

**MARE  
CZECH**



**Zásilková služba "Mokrá" knižní nakladatelství Mare-Czech nabízí:**

Titul navazuje na úspěšnou výstavu v Národním technickém muzeu „Umění paroplavby po řece Vltavě“.



Nikolaj Savický a kolektiv  
**Umění paroplavby  
po řece Vltavě 1865-2015**

vázaná,

248 stran,

22 × 22 cm,

Naše cena včetně DPH: 500 Kč

ISBN: 978-80-7431-156-7

Vydal Professional Publishing  
ve spolupráci s Masarykovým  
ústavem vyšších studií ČVUT  
v Praze a Pražskou paroplavební  
společností, a.s. v únoru 2016.

Objednávejte zde: <http://www.mare-czech.cz/naklweb/objednavka.html>  
nebo na adrese: [nakladatelstvi@mare-czech.cz](mailto:nakladatelstvi@mare-czech.cz)

Masarykův ústav vyšších studií ČVUT v Praze má novou knižní publikaci. Ve čtvrtek 18. února 2016 představily ředitelka MÚVS ČVUT v Praze doc. Lenka Švecová spolu s JUDr. Petrou Smolíkovou, náměstkyní ministra kultury České republiky, a Mgr. Klárou Němcovou, ředitelkou Státní plavební správy, na palubě nejnovější osobní lodi v Praze Bohemia Rhapsody výpravnou knihu Umění paroplavby po řece Vltavě 1865-2015. V odborné literatuře se jedná o dosud nejúplnější a nejvěstestrannější práci na toto téma.

V devíti kapitolách této knihy se čtenáři mohou seznámit s budováním vltavské a labské vodní cesty jako nezbytné podmínky pro zavedení osobní lodní dopravy v Čechách, s vývojem Pražské paroplavební společnosti jako firmy, s veškerými parníky v lodním parku pražských dopravců, se stavbou osobních parolodí v Praze a v Ústí nad Labem i s odrazem těchto krásných plavidel ve filmu a ve výtvarném umění. Publikaci doplňuje velké množství obrazových příloh, zahrnující vedle obvyklých fotografií také dobové novinové zprávy, karikatury, ale i technické výkresy, záběry ze starých filmů či reprodukce obrazů nejslavnějších českých malířů konce 19. a počátku 20. století.

Kolektivní monografie Umění paroplavby po řece Vltavě 1865-2015, která vznikla pod vedením Nikolaj Savického z MÚVS ČVUT v Praze, představuje výsledek badatelského úsilí,



soustředěného kolem akreditovaného doktorského studijního programu Historie techniky na Masarykově ústavu vyšších studií ČVUT v Praze. Svým obsahem navazuje na stejnojmennou reprezentativní výstavu, která se konala od června do listopadu loňského roku v Národním technickém muzeu v Praze na Letné. Knižní shrnutí výsledků několikaleté badatelské práce autorského týmu názorně reprezentuje novou etapu rozvoje oboru dějin techniky v rámci MÚVS ČVUT v Praze a jeho další vývojový potenciál.

Slavnostní uvítání knihy Umění paroplavby po řece Vltavě 1865-2015 ve fotogalérii najdete zde:

[http://foto-mare-czech.rajce.idnes.cz/mc110492-110558\\_Krest\\_postovni\\_znamky\\_a\\_nove\\_knihy\\_na\\_Bohemia\\_Rhapsody\\_2016\\_02\\_18/](http://foto-mare-czech.rajce.idnes.cz/mc110492-110558_Krest_postovni_znamky_a_nove_knihy_na_Bohemia_Rhapsody_2016_02_18/)











## Kapitola 3

### Epizody z historie Pražské paroplavební společnosti

Od svých zakladatelů získala Pražská paroplavební společnost firmní kulturu, založenou do velké míry na národním a společenském vzornosti svého podnikání. Zpočátku smyslem jejího fungování nebylo jen obnovení majetkových podílů akcionářů. Vlastnictví jejich akcí bylo otázkou společenské prestiže a ve vedení firmy se obzvláště významně osvědčili, které tvořily ekonomickou a politickou elitu Prahy. Z dřívějšího pohledu je takřka neuvěřitelné, že členové vedení řídili společnost se svým svědomím. Každý z nich měl především vlastní zájem: nejen osobně posílání a často i společenská a politická povinnost. Přesto se firmě díky schopnosti a odhodlání zakladatelů dařilo poměrně dobře. Výhodou prvních let jejího provozu totiž bylo, že paroplavební podnik nekonkurovala ležetím či elektrickým dráham, takže se s ní sblížila neměla alternativně.

#### Konkurenční podnik

Na počátku osmdesátých let 19. století řídilo Pražskou paroplavební společnost představenstvo, vycházející z její původní zakladatelské struktury. Ředitelem stál Josef Janoušek Procházka a ve vedení i mezi akcionáři byly známé osobnosti, v té době propožené se starobylými, mezi něž se řadili poslanec zemského sněmu a továrník Bohumil Karel Bondy, kupec a úředník Jiří Kettner, komorník poštovní knihovny Bedřich Štrbly a obchodník Václav Kriech, obchodník František Merta a továrník Václav Sommerbach. Počátkem roku 1881 na místo v představenstvu rezignoval Bohumil Karel Bondy a František Merta, a ruku posádky Václav Kriech. Nahradil je poslanec zemského sněmu Alois Oliva, komorník poštovní a hoteliér Antonín Čejka a Josef Procházka. Funkce rezignoval Jiří Janoušek.

odhodnat, neboť by to vedlo k zániku společnosti. Jak napsal Český sloves: „Děje pro státní na konci se nebyly nikdy. Návraty státní zvláštní zvláštní. Obzvláště nebezpečné se stalo spolupráce.“ Záměrem je, že první téma se ve veřejném prostoru nepopírá objektivně měřena na zániku Pražské paroplavební společnosti.

Převážně výkony, které podala Pražská paroplavební společnost v letech 1920 a 1921, se však už nezapomínaly. Od roku 1922 a tímto nastal krizový vývoj v provozu společnosti. Vzhledem k tomu, že se dopravci v Praze své služby výrazně posílali a její zaměstnanci potenciálně dosahat se spíše svých podnikatelských zájmů. Radikální změna poměrů dokládá i další vývoj v této oblasti. Ke konci roku 1924, kdy největší plat ve firmě činil 1 023 Kč a nejmenší 700 Kč, měl být správcem státu platy o 30 % a zaměstnanci zaměstnanci zaměstnanci zaměstnanci 5 %. Když vývozní vývoj vedl k zániku společnosti, společnost dala všem zaměstnancům výpovědi. Tyto podmínky opět reflektoval deset let.

Národní Občanská zpravodajství 5. února 1925 informoval o zániku společnosti. Vzhledem k tomu, že paroplavební společnost v Praze byla provozována. Přísluší jí do zaměstnání, což byl od 3. března 1925 jen o zaměstnání. Keří přísluší státu. Ve stejné době vedly dosti k zániku společnosti. Společnost podníma zaměstnání zaměstnání do práce zvláštní. Keří přísluší státu. V letech 1925-1925 se však posílali zaměstnání na společnost.

základní údaje o drabství podnikání. Nejvyšší plat kapitána činil 870,40 Kč a tolnika 66,80 Kč. Pražská paroplavební společnost ve svých výročních zprávách zprávy se zaměstnání takto obcházela, nicméně již za rok 1923 přiznala pokles mezd o 15 %.

Náklady na mzdy ve firmě nebyly dokumentovány výroční zprávy společnosti.

| rok  | tržba (v korunách) | mateřská mzdy (v korunách) | počet zaměstnanců |
|------|--------------------|----------------------------|-------------------|
| 1918 | 383 080,00         |                            | 1 449 413         |
| 1919 | 1 300 576,86       | 841 814,32                 | 1 864 130         |
| 1920 | 2 821 812,74       | 1 242 371,39               | 2 094 840         |
| 1921 | 4 094 242,40       | 1 445 569,20               | 2 390 582         |
| 1922 | 3 529 282,51       | 1 514 968,30               | 1 469 531         |
| 1923 | 3 381 113,08       | 1 080 479,47               | 1 340 023         |
| 1924 | 3 192 513,26       | 1 113 134,65               | 1 195 018         |
| 1925 | 1 044 263,66       | 1 139 381,26               | 1 075 648         |
| 1928 | 1 914 148,11       | 1 207 363,96               | 660 180           |

Málokterý jiný moment ukazoval tak národním změnu společnosti. V letech 1919 a 1920 si zaměstnanci vymohli postavení, které bylo mnohdy jenom díky tomu, že společnost zachovala nezávislost. Přijímáním se do práce přepravování osob, a proto byla sporná mezi vedením a zaměstnání změna zprávy. V letech 1925-1925 se však posílali zaměstnání na společnost.

paroplavební společnost postupně přerušila být firmou, která dopravovala zejména zaměstnání lidí a obcházela na to. Tato její funkce převládla závažnějším, ale především rychle se rozvíjející turistické a osobní dopravě. Chodil lidem dopravu ve městě rychle ztrácela konkurenční schopnost.

Po roce 1923 začal provoz paroplavy stagnovat. Počty cestujících a tržby výrazně klesaly. Těžší se jí přepravě kapacity se stále více soustředila k turistické a rekreační, která síly měla již od 19. století na jejich výkonech zájmu podíl, ale

společnost jako přepravce klesl potenciál turistické organizace. Navzdíř zvláštním způsobem turistická provozování dopravě státní. Tržby vedli firmy se zaměstnání na počátku dvacátých let navíc zvláštní osobní veřejné městské paroplavy. Společnost jako zaměstnání změna měla možnost lepší podmínky k tomu, ale měla paroplavy zaměstnání změna, což také odlišilo. Ani drastické snížení mezd vlak společnosti neobnovilo před dalšími problémy.

#### Paroplavba a státní správa

Se vznikem Československé republiky se změnil i vztah Pražské paroplavební společnosti ke státu. Vedení pražské paroplavy nyní mělo velmi dobrou vztahy přímo s členy vlády, což bylo za Rakousko-Uherska obtížné proveditelné. Jako nejlepší námitky k postojům vlády vzhledem k Pražské paroplavební společnosti reprezentativní členové vlády. První z nich je došlo na 10. června 1920, kdy prezident Masaryk a ministr Bohuslav Vítězný a Jiří Štěpánov absolvoval plavbu při obcházce Vltavy. Část trasy na hranicích a se Selskovic do Prahy paroplavy ZIBASLAV. V dubnu 1922 se kanala na paroplavy MASARYK a ministr obchodu Ladislav Novák a ministr národní obrany František Udrálek a došlo k postojům vlády k reprezentativní plavbě, jezdil v čem bylo místo provozování vztahy zvláštní se Selskovic.



První plavba FRANTISKA ŠTEPÁNOVCE s ministrem národní obrany a ministrem vnitra.

přijímáním od převodní Gohlbařovské Rychlé kanál paroplavy regenerovala hlavní část obcházce společnosti. Záměrem je Pražská paroplavební



## Kapitola 6

### Nejstarší přístaviště pražských parníků

#### Pražské břehy v roce 1865

Pražská společnost pro paroplavbu na řece Vltavě byla založena v době, kdy se pražské břehy ani v nejmenším nepodobaly těm pražským břehům, které známe dnes. Po celé století byla řeka pro město především zdrojem energie k pohonu mechanických strojů, k čemuž bylo používáno výhledem jejich břehů. Do režimů vyhledaly skupiny náplně a přetváry se nezbytně jery, zvyšující hladinu a zvláštní říční proud k náplni vodních kol. Vedle náplně pak pracovala další úroveň zařízení využívající sílu vody: vodotrysky, pily, brzořny, hamry, barvány. V polovině 19. století zejména novorenesanční břehy měly řešení současně jakým vzhledem inženýrské náplně. Na většině území proto nebyly břehy ani podléhaly přechodně a vodní přírůstek k vodě, nezbytně pro město dalších tradičních činností a živností místních obyvatel, uměleckých veřejně náplně.

Do takové Prahy, vzhledově romantické a dochovanou starobylou, stále připomínající svůj středověký původ, vstoupil nový paroplavební podnik jako jedna z prvních předlohou plánovat poměry výstavby řeky pro město na jejich březích. Za náplně se staly síly, jezdil náplně bylo sloužit a naplňovat materiálně potřebu obyvatel, se tehdy řeka začala pomalu a nebezpečně měnit v prostředek záhuby a porušení.

#### Přístaviště před vznikem náplně

Mezi prvními praktickými otázkami, které museli zakladatelé paroplavební společnosti vyřešit, bylo umístění přístaviště. Vlastní střed města byl pro paroplavy kvůli hradě říjil jeví nepříhodný. Plavbu dříve měla začínat až nad Selskovicím jezem, takže zbýval jen jediný úsek pražského břehu, a to mezi



paroplavbě společnosti stálou garanci svou postavou velkého kateřinského parníku LADL, soustředěný vlak 20. století.

Všiml jsem si paroplavby v paroplavních letech 1911 a 1912. Poznamenal jsem, že paroplavba byla v té době velmi rozšířena a že se v ní účastnilo mnoho lidí. Paroplavba byla v té době velmi rozšířena a že se v ní účastnilo mnoho lidí.



## Kapitola 8

### Osobní loď pražské paroplavby v dokumentárním filmu

Dokumentární filmy, zachycující parníky na Vltavě od dvacátých do čtyřicátých let 20. století, jsou omezené a zkratkovitě dokladem lidského života na řece a v jejím okolí i na lodích. V osvíceném období a na tato filmová produkce vznikala nepřetržitě a bez větší finanční podpory. Natačelo se z vlastní iniciativy domácích produkčních společností, na zakázku město či různých veřejných institucí, nebo také na popud společenských organizací, různých uskupení a spolků. Důvod, proč takové filmy vznikaly, mohly být různé. Zpravidla se jednalo o první dokumentární významnější i vědecké snímkování společenského života jednotlivých měst, zejména pracovních poměrů a podobně. Snímky vytvářeli filmovci, kromě některých či venkovského kalužníka, podávaly obrazové svědectví o činnosti firm, organizací či

spolků. Měly však být využívány rovněž pro propagacní účely.

Filmová historie označuje podobné filmy jako tzv. aktuality. Některé záběry mohly být pořízeny pro dobrou upravitelskou filii či filmové společnosti, tak aktualita, tak upravitelské filmy obvykle reflektovaly každodenní život. Zahrnovaly záběry z kulturních a společenských událostí či ze sportovních klání, z ulic, lidí městem různými depresemi provázaných, například tramvaj či automobil, a nabíraly specifickou perspektivu pohybu městem, reflektující jak slavnosti, tak obyčejnou tvář každodenního života. Typickým rysem těchto filmů přitom byl lokální charakter. Zaměřovaly se na dění v konkrétním městě, na aktivitu lidí či zájmových skupin a spolků z určitého městem.



## Kapitola 9

### O vltavských parních inkognito na obrazech mistrů

„William Morris měl správný postřeh, když označil novou parníky jako katedrály průmyslového věku. Měl pravdu. Vltava dnes stále vzbudí plynulý soulad a spolupráci všech umění a věd než kterákoli jiná řeka, jiné se zabývají potrošlivostí řek, a konečný výsledek byl divně pomalý, rychlost, síla, spolehlivost snadná a estetická jednoty. Parníky a mosty byly svojí symbolikou z oceli.“ Lewis Mumford popsal roku 1946 parníky v jedné ze svých nejvládnějších knih jako symbol epochy. Tou epochou míní období, které nazval paleotechnika. Mumford ovšem primárně remeň na myslí říční parníky, ale zaoberá se i o české avangardní tvorby dvacátých let minulého století. Říční parníky a mosty, které k nim neodmyslitelně patří a v mnohém osvětlily jejich

konstrukci a vzhled, však seřadily zaimmovo a in-spiracní roli i v českém malířství konce 19. a počátku 20. století. Přitom v této úloze stály nepopulární a některé z nich ani nebyly jako typicky česká plavba vůbec identifikovány, a to dokonce ani v těch případech, kdy zobrazovaly doleženou legendární konkrétní loď v jiném kulturním diskursu. Jak k tomu mohlo dojít?

Tradiční evropské malířské národy, Itálie, Holandsko, Francie a Anglie, si postupně od 15. do 19. století vytvořily stereotypy zobrazování námořních plavidel, které na konci 17. století převzaly v samostatný život. Loď a plavba jako sociální každodenní života ve druhé polovině 19. století tvořily oblíbený motiv francouzského malířství, které se od sedmdesátých nebo osmdesátých let 19. století stalo oblíbené pro vývoj v celé

1. Lewis Mumford, Technika a civilizace, Praha 1967, s. 202.

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| Spina, František 36, 37         | Trnka, Karel 15, 67                     |
| Steda, Antonín 36, 40, 101, 102 | Toušek, Petr 52, 64                     |
| Stevan, Jaroslav 232            | Tučková, Marie – viz Procházková, Marie |
| Stevan, Václav 233              | Tytl, Miroslav 49                       |
| Stimminger, Vilém 202–204       | Uhlíř, František 87                     |
| Střeba, František 101           | Vápeník, František 88                   |
| Střepka, Hroch 125              | Vecna, Josef 72, 76, 79                 |
| Střihov, Jan 87                 | Veselý, František 72, 73, 79, 81        |
| Střihov, Adolf B. 45, 74        | Vítová, Zdeněk 130, 131                 |
| Střihov, Bedřich 63, 69         | Vlček, Jan 79                           |
| Střihov, Bohumír 52             | Vlček, Tomáš 205                        |
| Střihov, Václav 65, 79, 81      | Vlas, Luboš 232                         |
| Sucho, Karel I. 109             | Vlas, Ferdinand 64, 65, 74, 78, 113     |
| Sucho, Ladislav 98, 100, 103    | Vlas, Petr 64                           |
| Sáry, Jan Michal 31, 32, 63     | Vlas, W. 64                             |
| Sáry, Václav 26                 | Vlas, Zdeněk 233                        |
| Sima, Josef 212–218             | Votruba, Jan 90, 93                     |
| Smejkal, František 213          | Vrbenský, Bohuslav 87                   |
| Spindler, Erich 33, 34          | Werner, Bedřich (Friedrich) 46, 52, 65  |
| Šrám, František 90              | Wider, Ludvík 53                        |
| Švehla, Antonín 42              | Wichmann, Otto 143                      |
| Tachez, Josef 139               | Winter, August 14                       |
| Tatar, Josef 36, 102            | Zádlov, Josef 185                       |
| Tausch, Richard 226             | Zbořek, Antonín 232                     |
| Thoma, Eduard 98                | Zeman, Gustav Anton 138                 |
| Thalov, Jaroslav 79, 80         | Zoubek, Miroslav 233                    |
| Thibault, Zdeněk 27             | Zákrav, Theodor 14, 21, 22              |
| Trnka, Oskar 78, 104            | Zárský, Jaroslav 232                    |
| Trnka, Alois Prosvětlav 46,     |   |

## Obsah

|   |     |
|---|-----|
| Předmluva (Lenka Jirovcová).....  | 7   |
| Kapitola 1 „Věchol elegance, klusu a sílelosti“ arab Vltava a její parolodě (Nikolaj Savický).....  | 11  |
| Kapitola 2 Praha a počátky Pražské paroplavební společnosti (Vlastimil Palouček).....   | 45  |
| Kapitola 3 Epizody z historie Pražské paroplavební společnosti (Vlastimil Palouček).....  | 68  |
| Kapitola 4 Osobní parníky v lodním parku Pražské paroplavební společnosti (František Vichta).....   | 97  |
| Kapitola 5 Výzkumná dokumentace parníků Pražské paroplavební společnosti (Miroslav Hubert).....   | 147 |
| Kapitola 6 Neoprávní přístaviště pražských parníků (Katerina Becková).....  | 153 |
| Kapitola 7 Pražská paroplavební společnost a její cestující (Jiří Trnoba).....  | 165 |
| Kapitola 8 Osobní loď pražské paroplavby v dokumentárním filmu (Lucie Čerňáková a Vlastimil Palouček).....                                      | 183 |
| Kapitola 9 O vltavských parních inkognito na obrazech mistrů (Nikolaj Savický).....   | 195 |
| Příloha Historický popis bočnickolesových parníků VLTAVA a VYSEHRAD Pražské Paroplavební Společnosti a.s. (Astor Ostrý a František Vichta)..... | 225 |
| Summary The Art of Steam Travel on the River Vltava from 1861 to 2015.....  | 233 |
| Výběrová bibliografie.....  | 239 |
| Informační rejstřík.....  | 241 |