



ŠVIHOV V PROMĚNÁCH ČASU

Jan Souček



Dne 15. ledna 1800 se narodila v rodině švihovského kolářského mistra Jakuba Součka v č. p. 96 na dnešním náměstí T. G. Masaryka dvojčata. Mistrova manželka Maxmiliána, rozená Špičková, přivedla na svět syna Jana a dceru Josefu.

Jan se měl stát otcovým nástupcem v řemesle. Po vyučení v jeho dílně vyrazil jako tovaryš vandrem, aby získal zkušenosti jinde. Osud ho jako 17letého přivedl do Prahy ke známému českému vynálezci a mechanikovi Josefu Božkovi, v jehož dílně se podílel na stavbě známé a průkopnické Božkovy parolodi „Bohemia“. Jako zručný řemeslník se dostal do užšího kolektivu, který pak budoval Josefem Božkem navrhovaná a často nově patentovaná technická zařízení (např. vodárenská čerpadla). Počátkem roku 1819 složil mistrovské zkoušky a měl nakročeno k úspěšné kariéře v Praze. V červnu 1819 však jeho otec ve Švihově nenadále zemřel a mladý Jan Souček se musel vrátit domů, aby zde pokračoval v provozování zavedené rodinné kolářské dílny.

Jeho výrobky patřily mezi oblíbené a vyhledávané a brzy se zařadil mezi movitější místní občany. Když se zavedl v řemesle, byl čas myslet na ženění. Vyhlédl si Marii Kouřikovou a dne 14. ledna 1823 se s ní oženil. Brzy nato založil rodinu. Přes všechna pozitiva a nadějně vyhlídky, které mu rodné městečko, fungující živnost a obětavá manželka poskytovaly, však Jan Souček spokojený nebyl.

Učarovala mu totiž Praha. Proto hned v roce 1824 využil nabídky českého vynálezce a vrátil se k Josefu Božkovi do dílen Pražské polytechnické školy. Dohlížel na kolářskou

výrobu dílů a součástí pro vozy budované koněspřežné dráhy z Českých Budějovic do Lince. Jelikož Božkovy dílny dodaly nakonec více než 100 kusů vozů pro první dráhu v Čechách, je zřejmé, že práce měli jeho dělníci včetně Jana Součka až „nad hlavu“ (kromě vozů pro dráhu samotnou zajišťovaly Božkovy dílny i dodávky vozů sloužících při stavbě sloužily např. pro dopravu zeminy, včetně jejich servisu).

Součástí dokončované dráhy měly být i dílny pro opravu a údržbu vozů. V soutěži o výběr prvního nájemce a provozovatele těchto dílen vyhrál na základě Božkova doporučení švihovský rodák Jan Souček. Po uzavření



Rodný dům Jana Součka č.p. 96 (první zleva)

smlouvy se stavitelem a prvním provozovatelem trati rytířem Františkem Antonínem Gerstnerem se Jan Souček stal prvním oficiálním železničním opravářem v Čechách. Od roku 1827 fungovaly jeho kolářské a kovářské dílny jako servis pro technické vozy a od otevření trati v roce 1828 pak i pro vozy dopravní a přepravní. Rozmístěny byly podél celé trati - ve Včelné, Holkově, Výhni a Bujanově.

Jan Souček měl velice podnikavého ducha. Kromě železničních oprav přišel se zajímavým, v monarchii dosud neprovedeným podnikatelským nápadem. Zřídil v cílové stanici severního úseku koněspřežné dráhy, rakouském městečku Kerschbaum, první nádražní restauraci. Při jejím zřízení se ukázal zčásti jako vlastenec, zčásti pak jako rodinný hospodář. Prosadil totiž, aby se v této nádražní restauraci čepovalo pivo z klatovského měšťanského pivovaru, kde právě v té době pracoval jako sládek jeho

švagr. Tím se švihovský rodák zasloužil kromě železničních oprav i o vznik jednoho fenoménu – nádražních restaurací, jejichž služeb využíváme dodnes.

Jan Souček se nakonec do Švihova vrátil, protože po odstoupení rytíře Františka Antonína Gerstnera od provozování koněspřežné dráhy nezískal od nového nájemce Mathiase Schönerera kontrakt, a věnoval se dále nejen kolářskému řemeslu, ale i výchově svých celkem 11 dětí (měl je postupně se dvěma manželkami – po smrti první choti si vzal Marii Kodlovou z Plzně). Zemřel ve svém rodném domě čp. 96 ve Švihově dne 26. února 1860.

Pomyslnou rodinnou tradici v řemesle převzal jeho syn František. Ten se v 70. letech 19. století podílel na budování několika železničních tratí v dnešním Rakousku. Když se začala plánovat výstavba trati Plzeň – Klatovy, vrátil se František Souček do svého rodného kraje a svými zkušenostmi přispěl k rychlé výstavbě této trati. Při počátečních potížích s vyměřováním trati začal po otci podnikavý František ve Švihově provozovat restauraci, kterou pojmenoval „U bílého koně“. Podle původních plánů měla železnice vést pod kostelem sv. Jiljí u řeky – následně se zjistilo, že podloží je špatné a trať by byla ohrožována povodněmi, proto byla přesunuta nad kostel do vyhloubeného průkopu. Jak František Souček správně předpokládal, společně s výstavbou trati na Švihovsko přišlo mnoho dělníků, kteří byli po večerech vděční za každé místo, kde za těžce vydělané krejčary mohli popít dobrého pěnivého moku. Kromě vlastního podnikání myslel i na veřejné blaho. Aby technika nezahálela, nechal podle informací dobového tisku na vlastní náklady opravit a zavézt pískem prohlubně a výmoly na švihovském náměstí.

Dnes mohou zájemci Součkovu technické dílo vyzkoušet v soukromém Muzeu drezín na Čachrově. Jedná se o typy drezín, které společně s Božkem vymyslel a vyrobil tento neprávem zapomenutý švihovský rodák. Muzeum provozuje Ing. Václav Zahrádka, kterému tímto autor děkuje za poskytnutí části podkladů z jeho osobního archivu.



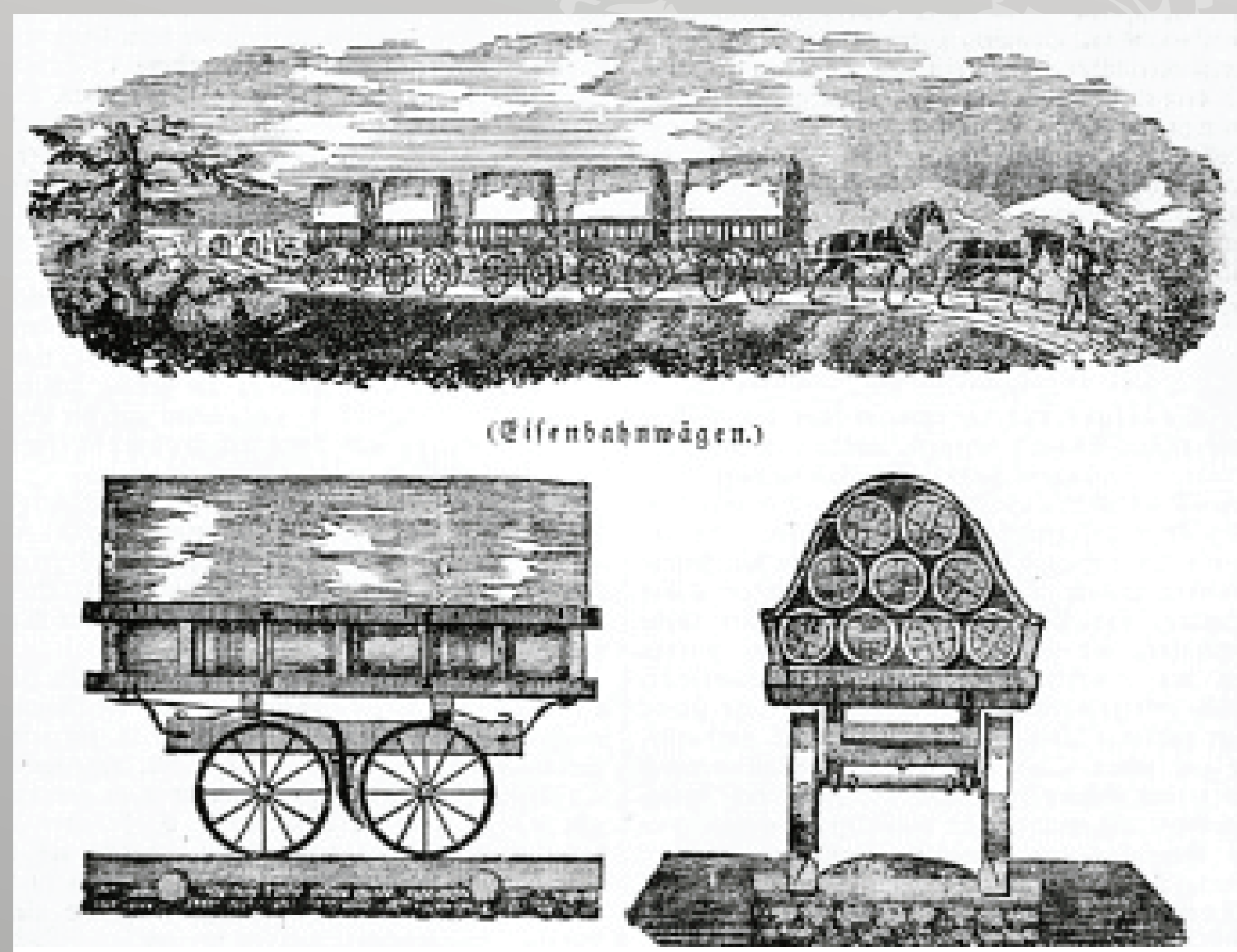
Přepřahací stanice koněspřežné dráhy v Bujanově



Vozy osobní přepravy (vpředu I. třídy, zadní II. třídy) na koněspřežné dráze



Šlapací drezína z Božkovy dílny i se svým vynálezcem Josefem Božkem a realizátorem Janem Součkem na obrázku od malíře Jiřího Boudy (obrázek ze soukromé sbírky Ing. Václava Zahrádky)



Vozy pro přepravu nákladu na koněspřežné dráze, jejichž servis zajišťovaly Součkovy dílny