

**Jan Malý**

## **Chalupa v Niedergruntu 1.**

### **Slovo vypravěče.**

Budu vyprávět o dobách dávno minulých kdy řeka Labe ještě protékala nespoutanou, širou krajinou. Jen tu a tam lidé řečiště mírně upravili a odvážně se pouštěli se svými pramicemi a prámy na tekoucí vodu. Všichni tito udatové, kteří se pouštěli do křížku s řekou a jejími rozmary, od Litoměřic až po její ústí do moře, mluvili německy. Nebyla to však němčina tak jak ji známe dnes. Kolem Litoměřic a Děčína se mluvilo Böhmerdeutz, kolem Drážďan Sachsendeutz a tak dále, až kolem Hamburku se mluvilo Plattdeutz. Sasák se z Hamburákem jen těžko domluvil a Böhmerák se s ním nedomluvil vůbec. Jen ti udatové se domluvili všude po celé délce toku řeky. I oni však měli některé výrazy, kterým rozuměli jen oni sami. Některé z nich ve svém povídání ponechávám, protože se tam hodí a protože tam patří. Ale používám je tak jak je ti dávní šifři používali a jak jsem je slýchal od jejich synů a vnuků. Ve spisovné němčině by pro ně asi místo nebylo. Aby jim čtenář porozuměl, tady jsou:

*"Protože Boot je velká loď různého typu, tak Bootsmann je lodní muž, tedy lodník. Bootsleute jsou lodní lidé, tedy posádky plavidel, plavci. Lodi se vesměs v těch dobách říkalo šif. Plavci tedy byli Schiffssleute tedy šifři nebo šifáci. Loděnice kde se lodě stavěly nebo opravovaly, byla šiferna. Kormidelník byl v těch dobách štajermann a kormideln, když už se začaly na lodích stavět, byla štajerhaus. Lodivod všude na světě je lootse ale na Labi je to Hauptz z pokráceného sousloví Hauptschiffer. Byl to velitel poproudního konvoje lodí, který se svými pomocníky vytyčoval lodím cestu meandrujícím Labem. Plavební dráha se vytyčovala tzv. štekry, což byly 3-5 m. dlouhé, silné vrbové pruty, kolmo zaražené do dna řeky. Na pravé straně s víchem, na levé straně bez víchu, holé. Jak s nimi proud vody kmital, dělaly dlouhé vousy, které byly z daleka viditelné i v noci i když už samotný štekr vidět nebyl. V padesátých letech dvacátého století se přestaly používat. Nejdéle vydržel štekr v Gauernitzích pod ostrovem označující silný boční proud. Sondýrky jsou tyče k měření hloubky plavební dráhy.*

*Konvoj v sedmnáctém a osmnáctém století se sestával většinou z člunů o nosnosti 2 - 3 tisíce centnýřů to jest dnešních 100 - 150 tun. Byly postavené v některé šiferně nahoře na Vltavě. Po vyložení na Labi byly upravené na cestu na dolní Labe, do Německa. Říkalo se jim cíly. Většina z nich byla po dojezdu do Hamburgu určena k rozebrání na stavební dřevo. Jen některé, důkladněji postavené, se naložené vracely zpět do Čech vlečením proti proudu.*

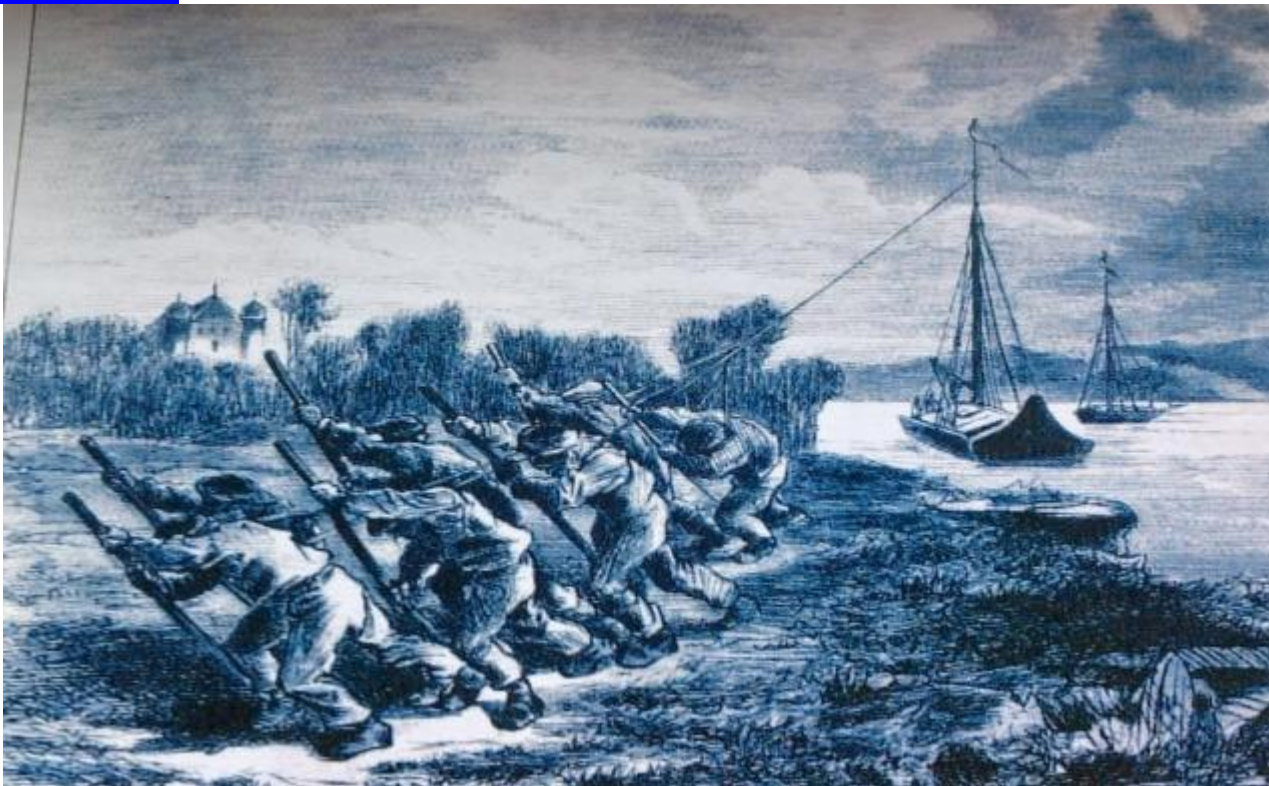


*Na krátkou dobu vystřídala zvířata boomačry, aby vzápětí byla vystřídána parními řetězáky a posléze parníky stranokolesovými. Potahové stezky zmizely pod vegetací a zanikly. Nikdy se nedovíme kolik zemřelých a utonulých nebožáků věčně spočívá v písčných nánosoch řeky.*

Z jakého sousloví vznikl výraz "Boomačers" se už dnes nedovíme. Tito lidé vlekli lodě z vlečných stezek proti proudu řeky od "nepaměti" až do roku 1821, kdy přijetím Labských akt bylo povoleno vléci lodě taženými zvířaty. Netrvalo to však dlouho. Již ve čtyřicátých letech devatenáctého století začala vlečení přebírat levnější pára svými parníky. V sedmdesátých letech byl položen na labské dno řetěz a na nějaký čas ovládly vlečnou plavbu řetězové parníky. Jak ovšem sílily stroje kolesových parníků, které mohly lépe manévrovat, nadvláda řetězáků skončila a už v roce 1898 se od Hamburku začalo s odstraňováním řetězu. Poslední řetězový parník skončil svoji plavbu v Ústí nad Labem v roce 1947. Parní stroje obsluhovali kvalifikovaní strojníci zvaní mistři. Půlmistr bez lopaty na silných parnicích byl vlastně druhý strojník, ale půlmistr s lopatou na slabších parnicích byl první topič se zkouškami, který střídal strojníka, když ten šel na svačimu, a pod.

Ale to už byla pára celkově na ústupu. Na řece vítězila na celé čáře motorová sekce s pohony lodním šroubem. Poslední vlečné parníky a vlečné čluny zmizely z řeky Labe v sedmdesátých letech dvacátého století."

## Boomačers.



Boomačers na labské potahové stezce táhnoucí člun proti proudu řeky.

## **Chalupa v Niedergruntu 2.**

### **Boomatzers.**

Byla to zvláštní skupina lidí kolem Labe ti boomačrové. Byli to vyvrhelové společnosti, trestanci uprchlí z věznic i zločinci dosud nedopadení a různí ztroskotanci, které společnost vyvrhla ze svého středu na okraj bytí a existence vůbec. Život mezi boomačers nebyl dlouhý, umíralo se tady brzy a rychle. Pohrdali společností a světskou mocí natolik, že pokud by policie chtěla zatknout některého z nich, musila by postřílet celou skupinu. Tak sveřepě bránili svoji svobodu a své druhy v bídě, strádání a bolesti ale svobodně a ve volnosti.

Všude kolem Labe rostly houštiny vrbového houští a boomačers v nich dokázali zmizet jako dým na obloze. Jen potahové stezky pro lodě byly po celém toku řeky dobře upravené a udržované. Nikde mezi stezkou a řekou nepřekážela vzrostlá vrba nebo olše, ale ani přerostlé vrbové houští. Udržování potahové stezky byla jedna z prací boomačers, zdaleka ne však nejdůležitější. Poříční správce za údržbu stezky vyplácel celé

skupině tolar měsíčně. Věděl, že jsou to dobře investované peníze, že boomačers tu práci neodbudou a odvedou dobrý výkon. Ptáte se proč? Inu proto, že podle panského nařízení na potahovou polabskou stezku nesměli koně, voli, osli ani žádná jiná zvířata. Směli po ní tahat čluny a lodě jen a pouze lidé a tak si ji boomačers čistili a udržovali vlastně sami pro sebe.

Ze začátku, v hloubce času, po vyklučení potahové stezky, zkoušeli kormidelníci a majitelé lodí vléci své lodě svými lodníky. Jenže síly tří, čtyř lodníků na překonání labského proudu byly příliš slabé. Kromě toho lodníci byli potřeba na člunech u sochorů, aby pomáhali udržet člun v dostatečné vzdálenosti od břehu, či mělčiny, když to kormidlo nezmohlo. Bylo tedy nutno zjednávat na krátké úseky vesničany z okolních vesnic. Byla to pro ně nezvyklá a nebezpečná práce. Tu a tam se někteří utopili. Když se člun zadal, zaklopil se přes řeku a oni ho neudrželi. Loď je stáhla do řeky. Samozřejmě si tu těžkou a nebezpečnou práci chtěli nechat patřičně zaplatit. Potom se majitelům lodí cesta moc nevyplatila, neboť přišli často o veškerý zisk. Jeden odvážlivec si najal bandu vyvrhelů potulující se ve vrbínách. Ti ho vlekli nejenom krátký úsek, ale podél celého toku řeky. Banda čítala patnáct otrhanců. Štajermann platil každému z nich dva bochánky chleba, špalík špeku, dvě cibule a jeden fenik denně. Každý druhý den přidal pro celou partu litrový džbánec laciné kořalky. Majitele člunu to přišlo ani ne na polovinu proti platbám vesničanům. Pochopitelně to štajermann dal při jedné večeři v šífácké hospůdce k dobru a tak se to po celé řece rychle rozkřiklo. Čím dál více štajermannů si dodávalo odvalu zajít mezi vrbiny na břehu Labe, a najmout bandu otrhanců na vlečení svého člunu proti proudu řeky. Tak to otrhanci nad vesničany vyhráli na celé čáře.

Než se rok s rokem sešel, měli otrhanci na vlečení lodí monopol, který si žárlivě hlídali třeba i s noži v ruce. I mezi otrhanci se rozneslo, že je tady možnost žít bez nutností přepadat osamělce a loupit či vykrádat maličké vesnické krámky a chaloupky. Mnohdy, vzápětí po takové loupeži, udělala policie nebo armáda do vrbín záťah a koho chytili, toho porubali. Zajatci se nebrali, před soud nikoho neposílali. Tak se vytvořilo několik skupin po patnácti až dvacíti lidech už specializovaných na vlečení člunů proti proudu. V každé skupině se právem silnějšího vytvářela skupinová hierarchie. Nejsilnější, tedy kápo skupiny, který prosazoval a udržoval nepsané normy a zákony skupiny, byl znám a respektován jen ve skupině. S kormidelníky o pravidlech vlečení a odměnách za něho vyjednával ten nejchytřejší, liška podšitá, zpravidla nějaký zběhlý student nebo uprchlý vzdělanec. Do přilehlých vesniček, koupit špetku tabáčku nebo ukradnout slepičku, chodil ten nejslabší, taková děvečka pro všechno.

Postupem času se vynořilo i jejich nové označení a pojmenování. Plavci, tedy "bootsleute", jim začali říkat pomahači, boomatzers tedy boomačers. Už dnes nevíme, zkomolením kterých slov a jejich spojením tento jednoslovný název vznikl. Je však na bílé dni, že se to týká někoho kdo má co do činění s čluny a loděmi. Jak šel čas, ustálila se i určitá pravidla. Když ještě otrhanci ze začátku směli na loď, většinou tam ukradli, na co přišli. Jako boomačers už nesměli vstoupit ani na lávku. Když kvůli mělčině přecházela potahová stezka na druhý břeh, museli hodně zabrat. Museli udělit člunu velkou hybnost, aby přeplul, nebo přesakoval ke druhému břehu. Teprve potom je jeden z lodníků přívěsným člunkem převezl přes řeku. Při tomto veslování museli ale pomáhat.

Původně otrhanci tahali za sisalové nebo konopné lano podané z lodi rukama. Ale to se ukázalo jako málo efektivní. Pak si někteří vyžebřili z lodí kus konopné šňůry, uvázali si ji kolem pasu a táhli za ni. Pořídili si ze silných vrbových prutů dlouhé hole, o které se při vlečení opírali. Někdy si je podkládali pod vlečný provaz, když měli příliš otlačené rameno nebo pas. Pokud se ovšem člun zadal a než ho lodníci srovnali a zakotvili, často stáhl navázané tahouny do řeky, kde jim hrozilo utopení. Oba popsány způsoby umožňovaly některým členům bandy netáhnout a nezabírat, vlastně se vlečného lana jen držet. To bylo příčinou mnoha hádek a bitek mezi odranci. Všechny tyto potíže odstranil až boomačerský uzel.