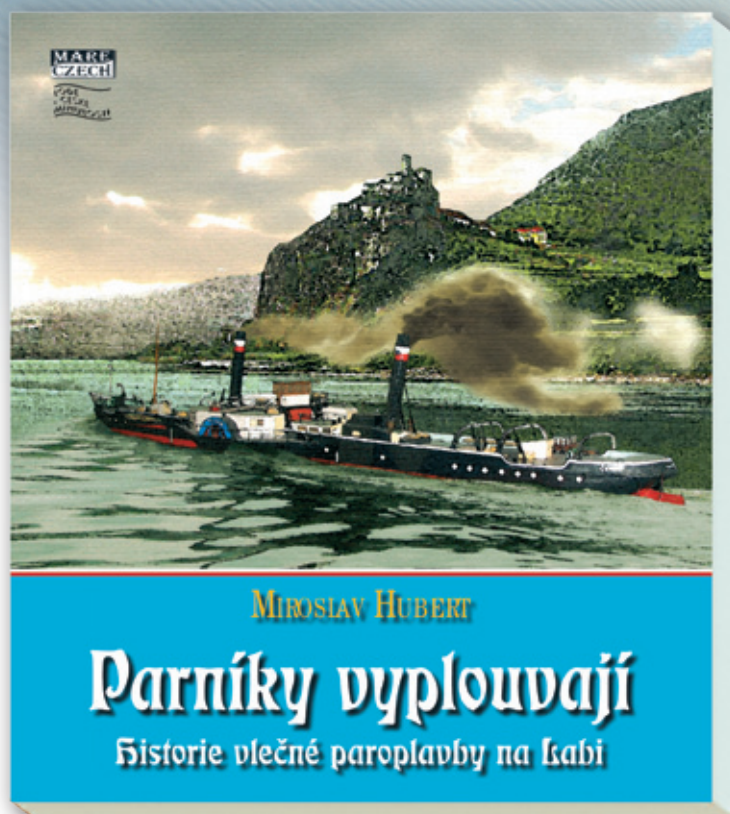


MARE CZECH



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Miroslav Hubert

Parníky vyplouvají

Historie vlečné paroplavby na Labi
počet stran 144

vazba brožovaná

fotografií, ilustrací, výkresů a map
včetně barevných 117

běžná cena 333 Kč,

naše cena 299 Kč,

cena K“M“K 265 Kč

ISBN 978-80-86930-68-8

Publikace vychází

v edici Lodě v české minulosti

svazek 40

v března 2016.

Distribuci zajišťuje Kosmas, s. r. o.

Vyličit historii plavby v určité oblasti je vždy obtížný úkol, protože ji ovlivňovalo množství okolností. Přesto se o to autor pro labskou plavební oblast pokusil, ovšem pouze se zaměřením na vlečnou paroplavbu, tedy do období, kdy nákladní čluny se zbožím byly přepravovány v závěsu kolesových vlečných parníků. V tomto historicky dlouhém a zajímavém období plavby sehrály poměrně významnou roli soukromí loďaři, plavební podniky a loděnice sídlící v Čechách. Kniha líčí především český přínos labské paroplavbě a přibližuje například vývoz českého uhlí po Labi do Německa, jednorázové plavby českých loďařů se zbožím do oblasti Berlína, stavbu kolesových parníků pro vlečnou službu či působení Labského spolku Elbeverein... Značná část knihy je věnována popisu technického vývoje nákladních člunů a vlečných kolesových parníků, včetně jejich parních strojů a kotlů. Vedle kapitol o organizaci labské paroplavby a technickém vývoji plavidel je do knihy pojato několik kapitol méně technických: O životě a plavbách českých soukromých loďařů, o třech parnících stejného jména a o barevném provedení lodí a komínových manžetách (nacionálkách) parníků labských společností. Závěr knihy je věnován nákladní vlečné paroplavbě Československé plavební akciové společnosti Labské (ČPSL) od doby jejího založení v roce 1922 až do vyřazení parníků ze služby v 60. letech 20. století.



Parníky vyplouvají

Historie vlečné paroplavby na Labe

MARE
CZECH
Praha 2016

Miroslav Hubert



Parníky vyplouvají

Historie vlečné paroplavby na Labe

Miroslav Hubert



Předmluva prof. PhDr. Ivan Jakubec, CSc.
Překlad Zusammenfassung Johannes Hirsch.
Grafická úprava a technická redakce Marek Příkrýl.
Redakce Ing. Miroslav Hubert.
Sazba a litografie Mare-Czech.

Vydalo nakladatelství Marek Příkrýl – Mare-Czech,
Křivčická 423/42, Praha 8-Čimice,
e-mail: nakladatelstvi@mare-czech.cz,
www.mare-czech.cz
jako svou 75. publikaci,
v edici Loď v české minulosti svazek 40.
Vydání 1., Praha 2016.

ISBN 978-80-86930-68-8

Tisk a vazba Powerprint s.r.o.

Doporučená prodejní cena včetně DPH 333 Kč

Reprodukční nebo kopírování i části tohoto díla
v podobě mechanické, elektronické anebo šíření jakýmkoliv jiným informačním systémem
bez předcházejícího souhlasu držitelů autorských práv odporuje slušnosti, dobrým mravům i zákonu.

Odkazy: Parník PLZEN pod Střelivem (Zestava Marek Příkrýl).
Strana 2: Parník ČPSL Dvůrův o výtlaku 680 t, postavený v Geln. Sachsenberg v roce 1920, zde již jako LOŠ
MLÁDEŽE díky pět, kterou mu mladá posádka věnovala. Snímek ukazuje dobře jeho vlečné výkony v závěru silné
sedm nákladních želez (fotografie M. Hubert, mco48627).
Strana 2 a 3: Parník HANNOVER od Geln. Sachsenberg v roce 1896. Na této kytce v roce 1922, jej oslov
Georg John zachytil při vyplouvání s vlečím Dvůrůvami u NDSE. Na komíně má proto
naciadník NDSE s 1091. (archiv M. Hubert, mco48624)

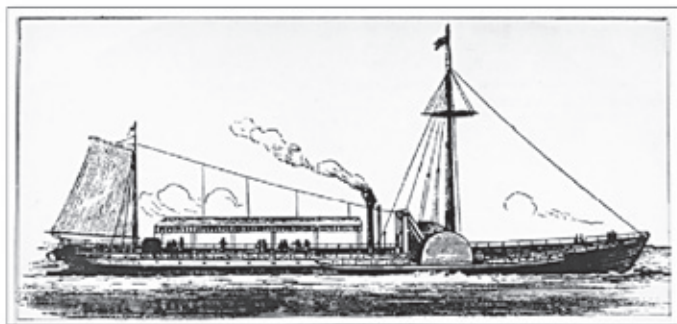
Copyright © 2016 by Miroslav Hubert
Copyright © 2016 for the Czech edition by Mare-Czech

ISBN 978-80-86930-68-8

Předmluva

Ekonomické, sociální a kulturní význam labeké
plavby jako brány Čech na západ a do zámorí
Labeká vodní cesta byla odedávna životodárnou tepnou spojující českou kotlinu se severem a severozápadem Evropy. O jejím významu již v prehistorické době svědčí nálezy monoxylů, dřevě vydlabaných z jednoho kusu dřeva, v historické době různých typů lodí a vorů v zanečených labekých ramenech. Další objevy můžeme očekávat i v budoucnosti. Navíc soutok Labe a nejdelší českou řekou – Vltavou – prodlužoval podstatně hospodářské „sítě“ labeké dopravy až na jih Čech. Ostatně o významnosti vodní cesty pro obchod svědčí dochované záznamy z celní stanice v Litoměřicích z roku 1057 v zakládacím listině tamější kapituly.





Parník CLERMONT postavený R. Filtanem, zakládá v roce 1807 pravidelný plavání na Pece Haulen v Americe (viz osobní loďní doprava) (obrázky M. Hebert, mcd48525).

jím umožňoval pořídit si velmi brzy potřebný lodní park, tedy jak druhých vlečných parníků, tak i nákladních člunů. Jejich počet nebo celková nosnost odpovídala buď celkovému vlečnému výkonu parníků, nebo byla záměrně menší, aby mohla společnost poskytovat přebytek vlečného výkonu, tedy některý volný parník, k vleku člunů privátníků. Některé společnosti ani vlastní člunový park neměly a žily jen z vlečné služby.

Vzájemná konkurence paroplavebních společností vedla často k zániku podniků technicky, obchodně nebo kapitálově slabších, a to buď odkoupením jejich majetku nebo jejich sloučením – fúzí. Společnosti uzavíraly ale mezi sebou také dohody o spolupráci, o ceně za vlečnou službu (tarifech) apod. a zakládaly tzv. kartely. Privátní loděři se nevyhýbali kartelovým podmínkám už od 60. let 19. století bránili sdružováním do tak silných společenství, aby si mohli pořízovat z vlastních peněz a z bankovních hypoték krytých vlastními plavidly sami vlečné parníky. Vý-

sledkem tohoto přirozeného ekonomického procesu, do něhož zasahovala státní správa jen výjimečně, byl na počátku 20. století vznik poshyh tří mocných paroplavebních společností. Vedle nich se udržel už jen malý počet nezávislých privátních loďářů.

Nastíněný proces a roli, kterou v něm hrály banky, dobře vystihuje élanek autora K.S. uveřejněný v časopise Národohospodářský obzor roč. VIII/1903 (s. 533-4). Z něho citujeme:

„Po splnění dražďanské banky se Schaffhausenakým bankovním spolkem, čímž se Německo dostalo banky a akciovým kapitálem 230 mil. marek (M) a s rezervami 54 mil. M (...) došlo nyní ke sdružení velkých dopravních společností labských, a to Německé společnosti „Kette“, Rakouské severozápadní paroplavební společnosti a Společnosti sdružených plavů labských a malých. První měla akc. kapitálu 6,4 mil. M a vypůjčených

1,8 mil. M (loďi parních 51), druhá akc. kapitálu 1,6 mil. M, Korun a prioritních akcií za 2,4 mil. K (parníků 37), třetí akc. kapitálu 3,5 mil. M a vypůjčených 1 mil. M (parníků 23). Celkem tedy asi 18 mil. K kapitálu a 111 parníků. Vedle nich zbyly na Labi už jen poměrně nepatrné společnosti: Německo-rakouská paroplavební společnost se sedmi parníky a „Elbe“ se čtyřmi parníky (...).

Až od dvou let nejsou poměry labské dopravy valně příznivé. Byly stlačeny sazby dopravní, pokles americký obilní vývoz (...). S druhé strany však labské společnosti dopravní rozmanitily v předchozích příznivých letech značné počet svých lodí. Pokusili-li se spjely takto společnosti zvýšiti značné sazby dopravní, vzbudí opět novou konkurenci, tak jako byly vysoké sazby bývalého kartelu (1897-1902) podnětem ke vzniku společností nových, které pak prováděly dopravu pod sazbami kartelovými. K.S.“

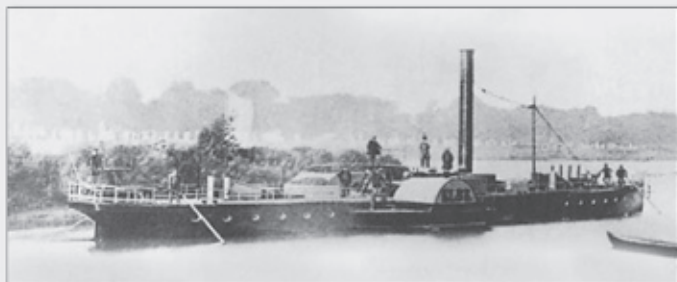
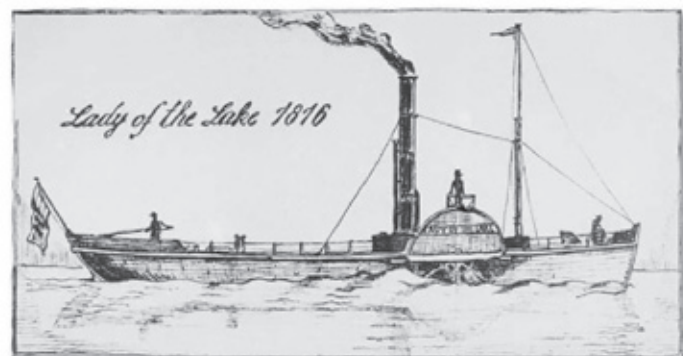
Při výhledu popsané složitosti vlivů působících v labské vlečné paroplavbě je samozřejmě vůbec nemožné uvést ji podrobněji v omezených možnostech naší publikace. Pokud je nám známo, popsali

ji nejlépe autoři H. Dittmarch a S. Zesewitz v élanu o 15 stránkách „Die Schifffahrtsgesellschaften auf der Elbe“, uveřejněném v čísle 5/1905 sborníku Sächsisches Heimatblätter, na který případně zájemce odkazujeme. Nasledující popis je nutno považovat jen za orientační a neúplný, nemáme, jak doufáme, pro běžného čtenáře postačující.

Vývoj nákladní vlečné paroplavby na Labi od jejího počátku do konce první světové války

První paroplavební podnik na Labi, Kralovská pruská patentovaná paroplavební společnost, založená v roce 1816 v Berlíně otecem a synem Humphreyovými, původem z Anglie, se vlečnou paroplavbou nezabývala. Provozovala v letech 1816

Parník LADY OF THE LAKE připlul se Skotska v roce 1816 na Labi a zakládá plavání mezi Hamburkem a Cuxhavenem (vlečnou paroplavbu) (obrázky M. Hebert, mcd48525).



Nahoře: Vlečný parník ELBE postavený rokem 1868 strojírnou Escher Wyss & Co. v Curychu pro ELBE-DG v Drážďanech, byl prvním parníkem na Labi s dvojnásobným parním strojem se sdružením válců, jeho výkon byl 200 k (obrázky M. Dittmarch, přeloženo z knihy Schwela-Grosschel 1997, s. 208, mcd48689).

Dole: Vlečný parník ROBERT postavený strojírnou Ruston a spol. v Praze rokem 1865 pro rejdaře C. G. Tzschirch v Krippen s nejvyšším parním strojem o výkonu 50 k, pro službu na sdružením a horním Labi (obrázky T. Grosschel, mcd48524).



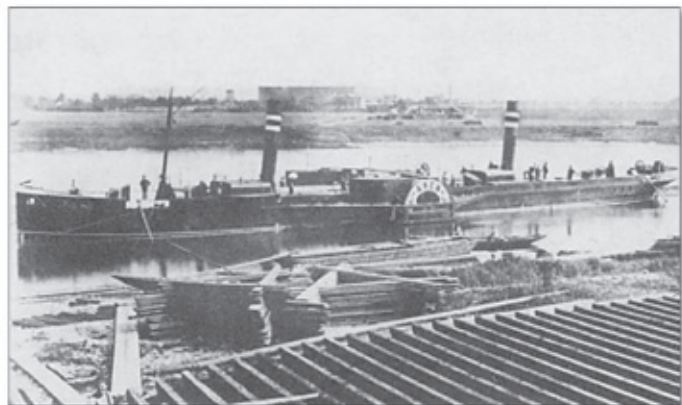
do roku 1886. Na českém Labi bylo pak v provozu sedm řetězových parníků. Měly délku 42-48 m a výkon 100-150 k.

Časem se ale ukázaly i nevýhody řetězové remorkáže, jako rychlé opotřebení řetězu plátem umáknutým proudem a jeho zanášení v době přepravy plavby, omezení počtu parníků plujících na jednom úseku a tím i malá kapacita přepravy aj. Proto byl od roku 1898 řetěz rušen, počínaje v Hamburku. Na krátkých úsecích v Magdeburku a v Čechách se ale řetězová remorkáž udržela až do roku 1945 a 1948. Celkem bylo na Labi v provozu 40 řetězových remorkérů po dobu 80 let. Vysoký výkon řetězového vleku a nízké vlečné poplatky ukončily (s výjimkou krátkých místních úseků) starobylý vlek lodí na Labi lidmi nebo koňmi.

Řetězové remorkéry ovšem neodstranily používání remorkérů kolesových, ale naopak podnítily jejich technický vývoj a zakládání nových, na řetězovém monopoli nezávislých plavebních podniků.

V Magdeburku vznikla roku 1881 firma Bratři Tonne se šesti remorkéry, z nichž jeden, Königin Luise, postavený roku 1885 v loděnici B.H. Sachsenbergové v Roslavě (Roslau) délky 68 m a výkonu 800 k, byl první z nové generace labských velkých kolesových remorkérů. Dale to byl rejdař C. Böhmner v Drážďanech se dvěma parníky, Lauenburská společnost vlečné paroplavby z roku 1885 se šesti parníky a počátkem roku 1881 založená kapitálově smluvní dražďanská Lab-

Vlečný parník AKORN postavený v roce 1890 loděnicí KETTE v Uelzigu pro vlastní podnik se sdružením parním strojem o výkonu 800 k, byl jedním z prvních maketních labských parníků. Sloužil do roku 1935 (obrázky R. Pola z VM Dresden, mcd48545).



V roce 1868, tedy asi 10 let od zahájení pravidelné vlečné nákladní plavby bylo na Labi 19 vlečných parníků a v době největšího rozmachu labské plavby před první světovou válkou bylo v provozu celkem kolem 120 vlečných vlečných parníků. Z nich asi polovina byla v majetku nebo v pronájmu společnosti VEG v Drážďanech. Vlečných parníků vlečných člunů bylo v vlastnictví společnosti přes 500, a celkem asi 2850.

Barvy trupů a komínů parníků a komínové manžety (nacionálky)

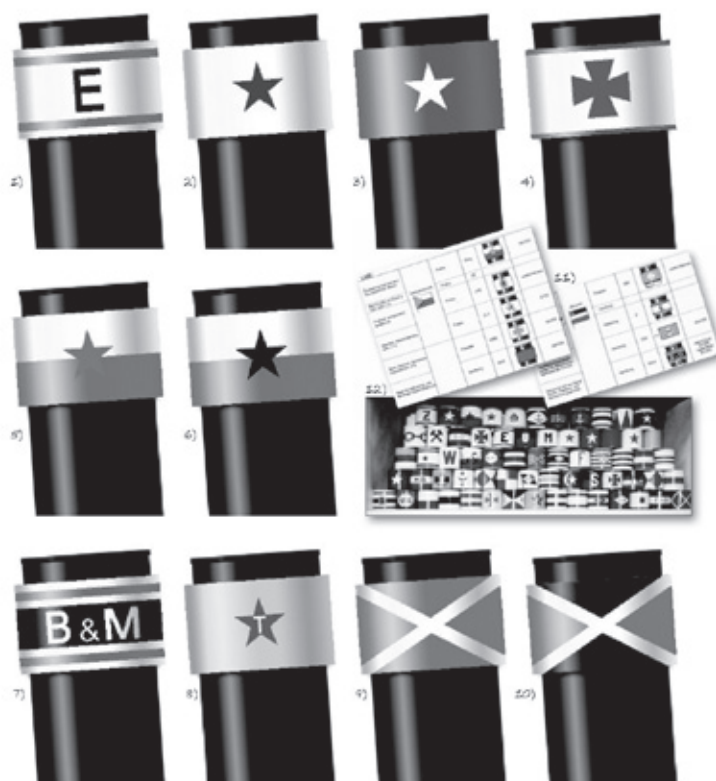
Na Labi, stejně jako na jiných evropských řekách, měly vlečné a nákladní parníky černé natřené trupy, bílé až okrové natřené stěny nástavby a černé komíny. Výjimkou byly např. bílé trupy parníků hamburské firmy Gebr. Albrecht, které také měly komíny žluté, stejně jako byly žluté dolní části komínů. Nové německo-švédské paroplavby NDBE. Horní okraje trupů parníků byly často kvůli lepší viditelnosti lodi bílé. Světlou barvou byly natřeny okrajové oblouky kolesnic, aby se na nich dobře vyjímalo jméno parníku. NDBE měla například tento oblouk žlutý a ČPSL modrý, často ale měly kolesnice stejnou barvu jako boky nástavby.

U horního konce komínů byla namontována plechová manžeta (okružní, nacionálka), na které bylo barevně a použitím pruhů, nájského obrazce, písmen a různého dělení označeno, kterému podnik tento parník patřil. Nacionálky měly i praktický účel. Ustanadňovaly sledovat polohu nebo pohyb parníků v přístavech nebo v plavebních komorách, nalezení určitého parníku mezi mnoha jinými ve velkých přístavech posádkami nebo inspektory či návštěvními. Obyvatelům polabských osad pomáhaly sledovat provoz na řece, orgánům pohraničních a celních kontrol přepravu dokumentů a pomůcek aj. Ani první parníky na Labi, ani parníky pražské společnosti PSPP a Spojené

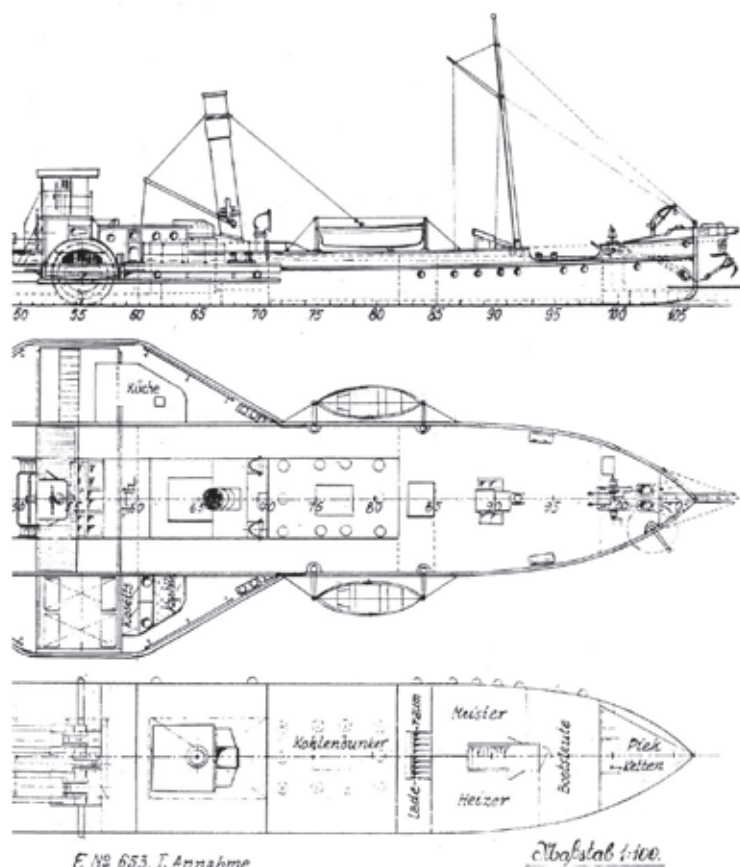
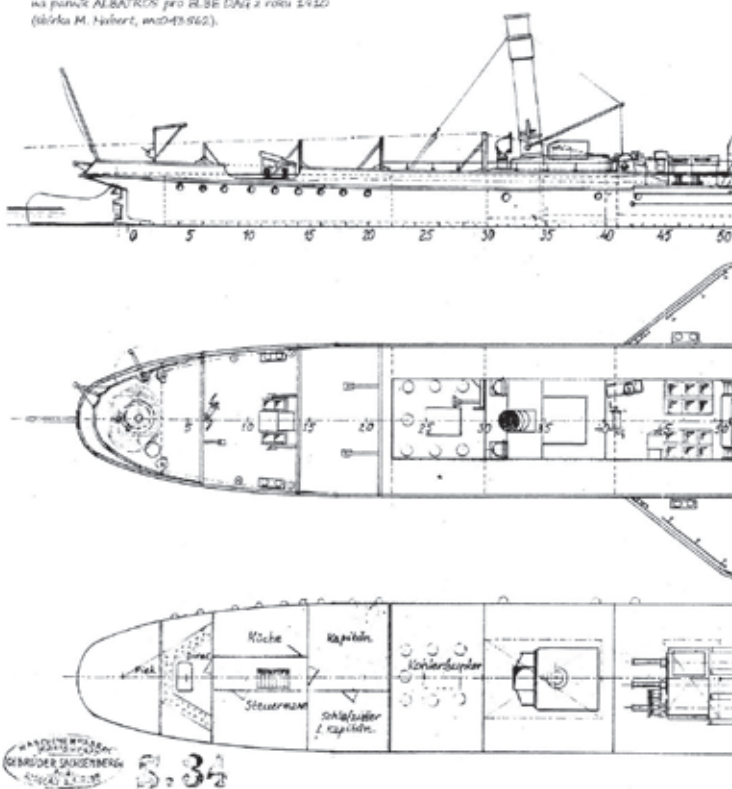
hambursko-magdeburšské kompanie VHMDC, ani parníky rakouské ÖNWDG ještě nacionálky neměly. Tu je na ně dala ve formě žlutého okružního červeného okružní. Tuto formu přejala i nástupnická společnost Nová severoněmecká a Spojené labské plavby NNVE. Byla tedy používána od roku 1866 asi až do roku 1946.

Parníky původně řetězové paroplavby KETTE DAG i její předchůdkyně KSOR, řetězové i kolesové, nešly na komínech nápadně vysokou nacionálkou.

- 1) Nacionálka hamburské BLSE DAG.
- 2) Spojené loďské společnosti VEG.
- 3) Drážďanská Německo-rakouská společnost DODAG.
- 4) Nová německo-švédská paroplavba NDBE z Drážďan. Komínový vlak byly pod manžetou žluté.
- 5) Nová společnost ČPSL, stejně jako parník ČPSL, ČSPLO / společnost ČPSL a. s.
- 6) Nacionálka společnosti ČPSL, za druhé světové války přejenamovaná na Česko-moravskou (Schmitt-Mährische).
- 7) Hamburská firma Schwenck & Meves.
- 8) Nacionálka magdeburšského rejdářství Gebr. Tonne.
- 9, 10) Magdeburšské rejdářství Julius Krimling. Šlo o 678 pruhů tvořící aspektu a azurku kotočnic. Pošle některých adroji byly umístěny horní a dolní trojúhelníky i v horní části nebo zleď. (Ilustrace Marek Přibyl).
- 11) Příklad nacionálky plavebních společností na Labi, uvedený v plavební ročence v 90. letech 20. století.
- 12) Ukázková nacionálka plavebních společností na Labi v sokrovém aneksu plavby kapitána Theodora Groscheho v Breitenhagen (foto Marek Přibyl).



Náložní výhled Gebr. Sachenberg na parník ALBATROS pro BLSE DAG z roku 1910 (kresba M. Nübert, moD43562).



V roce 1877, kdy už dosahoval vývoz uhlí z Čech do Německa obrovských objemů a byli do něho samozřejmě zapojeni i čeští soukromí loděři, bylo registrováno 298 nákladních člunů s patentem, k roku 1886 se uvidí přes 400 a k roku 1895 nečelých 400.

Při sčítání obyvatel spojeném se zjišťováním jejich zaměstnání v roce 1880 v děčínském kraji bylo napočítáno 218 majitelů lodí, zaměstnávajících 737 osob. Prudký nárůst počtu lodí za 33 let od založení vlečné paroplavby v Čechách svědčil o příznivém vlivu nového způsobu provozování nákladní plavby na Labi na obchod. Byla to také doba rozkvětu zdejšího lodního stavitelství. Jen v polabských obcích na Děčínsku byly stavěny dřevěné lodě na dvaceti místech. Za následujících dvacet let se ale počet lodí v okrese Děčín značně snížil. V roce 1900 jich zde bylo už jen 75, zaměstnávajících 707 osob. Příčina byla spíše v tom, že velké společnosti zvětšily podstatně svůj lodní park i velikost nákladních člunů, poklesl vývoz hnědého uhlí, na němž se soukromí loděři významně podíleli, a postupně zanikla i plavba tržová do oblasti Berlína. V okrese Ústí n. L. bylo v roce 1900 jen 18 a v litoměřickém patnáct lodí.

V letech před první světovou válkou pokrývali čeští soukromí loděři celkovou nosnost svých člunů 23% celkové potřeby nosnosti českého obchodu po Labi, čísel 233 000 tun.

K roku 1914 uvádí adresa děčínského okresu počet, jména a sídlo lodí takto: v okrese bylo 47 nákladních lodí, z nichž jeden nebo dva čluny nebo čl. Čtyři z nich byli také lodními staviteli. Sídliili na čtrnácti místech: v Děčíně jich bylo deset, v Podmoklech včetně Chrochovic tři, v Dolním a Středním Zlobu tři, v Dobkovicích pět atd. Jmenovali se nejčastěji Hietel, Beutel, Kunert a Stolz či Stolze.

Za první světové války byla plavba silně omezena a po válce mnoho přeživších lodířů své lodě prodalo velkým společnostem nebo zlikvidovalo. Adresa děčínského kraje z roku 1934 zaznamenává, že v celém kraji bylo už jen 15 lodí a k počátku druhé světové války jedenáct. Větší podnik měl Emanuel Knechtel, jenž měl i vlečný vrtulový parník. Podle Plavebních ročenek čs. plavebního úřadu bylo v roce 1925 v Děčíně ale ještě 28 lodí, kteří vlastnili 172 lodí a tři malé vlečné parníky. Tento počet se časem snižoval tak, že koncem 30. let zde zůstali už jen čtyři, kteří za hranice ani nepšli a provozovali jen místní dopravu písku, stavebnin, zemědělských produktů, ovoce, uhlí apod.

V úseku Labe, který patřil od září 1938 do konce druhé světové války v květnu 1945 do území nacistického Německa, v tomto období pravděpodobně žádní soukromí loděři nebyli. Na českém Labi v tehdejším Protektorátu Čechy a Morava vznikly v roce 1943 dvě poměrně velké firmy pro nákladní vlečnou plavbu. V Čelakovicích to byla firma Ladislava Bukovského, vlastnící dva malé parníky a šest nákladních člunů a v Kolíně firma „Bukovský Kolín“, provozující 14 nákladních člunů a dva motorové vlečné čluny. Obě firmy zanikly „znárodněním“ asi v roce 1950. V té době ukončilo činnost i několik majitelů člunů, kteří dovožili do Prahy ovoce z oblasti Litoměřicka. Podle vydaných průkazů způsobilosti k plavbě se jednalo o čtyři majitele, vlastnící celkem devět ovcených člunů.

Vedle velké vzdálenosti Čech od center obchodu a průmyslu v Německu čelili v 19. století čeští soukromí loděři oproti německým dalším třem nevýhodám či problémům. O jejich odstranění usiloval po řadu let, ale jen s dílčími úspěchy, ústecký Elbeveřan.

Majitelé lodí platili živnostenskou daň, která jim byla vyměřena podle nosnosti jejich lodí c. k. daňovým úřadem u okresních hejtmánství. Pokud ale svou loď v Německu prodali, což bylo při provozování tržové plavby běžné už po první plavbě po vyložení nákladu, protože by se jim

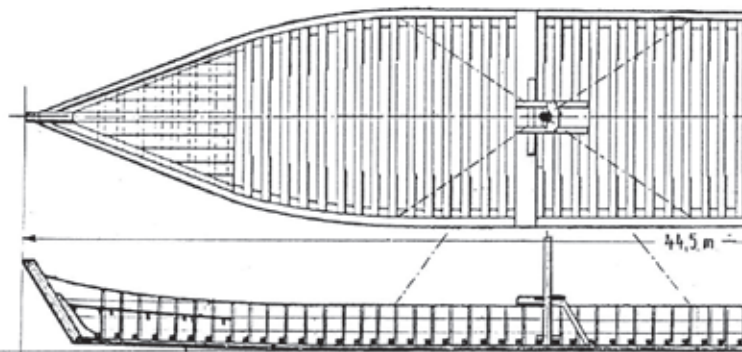
zpětná plavba bez nákladu nevyplácela (a „tržové síly“ stavěné v Čechách byly levné), museli zaplatit daň i v Německu. Toto dvojí zdanění vedlo k zániku tohoto druhu obchodu i mnoha malých loděrn.

Čeští loděři byli oproti loděřům registrovaným v německých polabských státech v nevýhodě tím, že systém vyměrování lodí a tedy stanovení jejich nosnosti (tónáže) platný v Rakousku dával větší hodnoty než systémy německé. Platili proto také vyšší poplatky za vlečnou službu, stání v přístavech, cla a pod., určované podle nosnosti lodí uvedených v lodním patentu. Už v roce 1885 se začal Elbeveřan zabývat otázkou jednotného vyměrování lodí ve všech polabských státech, až konečně

v roce 1896 byl mezinárodní dohodou zaveden jednotný systém vyměrování lodí plujících na celém Labi.

Třetí nevýhodou byl rozdílný přístup tank k poskytování úvěru na pořízení nového člunu v Německu a v Rakousku. Německé peněžní ústavy místním loděřům, až už k obnově lodního parku nebo těm začínajícím, úvěr běžně poskytovaly a loděři ho spláceli z výtěžku své činnosti. Nový člun sloužil jako zástava úvěru. V Rakousku tento úvěrový systém neexistoval a loděři

České čl. v cel. stavbě ve Hřensku kolem roku 1840 (obrázky M. Hubert, MAC48/567).



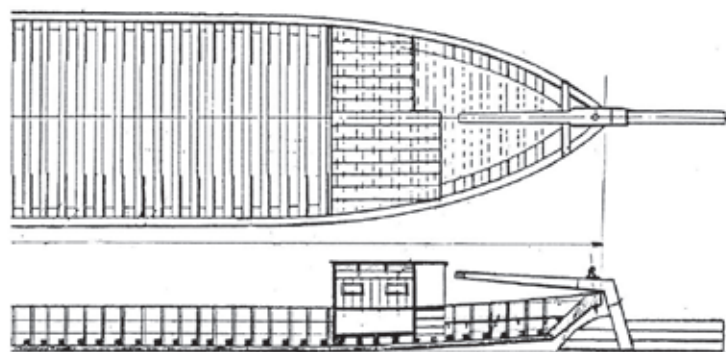
by všechny lodě nového majitele... Letošního jara se cení kanálová čla octva na 1500 marek a kanálový člun na 1700 marek.

Toto však není jedinou příčinou poklesu, ba až hrozícího úpadu tržové plavby – trpí ještě dalšími sly. Je to především konkurence, jež vyrostla tržové plavbě plavbou vratnou. Ta se rozumí takový lodní provoz, při němž zůstává loď ve vlastnictví majitele a vrací se k novému naložení do vlasti. Protože jsou při tom lodě proti proudu vlečeny parníky, bývá vratná plavba označována též jako plavba vlečná (Schleppschiffahrt). V širším smyslu není tedy lodní provoz rodinných společností ničím jiným než vratnou plavbou. Jejich lodě ale zpravidla jezdí jen na Labi a kanálovou plavbu neprovazují skoro vůbec. Proto jako konkurenti tržové plavby měly jen malý význam... I kdyby se vratná plavba provozovala s lodmi stejné velikosti, jako mají lodě plavby tržové, měla by konkurence malý dopad. Ovšem rozšířením Plau-

enského kanálu a regulací Havly a Správy bylo umožněno, aby do Berlína připlouvaly lodě, které nakládají dvojnásobek toho, co lodě plavby tržové. Zatímco tyto nakládají jenom 3000 metrických centů, dopravují sem lodě vratné plavby až 6000 centů každá. Při tom není zapotřebí, aby měly větší posádku než lodě malé.

Větší počet velkých lodí je tedy schopen velmi brzo pokrýt potřebu uhlí v Berlíně... Takže pro tržovou plavbu nezbývá už téměř nic. Dokonce i při malé vodě si stoji loděři vratné plavby stále ještě dobře, zatímco loděři plavby tržové sotva pokryjí své výdaje. Kdyby se ale tržové lodě stavěly s většími rozměry, nedoby by se prodat už vůbec, protože by nemohly proplouvat starými úzkými kanály.

Třetí příčina úpadku tržové plavby leží ve zdanění. Úřední povinné osoby – obýčejní přístavní a pořádká kapitaní – vyměřují loď postavené v Čechách a vypočítávají jejich nosnost. Pro každou loď je pak vystaven výměrný list (Massabrief), který kromě ověření o původu uvádí její nosnost v závislosti na ponoru. Tato data se znače-



Plánek českého kanálového člunu rozměrů 44,5 x 7,3 x 1,65 m o nosnosti až 800 tun z 30. let 19. století (obrázky M. Hubert, MAC48/540).

ji do lodních rejstříků, uložených na c. k. okresních hejtmánstvích české oblasti Labe. C. k. daňový úřad je tedy kdykoliv schopen zjistit nejenom kolik lodí vlastní tuzemský loděř, ale také kolik metrických centů nosnosti jeho loď má a podle toho určit jeho zdanění.

Zatímco zahraniční loděři jsou u nás zcela osvobozeni od daní a loděři vratné plavby platí daň jen v tuzemsku, jsou loděři tržové plavby zdaněni nejenom v Rakousku, ale též v Německu, tedy dvakrát. Kdyby se měly tyto poměry, tedy špatné obchody v zahraničí, stále stupující konkurence a vysoké zdanění udržet ještě delší dobu, ztratila by dříve tak kvetoucí tržová plavba zcela životaschopnost. Doprovadí daň, o které vlada uvažuje (pozn.: tehdy snad vlada pruská,

M.J.), by hrozil úpadek ještě urychlejší. Následky se pocítují skutečně již nyní.

Tržoví loděři objedávají jen málo lodí a naše lodní stavitelství na severu Čech je na poklesu. Na některých lodních staveništích – na těch, jejichž majitel pracuje jen na zakázku a sám neprovazuje plavbu – je zcela zastavena práce, na jiných byl podstatně snížen počet lodních tesařů. Loděři, kteří dříve zaměstnávali až dvacet kormidelníků a dvakrát tolik plavců, zredukovali svůj personál již na polovinu. Četní patentovaní kormidelníci jsou tedy nuceni plout jako plavci a mají tudíž menší výdělek. Výsledkem je, že počet firem, které ještě provozují tržovou plavbu, je už velmi malý.

Protože plavba jako taková je ale provozována ve stále větším objemu a provoz na malé vodní cestě se stále rozšiřuje, není pokles až úpadek tržové plavby všeobecně tak silně pocíťován. Jenom tuzemské průmyslové odvětví, naše lodní stavitelství, se spolu s tímto úpadkem blíží svému zániku. Stovky zrušených pracovníků, kteří v něm našli dobré živobytí, budou bez chleba a budou se

ná překladiště v Ústí n. L. neměla význam jenom pro českou loďskou plavbu, ale významně přispívala k růstu města a životní úrovni jeho obyvatel.

Starý ústecký přístav měl délku kolem 700 m, šířku asi 100 m, hloubku při nílovém stavu vody 1,8 m a vodní plochu 43 700 čtverečních metrů. Měl 30 lodních ploch a pojal až 80 velkých loďských člunů. Nový přístav měl délku asi 600 m, největší šířku 155 m a hloubku 1,8 m při nílovém vodním stavu a jeho plocha byla téměř 50 000 čtverečních metrů. Plošně v něm bylo 28 lodních ploch, ale postavením středního mola a párem kolejnic se jejich počet značně zvýšil. K překládání jiného zboží než uhlí byly přístavy vybaveny pěti pojízdnými otočnými parními jeřáby o nosnosti 1,5 tun (tři), 2,5 a 4 tuny, vybavenými háky, vý-

klopnými nádobami a pondějí i drapáky. Po první světové válce, když byla už jen v malém rozsahu obnovena v přístavech překládka uhlí a to bez ruční manipulace, sloužily jeřáby také k tomu účelu. V pozdějších obdobích došlo k podstatným přestavbám a modernizacím ústeckých přístavů.

Dole: Nový přístav v Ústí n. L. – Kráslavský štand s obeliskem překladištěm, jenž sloužil i jako přístav obchodní a železniční, kolem roku 1910. Vpravo: Dole: Traktoři „Korre“ na převážení uhlí z výsoké do člunů (pošlevice, m0043572)

Vpravo: Překladiště uhlí v Ústí nad Labem kolem roku 1890 (Střelba Mareš-Cech, m002540).



Vývoje hnědého uhlí z Čech na velkosti a konstrukci loďských nákladních člunů

Mezi historiky naší plavby se vyskytuje názor, že vývoz uhlí z Čech po Labi do Německa ovlivnil nárůst velikosti loďských nákladních člunů i jejich konstrukci, a snad i strojní výkony vlečných parníků. Tento názor vyjadřil také regionální historik a archivář dr. F. Čvrk, autor významné studie o tomto vývozu z roku 1979 (ze které bylo převzato množství údajů), když napsal (uváděno upraveně): „Zvýšená přeprava hnědého uhlí ... se odrazila zejména v prudkém zvýšení tonáže loďských člunů ... a vyvolala též potřebu změny v jejich konstrukci ... Proto se upustilo od stavby jednoduchých člunů určených ke krátkodobé-

mu provozu a začaly se stavět pevné čluny zajišťující dlouhou životnost... Čluny celodřevěné byly nahrazeny čluny z kovovou výztuží, od konce 19. století se pak stavěly již výhradně čluny celokovové. Všechny již byly uzpůsobeny vlečné plavbě parníky a konstruovány tak, aby kladly při vlečení co nejmenší odpor a umožňovaly co nejstabilnější provoz.“ A jinde: „Bezprostřední vliv přepravy hnědého uhlí se pak projevil v plavbě samotné ... a ovlivnil i technický rozvoj stavby člunů a vlečných parníků.“

Otázkou je, zda, když v Čechách uhlí nebylo, by byly klasické loďské čluny dejme tomu menší, koncem 19. století ještě dřevěné a parníky slabší. A naše odpověď zní: Ne. Zejména už proto ne, že vývoz uhlí z Čech představoval sice až 80 % české-

mu, kterou měl už Livingston dvacetileté privilegium. Na cestě domů přes Anglii si chtěl objednat v továrně Boulton a Watt spolupřevládající parní stroj přiměřeného výkonu pro plánovaný velký oceňní parník na řeku Hudson.

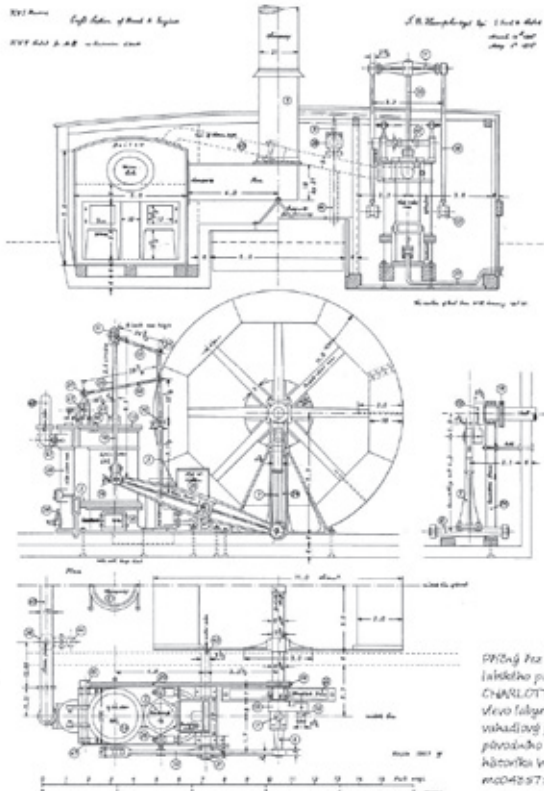
Pravděpodobně při této návštěvě seznámil R. Fulton W. Murdoch s systémem převodu pohybu z parního stroje na loďní kolečka, který za svého pobytu v Paříži konstruoval spolu s místním továrníkem Etienne Cail a došlo se na parník na Seině ověděl. Rozhodně to nebyl převod jednoduchý, protože měl mezi koncem pístnice a klikou (zalomením) kolešového hřídele sedm článků (kromě řep): přírůstek na konci pístnice, dvě boční táhla, dvě pravotočivé převodové páky, přírůstek ojnice a ojnici, zabírající do kliky. Přírůstek pístnice byl na svých koncích veden na sloupech, na převodových pákách byla též dvě protizávazí a rovnoměrnost chodu udržovaly dva setrvačníky. Murdochovi, jemuž zřejmě tenkrát selhal konstruktérský talent a nápaditost, se ale toto monstrum zalíbilo. Po nepodstatných změnách, jakou bylo použití dvouarmenného vahadla bez protizávazí místo pravotočivé páky, ležícího spolu s ojnícím přírůstkem až u dna loďi, byl tento převod napojen rámem na Wattův dvojčinný parní stroj s odděleným kondenzátorem, vývěvou a čerpadlem kondenzátu. Tahlo posunu parního kotelníka bylo spojeno s excentrem na kolešovém hřídelu litinové odlehčenou tyčí.

Vyrobení a vyzkoušení tohoto převodového ústrojí, doplněného ještě konstrukcí a výrobou zařízení pro obrácení chodu stroje, které dovedl Wattův stroj nepotřebovaly a nepoužil ho ani Fulton, začalo v roce 1806. K ověřením zkouškám zařízení v lodním provozu si továrna B&W koupila říční parník Caledonia, ve kterém byl jeho parní stroj vymontován a nahrazen zkoušeným zařízením. Součástí byla také upravitelna kolem parníku, aby se zjistilo, jakou mají mít optimální velikost a plochu lopat v závislosti

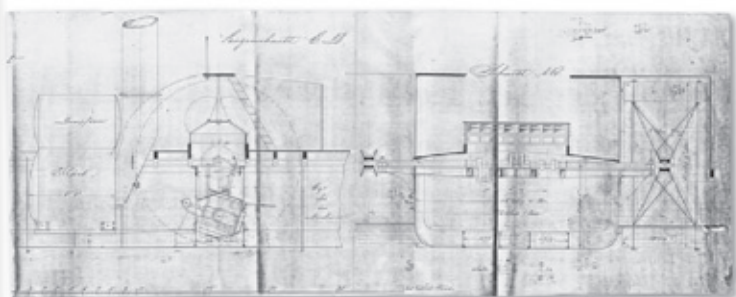
na výkonu a otáčkách stroje. Tyto složité zkoušky, k nimž byl přizván jako loďní odborník James Brown, se protáhly až do roku 1814 a vyžádaly si náklad kolem 10 000 liber. V provozu byla také vyzkoušena instalace dvou parních strojů postavených vedle sebe a napojených na společný kolešový hřídel, jehož kliky (zalomení) střídaly úhel 90 stupňů, protože toto přesazení klik umožňuje spájení stroje v každé poloze pístů, v níž byl zastaven. J. Brown se stal později společníkem firmy s funkcí zástupce strojírně B&W pro Evropu a měl poradenskou a konstruktérskou kancelář v Londýně. Pro stavitele parníků určoval velikost parního stroje od B&W a velikost kotle a koleš, podle velikosti a plavebních podmínek plánované loďi.

William Murdoch odešel po ukončení vývoje loďního parního stroje asi v roce 1820 na odpočinek a v roce 1839 ve věku 85 let zemřel jako vdovec a záměrný muž ve svém domě v Slesmore Hill.

Robert Fulton po návratu z Evropy do Ameriky v roce 1804 postavil na náklad R. Livingstona s použitím parního stroje od B&W o výkonu 20 nominálních koní a v podstatě se stejným provedením převodem na koleš, jaký měl jeho parníkový parník, parník pro 200 osob, nazvaný Clermont. S ním zahájil v srpnu 1807 pravidelnou oceňní paroplavbu na řece Hudson mezi New Yorkem a městem Albany na trati dlouhé 215 kilometrů. Později ještě postavil s použitím strojů ze strojírně B&W parníky Raritan a Car of Neptune a v roce 1815 také první americký válečný parník nazvaný Demologos. Jeho uvedení do provozu se ale už nedomohl – zemřel v roce 1815 jako padesátiletý, sice višně v roce 1815 buď jako samostatné jednoválec nebo jako pár stejných jednoválců napojených na společný kolešový hřídel s klikami na 90°. Toto provedení je označováno jako „dvojčinné“. Obě provedení vyráběla strojírna B&W až asi do konce 40. let 19. století a někte-

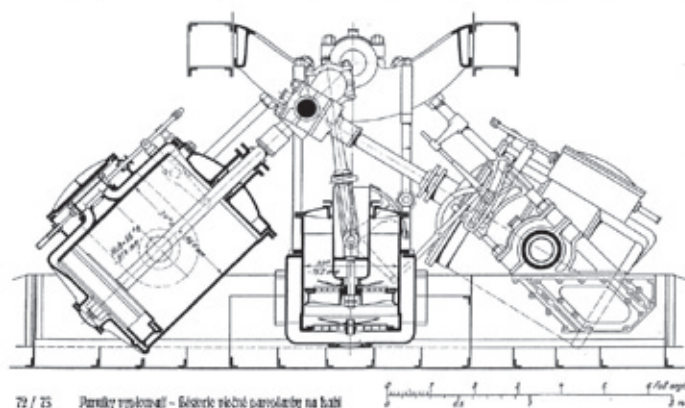


Přístroj bez kotloviny a strojírnou loďského parníku PRIZESSIN CHARLOTTE z roku 1816, s vývěvou (obrázky) parního stroje, (fotografie) původního výkonu strojírně B&W historik W. Joergers z roku 1967, m0043573).



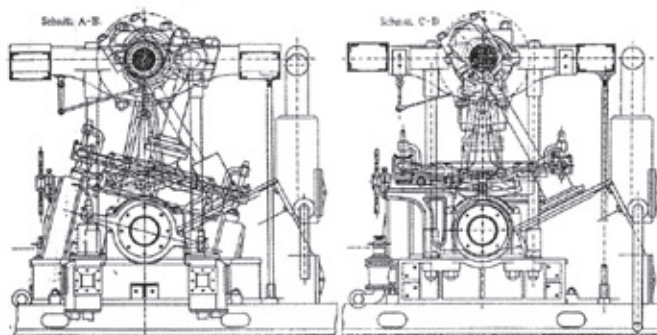
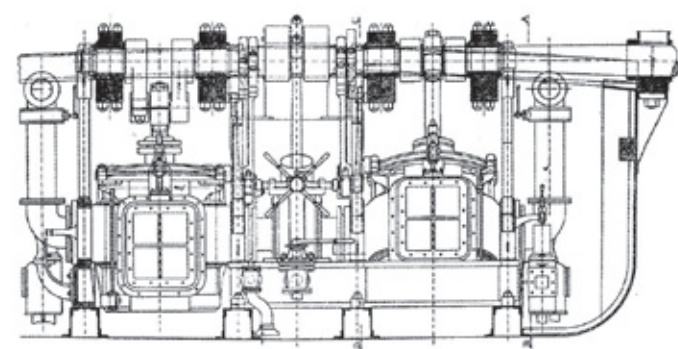
Náčrt: Podlaha a příloha pro strojovou osobu parníku FRANZ JOSEF postaveného roku 1884 strojnou Ratten a spol. v Praze pro Sadek parníkárů v Drážďanech (Střelka M. Hubert, mo438582).

Dole: Křivý parní stroj s protěhlými válci a s výhledem uprostřed, strojný Budoss A.G., 1885 (a. Tschert, 2942, obr. 56 v. mo438574).



79 / 75 Parníky vyplouvají - Sběrnice náčrtu parníků na loži

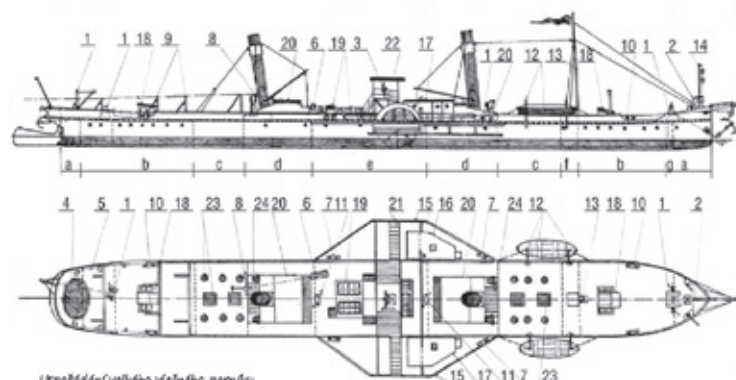
Křivý parní dvojitý stroj tří parníků PSPP, postavených v roce 1887 W.L. Pearson v Kralupy n.V. ze strojný B&W o výkonu 280 k, na tlak páry 2,5 atm (Střelka M. Hubert, mo438580).



lodní zařízení a vybavení

Popis technický vývoj velkého množství lodních zařízení a vybavení, která se na vlečných parnících k zajištění bezpečného vleku nákladních člunů a k životu a práci jejich posádek musela vyvíjet, je i ve stručnosti nemožné. Ostatně, je

to nemožné i proto, že nejsou k dispozici podrobné technické popisy určitých parníků, postavených alespoň ve čtyřech časových obdobích, např. v roce 1857 a v 60., 75., 85. a 95. letech devatenáctého století. A tak, pro úplnost popisu vývoje vlečných parníků, uvedeme alespoň to nejpodstatnější a nejběžnější.



Uspořádání velkého vlečného parníku

Lodní prostory:
a - kotelnice
b - kajuty posádky
c - sklady uhlí (kotelny)
d - kotelny
e - strojovna
f - sklady paliv, inventáře
g - kotelny peče

Příslušenství:
1 - kotelny naviják
2 - kotelny jeřábek
3 - kotelny stroj roční a parní
4 - kotelny přístroj (kotelny)
5 - tlakový přístroj
6 - pachtolata popravců, vleku
7 - pachtolata prooprav. vleku
8 - lanový kočik
9 - vlečné obloky
10 - pachtolata vypravování
11 - naviják sklápěcí kotelny
12 - člun s jeřábem
13 - skládka vlečného
14 - skládka palivních lamp

Příslušenství:
15 - kotelny
16 - kotelny
17 - kotelny, skládka nádob
18 - WC, umývárna,
pracovní kotelny
19 - kotelny vlekové
20 - světlý a vchod do strojovny
21 - kotelny
22 - kotelny
23 - kotelny
24 - kotelny

(Kresba M. Hubert, mo438594)

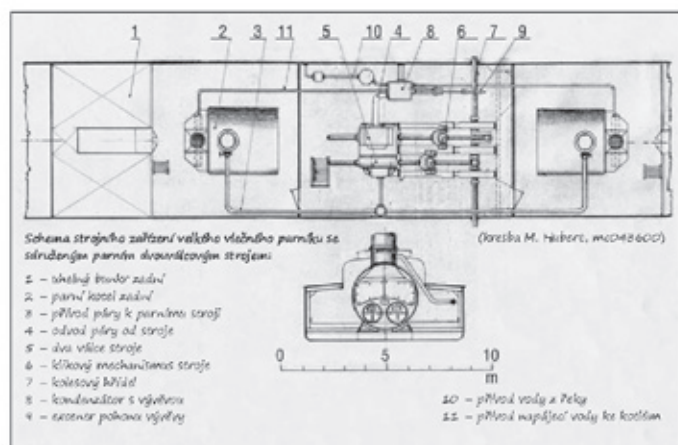


Schéma strojního zařízení velkého vlečného parníku se sádkou parníku dvouvláknovým strojem

(Kresba M. Hubert, mo438600)

1 - skládka brzd
2 - parní kotelny
3 - přístroj páry k parnímu stroji
4 - odvod páry od stroje
5 - dva vlečné stroje
6 - kotelny mechanizmus stroje
7 - kotelny
8 - kotelny
9 - kotelny
10 - kotelny
11 - kotelny
12 - kotelny
13 - kotelny
14 - kotelny
15 - kotelny
16 - kotelny
17 - kotelny
18 - kotelny
19 - kotelny
20 - kotelny
21 - kotelny
22 - kotelny
23 - kotelny
24 - kotelny

Kormidelní zařízení:

Kormidelník stál po řadu desetiletí přímo nad kormidlem na zdi, než se stěhoval v souvislosti se zavedením popředního vleku jedním lanem kormidelní stanoviště na kapitánském můstku. Ruční kormidelní stroj byl časem nahrazen strojem parním a k ochraně kormidelníka zde byla zřízena kormidelna. Přenos síly z kormidelního stroje na kormidlo byl prováděn řetězem a tyčemi, později někdy hřídelovou transmisí.

Kotelní zařízení:

Zprvu jedna kotva na přídi byla časem doplněna druhou, nahradí, a když byly parníky už tak dlouhé, že se někdy jen obtížně otáčely, byly pro možnost popředního zakotvení dány dvě kotvy i na zádi. Kotelny naviják byl dlouho s ručním pohonem a až v 80. letech byl také zaveden po-

hon navijáků nebo řetězových vrátek parním strojem.

Uvazovací zařízení:

Dvojité pachtolaty na přídi a zádi se používaly beze změn. Vyvazovací lana se přes soustavu kladek ale napínala a navijela pomocí kotelních navijáků od doby, kdy byla lana konopná nahrazena ocelovými.

Vlečné zařízení:

Konce lanové vlečné smyčky byly po dlouhou dobu uchyceny na vlečných pachtolatech na lodním boku za kotelnicemi, později se přeložilo na vedení konců smyčky kolem koleselek a jejich uchycení na pachtolaty ležící vpředu. Pro popřední vlek bylo zavedeno vedení jedním lanem vedeným přes vlečné obloky a vlečný kočik na pa-

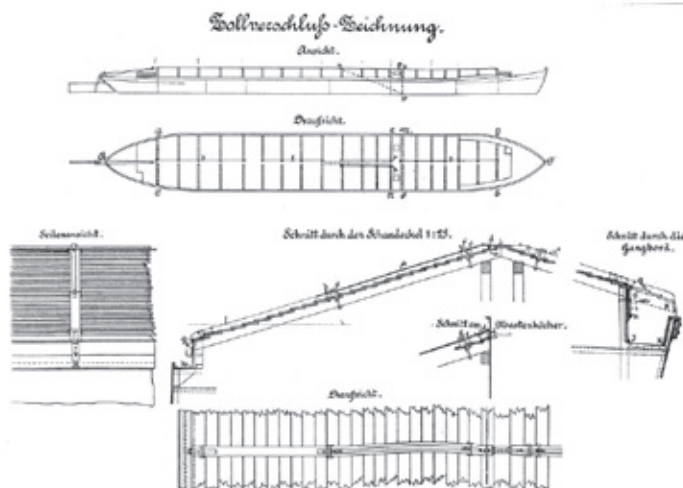
Celní uzávěry:

V souvislosti se zrušením polední z mnoha celních stanic na hraničních polabských státech ve Wittenberge v červnu roku 1870 bylo nařízeno vybudovat uzavřené nákladní župy celním uzavřením nákladových prostorů. Jejich provedení záviselo na tom, zda se uzavíral kryt překový nebo tabulový a muselo být předem úředně schváleno a u nového župu na místě zkontrolováno.

Úsilí věnované po dobu přehraňující jedno století rejdářů a loděníků zdokonalování vlečných nákladních žup bylo u nás uzavřeno stavbou

velkého počtu celových žup typu Amanda nosnosti 750 tun a 1000 tun v 30. až 50. letech minulého století. Na ně navázalo ještě postavení osmi žup nosnosti 900 tun do roku 1985. Poté byly stavěny už jen župy pro plavbu tlačnou – vlečná paroplovba na Labi definitivně skončila.

Výběr celního uzávěru labického župu (odlišné J. Welser v Kitzbühlu a podél 20. století, a německé doba posun i provedení překového krytu nákladových prostorů (šifra M. Hubert, M043654).



192 / 115 Parníky vyplouvají - Sběratelé vlečných paroplovby na Labi

Nákladní vlečná paroplovba ČPSL

Vznik československého plavebního podniku na Labi ČPSL

Jedinou paroplovbní společnost, která měla v 19. století své sídlo v Čechách, byla Pražská společnost pro plavbu parní a plachtovní. Byla založena v roce 1857 v Praze a zanikla koncem roku 1881 odprodejem celého majetku včetně sedmi kolesových vlečných parníků a 74 žup vídeňské Rakouské severozápadní paroplovbní společnosti, mající ale řídící centrálu v Drážďanech, za 1,45 milionů zlatých. Od té doby muselo tedy být vlečno zboží dovozené po Labi do Čech svěřeno k dopravě německým společnostem nebo akciovým firmám. Obdobně tomu bylo i se zbožím z Čech vyváženým, kde však podíl českých akciových firm byl díky vývozu uhlí, cukru, ovocí aj. přece jen vyšší. Náklady na dopravu představovaly na trati mezi Drážďany a Hamburkem 20 až 45% prodejní ceny zboží a snižovaly tak výrazně jeho schopnost konkurence na trhu. O tyto značné částky placené do Německa za dopravu byla v podstatě ochuzována česká ekonomika.

Bylo proto přirozené, že po porážce Rakouska-Uherska a Německa v první světové válce a vyhlášení Československé republiky 28. října 1918 začaly uvažovat velké české obchodní a bankovní davy i finanční kruhy o zřízení nezávislých československých podniků pro vodní dopravu, a to nejen na Labi a Odře, ale především na Dunaji,

kde se předpokládalo velké využití díky spojeneckým vztahům s Jugoslavií a Rumunskem. Problém získání velkého lodního parku a plavebních zařízení měl být řešen nákupem starších plavidel i novostavbami formou bankovních půjček se státní zárukou.

Tato dráha a časově náročná možnost byla ale už během roku 1919 vyřizována možnostmi realit, danou tím, že Československo bylo uznáno vítěznými mocnostmi díky domácímu a hlavně vojenské významnému zahraničnímu odboji za „zúčastněný stát spojenecký“ a získalo tak právo na válečné náhrady (reparace) od států poražených. Delegace Československa byla proto poslána do Paříže na mírovou konferenci, aby zde předložila a obhajovala požadavky nového státu k umožnění jeho bezpečné a prosperující existence. Na pařížské mírové konferenci trvajících od ledna od června 1919 a ukončené podepsáním mírové smlouvy ve Versailles dne 28. června 1919 obhajovala naše delegace také právo na příměří podíl z labického lodstva registrovaného v Německu na část přístavních zařízení a pozemků v Magdeburku a v Hamburku, na úpravu internacionalizace plavby na Labi aj. Tato práva byla zahrnuta do članků č. 331 až 345 třetí hlavy (Přístavy, vodní cesty a železnice) části XII. Versailleské mírové smlouvy. Právo na část německého labického lodstva obsahuje článek 339. Obdobným způsobem získala právo na část německého rybníckého lodstva Francie, odeského lodstva Polsko aj. O velikosti těchto částí si podílili měli rozhodnout nezávislí odborníci na dopravu ve funkci tzv. rozhodčích či arbitrářů. Situaci na Labi řešil z pověření vítězných mocností jako arbitrář Walter D. Hines, generální ředitel amerických železnic za války. Za základ k určení velikosti předaného lodstva měl sloužit poměr celkového objemu přepravy na Labi v posledních pěti předválečných letech k objemu přepravy zboží do Čech a z Čech.

Po jednání mezi českou stranou, kterou zastupovali pracovníci ministerstva veřejných prací pod vedením přednosty odboru pro automobilovou, leteckou a lodní dopravu ing. O. Neudörfla,



Vlevo nahoře: Drážďanský nejmenší parník ČPSL byl BRNO o výkonu 970 k, postavený rovněž v roce 1907. Sloužil do roku 1964. Jeho sestavou lodí byl parník M. Hubert (šifra M. Hubert, M043623).

Vlevo dole: Do skupiny osmi středně velkých parníků ČPSL patřil parník PODĚBRADY o výkonu 650 k, postavený v Ulmiku A.G. v roce 1910. Jeho sestavou lodí byly KOLÍN a LITOMĚŘICE (šifra M. Hubert, M043624).

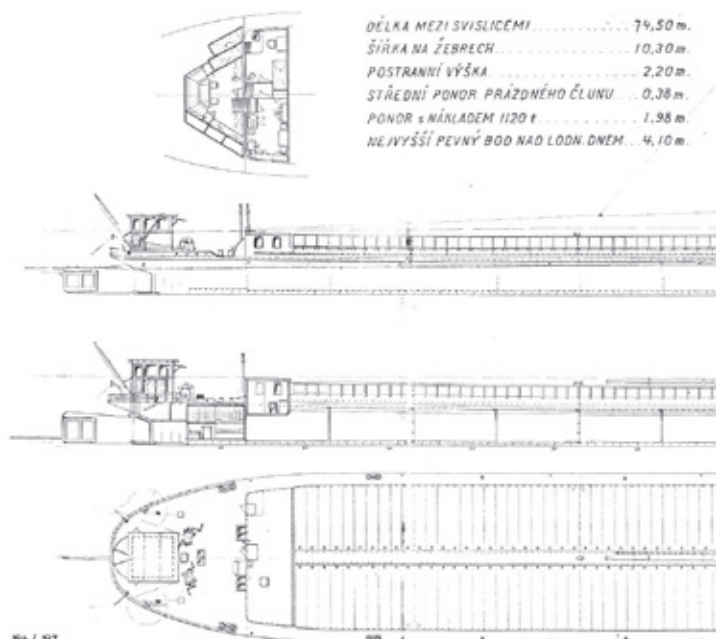
Nahoře: Ke třem nejmenším parníkům ČPSL patřil Duchcov o výkonu 680 k, postavený v Gehr. Suchenberku v roce 1910. Byl také jeho poslední vyřazen ze služby, a to v roce 1968. Foto asi z roku 1928 je ukázkou v Magdeburku (šifra M. Hubert, M043626).

už značně osvědčil a svým výkonem pohyblých 350 k, byl pro trasy vleky slabý. K jeho vyřazení došlo v roce 1924. V roce 1932 následovaly Žernoseky, staré ale pohyblivé 33 let, v roce 1934 Bělina (stáří 53 let) a v roce 1936 Drážďany (38 let), Vyšehrad (42 let) a Hamburk (38 let). K dalšímu vyřazení došlo až po válce, převážně v 60. letech. Nakonec byl vyřazen parník Plzeň v roce 1987 ve stáří 58 let a konečně v roce 1988 jako poslední vlečný parník ČPSL Duchcov; přejmenovaný v roce 1961 na Lod mládeže, starý rovněž 58 let.

Pro srovnání je možno uvést, že na úseku Labě v tehdejší Německé demokratické republice dosloužil nejpozději vlečný parník Würtemberg. Byl postaven v roce 1909 v Roslau pro NDBE a měl výkon 625 k. Byl vyřazen v roce 1974 a byl tedy ve službě 65 let. Po vyřazení byl v Magdeburku vytažen na břeh a místními podniky upraven na muzejní loď a lodní restauraci. V tehdy zapadlém úseku Labě byl jako poslední vyřazen ze služby v Hamburku parník Reichstag v roce 1968. Také ten byl postaven v Roslau v roce 1907 a patřil firmě Behnecke & Mewes v Hamburku.

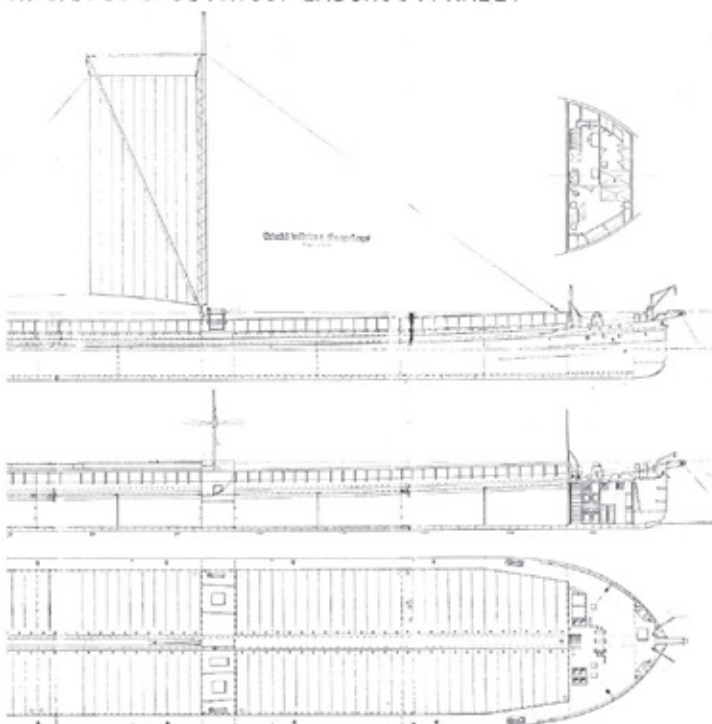
LABSKÝ VLEČNÝ ČLUN, PRO ČESKOSLOVENSKOU PLAVEBNÍ TRÍDA I D.T.V.V.

DĚLKA MEZI SVISLICEMI 74,50 m.
ŠÍŘKA NA ŽEBRECH 10,30 m.
POSTRANNÍ VÝŠKA 2,20 m.
STŘEDNÍ PONOR PRAZDNÉHO ČLUNU 0,38 m.
PONOR s NÁKLADEM 1120 t 1,98 m.
NEJVYŠŠÍ PEVNÝ BOD NAD LODN. DNEM 4,10 m.



20 / 22

560 Č.P.S.L. 556 o 1120 t NOSNOSTI AKCIOVOU SPOLEČNOST LABSKOU v PRAZE.



LODICE PRAHA PRAMA-1916

Zusammenfassung

DAMPFER KEŽEN AB

Geschichte der Schleppschiffahrt auf der Elbe

Das Buch mit seinen 10 Kapiteln beschreibt im ersten die Entwicklung des Gütertransportes in von Seitenrad Schleppdampfern gezogenen Kähnen im Zeitraum von Mitte des 19. bis in die 20-er Jahre des 20. Jahrhunderts. Dabei werden die in Teichschiffen anwesenden Privatschiffer, Schiffahrtsgesellschaften und Werften besonders genannt. Neben den Daten zur Gründung, Fusion, Ende und Kartellvereinbarungen der zahlreichen Gesellschaften, wie Neue Norddeutsche, Kette DAG, Elbe DAG, Deutsch Österreichische, Neue Deutsch Böhmisches, Österreichische Nordwest, Prager Dampf- und Segelschiffahrt wird die Rolle der bis Mitte der 70-er Jahre dominanten Privatschiffer hervorgehoben. Diese Epoche ist gegliedert in die Jahre bis Ende des 1. Weltkrieges und in die bis zum Ende dieser Transporttechnologie in den 60-er Jahren als die Schleppdampfer veräußert wurden.

Die weiteren Kapitel beschreiben die Marktschiffahrt der böhmischen Schiffer mit Kohle und Obst bis nach Berlin, den riesigen Export böhmischer Braunkohle nach Deutschland, die Geschichte von drei Schleppdampfern namens HANNOVER, die Farbgebung der Rümpfe und Schornsteine mit der Gestaltung der Nationalen,

den technischen Anteil an der Güterschiffahrt, die Tätigkeit des Elbevereins in Auszug usw.

Einen größeren Teil des Buches nimmt die Beschreibung der technischen Entwicklung der Seitenrad Schleppdampfer und Frachtkähne ein. Besondere Aufmerksamkeit wird den Entwicklungsstufen der Dampfmaschine und der Dampfkesel gewidmet. Mit kurzem Lebenslauf werden die bedeutenden Konstrukteure der ersten Dampfer wie J. Watt, W. Murdoch, W. Symington, R. Fulton, J. Stevens, A. Woolf, A. Manby, G. M. Roentgen aufgeführt, sowie einige der für die Schiffahrt markanten Maschinenbaubetriebe und Werften wie Escher Wyss in Zürich, Gebrüder Sachsenberg in Roslau, Rusten & Co in Prag, Prager Maschinenbau AG und die beiden Dredner Anstalten in Neustadt und Utzigau.

Im letzten Kapitel wird die Gründung der Tschechoslowakischen Elbe Schifffahrts AG nach dem 1. Weltkrieg dargestellt, wie sie sich aus der Übernahme von Schiffpark, Organisation und Betriebspersonal der Österreichischen Nordwest DG ergab. Auch der Zugang von weiteren Fahrzeugen aus drei deutschen Reedereien ist als Kriegsentwidlung gemäss des Versailler Abkommens von 1922 zu bewerten.

Die 18 Dampfschlepper werden in einer Übersicht mit ihren wichtigsten technischen Daten und dem Jahr ihrer Auslieferung vorgestellt. Die Flotte der Frachtkähne umfasste 169 Einheiten unterschiedlichsten Alters und Ausführung. Am Schluss wird der Aufbau der neuen Flotte mit 10 Kähnen zu 1000t und 68 Kähnen zu 725t behandelt. Diese Kähne bezogen sich auf den legendären Typ AMANDA und entstanden von 1934 bis 1954, als eine neue moderne Transporttechnologie mit Motorgüterschiffen und Schubschiffen die alte Schleppschiffahrt ablöste.

Das Buch ist durch vier Anhänge beendet: 1. Leistung der Dampfmaschinen in nominellen und indizierten PS, 2. Schleppdampfer HABSBURG, erbaut 1891, 3. Der Heizer hatte eine schwere Arbeit und 4. Mein Leben auf einem Frachtkahn.

Obsah

Předmluva	2	Z historie těžby, plavby a obchodu s uhlím	55
Úvodní slovo autora	7	Přístavy v Ústí nad Labem	57
Podniky nákladní vlečné paroplavby na Labi	9	Vliv vývozu hnědého uhlí z Čech na velikost a konstrukci labských nákladních člunů	61
Vlivy utvářející vlečnou paroplavbu v 19. století	9	Technický vývoj kolosových vlečných parníků	63
Vývoj nákladní vlečné paroplavby na Labi od jejího počátku do konce první světové války	11	Vývoj lodního parního stroje	63
Vývoj od meziválečného období do náhrady parníků motorovými loděmi	22	Parní kotle	79
Kartel ČPSL a německými společnostmi a vývoz cukru, 1925	26	Lodní koleka	85
Stavy vlečných parníků a nákladních člunů	27	Lodní zařízení a vybavení	88
Barvy trupů a komínů parníků a komínové manžety (imacionálky)	28	Velikost a strojní výkony parníků	91
Tri labské parníky jménem HANNOVER	37	Technický vývoj vlečných nákladních člunů	95
Český přínos nákladní plavby na Labi	41	Velikost a nosnost člunů	95
Soukromí loďaři	45	Stavební materiál a tvar lodních těles	104
Jednorázové plavby českých soukromých loďařů do oblastí Berlína	49	Celkové uspořádání, ochrana lodního nákladu a posádka	107
Lodní provoz a obchod na českém Labi v roce 1888	53	Lodní zařízení a vybavení	110
Vývoz českého hnědého uhlí po Labi	55	Nákladní vlečná paroplavba ČPSL	113
		Vznik československého plavebního podniku ČPSL	113
		Vlečné kolesové parníky ČPSL	116
		Vlečné nákladní čluny ČPSL	124
		Dodatek 1 - Výkony parních strojů v koních nominálních a indikovaných	130
		Dodatek 2 - Vlečné parník	
		ÖNWD HABSBURG z roku 1891	131
		Dodatek - Topit těžkou práci mival	133
		Dodatek - Můj život ve vlečném člunu	137
		Literatura a prameny k jednotlivým kapitolám	139
		Zusammenfassung	142