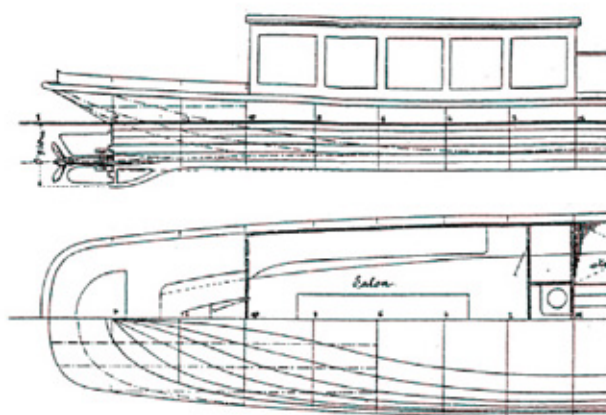


Parník PPS ZBRASLAV, bývalý č. 3 M. Goldmanna (sbírka M. Hubert, mc041931).



zamítl. Otázkou tedy je, jak se vůbec SBGD, provozující paroplavbu z Drážďan proti proudu Labe už od roku 1837, postavila proti této konkurenci.

Navenek, tedy například v novinách, se přímá reakce neobjevila, a ani v provozní zprávě SBGD za rok 1875 se o Parrauově podniku nenachází přímá zmínka. Je v ní ale návrh na pořízení dvou nových kolesových salonních parníků, které by byly zprvu určeny výlučně pro lokální provoz mezi Drážďanami a Loschwitz/Blasewitz, a to bez jediného slova zdůvodnění a případného pozdějšího užití. Nové parníky byly skutečně bezodkladně objednány a to nikoli v některé německé loděnici, ale v Pražské akciové strojírně, býv. Ruston a spol. Je možné, že právě PAS nabídla parníky v nejkratší dodací lhůtě a za nejvýhodnější cenu. Byly dodány už v květnu roku 1876, byly bočnokolesového



- 12 -



Neudržované parníky PPS odstavené ve smíchovském vozovém přístavu v roce 1935 nebo 1936. Vůledu potopený parník CHUCHLE (sbírka M. Bor, mc041935).

Zlepšení služby a vstřícnosti k cestujícím, zavedené M. Goldmannem, se promítlo do dalšího řízení Pražské společnosti. Členové správní rady si začali více uvědomovat odpovědnost vůči cestujícím, kteří nepoužívali parníky jen jako prostředek k rekreaci, ale prostředek dopravní do zaměstnání, za obchodem a různými povinnostmi, a při jejich výpadku mohli utrpět značné škody. To se týkalo především obyvatel povltavských obcí. Toto vědomí odpovědnosti přimělo vedení Pražské společnosti už v roce 1889 například ke zřízení vlastní kanceláře a zaměstnání placeného úředníka zvaného „správce“. Ten byl vybaven značnými pravomocemi včetně určitého podpisového práva.¹⁵

Jak ukazuje historie pražské osobní paroplavby, nezávisela její prosperita na její monopolizaci, jak se domníval Feditel Procházka a ve své zprávě to vícekrát zdůraznil, ale spíše na politické a ekonomické situaci v Praze a vůbec v Čechách, a na schopnostech a osobním vztahu k plavbě, jak to dokázal M. Goldmann a někteří pozdější Feditelé Pražské paroplavební společnosti.

- 61 -

Obsah

Úvodní poznámka autora	5
Paroplavební podnikání Johanna Peter Parraua a jeho syna Řešana Ř. Parraua	7
Činnost na řece Alster v Hamburku	8
Činnost na Labi v Drážďanech	9
Přechod z Drážďan do Prahy	14
Činnost na Vltavě v Praze	18
Paroplavební podnikání Maxe Goldmanna	27
Činnost na Vltavě nad Prahou	28
Činnost na Vltavě pod Prahou a na Labi	45
Vliv Goldmannova podniku na Pražskou společnost	60
Závěrečná poznámka autora a vydavatele	63
Použitá literatura a prameny, poznámky	65
Poděkování	68

- 69 -

PO STOPÁCH PAROPLAVEB J. P. PARRAU A M. GOLDMANNA 1880–1888

Miroslav Hubert



Obálka s použitím dobové pohlednice Marek Příkrýl.
Jazyková redakce Miroslav Hubert.
Grafická úprava a technická redakce Marek Příkrýl.
Sazba a litografie Marek Czech.

Vydalo nakladatelství Marek Příkrýl – Marek Czech,
Efívenická 426/42, Praha 8 – Činčice,
e-mail: nakladatelstvi@mace-czech.cz,
www.mace-czech.cz
jako svou 81. publikaci,
v edici Loď v české minulosti svazek 42.
Vydání 1., Praha 2015.

ISBN: 978-80-86950-79-4

Tisk a vazba powerprint s.r.o.

Publikace vyšla ve spolupráci s Pražskou paroplavební společností

Žádná část tohoto díla nesmí být reprodukována nebo kopírována v podobě mechanické, elektronické nebo šířena jakýmkoliv jiným informačním systémem bez předchozího souhlasu držitelů autorských práv.