

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Diplomová práce

Historie dřevařství na Šumavě

Historie voroplavby

Natálie Odrášková

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra filozofie

Studijní program Humanitní studia

Studijní obor Evropská kulturní studia

Diplomová práce

Historie dřevařství na Šumavě

Historie voroplavby

Natálie Odrášková

Vedoucí práce:

PhDr. Lada Hanzelínová, Ph.D.

Katedra filosofie

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Konzultant:

Jiří Fröhlich

vedoucí archeologického oddělení v Prácheňském muzeu v Písku

autor několika knih o voroplavbě

Plzeň 2019

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval(a) samostatně a použil(a) jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2019

.....

Poděkování:

Ráda bych zde poděkovala vedoucí diplomové práce PhDr. Ladě Hazelínové, Ph.D. za její rady a čas, který mi věnovala při řešení dané problematiky. Poděkování patří rovněž panu Jiřímu Fröhlichovi, Karlu Ešnerovi a Janu Lhotákovi za jejich čas, cenné rady a poskytnuté materiály. Velký dík patří i mé rodině a přátelům, kteří vytvořili vhodné podmínky pro vytvoření této práce a byli mi oporou.

Obsah

1	Úvod	1
2	Vymezení Šumavy	2
2.1	Problematika vymezení	2
2.2	Šumava na území Česka, Německa a Rakouska.....	5
3	Voroplavba	8
3.1	Vymezení termínu plavení a voroplavby	8
3.2	Historie voroplavby.....	9
3.2.1	Historie voroplavby v Čechách	9
3.2.2	Historie voroplavby na německé straně.....	13
3.2.2.1	Plavení na řece Regen (Řezná)	16
3.2.2.2	Plavení na řece Ilz (Ilz)	18
3.2.3	Porovnání historie voroplavby na české a německé straně Šumavy	21
3.3	Vybrané technické památky plavení.....	23
3.3.1	Schwarzenberský plavební kanál.....	23
3.3.1.1	Průběh toku kanálu	29
3.3.1.2	Schwarzenberský kanál dnes	29
3.3.2	Vchynicko-Tetovský plavební kanál.....	30
3.3.2.1	Průběh toku kanálu	36
3.3.2.2	Vchynicko-tetovský kanál dnes	37
3.3.3	Vliv vybraných technických památek a dřevařství na osídlení.....	39
4	Dřevaři a plavci.....	43
4.1	Dřevařství.....	43
4.1.1	Práce dřevařů	44
4.2	Plavci	46
4.2.1	Stavba pramene.....	49
4.2.2	Vrátenský patent	58
4.2.3	Plavba	62
4.2.4	Plavecké organizace.....	65
4.2.5	Jazyk plavců	68
5	Závěr.....	71
6	Seznam použité literatury a pramenů.....	73

6.1	Tištěné zdroje.....	73
6.2	Elektronické zdroje	74
6.3	Ostatní zdroje.....	75
7	Resumé.....	76
8	Přílohy.....	77
8.1	Příloha 1	77
8.2	Příloha 2	79
8.3	Příloha 3	80
8.4	Příloha 4	85
8.5	Příloha 5	86
8.6	Příloha 6	88

1 Úvod

Tato diplomová práce bude zaměřena na historii dřevařství na Šumavě, především na historii voroplavby v této oblasti a to nejen na české ale i německé straně.

Nejprve bude věnována pozornost na vymezení Šumavy na české, německé i rakouské straně, neboť se jedná o území, které se částečně rozléhá na území těchto tří zmíněných států. V kapitole číslo 3 bude vymezen termín voroplavby. Dále se bude práce v této kapitole věnovat historii voroplavby na českém a německém území, budou stanoveny hlavní toky jednotlivých území, na kterých se dříví plavilo, a rovněž budou popsány důvody ukončení voroplavby. Následující kapitola číslo 4 bude věnována dřevařům a plavcům, kde bude popsána stručná historie dřevařství a práce dřevařů. V podkapitole 4.2 se bude práce věnovat plavcům. Tato kapitola objasní termín plavce a pozornost bude věnována i životu plavců, stavbě pramene, plavbě, plaveckým organizacím a jazyku plavců.

Práce je tedy členěna do třech hlavních celků, vymezení Šumavy, historie voroplavby a dřevaři a plavci. Práce se bude rovněž zabývat historií a dnešním využitím dvou vybraných technických památek určených k plavení dříví, tedy Schwarzenberským a Vchynicko-tetovským plavebním kanálem. Následně se práce zaměří i na vliv zmíněných technických památek na osídlení oblasti Šumavy. Vzhledem k tomu, že autorka využívá i obrázkových materiálů, jsou tyto obrázky přímo součástí textu, neboť je na v textu zmiňované obrázky přímo odkazováno.

Hlavním cílem této diplomové práce je porovnání historie voroplavby na Šumavě a v Bavorském lese. Dalším cílem je podat obraz života a náplně práce šumavských plavců a rovněž poukázat na vliv německého jazyka na mluvu plavců.

Metody, které autorka při psaní této práce využila je především kompilace, komparace a interpretace. Autorka rovněž využila terénního výzkumu, k zjištění stavu technických památek, jež se k plavení využívaly.

Jako hlavní tištěné prameny byly využity tituly V. Scheufler, V. Šolc – Voroplavba na jihočeských tocích a J. Fröhlich – Voroplavba na Otavě. Pro informovanost o německé straně Šumavy byly využity zdroje v německém jazyce. Autorka dále využila přednášku o plavení dříví při příležitosti ukázky plavení dříví na Vchynicko-tetovském plavebním kanále u Rechlí na Šumavě. Pro vypracování této práce byl navštíven rovněž státní archiv Třeboň pobočka Český Krumlov, kde byly získány především mapy a plány z 18. a 19. století, ale také privilegia a články. Daná problematika byla konzultována s historikem Jiřím Fröhlichem. Zmíněná literatura byla rovněž využita k sestavení slovníku vybraných českých a německých vorařských pojmů, který nalezneme v přílohách.

2 Vymezení Šumavy

V této kapitole se bude autorka zabývat problematikou vymezení oblasti Šumava. Věnována bude pozornost nejen na území Šumavy na české straně, ale rovněž na straně německé.

Protože byla při čerpání zdrojových materiálů využita možnost terénního výzkumu, bude vymezena vlastní oblast zkoumané Šumavy.

2.1 Problematika vymezení

Pod slovem Šumava si většina lidí představí pohoří na jihozápadě Čech, které je proslulé svými ledovcovými jezery, hlubokými lesy a hvozdy. Již od pravěku tyto hory na jihu a jihozápadě Čech tvoří přirozenou hranici země.

Oblast pohoří Šumavy zahrnuje velký region, ovšem vymezení samotné Šumavy je problematické. „Existuje řada hranic podle různých geografických členění – geomorfologické, geologické, klimatické, biogeografické, fyto geografické, i vymezení lesní oblasti Šumavy, Podhůří Šumavy a Novohradských hor.“¹ Oblast Šumavy by ovšem neměla být omezována na území Národního parku Šumava, neboť oblast mimo území NP Šumava by mohla být opomíjena stejně tak jako ochrana přírody mimo tuto oblast a mohlo by tak dojít k nevratné devastaci tohoto území.²

Až v polovině 16. století se můžeme setkat s označením Šumavy poprvé a to ve spise Antonia Bonfiniho, který ovšem Šumavou mínil veškeré horstvo na jižní české hranici.³ O století déle se toto území nazývalo Gabrétským lesem. Tento termín byl nejspíše převzat od starořímských autorů, kteří tak pojmenovali neurčené horstvo severně od Dunaje.⁴

Z geografického hlediska definoval ohraničení Šumavy Jan Krejčí v polovině 19. století v Časopise Českého muzea. Toto pohoří ale rozdělil na dvě části. První částí byl Český les a druhou vlastní Šumava. Český les začínal u Dolního Žandova na Chebsku a končil Čerchovem u Domažlic. Druhá část, tedy úsek vlastní Šumavy, počínala horou Ostrý a končila Třeboňskou pánví. Dle typologie Krejčího bylo spojujícím dílem území mezi Čerchovem a Ostrým, které se táhne až ke Klatovům. Dnes je toto spojující území nazýváno Všerubským mezihořím. Toto členění platí s menšími odchylkami až do dnes.⁵

¹ Výzkum na Šumavě. [online]. © Karel Matějka - IDS (2009-2018). [cit. 21.10.2018]. Dostupné z: <https://www.infodatasys.cz/sumava/>

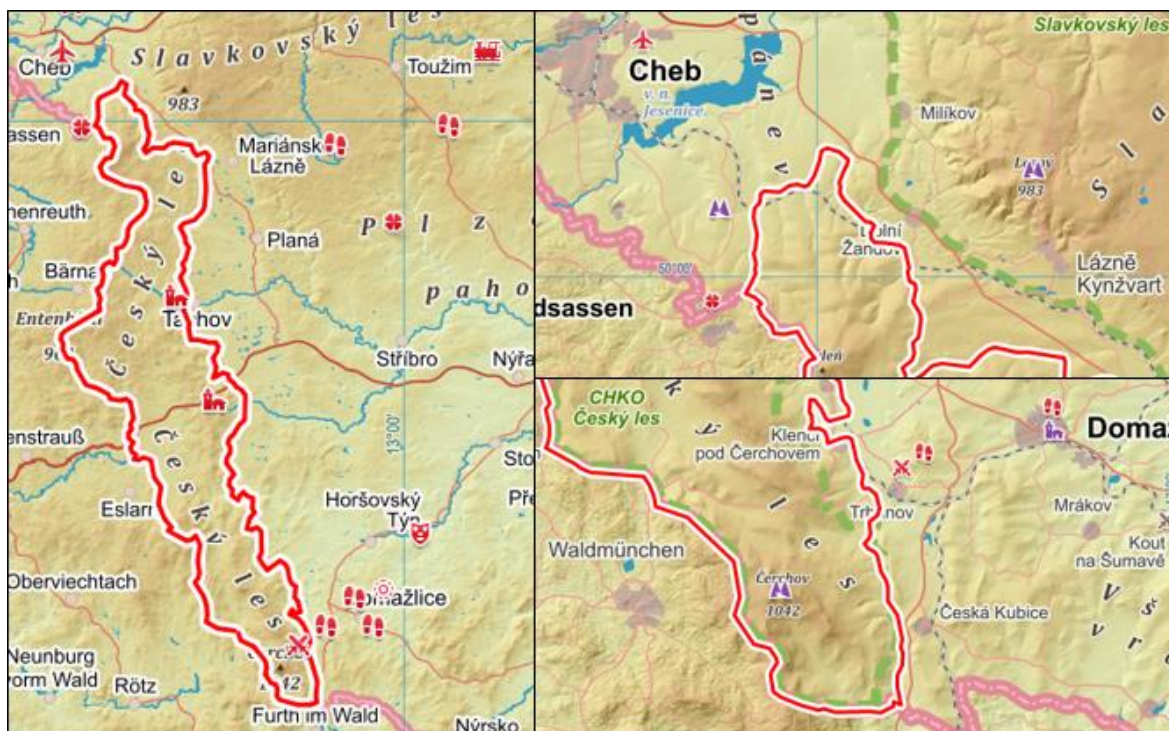
² tamtéž

³ Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. s.11

⁴ tamtéž

⁵ Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. s. 11-12 srov. Anděra, Zavřel. Šumava: příroda, historie, život. s. 14

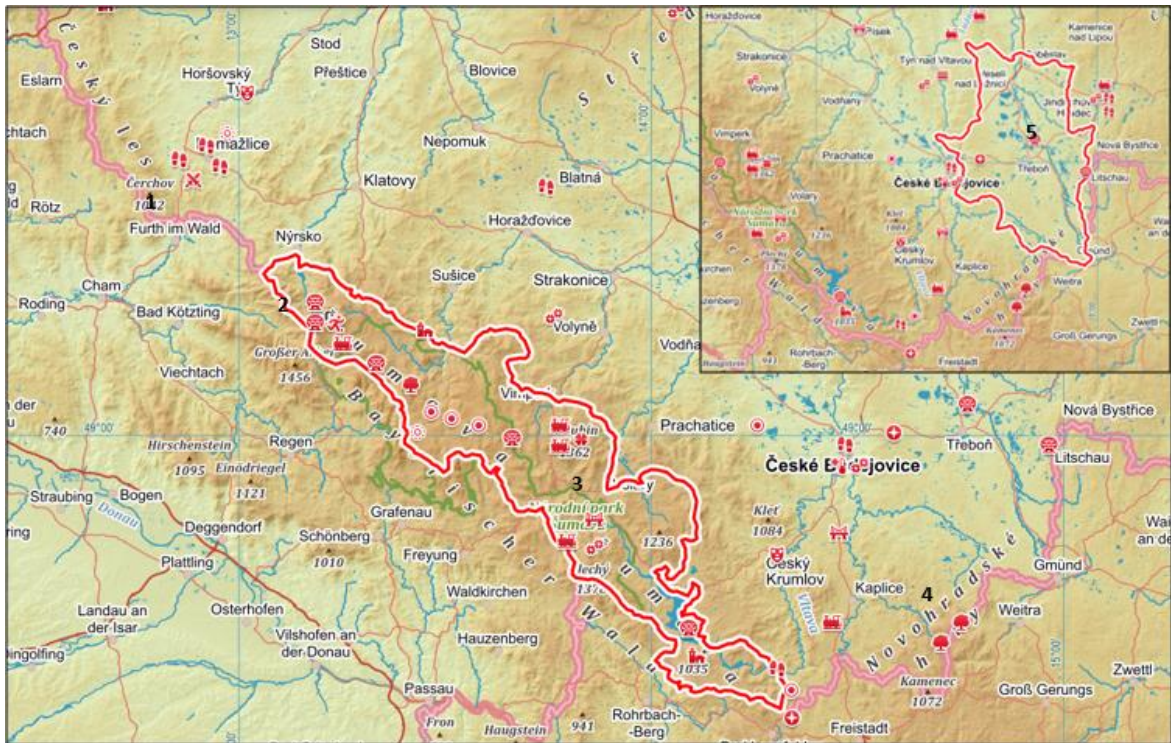
Jak můžeme vidět na Obr. 1, Krejčího vymezení pohoří Českého lesa je s dnešním vymezením opravdu velmi shodné. Odlišné je pouze geomorfologické zařazení, neboť dnes je Český les považován jako samostatný celek v rámci Šumavské subprovincie, nikoli jako součást Šumavy.⁶ Všimněme si především přiblížení vymezení Šumavy u Dolního Žandova a Čerchova, které rovněž Krejčí zmiňuje jako počáteční body vymezení Českého lesa.



Obr. 1: Vymezení Českého lesa
Zdroj: mapy.cz

Na Obr. 2. si můžeme všimnout, že dnešní vymezení pohoří Šumava již Novohradské hory nezahrnuje, ovšem dle vymezení Jana Krejčího byla oblast Novohradských hor do vlastní Šumavy zahrnuta, neboť, jak již bylo zmíněno výše, vlastní oblast Šumavy dle něj sahala od hory Ostrý až po Třeboňskou pánev. Oblast Novohradských hor spadá nyní pod oblast Šumavské hornatiny (více v kap. 2.2.).

⁶ Anděra, Zavřel. Šumava: příroda, historie, život. s.14



Obr. 2: Vymezení Šumavy

Kde: 1 – Čerchov, 2 – Ostrý, 3 – pohoří Šumava, 4 – Novohradské hory, 5 – Třeboňská pánev, 1-2 – spojovací území dle J. Krejčího (dnes oblast Všerubské vrchoviny)

Zdroj: mapy.cz

Na konci 19. století podalo první ucelenou představu o Šumavě souborné dílo českých literátů a umělců, vydané v řadě Ottových monografií. Toto dílo pojímá Šumavu velmi rozsáhle, ovšem němečtí autoři na přelomu 19. a 20. století chápali Šumavu jako horskou oblast obývanou především Němci a České podhůří z této oblasti vyčleňovali.⁷

Po druhé světové válce, byla etnografická oblast Šumavy vymezena sousedními celky, které se odlišovaly především v lidové kultuře: na severozápadě Chodskem, na jihovýchodě Doudlebskem a na severu Prácheňskem. Jižní hranicí byla v té době vnímána československá státní hranice s Rakouskem a Německem.⁸

Dnes se na jihozápadní hranici za Šumavu chápe území od Ostrého po Třeboňskou pánev. Českým lesem pak považujeme pohoří od Dolního Žandova, které končí Čerchovem na Domažlicku.⁹ Ovšem je třeba podotknout, že kulturní hranice se nekryjí s hranicemi geografickými.

⁷ Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. s.12

⁸ tamtéž

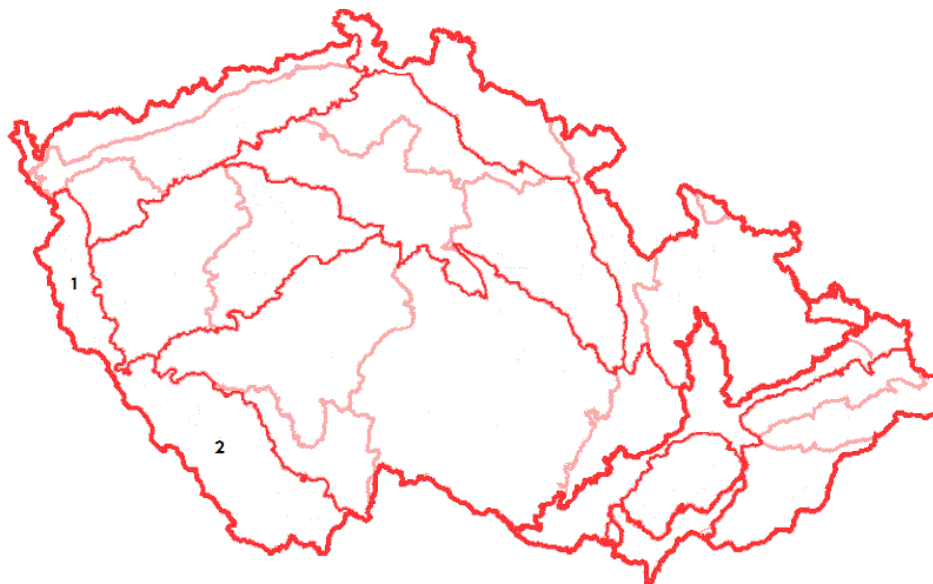
⁹ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 9-10

Tato práce se nebude zabývat jen českou stranou Šumavy ale i stranou Německou, kde je Šumava nazývána jako Böhmerwald. Na Německém území se tedy jedná o pohoří Bayerischer Wald (Bavorský les), které zahrnuje celou německou část Šumavy. Co se týče české strany Šumavy, pozornost bude věnována především dnešnímu vymezení pohoří Šumava, jak je znázorněno výše (viz. Obr. 2). Svou oblast si ovšem autorka rozšíří více do vnitrozemí například o město Sušice a Dlouhou Ves.

2.2 Šumava na území Česka, Německa a Rakouska

Ačkoliv je oblast Šumavy územím, které zasahuje do Německého Bavorska a do spolkové země Horní Rakousko, je dnes Šumava vnímána jako oblast, která se nachází pouze na české straně hranice. Na straně Německé se jedná o již zmíněný Bavorský les, a na straně rakouské o oblast zvanou Mühlviertel, které společně se Šumavou na české straně tvoří geograficky jeden celek.

Na následujícím Obr. 3 můžeme vidět členění Šumavské subprovincie na české straně, jež se dělí na dvě části a to: Českoleskou oblast a Šumavskou hornatinu. Českoleská oblast je tvořena Českým lesem (který zahrnul do rozdělení Šumavy již Jan Krejčí, jak je uvedeno v předchozí kapitole), Podčeskoleskou pahorkatinou a Všerubskou vrchovinou. Pohoří Šumava spadá pod geomorfologickou oblast Šumavské hornatiny, kterou dle českého členění dělíme na čtyři části: Šumava (nejvyšší část Šumavské hornatiny), Šumavské podhůří, Novohradské hory a Novohradské podhůří.¹⁰

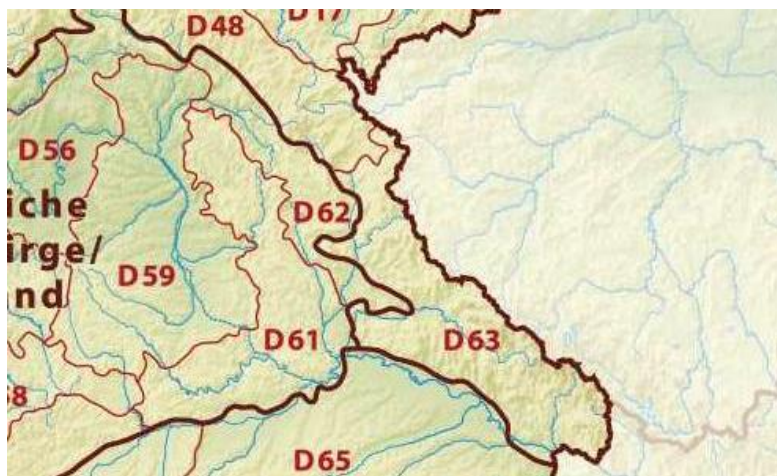


Obr. 3: Vymezení Šumavské subprovincie na českém území, kde: 1 – Českoleská oblast, 2 – Šumavská hornatina

Zdroj: <http://zemepis.zsolutice.cz/kabinety/zemepis/Cr-hory/hory.htm#>

¹⁰ Šumavské hvozdy. [online] [cit.21.10.2018]. Dostupné z: <http://www.sumavskehvozdy.estranky.cz/clanky/sumava/priblizeni-sumavskeho-pohori.html>

Dle německého členění se německá část Šumavské hornatiny (Obr. 4), tedy úsek Oberpfälzisch-Bayerischer Waldu, dělí na: Hinterer Bayerischer Wald (Zadní Bavorský les, německá část Šumavy), Regensenke (Řezenská sníženina), Vorderer Bayerischer Wald (Přední Bavorský les), Falkensteiner Vorwald (Falkenštejnské podhůří), Lallinger Winkel (Lallinský kout), Passauer Abteiland und Neuburger Wald (Pasovské opatství a Neuburský les), Wegscheider Hochfläche (Wegscheidská náhorní plošina).¹¹

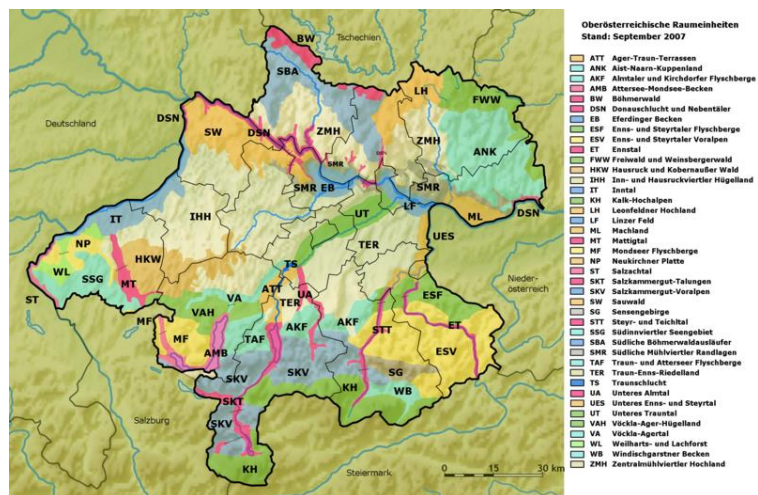


Obr. 4: Vymezení Šumavské hornatiny na německé straně, kde: D63 – Oberpfälzisch-Bayerischer Wald

Podle rakouského členění se rakouská část Šumavské hornatiny dělí takto (Obr. 5): Böhmerwald (BW, Šumava), Südliche Böhmerwaldausläufer (SBA, Jižní výběžky Šumavy), Zentralmühlviertler Hochland (ZMH, Středomühlviertelská vrchovina), Donauschlucht und Nebentäler (DSN, Soutěska Dunaje a boční údolí), Sauwald (SW), Südliche Mühlviertler Randlagen (SMR, Jižní okraje Mühlviertlu), Eferdinger Becken (EB, Eferdingská pánev), Linzer Feld (LF, Linecké pole), Leonfeldner Hochland (LH, Leonfeldenská vrchovina), Freiwald und Weinsberger Wald (FWW, Novohradské hory a Weinsberger Wald), Aist-Naarn-Kuppenland (ANK, Aistsko-naarnská vrchovina).¹²

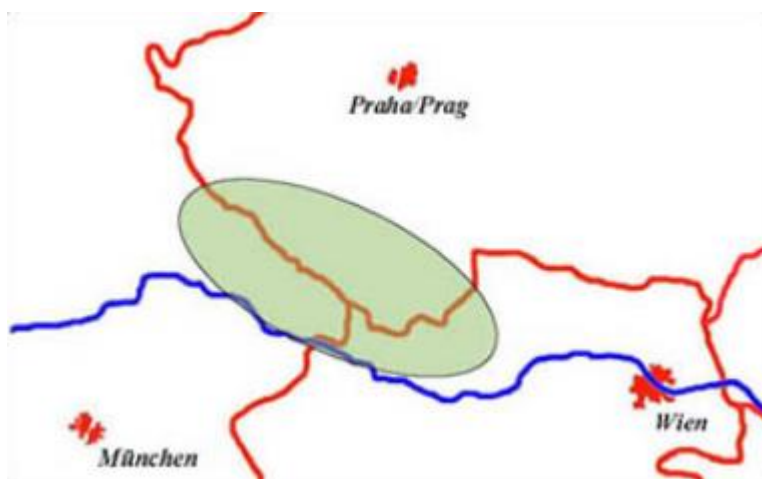
¹¹ Handbuch der naturräumlichen Gliederung Deutschlands. [online]. [cit. 21.10.2018]. Dostupné z: <http://geographie.giersbeck.de/naturraeumlichegliederung.htm>

¹² Land Oberösterreich- Umwelt und Natur. [online]. Natur und Landschaft. [cit. 21.10.2018]. Dostupné z: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/44368.htm>



Obr. 5: Členění Šumavské hornatiny na rakouské straně

Přestože je pohoří Šumavy vnímáno jako příhraniční území na jihozápadě Čech, dle výše zmíněných faktů, je dokázáno, že Šumavská hornatina zasahuje z velké části i mimo české území. Na Obr. 6 můžeme vidět celkové vymezení Šumavy jak na českém tak na německém a rakouském území.



Obr. 6: Přibližné vymezení Šumavy na české, německé a rakouské straně
Zdroj: https://homepage.univie.ac.at/thomas.englleder/tom/dipl_htm/

3 Voroplavba

Následující podkapitoly budou věnovány voroplavbě a její historii na německé a české straně Šumavy. Autorka v této části práce popíše rovněž historii a dnešní využití dvou vybraných technických památek určených k plavení polenového dříví.

3.1 Vymezení termínu plavení a voroplavby

Plavením se rozuměla přeprava dřeva pomocí přírodních vodních cest z neschůdných lesních oblastí na odbytíště, ve svázané či nsvázané formě. (překlad N.O.)¹³

Můžeme rozlišit dva typy plavení: na jedné straně je to plavení kmenů, výřezů kmenů nebo polen, které se volně házely do vody a byly znovu sbírány na určitém místě pomocí zachycujících zařízení, na druhé straně se jedná o plavení ve svázaném stavu, při kterém je kmenovina spojena ve vor. (překlad N.O.)¹⁴

Voroplavba a plavení dřeva v nsvázaném stavu byly po staletí nejvýhodnější přepravní metodou, která byla využívána k těžbě dřeva z neschůdných lesních oblastí. K tomu se využívalo vodních cest a síly vody. (překlad N.O.)¹⁵

Pro voroplavbu používá německá jazyk slovo *Flößerei*. Pro plavení v nsvázané, tedy volné formě nalezneme v německém jazyce termín *Trift*.¹⁶ Můžeme si všimnout, že německý jazyk má pro oba typy plavení svůj pojem, ovšem v českém jazyce musíme slovo *Trift* přeložit opisem jako *plavení ve volné či nsvázané formě*, německé slovo *Flößerei* již v českém jazyce výraz má, a to *voroplavba*.

¹³ *Transport von Holz anhand der natürlichen Wasserwege aus unwegsamen Waldgebieten zu den Absatzmärkten, in gebundener oder loser Form (Trift)*. Historisches Lexikon Bayerns. [online]. Birgit Jauernig, 14.10.2009. [cit. 17.11.2018]. Dostupné z:

https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fl%C3%B6%C3%9Ferei#Ende_der_Fl.C3.B6.C3.9Ferei

¹⁴ *Man unterscheidet zwei Arten der Flößerei: einerseits die Trift von Stämmen, Stammabschnitten oder Scheiten, die lose ins Wasser geworfen und am Bestimmungsort mittels Auffangvorrichtungen wieder gesammelt werden, andererseits die gebundene (auch "eigentliche") Flößerei, bei der Langholz zu Flößen gebunden wird*. Historisches Lexikon Bayerns. [online]. Birgit Jauernig, 14.10.2009. [cit. 17.11.2018]. Dostupné z:

https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fl%C3%B6%C3%9Ferei#Ende_der_Fl.C3.B6.C3.9Ferei

¹⁵ *Flößerei und Trift waren über Jahrhunderte die günstigsten Transportmethoden, um Holz aus unwegsamen Waldgebieten zu gewinnen. Dabei bediente man sich der natürlichen Wasserwege und der Fließkraft des Wassers*. Historisches Lexikon Bayerns. [online]. Birgit Jauernig, 14.10.2009. [cit. 17.11.2018]. Dostupné z:

https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fl%C3%B6%C3%9Ferei#Ende_der_Fl.C3.B6.C3.9Ferei

¹⁶ *Bei der Trift wird das Holz in loser Form transportiert, bei der Flößerei werden die Stämme zusammengebunden (Floß)*. Pro Nationalpark Freyung-Grafenau. [online]. Holztrift im Bayrischen Wal. [cit. 17.11.2018] Dostupné z: https://www.pro-nationalpark.de/index.php?key=newsdetail&news_id=217 srov. Blau, Josef. Böhmerwalder Hausindustrie und Volkskunst. I. Teil. Wald- und Holzarbeit. s. 66

Voroplavbou, se tedy rozumí plavba dřeva ve svázaném stavu. Jednalo se o dopravu dřeva z oblastí jihočeských lesů do měst, které dřeva potřebovaly velké množství. Plavené dřevo se využívalo především ve stavebnictví, neboť se jednalo o materiál, který byl odolný proti škůdcům a byl pevnější.¹⁷

Plavba v nesvázaném stavu se využívala především v plavebních kanálech, kde se plavilo polenové a špalkové dříví. Voda odnášela polena do nižších poloh, kde se dřevo zachycovalo a skládalo na překladišti. Překladiště byla zřizována obvykle v místech, kde byl tok širší, tudíž bylo možné na vazišti vázat vory. Voroplavba pak byla využívána na řece Otavě, Vltavě, ale také například na Lužnici, Labi a Berounce.¹⁸ Na německé straně Šumavy se plavilo dříví ve svázané formě na řece Ilz a Regen, ovšem na řece Regen zaznamenáváme jak voroplavbu, tak plavbu ve volné formě. Plavbě v nesvázaném stavu sloužili také přítoky řeky Ilz – Große a Kleine Ohe.¹⁹

3.2 Historie voroplavby

Tato kapitola se bude věnovat historii voroplavby v Čechách jako takové, ale autorka se především zaměří na oblast Šumavy, a to na historii voroplavby na řece Otavě.

Následující kapitoly nebudou pojednávat jen o voroplavbě na Šumavě na českém území, ale rovněž budou zaměřeny na německou stranu Šumavy (především Bavorsko – Bavorský les). Poté co budou uvedena fakta o těchto oblastech, bude práce zaměřena na porovnání voroplavby na německé a české straně, především se bude věnovat tomu, zda a jaké jsou odlišnosti těchto dvou území, ale rovněž se zaměří i na to, co tyto dvě území spojuje.

3.2.1 Historie voroplavby v Čechách

Počátky voroplavby jsou téměř nezjistitelné, ovšem nejstarší zpráva o plavení dřeva na Otavě je zpráva z roku 1130. Není však jednoznačné, zda se jednalo o kmeny, které byly svázané do vorů, či zda se jednalo o plavbu v nesvázaném stavu.²⁰ *Ani pozdější zprávy ze Sázavy a z Labe pod Mělníkem nepřinášejí řešení, neboť termín „naulum“ je tu sice možno vykládat jako „clo“ či „mýto“, ale ve všeobecném vztahu k plavbě, nikoliv jen k voroplavbě.*²¹ Vory jsou doloženy až v privilegiu Jana Lucemburského vydaného roku 1316, které upravuje

¹⁷ Muzeum řeky Otavy a Voroplavby, Střelské Hostice srov. Historisches Lexikon Bayerns. [online]. Birgit Jauernig, 14.10.2009. [cit. 17.11.2018]. Dostupné z:

https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fl%C3%B6%C3%9Ferei#Ende_der_Fl.C3.B6.C3.9Ferei

¹⁸ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 162

¹⁹ Flößerstraße e. V. [online]. Ilzroute. [cit. 17.11.2018]. Dostupné z: <http://www.floesserstrasse.eu/ilzroute> srov. Flößerstraße e. V. [online]. Flößerei auf dem Regen. [cit. 17.11.2018]. Dostupné z: <http://www.floesserstrasse.eu/regenroute>

²⁰ Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě. s. 4 srov. Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 162

²¹ Scheufler, Scholz. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 2

zásady prodeje dřeva mezi prodávajícím a kupcem.²² Právě toto privilegium zachycuje voroplavbu již v rozkvětu.²³

Dalším významným dokumentem, který dokazuje rozmach plavení dříví ve svázané, vorové formě, je nařízení Karla IV. o jezech a clech z roku 1366. Toto nařízení bylo vydáno sice s platností pro Vltavu, ale bylo platné i na Otavě a dalších tocích. Tímto nařízením byly normovány propusti v jezech a byla stanovena místa, na kterých se z plaveného dřeva vybírali poplatky.²⁴

V 16. století můžeme zaznamenat další podrobnější zprávy o voroplavbě, neboť v této době se plavení využívalo i k dopravě jiného nákladu jako například soli, ovoce, zeleniny a drůbeže. V tomto období rovněž stoupá zájem o stavební dříví, proto se jeho spotřeba rovněž zvyšovala.²⁵ Voroplavba se v této době stala jednoznačně nejlacinějším způsobem dopravy. V tomto století se začaly realizovat rovněž regulace jednotlivých úseků řek, aby byly splavné pro vorové prameny. Například roku 1547 nařídil Ferdinand I. úpravy koryta Vltavy.²⁶ Další rozmach přináší rok 1575, kdy byla voroplavba prohlášena za svobodné podnikání, ovšem počátky tohoto stavu se datují už do roku 1533. Voroplavba se tak stala svobodnou, bez ohledu na stavovskou příslušnost či majetek. Vzestup významu voroplavby v tomto období nám dokládají rovněž zmínky o vzniku plaveckých cechů.²⁷

Na počátku 18. století se v regulaci pokračovalo dále a uvažovalo se i o spojení Vltavy s Dunajem. „*Ke spojení Vltavy s Dunajem došlo v letech 1789-1791, kdy pod vedením ing. Rosenauera byl vybudován Schwarzenberský kanál, který spojil Studenou Vltavu s řekou Mihelou na rakouské straně.*“²⁸ Důvodem pro spojení povodí Vltavy a Dunaje a výhodné dopravy dřeva do Vídně a do Prahy byl nedostatek dřeva ve velkých městech.²⁹ O Schwarzenberském kanále a jeho historii bude pojednáno v kapitole 3.3.1.

²² Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě. s. 4

²³ Spolek Vltavan v Purkarcí. [online]. [cit. 18.11.2018]. Dostupné z: <http://www.vltavan-purkarec.cz/voroplavba/> srov. Scheufler, Scholz. Voroplavba na jihočeských tocích. s.2

²⁴ Spolek Vltavan v Purkarcí. [online]. [cit. 18.11.2018]. Dostupné z: <http://www.vltavan-purkarec.cz/voroplavba/> srov. Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě. s. 4

²⁵ Spolek Vltavan v Purkarcí. [online]. [cit. 18.11.2018]. Dostupné z: <http://www.vltavan-purkarec.cz/voroplavba/>

²⁶ Spolek Vltavan v Purkarcí. [online]. [cit. 18.11.2018]. Dostupné z: <http://www.vltavan-purkarec.cz/voroplavba/>

²⁷ Voroplavba. [online]. Historie voroplavby. [cit. 18.11.2018]. Dostupné z: https://www.voroplavba.cz/histrie-voroplavby_51.html srov. Oficiální stránky Horská Kvilda. Plavba dříví. [online]. [cit. 18.11.2018]. Dostupné z: <http://www.horskakvilda.eu/informa%C4%8Dn%C3%AD-st%C5%99edisko/historie/plavba-d%C5%99%C3%ADv%C3%AD.aspx>

²⁸ Spolek Vltavan v Purkarcí. [online]. [cit. 18.11.2018]. Dostupné z: <http://www.vltavan-purkarec.cz/voroplavba/>

²⁹ Oficiální stránky Horská Kvilda. Plavba dříví. [online]. [cit. 18.11.2018]. Dostupné z: <http://www.horskakvilda.eu/informa%C4%8Dn%C3%AD-st%C5%99edisko/historie/plavba-d%C5%99%C3%ADv%C3%AD.aspx>

V roce 1772 byl vydán Marií Terezií patent o vodních mýtech a tarifech. Tímto patentem byla zrušena všechna cla a mýta na českých řekách. 31. května roku 1777 vydala tzv. navigační patent, kterým určila prioritu plavby před jiným využíváním řeky, vyhlásila splavné toky za majetek státu. Těmito patenty byl položen základ k systematické regulaci českých toků.³⁰

„Všechny splavné toky byly Navigačním patentem prohlášeny za majetek státu a stát naopak převzal kontrolu vodních toků a s ní povinnost hradit veškeré práce na řekách.“³¹

Dne 11. března 1854 se vydává tzv. Zemský Věštník vládní pro království České³², jímž se upravuje lodní a vorní plavba na řece Vltavě s jejími vedlejšími řekami, které zahrnují i řeku Otavu od Rejštějna až ke Zvíkovu. Věštník upravuje nařízení týkající se velikosti voru, velikosti nákladu, chování a jednání plavce v průběhu plavby, týká se také míst, kde je dovoleno stavit a kotvit a míst, kde se mají otevírat splavy a kde je povoleno vázat vory. Tento věštník také upravuje povinnosti správců lodí a vorů a plaveckého mužstva. Za škody a ztrátu například vždy odpovídá správce lodi či voru. Pokud dojde ke krádeži nákladu je správce povinen tuto náležitost oznámit nejbližšímu úřadu a v případě, že nastane nějaká nešťastná příhoda, nesmí správci a posádka vor či loď ihned opustit, ale musejí se spíše zasadit o to, aby naložené zboží zachránili, pokud taková možnost je. Co se týče povinností držitelů vodostrojů strany plavby lodí a vorů § 18, zůstává v platnosti výše zmíněný navigační patent z roku 1777. Tímto patentem se například předepisuje, že na plavných řekách nesmí být zřízeno žádné nové stavení bez povolení, ovšem takové povolení je možné udělit pouze tehdy, pokud bylo shledáno, že stavba neomezuje či neškodí svobodné plavbě. Pokud někdo postaví stavbu bez zmíněného povolení, bude mu nařízeno tuto stavbu strhnout. Takový následek nastane také, pokud při opravování jezu či splavu dojde k zvýšení či jiné úpravě, která by omezila volnou plavbu. Každý rok na jaře, kdy led roztaje, jsou mlynáři a držitelé vodních strojů pro vyvarování povodní povinni odstranit prahová prkna ve splavech. Majitelé mlýnů a držitelé strojů mají na svůj vlastní náklad splavy udržovat v dobrém stavu, neboť splavy a mlýny jsou povoleny, pouze pokud nejsou překážkou k plavbě. Znění toho věštníku nalezneme v příloze číslo 6.

Řeka Otava byla ve středověku splavná nanejvýš od Strakonice nebo od Kestřan. O provozu v 16. století na této řece svědčí údaje mýtných při jezích v Písku a pod Zvíkovem. *„Roku 1547 proplulo Pískem 225 vorů. Pod Zvíkovem na Otavě bylo v období od 26. února do 19. prosince 1581 napočítáno 62 pramenů svázaných z 2005 vorů. Podíl otavského dřeva na soutoku s Vltavou činil přibližně 16%.“³³*

³⁰ Spolek Vltavan v Purkarcích. [online]. [cit. 18.11.2018]. Dostupné z: <http://www.vltavan-purkarec.cz/voroplavba/> srov. Svoboda, Jiří. Historie voroplavby v Čechách. s. 70

³¹ Svoboda, Jiří. Historie voroplavby v Čechách. s. 70

³² Takové věštníky sloužili ke zveřejnění zákonů, mezinárodních smluv a jiných právních předpisů.

³³ Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě. s. 4

Ovšem šumavské kamenité řeky byly splavné pouze za jarních povodní, kdy hladina řeky stoupla. Nevhodný byl například spodní tok řeky Vydry, proto zde byl v letech 1799-1800 vybudován Vchynicko-tetovský kanál, který nesplavný úsek řeky Vydry obešel. Tímto kanálem se plavilo dřevo nakonec až do Otavy³⁴ z tamních rozsáhlých hvozďů. Aby byl zajištěn dostatek pracovní síly, byly vybudovány dvě nové osady a to Nová Dlouhá Ves a Nové Kestřany.³⁵ O Vchynicko-tetovském kanále bude pojednáno v kapitole 3.3.2.

K využití horního toku Otavy dochází až na sklonku 18. století. Protože při plavení volného dřeva docházelo k poškozování břehů i vodních staveb, byla snaha posunout voroplavbu právě na horní tok. Zřízení vaziště vorů u Čeňkovy Pily v letech 1864 – 1867 bylo výsledkem těchto snah. Obdobně tak vzniklo vaziště u Radešova pod Kašperskými Horami. Na Otavě pak začínala plavba vorů právě od Čeňkovy Pily. Roku 1850 nechala správa velkostatku Žichovice upravit staré rameno řeky na umělý kanál, aby se tak vory mohly vázat i v zimě. Vory tak nebyly ohrožovány velkou vodou. Ke splavnění celého toku dochází až roku 1892.³⁶

Pro počátek 20. století jsou typické první stávky. Plavci se tak domáhali svých práv a zrušení nespravedlivých opatření. Největší stávka se konala na jaře 1905 mezi plavci strakonického a píseckého okresu. *„Podnikatelé vázaní smlouvami byli přinuceni přistoupit na zvýšení mezd a dát příslib, že budou zaměstnání všichni plavci podle pořadí, v jakém se přihlásí do práce.“*³⁷

Konec voroplavby zaznamenáváme v roce 1947, kdy Prahou propluly poslední vory. Od následujícího roku se plavilo pouze příležitostně především dřevo potřebné na stavbu přehrad. Poslední vor po Otavě proplul 12. září 1960.³⁸ Tímto datem se v Čechách ukončila historie voroplavby.

Důvodem ukončení voroplavby byla stavba výstavba přehrad, především pak vltavské kaskády a rozvoj železniční a silniční dopravy. Dalším důvodem ukončení voroplavby byla rostoucí poptávka po lacinějším uhlí.

Obyvatelé Šumavy se snažili využívat všech darů lesa, a jak již bylo zmíněno výše, využívali dřevo také jako stavební materiál. Ovšem dřevo bylo vhodné i pro výrobu nářadí, dřevo užívali i jako palivo pro domácnost a sklářskou výrobu. Nejdříve se dřevo využívalo jen pro potřebu místních obyvatel, ale až s rostoucí poptávkou po dřevě ve velkých

³⁴ Kanál ústí do řeky Křemelné – od skluzu se plavila polena k Čeňkově Pile, kde se nacházelo vaziště vorů. Odtud se dříví poté plavilo po řece Otavě již ve svázané formě. Na Čeňkově pile se nachází poblíž bývalého vaziště rovněž soutok řeky Vydry a Křemelné, který následně utvoří Otavu.

³⁵ Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě. s. 4

³⁶ Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě. s. 4 srov. Sušice. Brána Šumavy. [online]. Sušice a okolí: Voraři na Šumavě. [cit. 18.11.2018]. Dostupné z: <http://www.mestosusice.cz/susice/fr.asp?tab=snet&id=1563>

³⁷ Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě. s. 4

³⁸ Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě. s. 4 srov. Spolek Vltavan v Purkarcí. [online]. [cit. 18.11.2018]. Dostupné z: <http://www.vltavan-purkarec.cz/voroplavba/>

městech, kde ho bylo nedostatek a s nárůstem těžby dřeva, byl tento materiál dopravován mimo oblast Šumavy.

3.2.2 Historie voroplavby na německé straně

Jak již bylo zmíněno výše, tato práce se nebude věnovat jen české straně Šumavy, ale bude se zabývat i stranou německou. Tato část bude pojednávat o historii plavení dřeva v Bavorsku jako takovém, ale více se zaměří na Bavorský les, tedy německou část pohoří Šumava. Bude zde popsána historie na hlavních říčních tocích Bavorského lesa, tedy řek Regen a Ilz.

Průzkumy nejstarších krovů ve městě Bamberg nám dokazují, že splavené stavební dřevo z Franského lesa (severní Bavorsko) bylo využíváno už ke konci 12. století. Od roku 1386 je toto pro Franský les doloženo písemně.³⁹ První písemné doklady o plavení v Bavorském lese na řece Regen pochází rovněž ze 14. století. Ve vnitřním Bavorsku to trvalo ale o něco déle, než došlo k prvním pokusům o plavení: Dnešní okres FRG (Freyung-Grafenau) patřil v této době k pasovskému biskupství, později vévodství Bavorsko. Šlechtici se zprvu o les zajímali proto, že jim dával možnost lovu, rybaření a lovu perlorodek. Dřeva měli tito vysoce postavení páni kolem svého města dostatek.⁴⁰

Od 17. století se ale změnily některé ekonomické podmínky. Za prvé se prodloužily cesty obchodníků se solí a začaly se platit mýtná a cla. Na druhé straně díky stavebním opatřením bylo ve městech potřeba stále více dřeva. Proto bylo lesní hospodářství stále důležitější. V 18. století se začaly ve velkém budovat vodní cesty, tzn., potoky byly upravovány na koryta (kanály), a zřizovaly se první příkopy a tzv. švele (klauzy⁴¹).⁴²

Z toho období rovněž pochází Schwarzenberský plavební kanál, který vede od potoka Světlá Voda (Lichtwasser) na české straně až k ústí řeky Große Mühl do Dunaje na straně rakouské. Tento kanál je považován za velké dílo, neboť překonal technické postupy a rovněž evropské rozvodí Labe/Dunaj. Ovšem hospodářský provoz nejen tohoto kanálu byl zkomplikován velkým problémem: kanály byly málo hluboké a i přes kanalizaci úzké, takže byly vhodné pouze pro plavení palivového dřeva v nesvázané formě. To ale nebylo v počátečních letech tak podstatné, neboť města jako Pasov či Vídeň měly velkou spotřebu palivového dřeva, a tak mohlo být stavební dříví plaveno z hlubších poloh. Tato situace se

³⁹ Historisches Lexikon Bayerns. Flößerei. [online]. Birgit Jauernig. 14.10.2009. [cit. 19.11.2018]. Dostupné z: https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fl%C3%B6%C3%9Ferei#Ende_der_Fl.C3.B6.C3.9Ferei srov. Pro Nationalpark Freyung-Grafenau. [online]. Holztrift im Bayrischen Wal. [cit. 19.11.2018]. Dostupné z: https://www.pro-nationalpark.de/index.php?key=newsdetail&news_id=217

⁴⁰ Pro Nationalpark Freyung-Grafenau. [online]. Holztrift im Bayrischen Wal. [cit. 19.11.2018]. Dostupné z: https://www.pro-nationalpark.de/index.php?key=newsdetail&news_id=217

⁴¹ Klauzy či klauzule, byly uměle vybudované nádrže, které sloužily k napájení plavebních kanálů. Když bylo v klauzuli dostatečné množství vody, voda se upouštěla a plavbu dříví tak bylo možné řízeně regulovat množstvím upouštěné vody.

⁴² Pro Nationalpark Freyung-Grafenau. [online]. Holztrift im Bayrischen Wal. [cit. 1.12.2018]. Dostupné z: https://www.pro-nationalpark.de/index.php?key=newsdetail&news_id=217

ale v 19. století změnila, neboť jako palivo se začalo využívat uhlí a finančního zisku se mohlo dosáhnout pouze plavením stavebního dříví. Zájem o palivové dřevo kvůli uhlí klesal.⁴³

Plavební systém ve spádové oblasti řeky Wolfsteiner Ohe se v této době vyvinul jako jeden z nejpromyšlenějších plavebních systémů v oblasti dnešního okresu FRG. Vyzdvihována byla především hlavní přehrada („Rechle“) v obci Fürsteneck. Takové přehrady byly zapotřebí, aby bylo možné přepočítat dodání dříví po úsecích (cílem bylo mít ztráty co nejnižší – dle pravidla ale činily kvůli krádežím minimálně 10% na jednu plavbu). Tyto přehrady byly také využívány, aby bylo možné do Pasova plavit dřevo časově koordinované.⁴⁴

V severním Bavorsku zpřístupnily přítoky řeky Main (Mohan) především lesy v západní části Horních Franků s těžišťem ve Franském lese. Řeka Main, tekoucí z východu na západ, pojímala jako velké odbytiště veškeré regiony podél toku Main a Rhein (Rýn) až do Nizozemí, které mělo dřeva nedostatek. Splavováno bylo povodí Dunaje na řece Isar, Inn, Iller, Lech, Vils, Regen a Altmühl. S otevřením kanálu zvaného Ludwig-Donau-Main-Kanal (německy také Ludwigskanal) roku 1846 zpřístupnil obchod se dřevem Bavorský les a umožnil plavení spojených prken a kmenů přes kanál do řeky Main. Kvůli poklesu přírodního proudu musely být vory tahány nebo vláčeny loděmi.⁴⁵

Plavení v Bavorsku mělo velký hospodářský význam. Zajištěné zásobením důležitou surovinou, dřevem, pozitivně ovlivňovalo osady a města podél splavných vodních toků. Tak dorazilo na řece Isar roku 1500 do Mnichova ročně průměrně 14.000 plm⁴⁶ palivového, stavebního a užitkového dřeva. Zdroje nám ale zpravidla neumožňují dlouhodobý a ucelený přehled o množství splaveného dřeva, avšak pro plavení na řece Isar můžeme vycházet například z plynule stoupajícího množství plaveného dříví od poloviny 15. století do poloviny 19. století⁴⁷

Vory na toku Main a mnohem více na Dunaji sloužili k transportu nejrozmanitějšího zboží například potravin, dobytka, stavebního materiálu, nábytku a textilií. Významným hospodářským faktorem byla kromě toho osobní doprava na dunajských vorech, která od 16. století probíhala dle jízdního řádu (Ordinari-Floßfahrt).⁴⁸

⁴³ Pro Nationalpark Freyung-Grafenau. [online].Holztrift im Bayrischen Wal. [cit. 1.12.2018]. Dostupné z: https://www.pro-nationalpark.de/index.php?key=newsdetail&news_id=217

⁴⁴ Pro Nationalpark Freyung-Grafenau. [online].Holztrift im Bayrischen Wal. [cit. 1.12.2018]. Dostupné z: https://www.pro-nationalpark.de/index.php?key=newsdetail&news_id=217

⁴⁵ Historisches Lexikon Bayerns. Flößerei. [online]. Birgit Jauernig. 14.10.2009. [cit. 1.12.2018]. Dostupné z: https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fl%C3%B6%C3%9Ferei#Ende_der_Fl.C3.B6.C3.9Ferei

⁴⁶ plm = plnometer německy Festmeter

⁴⁷ Historisches Lexikon Bayerns. Flößerei. [online]. Birgit Jauernig. 14.10.2009. [cit. 1.12.2018]. Dostupné z: https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fl%C3%B6%C3%9Ferei#Ende_der_Fl.C3.B6.C3.9Ferei

⁴⁸ Historisches Lexikon Bayerns. Flößerei. [online]. Birgit Jauernig. 14.10.2009. [cit. 1.12.2018]. Dostupné z: https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fl%C3%B6%C3%9Ferei#Ende_der_Fl.C3.B6.C3.9Ferei

Výstavba kolejové sítě od poloviny 19. století vedla k pozdnímu rozkvětu plavby na Mohanu a k výstavbě četných vorových přístavů. Především propojení Bavorského lesa a Šumavy na úseku Regensburg-Norimberk zpřístupnilo lesní oblasti středohoří, které byly do té doby sotva dotčeny obchodem se dřevem a toto propojení rovněž přineslo dřevo na řeku Main. Zde byla pod státní podporou založena nová centra obchodu se splavovaným dřívím. Expanze rýnské průmyslové oblasti, nárůst počtu obyvatel a hospodářský růst zvýšily poptávku po dřevě a vedly k vrcholu obchodu se splavovaným dřevem až do konce 19. století. Poté se ale postupně s výjimkou Mohanu rýsoval úpadek voroplavby v Bavorsku.⁴⁹

Četné faktory vedly od konce 19. století k poklesu plavby. Nové dopravní prostředky jako vlaky a parníky přepravovaly cenově výhodné dřevo z východní Evropy, Skandinávie a Středomoří. Železnice stále více potlačovala dopravu na vodních cestách, Schwarzenberský kanál byl přímo její cestou odříznut. Železnice byly rychlejší a rovněž výhodnější, takže se stát častěji obracel na železnice. Během druhé světové války na chvíli voroplavba opět ožila. Na řece Saußbach a Wolfsteiner Ohe bylo naposledy dřevo plaveno v roce 1950.⁵⁰

Průmyslová zařízení, vodní elektrárny a zvyšující se počet lodní dopravy stanovily vlastní požadavky na podobu vodních toků, takže těžko manévrovatelné vory byly potlačeny. Výstavba řeky Mohan jako spojovací jednotky mezi Rýnem a Dunajem s početnými kaskádami rovněž ukončila od 30. let 20. století dopravu dřeva po řece: chybějící přírodní proud, vysoké náklady na platy a vlečné čluny, tak jako dlouhé čekací doby na stupeň vzduť učinily plavbu nevýnosnou.⁵¹

⁴⁹ Historisches Lexikon Bayerns. Flößerei. [online]. Birgit Jauernig. 14.10.2009. [cit. 1.12.2018]. Dostupné z: https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fl%C3%B6%C3%9Ferei#Ende_der_Fl.C3.B6.C3.9Fere

⁵⁰ Historisches Lexikon Bayerns. Flößerei. [online]. Birgit Jauernig. 14.10.2009. [cit. 1.12.2018]. Dostupné z: https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fl%C3%B6%C3%9Ferei#Ende_der_Fl.C3.B6.C3.9Fere
srov. Pro Nationalpark Freyung-Grafenau. [online]. Holztrift im Bayrischen Wal. [cit. 1.12.2018]. Dostupné z: https://www.pro-nationalpark.de/index.php?key=newsdetail&news_id=217

⁵¹ Historisches Lexikon Bayerns. Flößerei. [online]. Birgit Jauernig. 14.10.2009. [cit. 19.11.2018]. Dostupné z: https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fl%C3%B6%C3%9Ferei#Ende_der_Fl.C3.B6.C3.9Fere

3.2.2.1 Plavení na řece Regen (Řezná)

Nejdůležitější řekou na německé straně Šumavy, tedy západní části Bavorského lesa (Bayerischer Wald) je řeka Regen, která pramení na našem, českém území jako Velká Řezná pod horou Pancíř.⁵² Průběh a mapu toku řeky Regen nalezneme na Obr. 7. Tato řeka byla využívána jako přepravní cesta pro plavení dřeva. Již od roku 1847 bylo po této řece plaveno kusové dřevo od českých hranic do Zwieselu. V tomto městě se kusová polena zachycovala a byla zde svazována do vorů, které následně pluli až do města Regensburg (Řezno).⁵³

Plavci na řece Regen se nazývali Fluder-Manner a jejich plavidla byla zvaná Fluder (vor). Jeden vor byl složen z několika vorových tabulí, tak že mohl být dlouhý až 120 metrů. Zvláštní význam mělo plavení na řece Regen mezi léty 1857 – 1862. Tehdy bylo z města Zwiesel splaveno 78 000 kmenovin a tzv. Blöcher (velmi silné kmeny) s délkou až do 60 stop a 1750 kmenovin, které měřily více než 60 stop.⁵⁴

Nejen řeka Regen v délce asi 165 km sloužila k plavení palivového a užitkového dřeva. Vedle německy zvané Schwarze Regen (Černá Řezná) nebo Große Regen (Velká Řezná) bylo využíváno i velkých přítoků řeky Regen. Ještě v roce 1860 bylo plaveno z horní Řezné 45 000 plm dříví. Přes řeku Weiße Regen (Bílá Řezná) bylo za rok splaveno asi 9000 plm dříví.⁵⁵

Smlouvou z roku 1496 a mandátem z roku 1616 byl zaručen obyvatelům města Regensburg neomezený odběr dřeva z bavorských zemí, při čemž k zásobení města dřevem původně sloužily rozšířené lesy řeky Altmühl.⁵⁶

Plavení v nesvázaném stavu prostřednictvím státní lesní správy i různých stavebních opatření učinily v 19. století plavení na řece Regen až do Řezna podnikáním. Před tím byla většina volně plaveného dřeva ve městě Zwiesel nebo Cham (Kouba) vylovována. Klášter Waldsass, který se již velmi brzy věnoval uspořádanému lesnímu hospodářství, přepravoval své užitkové dříví už ve středověku po plavebních potocích.⁵⁷

⁵² Dále řeka teče Železnou Rudou a Alžbětínem, pokračuje přes německo-české hranice do Zwieselu, kde se stéká s Malou Řeznou. Od Zwieselu je to nazýván Černá Řezná (Schwarzer Regen). Nedaleko od města Kötzling se do Řezné vlévá Bílá Řezná (Weißer Regen) a od tohoto místa teče řeka nadále až do Řezna, kde se vlévá do Dunaje.

Zdroj: Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 181

⁵³ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 181

⁵⁴ Flößerstraße e. V. [online]. Flößerei auf dem Regen. [cit. 1.12.2018].

Dostupné z: <http://www.floesserstrasse.eu/regenroute>

⁵⁵ Flößerstraße e. V. [online]. Flößerei auf dem Regen. [cit. 1.12.2018].

Dostupné z: <http://www.floesserstrasse.eu/regenroute>

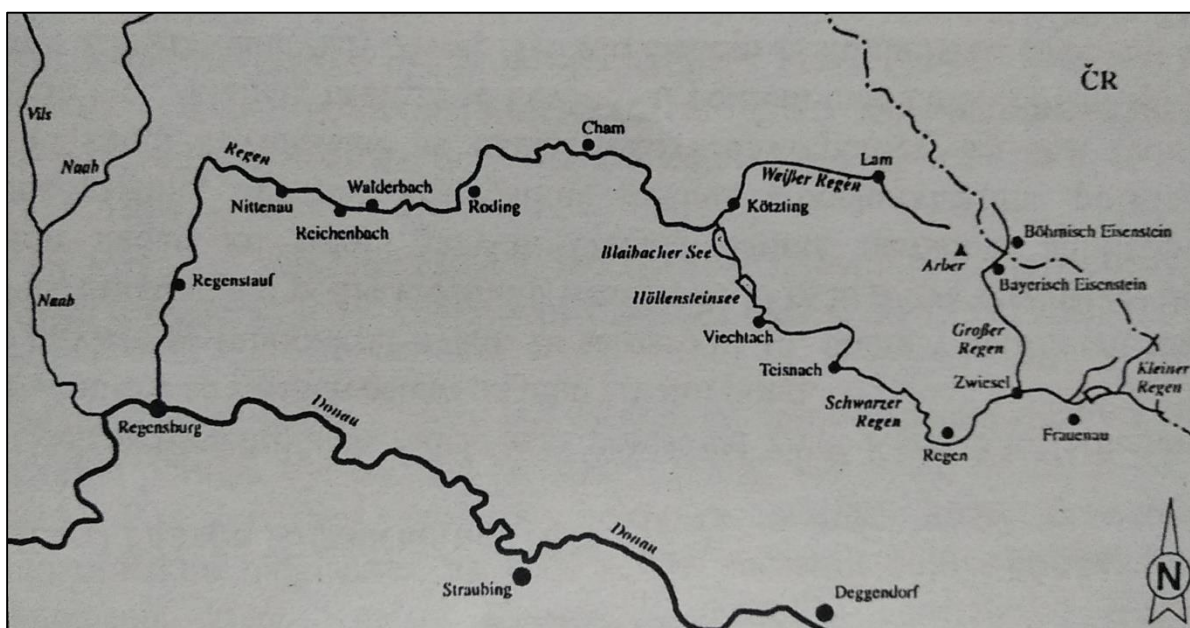
⁵⁶ Flößerstraße e. V. [online]. Flößerei auf dem Regen. [cit. 1.12.2018].

Dostupné z: <http://www.floesserstrasse.eu/regenroute>

⁵⁷ Flößerstraße e. V. [online]. Flößerei auf dem Regen. [cit. 3.12.2018].

Dostupné z: <http://www.floesserstrasse.eu/regenroute>

Začátkem 20. století na řece Regen skončila voroplavba a následně i plavba ve volné formě. Hlavním důvodem byla výstavba elektráren. Zatímco poslední palivové dřevo plavené do města Cham bylo plaveno už v roce 1915, voroplavba skončila v roce 1925.⁵⁸



Obr. 7: Tok řeky Řezné (Regen) od pramenů až k ústí do řeky Dunaj
Zdroj: Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 81

⁵⁸ Flößerstraße e. V. [online]. Flößerei auf dem Regen. [cit. 3.12.2018]. Dostupné z: <http://www.floesserstrasse.eu/regenroute>

3.2.2.2 Plavení na řece Ilz (Ilz)

Řeka Ilz, která pramení v oblasti Šumavy a u Pasova se vlévá do Dunaje, byla sjížděna vory od roku 1870. Zpravidla začínala cesta u města Fürsteneck, při vyšším stavu vody již od Öttlmühle. na řece Ilz přísluší plavení v nesvázané formě větší význam než voroplavbě. Roku 1731 se na řece Ilz poprvé plavilo v nesvázané formě, poté byla biskupstvím Pasov postavena přehrada u Fürstenecku a byly upraveny přítoky pro plavení v nesvázaném stavu. Nejprve bylo naplavené dřevo určeno pouze pro biskupa a obyvatele Pasova později, ke konci 18. století, bylo Vídni prodáváno mnoho palivového materiálu.⁵⁹

Roku 1710 připadlo pasovskému biskupství právo na plavení dřeva na řece Große Mühl a o 11 let později byl na řece Ilz zřízen plavební kanál. Proces plavení na kanále se řídil daným pořádkem, dřevorubci nejdříve v lesích nad kanálem dřevo upravili, nařezali na polena, která následně na saních svážely do překladišť ke kanálu, odkud se dřevo dále plavilo ve volné formě. Tato práce byla ovšem sezónní - ke svážení docházelo v zimě na sněhu.⁶⁰

Se samotným plavením se začínalo na jaře, když sníh tál, byla i vyšší hladina vody, konkrétně tedy na přelomu března a dubna. U kanálů navíc byly vybudovány umělé klauzy, kde se hromadila voda. Jakmile bylo v této nádrži dostatek vody, klauza se otevřela a nahromaděná voda se regulovaně upouštěla.⁶¹

Roku 1827 nechal bavorský král Ludvík I. vybudovat systém pro plavení dřeva. Potoky byly vyčištěny, byly proraženy zákruty řeky Ilz. Došlo k vybudování hráze a údolní přehrady, které sloužily jako shromaždiště plaveného dřeva. Rovněž byla vybudována přehrada, která zachytávala naplavené dřevo, a z této přehrady byl postaven i tunel. V tomto období bylo státem pronajato plavení dřeva pile Forchheimer, která v sezóně zaměstnávala velké množství dělníků. Transport dřeva k řece Ilz neustále rostl, ale i zde přepravu dřeva později nahradila železnice. Roku 1926 dochází k ukončení plavby na kanále a k zavření pily i elektrárny.⁶²

Jak již bylo zmíněno výše v první polovině 19. století docházelo na řece Ilz k vybudování plavebního systému a různým úpravám řečišť či vybudování přehrad. Přehrada v Halsu (německy Triftsperre) byla uměle vybudovaná vodní nádrž, která sloužila k zadržování vody

⁵⁹ Flößerstraße e. V. [online]. Ilzroute. [cit. 3.12.2018]. Dostupné z: <http://www.floesserstrasse.eu/ilzroute>

⁶⁰ Universität Passau. [online]. Triftsystem Ilz. [cit. 6.12.2018]. Dostupné z: <http://www.begegnungsraum-geschichte.uni-passau.de/unterrichtsmaterialien/wirtschaftsgeschichte/holzwirtschaft/unterricht-und-materialien/triftsystem-ilz/>

⁶¹ Universität Passau. [online]. Triftsystem Ilz. [cit. 6.12.2018]. Dostupné z: <http://www.begegnungsraum-geschichte.uni-passau.de/unterrichtsmaterialien/wirtschaftsgeschichte/holzwirtschaft/unterricht-und-materialien/triftsystem-ilz/>

⁶² Universität Passau. [online]. Triftsystem Ilz. [cit. 6.12.2018]. Dostupné z: <http://www.begegnungsraum-geschichte.uni-passau.de/unterrichtsmaterialien/wirtschaftsgeschichte/holzwirtschaft/unterricht-und-materialien/triftsystem-ilz/>

na této řece. Dřevo se od této přehrady dalo usměrnit dále skrze tunel, který plavenému dřevu usnadnil cestu, neboť se tak nemuselo plavit přes četné zákruty, které řeka kolem tohoto města vytváří.⁶³

Nejen na této řece se využívaly tzv. rechle. Jednalo se o jakýsi zátaras, díky němuž bylo možné regulovat pohyb plavených polen. Tyto zátaras byly původně dřevěné, ovšem později byly usazeny na kamenné pilíře. Na přehradě v Halsu se do dnešní doby tyto kamenné pilíře dochovaly.⁶⁴

Plavení ve volné formě sloužily přítoky řeky Ilz, Große Ohe a Kleine Ohe, které společně tvoří Schönberger Ohe, dále Saußbach a Reschwasser, které se slučují v řeku Wolfsteiner Ohe (přítok řeky Ilz), a řeka Osterbach (vlévá se do řeky Wolfsteiner Ohe u obce Fürsteneck) a Kreuzbach-kanal. Umělé stavby jako klauzy, švele a kanály umožnily plavbu v nesvázaném stavu.⁶⁵ Na Obr. 8 na následující straně můžeme vidět plán plavení dřeva na řece Ilz se zakreslenými plavebními kanály, např. Osterbachkanal a Kreuzbach-kanal. Na této mapce nalezneme i zmiňované klauzy, které napomohly plavení dřeva ve volném stavu, např. tedy Schwarzbachklause a Martinsklause či Kreuzbachklause.

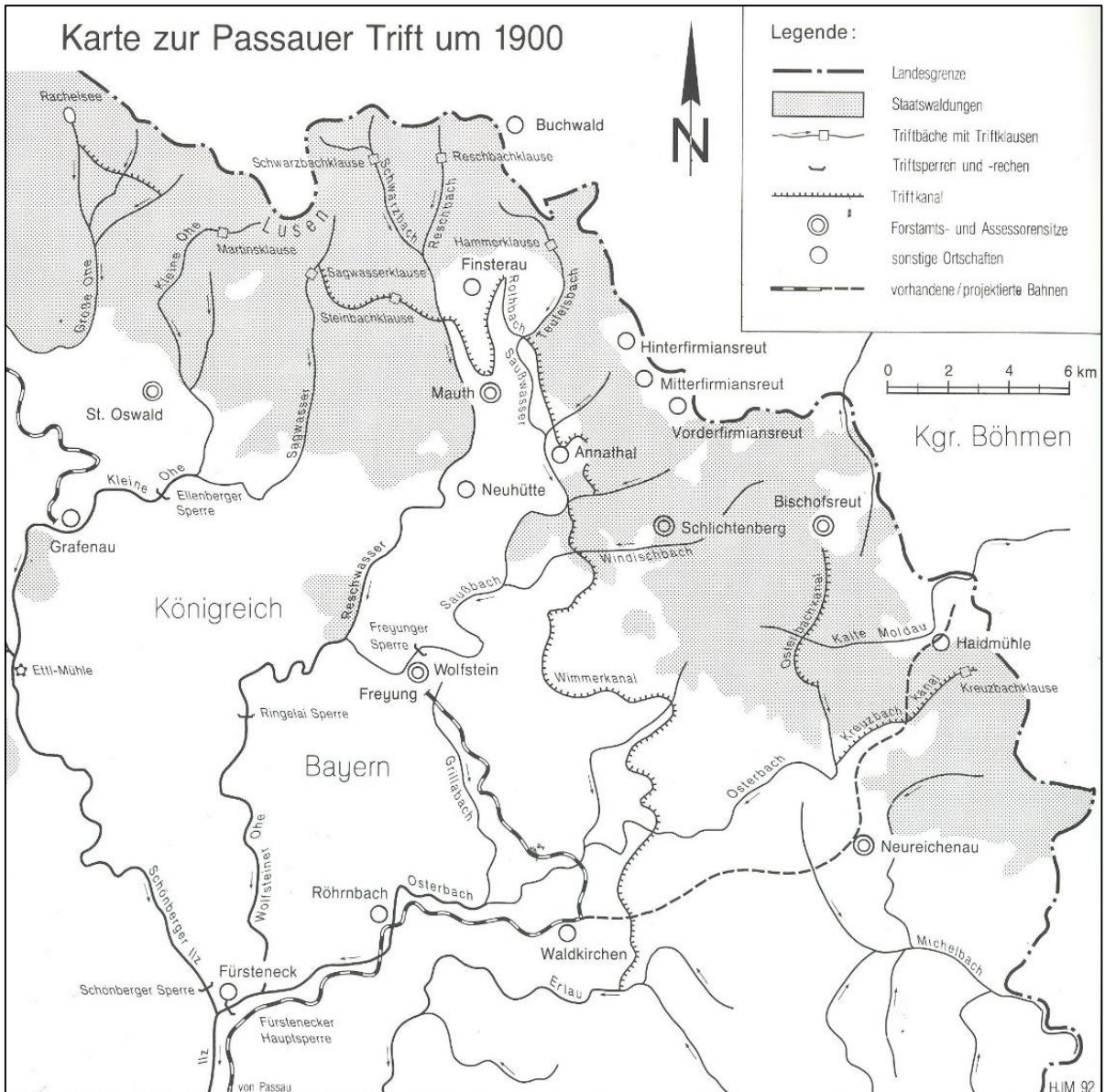
V polovině 19. století bylo splaveno asi 90 000 m³ palivového dřeva, které se plavilo z obce Fürsteneck do Pasova. Ovšem i plavení ve volné formě bylo potlačeno technikou. Počátky jsou již v roce 1890 s otevřením železniční lokální dráhy mezi městy Zwiesel a Grafenau. Po první světové válce upadla plavba ve volné formě na řece Ilz úplně.⁶⁶

⁶³ Universität Passau. [online]. Triftsystem Ilz. [cit. 6.12.2018]. Dostupné z: <http://www.begegnungsraum-geschichte.uni-passau.de/unterrichtsmaterialien/wirtschaftsgeschichte/holzwirtschaft/unterricht-und-materialien/triftsystem-ilz/>

⁶⁴ Universität Passau. [online]. Triftsystem Ilz. [cit. 6.12.2018]. Dostupné z: <http://www.begegnungsraum-geschichte.uni-passau.de/unterrichtsmaterialien/wirtschaftsgeschichte/holzwirtschaft/unterricht-und-materialien/triftsystem-ilz/>

⁶⁵ Flößerstraße e. V. [online]. Ilzroute. [cit. 3.12.2018]. Dostupné z: <http://www.floesserstrasse.eu/ilzroute>

⁶⁶ Flößerstraße e. V. [online]. Ilzroute. [cit. 3.12.2018]. Dostupné z: <http://www.floesserstrasse.eu/ilzroute>



Obr. 8: Plavení na řece Ilz – Pasov
 Zdroj: <http://www.begegnungsraum-geschichte.uni-passau.de>

3.2.3 Porovnání historie voroplavby na české a německé straně Šumavy

Co se týče počátků voroplavby, či plavení dříví, jak na české tak německé straně jsou její počátky těžko zjistitelné. Ovšem na české straně pochází nejstarší zpráva z počátku 12. století, ale vory jako takové dokládá až pozdnější privilegium Jana Lucemburského vydaného na počátku 14. století, které zachycuje voroplavbu na české straně v plném rozkvětu. Dalším významným obdobím na české straně je 16. století, kdy zaznamenáváme podrobnější zprávy o voroplavbě. Na německé straně pochází nejstarší doklad rovněž z 12. století, ten se ale týká severního Bavorska, konkrétně Franského lesa. První písemné doklady o plavení dřeva v Bavorském lese pocházejí ze 14. století. Počátky voroplavby a plavení dřeva jsou tedy jak na německé tak české straně velmi obdobné.

Jak na německé tak české straně Šumavy docházelo k úpravám koryt řečišť a budování nádrží (klauzy a švelí). Klauzy byly uměle vybudované nádrže, ve kterých se hromadila voda. Jakmile byl v této nádrži dostatek vody, klauza se otevřela a voda se regulovaně upouštěla. Průběh plavby v kanálu byl tak regulován upouštěním vody. V souvislosti s Vchynicko-Tetovským kanálem bylo vybudováno 8 umělých nádrží – Luzenská, Rokytecká, Javoří, Novohuťská, Roklanská, Studená, Černoohorská a Ptačí. Tento systém nádrží byl vybudován na horním toku Modravského a Roklanského potoka. Díky těmto umělým nádržím tak vznikl řízený plavební systém.⁶⁷ U Schwarzenberského kanálu pak byla postavena nádrž Jelení jezírko, Říjiště a Rosenauerova nádrž.⁶⁸ Na německé straně pak nalezneme kousek za hranicemi u obce Heidmühle klauzuli Kreuzbachklause, kterou využíval Kreuzbachkanal. Dále například Martinsklause, Sagwasserklause, Schwarbachklause a Hammerklause. Martinsklause byla vybudována u řeky Kleine Ohe, která sloužila k plavení v nesvázané formě. Reschbachklause pak byla vybudována u potoka Reschbach a Scharzbachklause u potoka Schwarzbach. Oba tyto potoky se pak spojují v Reschwasser, který se spojuje s potokem Saußbach. Tyto dva potoky následně tvoří Wolfsteiner Ohe, jež je rovněž součástí plavebního systému pro plavení ve volném stavu.⁶⁹ Zakreslení zmíněných německých klauzulí nalezneme na straně 20, Obr. 8. Docházelo také k výstavbě hradlových mostů, takzvaných rechlí, které naplavené dřevo zachytávaly. Plavební toky byly regulovány vládními nařízeními a z plavení a voroplavby se postupně jak na německé tak české straně stalo podnikání.

Pro obě území je také klíčový přelom 18. a 19. století, kdy dochází k budování Schwarzenberského a Vchynicko-tetovského plavebního kanálu. Nejen pro stavbu, ale i pro následující plávku dřeva bylo třeba pracovní síly a docházelo tak k osídlování Šumavy. Více o těchto zmíněných plavebních kanálech a jejich vlivu na osídlení nalezneme v kapitole 3.3.

⁶⁷ ŠumavaNet. Plavební nádrže. [online]. [cit. 5.12.2018]. Dostupné z: <https://www.sumavanet.cz/fr.asp?tab=snet&id=8138&burl=&pt=RE>

⁶⁸ Meyer, Hladík. Schwarzenberský plavební kanál – historie a současnost. s. 50

⁶⁹ Flößerstraße e. V. [online]. Ilzroute. [cit. 3.12.2018]. Dostupné z: <http://www.floesserstrasse.eu/ilzroute>

Na německé straně se datuje ukončení voroplavby nejen kvůli výstavbě železnice od 30. let 20. století. Na řece Saußbach a Wolfsteiner Ohe dochází k poslednímu plavení roku 1950. Na české straně datujeme konec voroplavby od 50. let 20 století, konkrétně tedy rok 1947, kdy propluli Prahou poslední vory. Na řece Otavě je mezníkem 12. září roku 1960, kdy zde proplul poslední vor. Z těchto a výše zmíněných údajů můžeme vidět, že u nás, tedy na české straně Šumavy, trvala voroplavba o něco déle.

Důvody ukončení voroplavby jsou obdobné. Stejně jako u nás ukončily voroplavbu na německé straně Šumavy rozvoj silniční a železniční dopravy a výstavba přehrad. Železniční doprava byla rychlejší a výhodnější nežli doprava dřeva plavením. Dalším důvodem ukončení voroplavby a plavení dřeva byla například poptávka po uhlí jako po novém laciném palivu jak v Bavorsku, tak i v Čechách. Chybějící přírodní proud, vysoké náklady na platy a vlečné čluny, stejně tak jako dlouhé čekací doby na stupeň vzduť učinily plavbu nevydělečnou.

3.3 Vybrané technické památky plavení

Následující kapitola bude věnována dvěma vybraným technickým památkám, které nechal postavit ing. Josef Rosenauer, tedy Schwarzenberskému a Vchynicko-Tetovskému plavebnímu kanálu. Popsána bude nejen historie těchto kanálů, ale i jejich využití v dnešní době.

3.3.1 Schwarzenberský plavební kanál

Schwarzenberský kanál, předchůdce kanálu Vchynicko-tetovského je unikátní stavbou, která spojila povodí Vltavy a Dunaje. Schwarzenberský kanál tak spojoval území Čech a Rakouska, kam se z české strany plavilo od konce 18. století dříví, jehož bylo na Šumavě dostatek, ale o které byla nouze v podunajské oblasti, především ve Vídni.

Roku 1775 dostává inženýr Josef Rosenauer příkaz, aby prozkoumal možnost plavby dříví po Mlýnském potoce (Kleine Mühl), který pramení na území krumlovského panství a vlévá se do řeky Große Mühl. Tohoto roku se Rosenauer při prohlídce terénu rozhodl překonat v prostoru u Růžového Vrchu (něm. Rosenhügl - Obr. 11, 11) hlavní evropské rozvodí a spojit Světlou vodu, německy Lichtwasser (přítok Studené Vltavy) s potokem Zwettlbach (Světlá - Obr. 11, b – c) a řekou Mühl (přítok Dunaje).⁷⁰ Roku 1776 začal ing. Rosenauer s trasováním kanálu, za jehož výchozí bod stanovil ústí potoka Zwettlbach do řeky Große Mühl (Obr. 11, c). Dále trasa vedla velkým stoupáním pod St. Oswaldem do sedla u Růžového vrchu, odtud dále k potoku Ježová, který je prvním potokem na povodí Vltavy, přes lesy kláštera Schlägl (Drkolná) a dále na svahy Smrčiny a Plechého k Jelením Vrchům. Rosenauer dokončil svůj plán roku 1777. Komise, která měla za úkol tento projekt prověřit, navrhla některá doplňující šetření, ale první návrh ing. Rosenauera přijat nebyl. Roku 1778 proto předložil svůj návrh znovu přímo majitelům panství s tím, že stavba po dobu prvního roku bude vedena na jeho vlastní náklady. Tento návrh byl ale pro knížete nepřijatelný. Rosenauerovi návrhy nebyly reálné z různých důvodů, které se týkaly například získání dostatečné pracovní síly a císařského privilegia na plavbu dřeva po potoce Zwettlbach a na řece Mühl. Roku 1780 byl Rosenauer poté povolán k vypracování projektu plavebního kanálu.⁷¹

Stavba začala ale až roku 1789, kdy byl vykopán příkop o délce 21 km. Tímto příkopem byla přivedena voda z potoku Ježová do potoka Zwettlbach. Tento počín byl nejen překonáním rozvodí, ale i důkazem o správnosti projektu.⁷² Prvních 994 sáhů (asi 1 879 m) mezi potoky Ježová a Zwettlbach přesvědčilo císařsko-královskou komisi o uskutečnitelnosti tohoto projektu, jež překračuje rozvodí mezi Vltavou a Dunajem. 28. srpna 1789 přislíbila dekretem

⁷⁰ Landa, Miroslav. Historie, technické údaje a fotografická dokumentace Schwarzenberského plavebního kanálu na Šumavě. Od. SOA Třeboň v Českém Krumlově. signatura: BA 7882,8. s. 449

⁷¹ Mayer, Hladík. Schwarzenberský plavební kanál, historie a současnost. s. 46

⁷² Landa, Miroslav. Historie, technické údaje a fotografická dokumentace Schwarzenberského plavebního kanálu na Šumavě. Od. SOA Třeboň v Českém Krumlově. signatura: BA 7882,8. s. 449

komise plavební privilegium, které bylo uděleno 18. června 1790 a bylo propůjčeno knížeti ze Schwarzenbergu na dobu 30 let.⁷³

První rok stavby (1789) byl postaven úsek kanálu od potoku Zwettlbach k potoku Rasovka (Hefenkriegbach)⁷⁴. Do konce roku 1790 byl kanál vybudován až k Jezernímu potoku (Seebach), který vytéká z Plešného jezera (Obr. 11, 6).⁷⁵ Byl tak ukončen první úsek kanálu. Další úsek kanálu, od Jezerního potoka k potoku Jelenímu (Hirschenbach) u osady Jelení byl ukončen roku 1793. Tím tak byla ukončena celá první část kanálu, později nazývána jako „Starý kanál“ (Obr. 11, A – B). Protože tento úsek stačil pro dostatečnou dávku dřeva pro plavbu a zásoby dřeva stačily na 30 let, tedy na dobu platnosti plavebního privilegia, byla stavba ukončena.⁷⁶

Vybudování tohoto „Starého kanálu“ bylo pro ing. Rosenauera obrovským úspěchem. Vídeňská plavba byla tak výnosnou, že po 5 letech po dokončení stavby starého kanálu (tedy roku 1795) se majiteli panství vrátili vynaložené investice a plavba přinesla první čistý zisk ve výši 24 000 zlatých. Roku 1791 byl za tyto zásluhy ing. Rosenauer jmenován ředitelem knížecí plavby dřeva.⁷⁷

S otevřením plavebního kanálu souvisí nárůst těžby dřeva, jež vyvolal v oblasti Šumavy potřebu zvýšení pracovní síly. Za prací tak přicházejí lesní dělníci, především dřevorubci se svými rodinami a zakládali dřevařské osady. V této době tak vznikají vesnice Huťský Dvůr, Nová Pec, Jelení Vrchy, Stožec, Nové Údolí a řada dalších osad s typickou architekturou dřevěných domů.⁷⁸

Dobrý odbyt a vzrůstající poptávka po dřevu vedly k myšlence dokončení kanálu dle původního plánu a zpřístupnění další oblasti lesů k těžbě. Plavba dříví na „Starém kanálu“ trpěla po zimách chudých na sních nedostatkem vody. Další úsek kanálu měl mít stejnou délku jako „Starý kanál“. Předpokládalo se ale, že se stav vody po stabě v kanále ještě zhorší a tak bylo rozhodnuto, že se opustí od původního Rosenauerova plánu vedením kanálu od Jeleních Vrchů směrem na Černý Kříž, ale bude prokopán podzemní tunel (Obr. 11, 3),

⁷³ Mayer, Hladík. Schwarzenberský plavební kanál, historie a současnost. s. 47

⁷⁴ Potok Rasovka ústí v obci Nová Pec do řeky Vltavy (již jako Novopecký potok).

Zdroj: Český Krumlov. [online]. Schwarzenberský plavební kanál. [cit. 10.2.2019]. Dostupné z:

http://www.ckrumlov.info/docs/cz/region_histor_schkan.xml

⁷⁵ Plešné jezero se stalo nádrží k vypouštění vody pro potřebu plavby.

Zdroj: Český Krumlov. [online]. Schwarzenberský plavební kanál. [cit. 10.2.2019]. Dostupné z:

http://www.ckrumlov.info/docs/cz/region_histor_schkan.xml

⁷⁶ Landa, Miroslav. Historie, technické údaje a fotografická dokumentace Schwarzenberského plavebního kanálu na Šumavě. Od. SOA Třeboň v Českém Krumlově. signatura: BA 7882,8. s. 449 srov. Český Krumlov. [online]. Schwarzenberský plavební kanál. [cit. 10.2.2019]. Dostupné z:

http://www.ckrumlov.info/docs/cz/region_histor_schkan.xml srov. Mayer, Hladík. Schwarzenberský plavební kanál, historie a současnost. s 47

⁷⁷ Mayer, Hladík. Schwarzenberský plavební kanál, historie a současnost. s 48

⁷⁸ Český Krumlov. [online]. Schwarzenberský plavební kanál. [cit. 10.2.2019]. Dostupné z:

http://www.ckrumlov.info/docs/cz/region_histor_schkan.xml srov. Mayer, Hladík. Schwarzenberský plavební kanál, historie a současnost. s 49

který zkrátí plánovaný kanál o 17 km. Od spodního portálu tunelu měl být „Nový kanál“ (Obr. 11, B – C) napojen na již hotový kanál 305 m dlouhým smykem.⁷⁹ Ve stavbě se však pokračovalo až po Rosenauerově smrti (1804) roku 1821-1822. Pod vedením Ernsta Mayera byl proražen plavební tunel nad osadou Jelení Vrchy o délce 419 m. Stavbou tohoto tunelu byl kanál oproti Rosenauerovu plánu zkrácen o 17 km. Roku 1823 byl dokončen tunel i úsek kanálu až ke Světlé vodě na bavorské hranici. Tato druhá část kanálu od Jeleního potoka k bavorským hranicím je nazývána jako „Nový kanál“. Na dolním (Obr. 9) a horním (Obr. 10) konci kanálu byly vybudovány dva vstupní portály.⁸⁰



Obr. 9: Dolní portál
Foto: Natálie Odrášková, 12.8.2018



Obr. 10: Horní portál
Foto: Natálie Odrášková

Po spojení obou úseků kanálu starého a nového kanálu, byla celková délka této vodní cesty od ústí řeky Mühl do Dunaje k potoku Světlá Voda u bavorských hranic 89,7 km. Tuto vodní cestu je možné rozdělit do čtyř částí:⁸¹

- 1) řeka Mühl od vyústění do Dunaje po ústí potoka Zwettlbach (Světlý potok) u Lichtenau v délce asi 38,5 km
- 2) kanalizovaný potok Zwettlbach a Otovský potok, cca 7,6 km
- 3) Starý kanál, od sedla u Růžového vrchu po Jelení Vrchy, asi 31,6 km
- 4) Nový kanál, od Jeleních Vrchů po Světlou vodu, asi 12 km

⁷⁹ Mayer, Hladík. Schwarzenberský plavební kanál, historie a současnost. s. 49

⁸⁰ Landa, Miroslav. Historie, technické údaje a fotografická dokumentace Schwarzenberského plavebního kanálu na Šumavě. Od. SOA Třeboň v Českém Krumlově. signatura: BA 7882,8. s. 449 srov. Jelení Vrchy. Expozice Schwarzenberského plavebního kanálu

⁸¹ Mayer, Hladík. Schwarzenberský plavební kanál, historie a současnost. s. 50

Již roku 1789 byla uskutečněna první zkouška plávky a o dva roky později byla zahájena již plná plávka. Ztráta při plávce byla zpočátku plavení vyšší, asi 11% ale postupně byla snížena na 7%. Objem plávky činil až 22 000 sáhů (75 020 m³) ročně. První plavba Novým kanálem a zároveň tak tunelem byla uskutečněna roku 1824.⁸² Volná polena plula kanálem a následně po řece Mühl až do obce Neuhausen, kde byl vybudován vyloďovací kanál a přístaviště lodí. U ústí řeky Mühl do Dunaje byly rechle, které naplavené dřevo zachytávaly a to bylo nakládáno do lodí, které jej odvážely do Vídně.⁸³

Plavení řídil vedoucí plavby, který měl přidělen dva komisaře pro vhazování kládového dřeva a 6 mistrů (staničních komisařů). Každý komisař měl podřízen celkem 4 dozorce, 2 přes den a 2 přes noc. Plavba byla složitá a bylo při ní zaměstnáno asi 200 lidí. Při vytahování dříví v Neuhausen na Dunaji bylo přítomno 300 – 350 dělníků.⁸⁴

Kanál byl původně postaven pro plavbu polenového dříví, ale protože v druhé polovině 19. století bylo žádanější jako topný materiál uhlí a klesla poptávka i potřeba těžby polenového dřeva, část kanálu (od potoku Rasovka po potok Světlá voda) byla roku 1887 upravena pro plavení dlouhého užitkového dříví. Byly upraveny oblouky kanálu a postaven spojovací Želnavský smyk (Hefenkriegský) (Obr. 11, 10), který u Želnavy spojil kanál s řekou Vltavou. V Želnavě rovněž vzniklo nové překladiště dříví, kde se hromadilo dříví z horního toku Vltavy i ze Schwarzenberského kanálu. V Želnavě byly kmeny svázány do vorů a ty byly pak dopravovány po Vltavě do Prahy.⁸⁵ Šumavské dřevo mělo odbytiště nejen v Praze ale i v Sasku a severním Německu. Schwarzenberským kanálem pokračovala plavba řekou Grosse Mühl až do rakouského Haslachu. Přeprava z Haslachu do Vídně skončila roku 1891 kvůli nízké poptávce.⁸⁶

V roce 1891 zanikla plávka polenového a špalkového dříví. Důvodem byla především konkurence dodávek uhlí do Vídně. Na konci 19. století byla vybudována železniční trať Želnavá – Český Krumlov - České Budějovice. Kmeny se plavily Hefenkriegským smykem k novému železničnímu nákladnímu překladišti v Želnavě, kde byly naloženy do vagonů a odváženy. Na začátku 20. století (1910) bylo prodlouženo železniční spojení z Volar do německého Heidmühle. Tento počín umožnil snadnou a levnou dopravu dřeva z méně dostupných úseků šumavského lesa. Plavba po kanále již ztrácela význam a do Rakouska

⁸² Landa, Miroslav. Historie, technické údaje a fotografická dokumentace Schwarzenberského plavebního kanálu na Šumavě. Od. SOA Třeboň v Českém Krumlově. signatura: BA 7882,8. s. 450 srov. . Český Krumlov. [online]. Schwarzenberský plavební kanál. [cit. 10.2.2019]. Dostupné z: http://www.ckrumlov.info/docs/cz/region_histor_schkan.xml

⁸³ Český Krumlov. [online]. Schwarzenberský plavební kanál. [cit. 10.2.2019]. Dostupné z: http://www.ckrumlov.info/docs/cz/region_histor_schkan.xml

⁸⁴ Landa, Miroslav. Historie, technické údaje a fotografická dokumentace Schwarzenberského plavebního kanálu na Šumavě. Od. SOA Třeboň v Českém Krumlově. signatura: BA 7882,8. s. 450

⁸⁵ Landa, Miroslav. Historie, technické údaje a fotografická dokumentace Schwarzenberského plavebního kanálu na Šumavě. Od. SOA Třeboň v Českém Krumlově. signatura: BA 7882,8. s. 450 srov. Český Krumlov. [online]. Schwarzenberský plavební kanál. [cit. 26.1.2019]. Dostupné z:

⁸⁶ Český Krumlov. [online]. Schwarzenberský plavební kanál. [cit. 26.1.2019]. Dostupné z: http://www.ckrumlov.info/docs/cz/region_histor_schkan.xml

bylo plaveno poslední dříví 27. 8. 1916.⁸⁷ Do roku 1930 se však plavilo až k Huťskému dvoru, kde se nacházelo skladiště dřeva. Roku 1935 bylo na české části splaveno 8000 m³ dlouhého dříví, 10 000 prm krátkého dříví a 10 000 prm palivového. Plavba dřeva, přerušena druhou světovou válkou, byla obnovena Státními lesy a později pak Vojenskými lesy a statky, které roku 1953 plavili dřevo od Světlé Vody k Želnavě. V plavbě se pokračovalo až do roku 1966, kdy byla plavba nahrazena nákladními automobily.⁸⁸

Voda k plavení byla poskytnuta 21 šumavskými potoky. Pro zlepšení stavu vody v plavebním kanále byla roku 1835 postavena nádrž Jelení jezírko (něm. Hirschbach-Stauschwelle) (Obr. 11, 5). Později byla vystavěna Rosenauerova nádrž (něm. Lichtwasser-Stauschwelle) (Obr. 11, 1) a Říjiště (něm. Rossbach-Stauschwelle) (Obr. 11, 7). Do kanálu ústily tři vodní smyky – Jelení smyk (Hirschenbach-Riese) (Obr. 11, 4), Jezerní smyk (Seebach-Riese) (Obr. 11, 8) a Koňský smyk (Rossbach-Riese) (Obr. 11, 9).⁸⁹ Kvůli kanálu bylo vybudováno 22 stavidel, 80 vodních propustí a 87 mostů. Vodní propusti sloužily k vyrovnání hladiny a tak zaručovaly plynulost plavení.⁹⁰

Rosenauerova nádržka byla vybudována roku 1835 za účelem navýšení hladiny vody v plavebním kanále. Tato nádrž měla objem 17 000 m³ a vodu do kanálu mohla dodávat při odtoku 0,4 m³ 8 hodin. Již zmíněné Jelení jezírko mělo objem 9000 m³ a bylo z něj možné dodávat vodu do kanálu o objemu 0,4 m³ po dobu 5 hodin.⁹¹

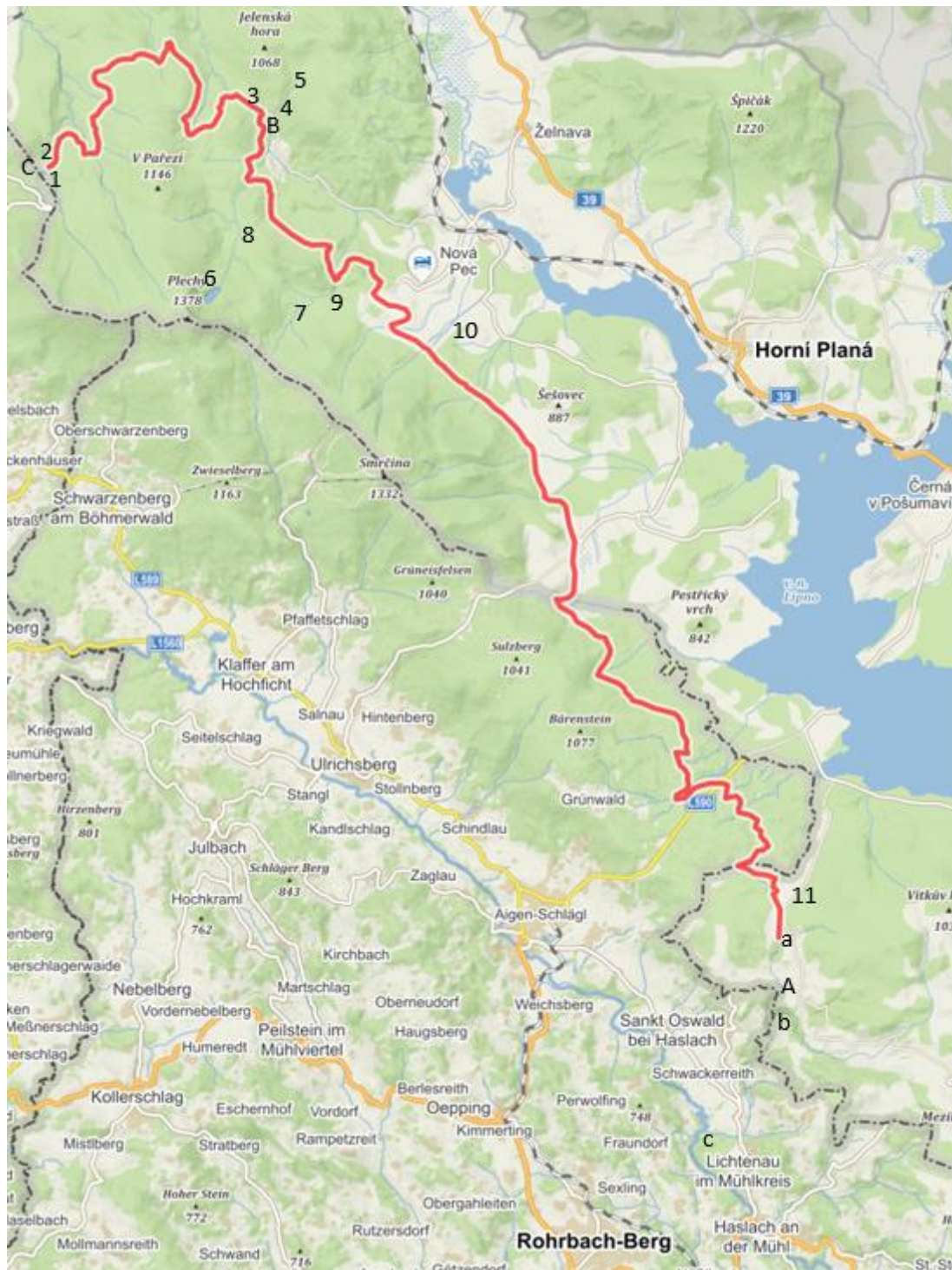
⁸⁷ Český Krumlov. [online]. Schwarzenberský plavební kanál. [cit. 26.1.2019]. Dostupné z: http://www.ckrumlov.info/docs/cz/region_histor_schkan.xml

⁸⁸ Landa, Miroslav. Historie, technické údaje a fotografická dokumentace Schwarzenberského plavebního kanálu na Šumavě. Od. SOA Třeboň v Českém Krumlově. signatura: BA 7882,8. s. 450 srov. Český Krumlov. [online]. Schwarzenberský plavební kanál. [cit. 10.2.2019]. Dostupné z: http://www.ckrumlov.info/docs/cz/region_histor_schkan.xml

⁸⁹ Český Krumlov. [online]. Schwarzenberský plavební kanál. [cit. 10.2.2019]. Dostupné z: http://www.ckrumlov.info/docs/cz/region_histor_schkan.xml srov. Mayer, Hladík. Schwarzenberský plavební kanál, historie a současnost. s. 50

⁹⁰ Český Krumlov. [online]. Schwarzenberský plavební kanál. [cit. 26.1.2019]. Dostupné z: http://www.ckrumlov.info/docs/cz/region_histor_schkan.xml

⁹¹ NP Šumava. [online]. Schwarzenberský plavební kanál = Kulturní nemovitá památka technického významu. [cit. 26.1.2019]. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/5638/9265/clanek/>



Obr. 11: Schwarzenberský plavební kanál, kde: A – B = „Starý kanál“, B – C = „Nový kanál“, a – b = Otovský potok, b – c = Zwettlbach, c = místo, kde se vlévá kanalizovaný potok Zwettlbach do řeky Große Mühl, 1 = Rosenauerova nádržka, 2 = Rosenauerův pomník, 3 = plavební tunel, 4 = Jelení smyk, 5 = Jelení jezírko, 6 = Plešné jezero, 7 = Říjiště, 8 = Jezerní smyk, 9 = Koňský smyk, 10 = Želnavský smyk, 11 = Růžový vrch / Rosenhügl
Zdroj: mapy.cz

3.3.1.1 Průběh toku kanálu

Plavební kanál začíná od Rosenauerovy nádrže nedaleko Rosenauerova pomníku (Obr. 11, 2) u bavorských hranic. V obci Jelení Vrchy se nachází tunel na plavení dřeva dlouhý 419m, který je vzdálen asi 11 km od začátku tunelu. Tunel je ohraničen dvěma vstupními portály, horním a dolním. Horní portál byl v letech 2000 – 2004 opraven. Dolní portál byl pro nebezpečí zřícení rozebrán a znovu postaven.

Kanál nadále protéká obcí Jelení a pokračuje až k Rosenauerově kapličce. Asi 3,5 km pod Rosenauerovo kapličkou ústí Jezerní smyk do plavebního kanálu⁹². Dále kanál pokračuje k obci Rossbach a Raškov u Nové Pece. Kanál se v Rakousku vlévá do Otavského potoka, na nějž navazuje potok Světlá, který ústí do řeky Große Mühl a spojuje tak povodí Dunaje.

3.3.1.2 Schwarzenberský kanál dnes

Při dvoustém výročí kanálu bylo založeno tzv. Bratrstvo Schwarzenberského plavebního kanálu. Členové této skupiny připravovali a čistili plavební kanál a udržovali stezku podél tohoto kanálu. V létě roku 1991 studenti Lesnické fakulty České zemědělské univerzity v Praze pokračovali v rekonstrukci kanálu v Čechách a Rakousku. Roku 1997 rekonstrukce kanálu tak postoupila, že toto místo začalo navštěvovat stále více turistů.⁹³

Dnešní stav kanálu od Rosenauerovy kapličky po Želnavu je v dobrém stavu, ale koryto je místy zarostlé a zanesené. Kamenné desky jsou poškozené málo, místy jsou pouze posunuté či zakryté nánosem a travním porostem.⁹⁴

Podél plavebního kanálu vede naučná turistická stezka. Stezka vede od Jeleních Vrchů na Raškov. Podél celé stezky můžeme vidět mnoho zajímavých částí tohoto technického díla, jako jsou například vstupní portály tunelu, Rosenauerovu kapličku, Rosenauerův pomník či například několik stavidel a propustí.

Na Schwarzenberském plavebním kanále se konají i ukázky plavení dříví, které jsou pořádány na Jeleních Vrchách pod lesovnou či u Rosenauerova pomníku nedaleko bavorských hranic a u potoka Schrollenbach v Horních Rakousech nedaleko od česko-rakouských hranic. Při této příležitosti se návštěvníci mohou setkat například i s folklórem jižních Čech či Horních Rakous. Ve staré lesovně nalezneme rovněž expozici Schwarzenberského plavebního kanálu, kde je stručně přiblížena historie kanálu a plavení

⁹² Landa, Miroslav. Historie, technické údaje a fotografická dokumentace Schwarzenberského plavebního kanálu na Šumavě. Od. SOA Třeboň v Českém Krumlově. signatura: BA 7882,8. s. 455

⁹³ Český Krumlov. [online]. Plavení dříví na Schwarzenberském plavebním kanálu. [cit. 26.1.2019]. Dostupné z: http://www.ckrumlov.cz/cz1250/region/soucas/i_pladri.htm

⁹⁴ Landa, Miroslav. Historie, technické údaje a fotografická dokumentace Schwarzenberského plavebního kanálu na Šumavě. Od. SOA Třeboň v Českém Krumlově. signatura: BA 7882,8. s. 451

dříví. Ukázky plavení dříví se konají v různých termínech v letním období od června do září. Plavební kanál je cennou a unikátní technickou památkou.

3.3.2 Vchynicko-Tetovský plavební kanál

Toto historické dílo, německy Chinitz-Tettauer Schwemmkanal, které spojuje řeku Vydru a řeku Křemelnou, bylo vybudováno v letech 1799-1800. Hlavním účelem vybudování této stavby bylo obejít nesplavnou část Vydry pod Čertovou stěnou, jež obsahovala velké množství kamenů, které plavení dřeva překážely.

Jedná se o významné dílo nejen po technické stránce. Tento kanál otevřel cestu lesnímu hospodářství v části Šumavy, která nebyla ještě dotčená, a zároveň zajistil palivové dříví pro Prahu.⁹⁵

Protože byli kamenité toky řeky Vydry a Křemelné splavné pouze za jarních povodní, kdy roztával sníh, byl užitek lesů nevýnosný a stejně tak bylo nevýnosné i panství Prášíly (něm. Stubenbach). V tomto období přišel komisař prácheňského kraje Baierweck s návrhem splavnění toků Šumavy v této části. Baierweck tak společně s ředitelem panství Prášíly, Václavem Radnickým, roku 1795 předložil návrh ke splavnění horního toku řeky Otavy a jejích přítoků českému guberniu. Tento projekt počítal s úpravou Roklanského potoka až k soutoku řeky Vydry s Křemelnou, přestože ale náklady nebyli nijak vysoké, projekt nebyl uskutečněn pro nedostatek kapitálu. Jednu polovinu nákladů na úpravu toku mělo nést prášilské panství a druhou polovinu státní pokladna a Kašperské Hory.⁹⁶ Baierweck se však svého cíle vzdát nechtěl. Chtěl, aby prášilské panství koupil stát nebo náboženský fond. Ovšem i tato jednání byla neúspěšná.

O tomto návrhu se dověděl ing. Josef Rosenauer (bohužel není jasné jak), který se kolem roku 1798 se svým dopisem obrátil na ředitele panství, v němž se tázal, zda byla s dvorskou komorou uzavřena smlouva, pokud by tomu tak nebylo, tázal se, zda by bylo možné panství koupit. Hrabě Kinský, majitel panství Prášíly, byl schopen toto území knížeti Josefu Schwarzenbergovi prodat. Schwarzenberský vrchní úřad v Praze tak na tuto skutečnost upozornil knížete, který návrh uvítal.⁹⁷

Koncem září 1798 se kníže Schwarzenberg rozhodl, že prášilské panství koupí. Následovala tak jednání a již roku 1799 byla 18. února v Praze podepsána smlouva hrabětem Filipem Kinským a 6. března téhož roku knížetem Schwarzenbergem ve Vídni.⁹⁸

⁹⁵ Hofmann, Gustav. Vchynicko-tetovský plavební kanál. s. 177

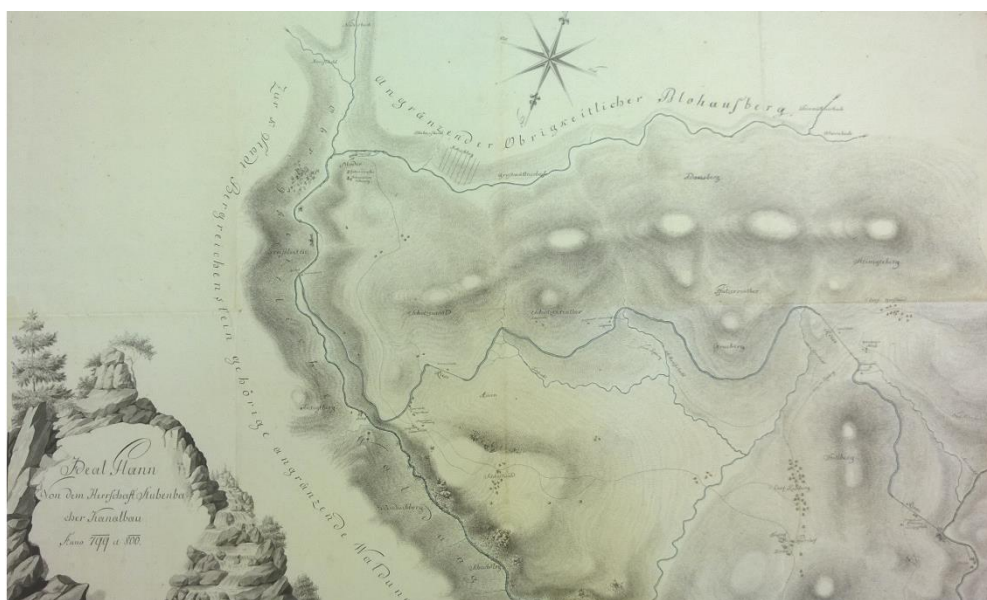
⁹⁶ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 52-53 srov. Hofmann, Gustav. Vchynicko-tetovský plavební kanál. s. 177-178

⁹⁷ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 53

⁹⁸ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 53 srov. Hofmann, Gustav. Vchynicko-tetovský plavební kanál. s. 178

Následovala ale řada složitých jednání – jak byla stanovena cena panství, s jakou výší těžby dřeva se počítalo a jaký měl být zisk z plavení. Byla rovněž promyšlena organizace plavení dřeva a těžby. Dne 1. března 1799 předložil inženýr Rosenauer plán na plavení dříví.⁹⁹

Na jaře roku 1799 se ing. Rosenauer vydal obhlédnout toky, které měly pro plavení dříví být upraveny, ale dospěl k názoru, že ani po úpravách těchto toků, nebude možné dřevo bezpečně plavit. Důvodem byl velký spád, četné peřeje a výrazné množství kamenů. Rosenauer se tak 16. května rozhodl v hospodářské zprávě doporučit Rokytanský a Modravský potok. Na tyto potoky měl být napojen kanál (Obr. 12), který by ústil do řeky Křemelné a až na dva krátké úseky vedl po prášilském panství. Tento návrh se zdál být výhodný, neboť náklady na jeho stavbu měly být nižší, než náklady na úpravu toků a měl zpřístupnit i části lesů, které byly pro těžbu těžko dosažitelné. Jinou výhodou bylo i to, že bylo možné plavit i při nízké vodě.¹⁰⁰



Obr. 12: Plán Vchynicko-tetovského plavebního kanálu z let 1799 - 1800. Uloženo v od. SOA Třeboň v Českém Krumlově, bez signatury (foto: Natálie Odrášková)

Již v červnu roku 1799 se rozhodlo tento návrh uskutečnit. 10. června téhož roku na stavbě pracovalo 200 dělníků. Ovšem při stavbě nastaly komplikace, neboť letní počasí bylo špatné. Již v říjnu napadl sníh a dělníci ze stavby odešli. Rosenauerovi se doporučilo svůj plán rozdělit na následující dva roky, ale i přesto Rosenauer vypracoval rozpočet, dle něž se mělo roku 1800 postavit dalších 9025 metrů kanálu a provést další zemní práce a tím tak toto dílo dokončit.¹⁰¹

⁹⁹ Hofmann, Gutav. Vchynicko-tetovský plavební kanál. s. 180

¹⁰⁰ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 56

¹⁰¹ Hofmann, Gutav. Vchynicko-tetovský plavební kanál. s. 181

Celkem hodlal v tomto roce prostavět 113 021 zl. 54 kr. K tomu požadoval zajistit 203 tesaře, 108 zedníků a 1000 nádeníků.¹⁰² Josef Rosenauer ale dosáhl svého cíle. 1. září roku 1800 napsal knížeti Schwarzenbergovi zprávu, že stavební práce budou do šesti až sedmi dnů hotovy a že na jaře tohoto roku bude možné dříví plavit do Kestřan, kde se nacházelo vaziště, a odtud do Prahy.¹⁰³

3. září roku 1801 obdržel kníže Josef Schwarzenberg plavební privilegium na 30 let (Obr. 13). V tomto privilegii uděluje císař František II. Knížeti Josefu Schwarzenbergovi právo, aby mohl plavit dříví z prášilského panství na potocích tohoto území, pak rovněž na Otavě a Vltavě až do Prahy.¹⁰⁴ Toto privilegium bylo po uplynutí 30-ti leté lhůty po roce 1831 prodlouženo na dalších 30 let. Následně ovšem již obnoveno nebylo, neboť se jako topný materiál začalo využívat uhlí, jak již bylo zmíněno v předešlé kapitole.



Obr. 13: Prášílské plavební privilegium z roku 1801. Uloženo v od. SOA Třeboň v Českém Krumlově, bez signatury (Foto: Natálie Odrášková, 26.11.2018)

Toto dílo bylo jak po technické tak právní stránce zhotoveno a již na jaře roku 1801 se začalo plavit dříví. V tomto roce bylo splaveno 8 244 klád o 1 028 kub. sázích (3 505 m³) a 9 297 a čtvrt sáhu (31 703,8 m³) polenového dříví, celkem tedy 10 325 a čtvrt sáhu dříví (asi 35 209 m³). Následující léta množství plaveného dřeva stoupl na dvojnásobek až trojnásobek.¹⁰⁵

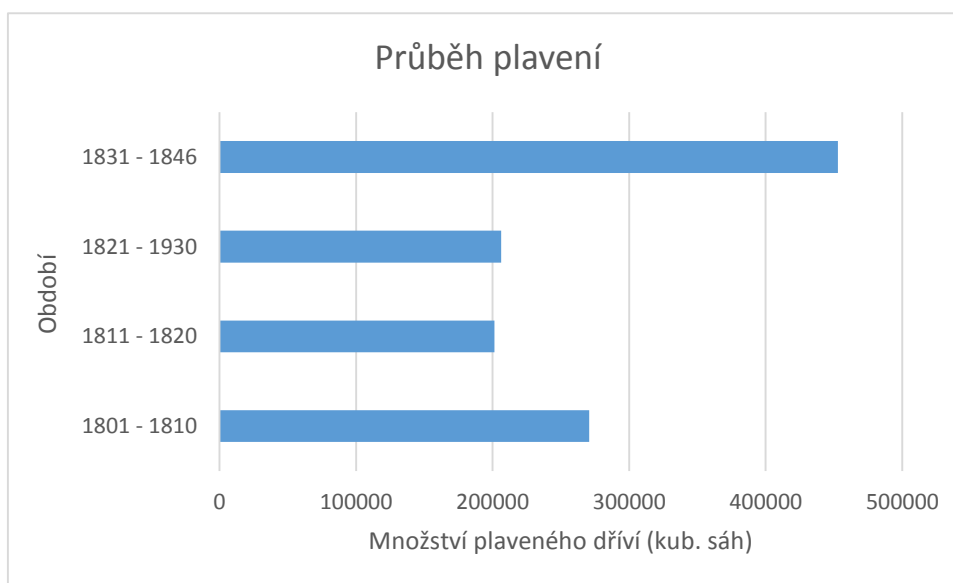
¹⁰² Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 56

¹⁰³ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 56

¹⁰⁴ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 59

¹⁰⁵ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 60 srov. Hofmann, Gutav. Vchynicko-tetovský plavební kanál. s. 182

Na grafu 1 můžeme vidět průběh plavení na kanále v letech 1801 – 1846. Jak můžeme z grafu vyčíst, v prvním období a v období 1831 – 1846 zaznamenáváme nejvyšší množství plaveného dříví. V prvním období činí hodnota plaveného dříví 270 774 kub. sáhů, což je asi 923 339,34 m³. V posledním období se množství splaveného dříví téměř zdvojnásobilo na 452 822 kub. sáhů, tedy 1 544 123 m³.¹⁰⁶



Graf 1: Znárodnění množství plaveného dříví na Vchynicko-tetovském kanále v období od r. 1801 do 1846

Druhá polovina 19. století je obdobím, kdy začalo množství plaveného dřeva klesat. Příčinou je hospodářská úprava lesů prášilského panství v letech 1860 – 1863. Tato úprava omezila těžbu pouze na 9 153 sáhů (31 211,7 m³) o 70 kub. stopách ročně. Další příčinou je již zmíněný pokles poptávky po palivovém dříví na pražském trhu, neboť se začalo využívat spíše kamenné uhlí.¹⁰⁷

¹⁰⁶ Jednotky, které se v této době používali, byli pro objem kubický vídeňský sáh, který činí 3,41 m³ a pro míru délky tzv. vídeňský sáh, tedy 1,896 m. Od 17. století byly prováděny snahy o sjednocení metrických jednotek, které ovšem vstoupily v platnost až v polovině 18. století. V Čechách byla zavedena rakouská měrná soustava roku 1765 za vlády Marie Terezie. Období rakouského systému bylo platné až do zavedení decimální metrické soustavy v Rakousku-Uhersku roku 1871 s platností od 1. 1. 1876.

Zdroj: Metrologické soustavy užívané v Čechách a na Moravě v 18. a 19. století. [online]. [cit. 27.12.2018]. Dostupné z:

https://www.trnova.cz/e_download.php?file=data/editor/69cs_19.pdf&original=Metrologick%C3%A9+soustavy+u%C5%BE%C3%ADvan%C3%A9+v+%C4%8Cech%C3%A1ch+a+na+Morav%C4%9B+v+18.+a+19.+stolet%C3%AD.pdf srov. Dějiny metrologie a způsoby měření v historii. [online]. [cit. 27.12.2018]. Dostupné z: <https://www.studentino.cz/up/ff/khi-pv1/dejiny-metrologie-a-zpusoby-mereni-v-historii-26890-p2.html>

¹⁰⁷ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 60 srov. Hofmann, Gustav. Vchynic.ko-tetovský plavební kanál. s. 182

V 80. letech 19. století se opět množství plaveného dříví zvýšilo. Důvodem ale byla vichřice a kůrovcová kalamita. Roku 1890 můžeme sledovat opět pokles plaveného dřeva na pouhých 10 905 kub. sáhů (37 186,5 m³). Omezeně se plavení dříví udrželo i mezi oběma světovými válkami.

Roku 1958 se v kanálu plavilo naposledy.

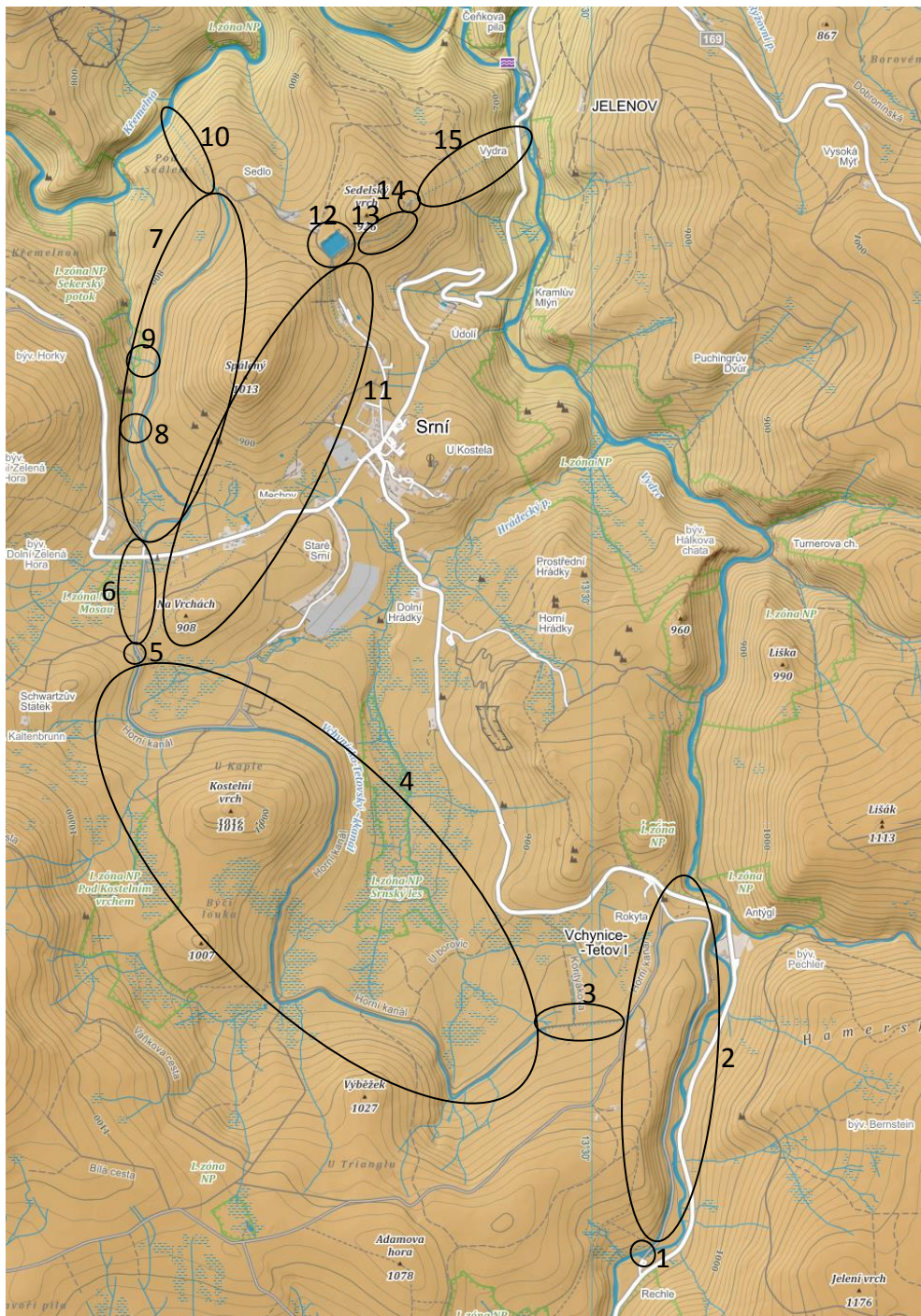
Dle původního Rosenauerova plánu se plavilo od roku 1801 do roku 1807. Závěrečný úsek kanálu byl zakončen skluzem a závěrečnou rampou, odkud dřevo padalo do řeky Křemelné (Obr. 14, 10). Skluz byl vyzděn kamennými plotnami a rampa byla ze dřeva. Tento skluz, jehož dřevěná rampa neunesla velký nápor, byl však roku 1807 nahrazen skluzem do Sekerského (Plavebního) potoka, který navrhl vrchní prášilský myslivec Janovský (Obr. 14, 8).¹⁰⁸ Tento nový skluz byl již vyzděný kameny. Novým skluzem se plavilo od roku 1808 do roku 1935.

Ve 30. letech 20. století byl starý kanál obnoven. Místo původního dřevěného skluzu bylo roku 1937 vystavěno betonové potrubí, které ústí krátkým skluzem do Křemelné. Tento skluz se tak svým technickým provedením odlišuje od skluzů předchozích.

Před započítáním plavby v plavebním kanálu ho bylo nutné naplnit vodou, aby se kanál vyčistil od nánosů a zbytku ledu. Poté se začalo plnit dřevo v horní části řeky Vydry, které zadržovala hradla u mostu (rechle). V neděli a o svátcích se dříví neplavilo. K plavení dřeva byly rovněž využívány umělé nádrže (švele). Voda v nádržích zvyšovala na jaře hladinu vody v plavebním kanálu. Tyto nádrže měli také příznivý vliv na složení vody, ovšem zvýšený ruch při těžbě a plavení neprospíval zvířatům v lese.¹⁰⁹

¹⁰⁸ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 68

¹⁰⁹ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 84



Obr. 14.: Průběh toku Vchynicko-tetovského kanálu s vyznačenými objekty, kde:
 1 – hradlový most Rechle, 2 – první úsek kanálu, 3 – první skluz, 4 – druhý úsek kanálu,
 5 – rozvodna - vtokový objekt pro elektrárnu Vydra, 6 – druhý skluz, 7 – třetí úsek kanálu,
 8 – skluz do Sekerského (Plavebního) potoka - Janovského skluz, 9 – odbočka do Sekerského
 potoka, 10 – původní, roku 1937 obnovený skluz do Křemelné, 11 – podzemní potrubí pro
 elektrárnu Vydra, 12 – akumulační nádrž pro vodní elektrárnu Vydra, 13 – potrubí od nádrže do
 vodního zámku, 14 – vodní zámek, 15 – potrubní spád do elektrárny Vydra na Čeňkově Pile
 Zdroj: mapy.cz

3.3.2.1 Průběh toku kanálu

Kanál začíná pod osadou Vchynice-Tetov, která rovněž dala název tomuto plavebnímu kanálu. Na začátku plavebního kanálu stojí hradlový most zvaný Rechle (Obr. 15), které sloužili k usměrňování a zachycování dříví z řeky Vydry do plavebního kanálu. Dále vede cesta přes boční přepad, kterým se regulovala výška plavební vlny k Antýglu. Kanál se následně stáčí vlevo.



Obr. 15.: Hradlový most, Rechle (Foto: Natálie Odrášková, 7.7.2018)

V další části je kanál bezpečnostně zakryt. V této části kanálu se rovněž nachází první ze tří skluzů. Stavidlo nad skluzem při plavení zachycovalo dřevo, které se následně po dávkách vypouštělo, plavení tak bylo možné urychlit a jednotlivé vlny bylo možné kontrolovat.

Hladina vody v kanále význačně klesá u Rozvodny v lokalitě Mosau (Mechov). V této budově začíná podzemní potrubí do zásobní nádrže vodní elektrárny na Čeňkově Pile. Od Rozvodny klesá další skluz, na nějž navazuje závěrečná část plavebního kanálu. Zbytky vody jsou odváděny skluzem do Sekerského potoka. Tímto skluzem se plavilo dřevo až do počátku 20. století. Koryto kanálu dále vede již bez vody k trubnímu skluzu z roku 1937.¹¹⁰

Ve 30. letech 20. století byl starý kanál obnoven. Místo původního dřevěného skluzu bylo roku 1937 vystavěno betonové potrubí, které ústí krátkým skluzem do Křemelné. Tento skluz se tak svým technickým provedením odlišuje od skluzů předchozích.

¹¹⁰ NP Šumava. [online]. Naučné stezky v NP. Vchynicko-Tetovský plavební kanál. [cit. 27.12.2018.] Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/cz/1129/979/clanek/vchynicko-tetovsky-plavebni-kanal/>

3.3.2.2 Vchynicko-tetovský kanál dnes

Plavební kanál dnes již plavení neslouží, je ovšem dokladem technických znalostí a organizačních schopností svého tvůrce ing. Josefa Rosenauera.

Podél Vchynicko-tetovského kanálu vede nyní naučná stezka s různými zastávkami, kde mohou turisté naleznout informace k historii kanálu a plavení. Naučná stezka začíná hradlovým mostem, zvaným Rechle. Tento most v době plavení zachytával soustavou tyčí plavené dřevo. Po celé stezce nalezneme několik významných bodů, prvním z nich je například Antýgl, zde vede cesta kolem vodoměrné kaple přes boční přepad, jímž se regulovala výška plavební vlny. Jiným významným bodem je Rokyta, kde nalezneme nyní informační středisko, které nám přiblíží historii plavení. Tato budova dříve sloužila jako schwarzenberská lesovna. V následující části je voda kanálu skryta pod bezpečnostním zakrytím. Zde se rovněž nachází první ze tří skluzů. Stavidlo nad skluzem zachycovalo dřevo, které bylo poté následně pouštěno po dávkách, tím se tak mohli kontrolovat jednotlivé vlny a samotné plavení se urychlilo.

Závěrečná část kanálu, rovněž nazývaná jako Dolní kanál je ukončena skluzem do Sekerského plavebního potoka, kterým byl nahrazen původní závěrečný skluz do Křemelné. Naučná stezka končí u hráze nádrže Sedlo, odkud nyní odtéká voda do elektrárny Vydra na Čeňkově Pile.

Z lokality Mosau (Mechov), z tzv. vtokového objektu je voda z kanálu odváděna podzemním potrubím do nádrže v osadě Sedlo. Ze Sedla dále teče voda do vyrovnávací komory, tzv. vodního zámku. Odtud padá tlakovým potrubím na 2 Francisovi turbíny v elektrárně Vydra na Čeňkově Pile.¹¹¹

¹¹¹ (přednáška) Elektrárna Vydra: ČEZ, a.s., 5.7.2018. [cit. 28.12.2018]

V letním období se na Vchynicko-Tetovském kanále konají rovněž ukázky plavení vorů (Obr. 16). Je ale nutné podotknout, že tento kanál nesloužil k plavení vorů, nýbrž k plavení volných polen. Polena dále pokračovala řekou Křemelnou k Čeňkově Pile, kde se nacházelo vaziště vorů, odkud již dřevo plulo ve svázané, tedy vorové formě. Součástí ukázky není jen plavení vorové tabule, ale rovněž i ukázka náčiní a nářadí, které dřevaři používali nejen ke stavbě voru. K celému programu patří i přednáška pana Karla Ešnera, který vypráví účastníkům o práci a životě vorařů. Poté co se úspěšně veškeré vory dostanu na vodu a jsou svázané do jedné vorové tabule, je možné se na voru s několika výměnnými zastávkami i svézt. Trasa plavení na voru končí u Rokyty v místě, kde je kanál bezpečnostně zakryt a kde se rovněž nachází první skluz.



Obr. 16: Ukázka plavení vorové tabule na Vchynicko-tetovském kanále.

(Foto: Natálie Odrášková, 7.7.2018)

3.3.3 Vliv vybraných technických památek a dřevařství na osídlení

Stavba Vchynicko-tetovského kanálu měla vliv na hospodářství a na osídlení oblasti. Již

při stavbě kanálu 10. června 1799 pracovalo na stavbě 200 dělníků. I přes potíže na stavbě kanálu roku 1799 pokračoval ing. Rosenauer ve stavbě kanálu, k čemuž vyžadoval zajistit 203 tesařů, 108 zedníků a 1000 nádeníků. Dělníky tak musela poslat všechna Schwarzenberská panství.¹¹²

První dřevařské osady byly zakládány již na zlomku 17. a 18. století, ale měly ještě částečně zemědělský charakter. Rozsáhlá výstavba čistě dřevařských osad začala na konci 18. století. V období 1790 – 1825 vzniklo množství osad, jako např. Uhlíkov, Josefův Důl, Krásná Hora, Knížecí Pláně, Modrava a Tetov. Aby panství získala dřevaře, nabízela jim levný pronájem půdy, výhodné mzdy, naturální příděl dřeva, byl jim slíben i příspěvek na postavení domu. Aby byl zajištěn dostatek bydlení pro dřevaře, rozšiřovali se již existující vsi. Na vimperském panství to byla například obec Zátoň, která byla zvětšena o 40 domků, Adlerova Huť o 21 domků, Kunžvart o 2 domky, Knížecí Pláně o 48 domků, Michlova Huť o 15 domků aj. Na celém tomto panství bylo na přelomu 18. a 19. století vybudováno 180 domků. Tuto stavební činnost lze doložit i na vedlejším prášilském panství.¹¹³

Typickou osadou vybudovanou kolem roku pro dřevařské dělníky je Dlouhá Ves, kde se nacházelo skladiště dříví. Ves se po koupi knížetem Schwarzenbergem roku 1800 rozrostla o řadu 25 dvojdomků, které sloužili jako ubytování dělníků. Tato rozšířená ves je pojmenována Nová Dlouhá Ves (Plán Nové Dlouhé Vsi, Neu Langendorf, můžeme vidět na Obr. 17. Bydleli zde voraři se svými rodinami ale také dřevaři příchozí z Bavorska. I dnes je znát, že tato obec byla vystavěna dle jednotného plánu.¹¹⁴

¹¹² Běl, Barták, Ettlér. Plavení dříví na střední Šumavě. s.56

¹¹³ Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. s. 37 srov. Anděra, Zavřel. Šumava: příroda, historie, život. s. 357 -358

¹¹⁴ Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. s. 83



Obr. 17: Situační plán dělnických domů v Nové Dlouhé Vsi z roku 1856. Uloženo v od SOA Třeboň v Českém Krumlově, fond velkostatku Prášíly, sbírka map, mapa č. 9

Poté co prášílské panství (panství Dlouhá Ves – Prášíly) koupil kníže Schwarzenberg, dochází k změně lesního hospodářství celého panství. Hodnota dřeva začíná značně stoupat, těžba dřeva přináší užitek domácím lidem. Pro velké množství dřeva plaveného z hor bylo třeba vybudovat skladiště. Tento fakt je hlavním důvodem pro koupi statku Dlouhá Ves.¹¹⁵

Těžba a plavba dřeva si vyžadovaly značný počet dělníků a docházelo tak k osidlování této oblasti. Již ing. Rosenauer vypočítal, že pouze na těžbu bude potřeba 312 stálých dělníků (počítal s roční těžbou 40 000 sáhů). Bylo nutné postavy domky buď ve stávajících osadách či založením osad nových na odlesněné půdě. Proto dochází k dělnické kolonizaci jak v Dlouhé Vsi tak i v Steindlbergu, Nové Studnici (13 domků), Zelenohorském Dvoře (18), Zelenohorské Huti (38), Filipově Huti (17) a Schätzově Lese (15).¹¹⁶

¹¹⁵ Do Dlouhé Vsi bylo přeneseno sídlo ředitele panství Prášíly. Od této doby je panství nazýváno Prášíly – Nová Ves. Zdroj: Běl, Barták, Ettler: Plavení dříví na střední Šumavě. s. 125

¹¹⁶ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 126 srov. Hofmann, Gustav. Vchynicko-tetovský plavební kanál. s.183

Dalším příkladem plavecké osady jsou Nové Kestřany. Tuto osadu nechal rovněž vybudovat kníže Schwarzenberg z důvodu jeho potřeby plavit dříví po řece Otavě a následně po Vltavě až do Prahy. Nové Kestřany se staly jednou z hlavních přestupních stanic při plavení dříví. U Nových Kestřan na Rechlicích se měnily plavecké posádky – německé plavce zde vyměnili Češi. Tuto osadu tvořilo 64 venkovských chalup, které byly situovány do jedné řady vzájemně na sebe štíty nalepených. Tato řada domků tvořila půlkruh pod knížecím dvorem tzv. Novým Dvorem u Nových Kestřan, který se nacházel na nejvyšším místě ve středu tohoto půlkruhu. V polovině této řady, mezi domky č. 32 a 33 byla nechána proluka pro komunikaci, kudy vedla cesta k Novému Dvoru u Nových Kestřan.

Docházelo také k postupnému odlesňování. V prvních dobách schwarzenberského panství bylo pro stavbu hájoven a mysliven s příslušnými pozemky odlesněno 1373 k.j. lesa. Po likvidaci skláren začala vzrůstat i místní spotřeba dřeva. Panství zřídilo 2 pily – Prášily roku 1852 a Ahornbach roku 1856. V Kvildě je v téže době zřízen podnik na zpracování resonančního dřeva.¹¹⁷

Nový nadlesní, Schober (1826) se snažil co nejvíce vyhovět svým nadřízeným s tím, aby bylo dopraveno na pražský trh co nejvíce dřeva. V této době je plavba dřeva hlavní prášilskou činností. V roce 1843 se objevují obavy o trvalost lesní úrody. Nový nadlesní Vincenc Schönauer ve své zprávě hlásí, že holin je mnoho. Důvodem nedostatečnosti kultur nalézá především v tom, že personál byl zaměstnán při plavbě a se setím i sadbou se začíná pozdě. Roku 1844 přijíždí majitel panství do Prášil a je nařízeno lesmistrovi Schönauerovi aby provedl odhad lesů. Roku 1860 je provedena systematizace prášilských lesů. Práce je svěřena taxátorovi Vilému Souchovi, jehož plán radikálně snižuje těžbu. Výsledek práce Viléma Souchy byl sice značně pesimistický, ale vzhledem k tomu, že se mohl opřít o přesně zjištěné hodnoty, byl jeho plán schválen. Panství i s náklady na výstavbu plavebních zařízení bylo již zapláceno a tudíž bylo možné zalesňovat a odvodňovat.¹¹⁸

Také stavba Schwarzenberského kanálu měla vliv na hospodářské a sociální poměry. Plavením se zvýšila i kvalita dřeva, protože dřevo bylo díky vodě očištěno od hlíny a bylo odolné vůči škůdcům. Nejen stavba ale i provoz plavebního kanálu nabídla obživu lidem, rostlo rovněž osídlení oblasti a bylo vybudováno přes 300 osad, obývaných dřevaři z Bavorska a Rakouska. Kanál umožnil pokrok v pěstování lesa. Byly založeny paseky, na kterých byla započata přirozená i umělá obnova lesa a přírodní lesy se tak proměnily v oblasti, které byly hospodářsky využívané. V 19. století po kůrovcových a větrných kalamitách byl plavební kanál výhodnou trasou, která tak umožnila hospodářsky využít velké množství poškozeného dřeva na českém, německém i rakouském trhu.¹¹⁹

¹¹⁷ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 127

¹¹⁸ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 127-128

¹¹⁹ Landa, Miroslav. Historie, technické údaje a fotografická dokumentace Schwarzenberského plavebního kanálu na Šumavě. Od. SOA Třeboň v Českém Krumlově. signatura: BA 7882,8. s.450

Vzhledem k tomu, že jak skláři, tak i dřevorubci osidlující tuto horskou oblast přicházeli z německy mluvících krajů, je nasnadě, že Šumava je v této době osídlena především Němci. Silný proud obyvatel sem plynul především z Bavorska a horních Rakous. Kvůli tomuto osídlení tak nelze najít významnější rozdíly mezi šumavskými Němci a obyvateli sousedních příhraničních území Rakouska a Bavorska.¹²⁰

Osídlení Šumavy bylo na přelomu 18. a 19. století prakticky dokončeno, bylo dosaženo horní hranice hor, která nebyla ani v pozdějších letech výrazněji překročena. V tomto období rovněž vznikla síť osad, která přetrvala až do 20. století bez významnějších změn.¹²¹

¹²⁰ Jihočeská vědecká knihovna v Českých Budějovicích. Šumava a její obyvatelé. [online]. Kohoutí kříž. [23.3.2018]. Dostupné z: <https://www.kohoutikriz.org/autor.html?id=willk>

¹²¹ Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. s 39 srov. Anděra, Závřel. Šumava: příroda, historie, život. s. 358

4 Dřevaři a plavci

Následující kapitoly se budou zabývat životem a prací dřevařů a plavců. Popsána bude rovněž stavba pramene a nástroje, které plavci využívali nejen ke stavbě pramene. Pozornost bude věnována i plavbě a plaveckým organizacím.

4.1 Dřevařství

Těžba dřeva byla velmi namáhavou a nebezpečnou prací. Úrazy i smrtelná zranění způsobená sklouznutím svážených klád či pouhou nepozorností byly běžné.

Do poloviny 17. století nebyla těžba dřeva tak významná a byla pouze okrajovým zaměstnáním obyvatel. S pronikáním těžby do vyšších horských oblastí se ve druhé polovině 17. století začínaly zakládat dřevařské osady. Osídlení dřevaři bylo nejdříve soustředěno na okrajové oblasti Šumavy, až v druhé polovině 18. století došlo k vzestupu těžby v horské oblasti Šumavy. V této době rovněž vznikali na Schwarzenberském panství, dřevařské osady, jež jsou základem pozdějšího osídlení dosud pustých lesů (Ondřejov, Uhlíkov, Josefův důl, Knížecí Pláně). Již existující osady jsou v této době rozšiřovány o další domy (Zátoň, Adlerova Huť, Michlova Huť, Hliniště aj.).¹²²

Schwarzenberské panství, ke kterému patřily i lesy v tehdejších modravském, březnickém a weitfällerském revíru, bylo rozsáhlé a do těchto míst přicházeli lesní dřevaři a dělníci ze Stachovska, Zdíkovska, z okolí Strašína, Nezdic, Dlouhé Vsi i z celého šumavského podhůří.¹²³

Na konci 18. století začali Schwarzenberkové se stavbou plavebních kanálů, které umožnily splavit dřevo k vodním tokům a následně na vzdálené trhy. Tato činnost rovněž vyžadovala velké množství pracovních sil, proto do těchto oblastí lákali Schwarzenberkové zaměstnance nejen ze širokého okolí ale i z německých zemí.¹²⁴ Dřevařská kolonizace tak vrcholí právě v době budování plavebních kanálů.

Význam těžby dřeva klesal po polovině 19. století. Důvodem bylo to, že na přístupných místech byly lesy z velké části již vytěženy a lesní odborníci upozorňovali na škody, které těžba přinesla. Až v této době se tak začalo s obnovou lesních porostů. Ke krátkému vzestupu došlo v 70. letech, kdy bylo třeba zpracovat dřevo spadané po obrovské vichřici a následně jej tak dopravit k vodním tokům. Tento vzestup byl ale jen krátký, protože po odstranění většiny škod těžba opět poklesla. Těžba sice živila desítky rodin, ale již nebyla tak rozšířená a nedosahovala tak vysokých příjmů jako dříve.¹²⁵

¹²² Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. str. 83

¹²³ Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 37

¹²⁴ Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. str. 83

¹²⁵ Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. str. 83 - 84

4.1.1 Práce dřevařů

Dřevaři pracovali v lesích v malých skupinkách (po dvou či po čtyřech) a jako nástroje s sebou nosili obloukovou pilu, zvanou břichatka, která měla přes ostří dřevěný nebo kožený kryt, jež chránil pilu před poškozením, ale zároveň i dřevaře před zraněním. Dále nosili sekeru a v pytli, ve kterém nosili jídlo, měli i bukový klín.¹²⁶

Vybavení dřevařů a jejich životní styl byly podobné v celé horské oblasti Šumavy. Koncem května, před začátkem léta, odcházeli i s rodinami výše do lesů. Zde měla postavena dočasná obydlí. Rodina s sebou brala i několik kusů skotu či husy a slepice. Jako příbytky sloužily jednoduché chatrče z neopracovaných klád. Ve stěnách se nacházeli otvory, které soužily jako okna a jeden větší otvor jako vstup. Uvnitř chaty se nacházely lavice a jednoduchý stůl. Uprostřed tohoto obydlí se zřizovalo ohniště. Vedle těchto chatrčí se nacházel i chlév pro dobytek. Střecha byla rovněž zbyta z kmenových klád a byla strmá, aby se na ni v zimě nadržel sníh.¹²⁷ Někdy ovšem neodcházela do lesa celá rodina a v těchto osadách žili přes léto jen muži. Pokud dřevař pracoval poblíž osady, nosila mu rodina teplý oběd. Pokud ale pracoval na vzdálenějším místě, vařil si ze zásob, které si přinesl.¹²⁸

Těžba dřeva byla složitá práce a skládala se z několika operací. Nešlo jen o porážení stromu ale i následné očištění padlých stromů (odvětvení, loupání kůry) a rozřezávání na menší polena, následně se muselo dřevo stáhnout z prudkých svahů k cestě nebo k vodnímu toku, což bylo nejnebezpečnější částí dřevařovy práce.¹²⁹

Spadlý strom se nejprve odvětvil. Pokud byla blízko vesnice, větve se přenechávaly sedlákům jako podestýlka pro dobytek, pokud však ne, musely se větve spálit, aby nepoškodily les. Z klád se následně škrabkou loupala kůra. Nejvíce nebezpečnou částí práce bylo následné svážení a stahování polen. Dřevo se stahovalo k vodním tokům, neboť představovaly nejlevnější způsob dopravy dřeva na trh. Na svazích, které nebyli tak prudké, se dřevo sváželo k cestám pomocí koňského potahu. Následně se naložilo na vůz či saně a odváželo se do nižších poloh. Majitelé lesů tak byli povinni pečovat o cesty, zpevňovat okraje a stavět mostky. Tam, kde byl svah prudší, byly budovány tzv. splazy (úzká koryta ze dřeva, v nichž klády klouzaly k cestě či vodnímu toku).¹³⁰

¹²⁶ Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. s. 84 srov. Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 46 srov. Anděra, Zavřel. Šumava: příroda, historie, život. s. 574

¹²⁷ Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. s. 84 srov. Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 37 srov. Anděra, Zavřel. Šumava: příroda, historie, život. s. 574

¹²⁸ Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. s. 84

¹²⁹ Anděra, Zavřel. Šumava: příroda, historie, život. s. 574

¹³⁰ Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. s. 85 – 87 srov. Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 46

Polena se dopravovala v zimě po sněhu k nejbližšímu toku, kde se dřevo do jara uložilo. Kvůli vysokým závějím byly kupy polen a klády v létě označeny vysokými tyčemi, které byly až 3 m dlouhé a umožnily tak dřevo nalézt i po zapadání sněhem.¹³¹ Důležitým prostředkem určeným ke svázení polen do nižších poloh byli saně zvané *šmejčky*, které můžeme vidět na Obr. 18. Na tyto saně bylo možné naložit 3 m³ palivového dřeva. Dřevař svázel dřevo tak, že stál před saněmi s nohama zarytými do sněhu a oběma rukama zvedal trámky¹³² se silnými hřeby dole a brzdil. Někdy se za saně připojoval tzv. *kocour* – velký svazek polen, který pomáhal brzdit. Užití takovýchto pomůcek záviselo na tom, jak prudký byl svah, z něhož se dřevo sváželo.¹³³



Obr. 18: Šmejčky vystavené v informačním středisku Rokyta na Šumavě
Foto: Natálie Odrášková, 11.8.2018

K plavení docházelo až na jaře, kdy roztál sníh a vodní tok se uvolnil. Dřevo tak bylo plaveno do nižších poloh, kde bylo následně zachyceno a skládáno na překladišti,¹³⁴ odkud již dřevo plulo ve svázané formě do vnitrozemí.¹³⁵ Voroplavba a její historie je již popsána v kapitole 3.2.1.

¹³¹ Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. s. 87-88

¹³² Trámky se nacházeli v přední části saní, kde byly upevněny k nosům. Trámky se zvednutím zarývali do země a usnadňovaly tak brzdění. Zdroj: Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. s. 88

¹³³ Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. s. 88 srov. Běl, Barták, Ettler. Plavení dříví na střední Šumavě. s. 47

¹³⁴ Překladiště se zřizovaly většinou v místech, kde potok ústil do řeky, která byla již dostatečně široká, aby bylo možné na vazišti vázat vory.

Zdroj: Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. s. 89

¹³⁵ Vondruška, Vlastimil. Život staré Šumavy. s. 89

4.2 Plavci

Pro plavce byl vždy správný termín *plavec*. Nesprávné označení *vorař* je umělým termínem, který se objevuje v právní terminologii první poloviny 19. století. Tento termín byl často užíván laiky a zanesen tak do odborné i krásné literatury.¹³⁶

Plavecké povolání bylo složitým a zodpovědným povoláním. Jen malá odchylka či nedbalost mohla mít na svědomí hospodářské ztráty či zranění. Některé nehody jsou doloženy například ve vyprávění otavského plavce Antonína Mikáta či Václava Hurycha, syna hostinského z plavecké hospody Podskalí.¹³⁷ Plavecké povolání proto vyžadovalo určité předpoklady, znalosti a schopnosti plavce. Plavec musel velmi dobře znát vodní tok, musel se rychle rozhodovat a být pohotový. Plavec musel rovněž znát tesařské a dřevařské práce, neboť plavci si obvykle sestavovali i pramen, kterým pluli. Plavec musel být i fyzicky odolný aby byl schopen pracovat za každého počasí.¹³⁸ Tyto vlastnosti jsou typické jak pro české tak německé plavce. Plavecké povolání si nejen na české straně žádalo tělesné síly a zručnosti. Pro toto povolání je charakteristické i dobré platové ohodnocení, které bylo ovšem ohrožováno kolísáním konjunktury v obchodu se dřevem, ale bylo rovněž omezováno i sezónní prací.¹³⁹

Plavcem se učil chlapec asi od 14. – 15. roku, kdy ho některý z plavců, což byl většinou jeho vlastní otec či někdo z rodiny nebo soused, vzal na řeku a na vaziště. Pokud ale nového adepta na plavce neučil sám otec, či někdo blízký svěřil ho vrátnému¹⁴⁰ nebo jinému zkušenému plavci. Vzhledem k tomu, že chlapec ale vyrůstal u vody, plavecké techniky již za své dětství odkoukal od plavců. I chlapci z neplaveckých rodin vyrostli téměř u vody a voroplavbu znali již v dětství.¹⁴¹

Mladý plavec pomáhal ostatním dospělým plavcům, ale nesměl se podílet na úkolech, které vyžadovaly velkou odpovědnost, a na kterých závisel osud plavby. Ostatní plavce musel oslovovat „pane“ a křestním jménem či příjmením, dle toho jak to bylo v dané partě zvykem. Plavcům se mladý chlapec nesměl plést do rozhovorů a mluvit mohl pouze, byl-li tázán, či vyzván k rozhovoru. Plavci si mezi sebou ale tykali a oslovovali se přezdívkami. Zaměstnavatelům se říkalo „milostpane“ nebo jejich služebními tituly. Transportéři¹⁴² měli služební titul „vrchní kormidelník“ nebo „vrchní vrátný“ a mezi plavci se oslovovali „pantatínku“. Dalším pravidlem bylo, že mladý chlapec nesměl s ostatními plavci večer posedávat v hostinci a ihned po večeři musel jít spát. Malé tělesné tresty za chybu,

¹³⁶ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích, s. 78 srov. Muzeum řeky Otavy a voroplavby Střelské Hoštice

¹³⁷ Fröhlich, Velková. Plavecké historky z voroplavby na Vltavě a Otavě. s. 85 a 92

¹³⁸ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 93

¹³⁹ Historisches Lexikon Bayerns. [online]. Birgit Jauernig, 14.10.2009. [cit. 19.3.2019]. Dostupné z: https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fl%C3%B6%C3%9Ferei#Ende_der_Fl.C3.B6.C3.9Ferei

¹⁴⁰ Vrátný byl plavec, který musel složit vrátné zkoušky pro získání vrátného patentu. Byl kapitánem plavby.

¹⁴¹ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 93

¹⁴² Transportér byla osoba zodpovědná za dřevo několika firem.

nepozornost či nedbalost byly běžné, ale plavci je nikdy nesměli přehánět či úmyslně týrat. Plavec, který by malého chlapce týral či přeháněl tělesné tresty, by se sám vyřadil z plavecké party a bylo by pro něj poté obtížné najít si jinou obživu.¹⁴³

Hoch se stal plavcem po 2 – 3 letech, musel si však zažádat u nejbližšího politického úřadu o služební knihu pro plavce (plaveckou knížku). Veškeré náležitosti byly stanoveny vyhláškou z 19. května 1855. Aby byla plavci plavecká knížka vydána, byl požadován souhlas dvou vrátných, kteří potvrdili, že si hoch osvojil veškeré znalosti a plaveckou techniku. Tato knížka platila v některých státech za daných podmínek do roku 1939 i jako pas. Jako úplný plavec se však hoch stal až po vojenské službě, kterou vykonal u některé ženijní jednotky.¹⁴⁴

Plavci a vrátní získávali oprávnění či ověření své způsobilosti, které je stavělo na úroveň řemeslných mistrů a svými sousedy a měšťany byli vnímáni jako odborníci. Toto postavení plavců ve společnosti podtrhlo nejen jejich pracovní a sváteční oblečení (to ale až od 90. let 19. století) ale i etiketa, osobní vlastnosti, které vyžadovali zručného a silného chlapa stejně tak jako slušné pracovní výdělků. K plavecké povaze rovněž patřil i sklon k ostřejším vtipům a lehkovážným hovorům i k nadřízeným orgánům. V 16. století si konšelé stěžovali na jejich lehkovážnost mluveného projevu a na jejich tropení nepřístojností. Ovšem tato pýcha byla založena na vědomí starobylosti a významu a obtížnosti jejich povolání. Konšelé samotní si vážili štědrosti plavců a jejich sečtělosti, tedy vlastností, které byly typické i pro plavce 19. a 20. století.¹⁴⁵

Do 20. - 30. let 19. století byli plavci jen stálými či volnými zaměstnanci velkých podnikatelů a obchodníků se dřevem (tedy velkostatků a dřevařských firem jak domácích tak i zahraničních). Do tohoto období, tedy do 20. – 30. let 19. století, se někteří plavci účastnili jako drobní podnikatelé obchodu se dřevem. V tomto období plavila pravděpodobně většina plavců pro stále stejného podnikatele, tedy velkostatky a města.¹⁴⁶

Na schwarzenberských panstvích¹⁴⁷ bylo od 18. století v povinnostech plavců a dřevařů, že musí být kdykoliv připraveni k plavení podle potřeby. Nebyla-li plavební sezóna, pracovali v lese jako dřevaři a byli nápomocni při jiných pracích, které byly potřeba. Měli stálé příjmy a i výhody, které jiní obyvatelé neměli – například možnost pastvy v lese, sbírání lesních plodin a využití lesních luk, mezi tím i nemocenské, úrazové a penzijní pojištění. Většina schwarzenberských plavců tvoří tedy skupinu se stálým zaměstnáním s převahou plaveckých prací. Tito plavci tak měli práva a povinnosti vyplývající ze stálého zaměstnání.

¹⁴³ Scheufler, Šolc. Vorošlavba na jihočeských tocích. s. 93 - 94

¹⁴⁴ Scheufler, Šolc. Vorošlavba na jihočeských tocích. s. 93 - 94

¹⁴⁵ Scheufler, Šolc. Vorošlavba na jihočeských tocích. s. 95

¹⁴⁶ Scheufler, Šolc. Vorošlavba na jihočeských tocích. s. 95

¹⁴⁷ Schwarzenberská panství Šumavy = Vimperk, Krumlov, Prášíly

Od poloviny 19. století tvoří schwarzenberští plavci asi 25 – 35 % všech jihočeských plavců.¹⁴⁸

Největší množství jihočeských plavců tvořili ti, kteří se nevázáli na jediného zaměstnavatele a plavecká práce u nich tak tvořila hlavní pracovní náplň. Tato skupina tvořila asi 40 – 60 % jihočeských plavců. Jak již bylo zmíněno, plavba byla pouze sezónním zaměstnáním a mimo plaveckou sezónu někteří plavci pracovali v lese, v loděnicích, na obecních pracích apod. Většina těchto plavců měla chalupnické hospodářství, ale starší či bezdětní plavci nepracovali přes zimu nikde, protože museli obstarat práce potřebné pro své hospodářství. O hospodářství se jinak starala žena se staršími dětmi. Tito plavci plavili pro různé firmy, avšak každá firma se snažila udržet si osvědčené plavce a vrátné na nejednu sezónu.¹⁴⁹

Zvláštní skupinu pak tvoří pomocní plavci, kteří příležitostně pomáhali v době pracovní špičky. Do této skupiny patřil vesnický proletariát a synové sedláků a chalupníků a zchudlí řemeslníci. Kvalifikovaní plavci je ale neviděli rádi, protože jejich zručnost a pracovní morálka nebyla úplně nejlepší a byli ochotni jít zaměstnavatelům tzv. „na ruku“.¹⁵⁰

Další pracovní skupinu tvoří již zmínění dřevaři, lesní dělníci, se stálým zaměstnáním, jejichž náplní bylo zpracování dřeva a případně i jiné lesní práce a plavba byla pouze doplňkovým zaměstnáním dle potřeb velkostatků. Malou skupinu pak tvořili lesní dělníci bez stálého zaměstnavatele, kteří příležitostně pracovali jako plavci. Tato skupina byla ekonomicky nevýznamná a tvořila asi 5 % všech jihočeských plavců.¹⁵¹ O dřevařích již bylo pojednáno v předchozí kapitole.

¹⁴⁸ Scheufler, Šolc. Vorošlavba na jihočeských točích. s. 95 -96

¹⁴⁹ Scheufler, Šolc. Vorošlavba na jihočeských točích. s. 96

¹⁵⁰ Scheufler, Šolc. Vorošlavba na jihočeských točích. s. 96 - 97

¹⁵¹ Scheufler, Šolc. Vorošlavba na jihočeských točích. s. 96

4.2.1 Stavba pramene

Stavba pramene byla rovněž složitou de facto tesařskou prací. Plavec tak musel znát dřevorubecké a tesařské práce. Pramenem je chápáno několik vorů spojených za sebou.

Většina přípravných prací před vázáním vorů se konala v zimě. V lese se dřevo upravilo, dopravilo na vaziště a zhotovovali se plavecké pomůcky. Kmeny bylo třeba zbavit kůry (*vokřesaly se*), byly nařezány na vhodnou délku a zbavovaly se suků (*volízaly se*). Čerstvé kmeny se loupaly, zaschlé se ořezávaly starými kosami. Upravené kmeny se třídily dle druhů (převážně ale jen na Vltavě) – tvrdé dřevo, borovice a ostatní. Dále se třídily dle síly do 4 tříd, které plavci nazývali sorty:¹⁵²

- 1) do 20 cm ve středovém průměru (\emptyset)
- 2) 20 – 24 cm v \emptyset
- 3) 24 – 30 cm v \emptyset
- 4) přes 30 cm v \emptyset

Na vazišti se následně dělily detailně do 10 tříd dle délky a síly v průměru.

V lese plavci hned kmeny vyušili.¹⁵³ Kmeny se následně svázely na vaziště. Každý kmen musel být ale náležitě označen – na silnějším konci musela být vyznačena délka a střední průměr a na slabším konci průměr tenkého konce a značka revíru.

Plavci nasekávali houžve k vazbě a šlahouny k upevňování. Houžve sloužily ke spojování klád a vorových tabulí. Napařovali je nad ohněm, aby změkly, pak se silný konec kmínku uchopil do otvoru v kládě a tenký konec kmínku se navinul na suchou pevnou hůlku zvanou *knikel* (roubík). Kniklem se následně krouživým pohybem otáčelo na obě strany. Díky tomuto točení se uvolnila vazba dřeva a houžve tak byly ohebné. Houžve se připravovali někdy již na jaře do zásoby a před použitím byly máčeny ve vodě, aby byly ohebné.¹⁵⁴

Na vazištích se klády svazovaly do vorové tabule (voru) asi po 10 – 12 kusech. Délka jedné vorové tabule byla asi 7 – 11 m. Vorové tabule se následně spojily do pramene.

Dle údajů plavců byla na Otavě například tato vaziště: Čeňkova pila, Rejštejn, Na Pátečku pod Dlouhou Vsí, umělý kanál u Žichovic, nad jezem u Katovic, Strakonice u čejetického dvora, Lhota u Kestřan, staré vaziště před Pískem – Na Bělidle, nové vaziště pod Pískem, před soutokem Otavy s Lomnicí – V Říčkách a nad jezem proti Zvíkovu.¹⁵⁵ Některé vaziště

¹⁵² Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích s. 65

¹⁵³ Vyušit – pomocí zobákovitě zahnuté sekery kladařky prosekali konce klád asi 20-25 cm od konce klády
Zdroj: Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 65

¹⁵⁴ Scheufler, Vladimír. Šolc, Václav. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 66 srov. Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě. s. 21

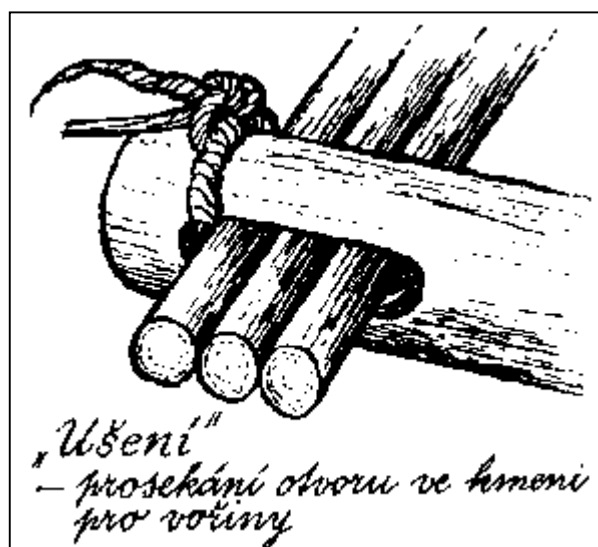
¹⁵⁵ Fröhlich, Velková. Plavecké historky z voroplavby na Vltavě a Otavě. s. 101

(například Žichovice, Strakonice či Čejetice) nám rovněž dokládá vyprávění Antonína Mikáta, otavského plavce ze Slatiny.¹⁵⁶

Ke stavbě pramene vybíral klády vrátný tak, aby ve středu voru byly klády rovné a na okrajích voru křivé. *Křivé klády se vázaly obvykle obloukem vodorovně od středu voru. Byla-li křivá kláda obloukem dolů, říkalo se, že je na pronesenou nebo na utopenou, obloukem vzhůru byla na koně.*¹⁵⁷

Na horních tocích měl vor mírně vějířovitý tvar, neboť se k sobě klády vázaly úzkými konci. Na řekách jež byly dostatečně široké, vkládal vrátný některé klády silným koncem vpřed (tzv. obrátek), aby nebyl rozdíl mezi šířkou voru v přední a zadní části. Tyto obrátky musely být obsekány, aby přední část dna voru byla vodorovná a vor tak nezachytával za kameny vorových propustí.¹⁵⁸

Aby klády ve voru drželi pohromadě, využívala se tzv. *vořina* – tyč prostrčená otvory v kládách. U vorů, které byly sestaveny ze slabších klád, se dávaly vořiny do obou konců klád a to do celého pramene. Přední část voru se později spojovala plátem, který se přibíl přes tenké konce klád. Tento způsob je oproti způsobu předešlému mnohem rychlejší, neboť není třeba klády ušít (Obr. 19).



Obr. 19: Ušeni

Zdroj: <https://vesmir.cz/cz/casopis/archiv-casopisu/2000/cislo-1/jazyk-podskalskych-voraru.html>

¹⁵⁶ Fröhlich, Velková. Plavecké historky z voroplavby na Vltavě a Otavě. s. 35

¹⁵⁷ Scheufler, Vladimír. Šolc, Václav. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 70

¹⁵⁸ Scheufler, Vladimír. Šolc, Václav. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 70 srov. Muzeum řeky otavy a voroplavby Střelské Hoštice

Přední část voru byla zpevněna tzv. *jochy*, což byly slabší podvaly těsně za plátem, přitažené slukami. Sluky byly kolíky asi 30 cm dlouhé a přitesané na jednom konci do špičky. Slukami se připevňovaly oka houžví, které drželi jochy a podvaly s vesly. Joch zachytával nárazy a chránil tak vořinu před zlomením nebo plát před utržením. Po stranách podvalu se vyvrtaly otvory do 2-4 krajních klád a do těchto otvorů se zasunuly houžve, které těsně obepínali joch nebo podval a přiklínovaly se (přislukovaly) slukami.¹⁵⁹

Zadní část voru byla stahována pomocí podvalu, což byl špalek asi o jeden metr kratší než šířka voru. Špalek měl na koncích provrtané díry a těmito otvory se provlékla houžev, které se následně přichytila skobami ke krajním kládám. Po roce 1920 se místo houžví začaly užívat dráty. Na řece Otavě se děrovaly klády jen na předních koncích a zadní část voru se provazovala volně, tzv. na klapačku. Důvodem této techniky bylo kamenité a někdy mělké dno řeky Otavy. Pokud vor zadní částí zadrhl o kámen, kláda se nadzdvihla a bylo možné projet. Kdyby byla i zadní část voru svázána pevně, mohl by pramen vybočit a řízení pramene by bylo náročné.¹⁶⁰

Po sestavení jednotlivých vorů sestavovali plavci pramen. Nejprve byl vybrán tzv. předák, tedy vor, který byl v pramenu první. Předák musel být nejpevnějším vorem s nejméně skulinami a musel být dostatečně těžký, aby vzdoroval při proplouvání propustí ostatním vorům. Předák byl opatřen dvěma nebo třemi vesly asi 10 m dlouhými. Druhý vor byl nazýván *slabák* a třetí byl *šrekový* – byla na něm brzda či *šrek*. Na druhém voru je plátno s nápisem jména podnikatele a jménem vrátného. Na tomto voru se také nachází ohniště utvořené z drnů. Následující vory již názvy neměli, říkalo se jim ve střídě. Předposlední vor byl opět šrekový a poslední vor byl zvaný zadák.¹⁶¹

Protože se na voru nacházelo i ohniště, bylo tak možné i vařit. Nejčastěji dělali plavci na voru černou kávu, a když byla zima, tak si pomáhali i rumem. Na místech, která byla volnější, se vařily i polévky – bramborová, rýžová nebo nudlová. Z domova si plavci braly i buchty. Vozila se také slanina, špek nebo jiná trvanlivější uzenina a samozřejmě i chléb, který se mazal sádlem. Z domova se také vozila jíška – praženka, ze které se po smíchání s vodou dělala polévka.¹⁶²

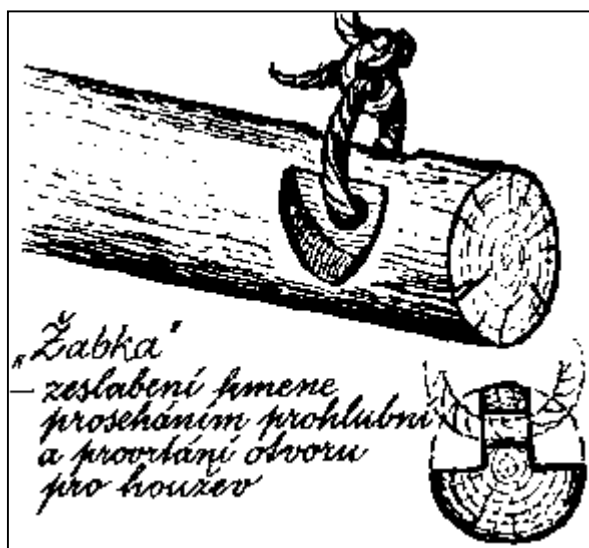
¹⁵⁹ Scheufler, Vladimír. Šolc, Václav. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 70 - 71

¹⁶⁰ Scheufler, Vladimír. Šolc, Václav. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 71

¹⁶¹ Scheufler, Vladimír. Šolc, Václav. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 71 srov. Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě. s. 23

¹⁶² Fröhlich, Velková. Plavecké historky na Vltavě a Otavě. s. 88 a 98

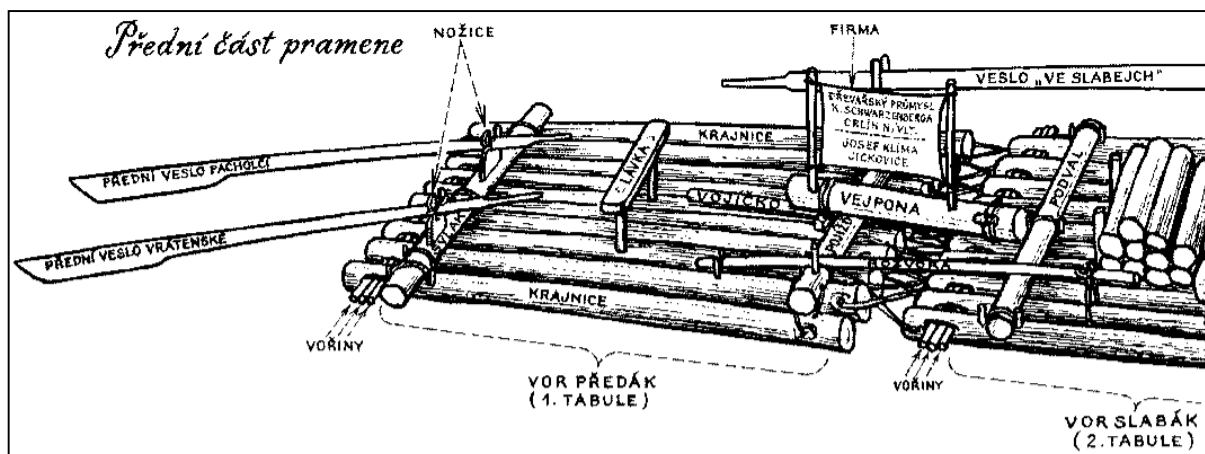
Mezery mezi jednotlivými vory v pramenu, tzv. *stříhy*, hrály rovněž významnou roli. Přední díl pramene měl mezery mezi vory větší, protože musel být ohebnější, aby se pramen v zákrutech nepřelomil a bylo možné s ním lépe manipulovat. Těmto říkali plavci *dlouhé* či *volné stříhy*, opakem k nim byli stříhy vázané tzv. *do tuha*. K tomu, aby byly stříhy na zadních i předních patách dvou vorů stejně vzdáleny využívaly plavci tzv. *rozporky* či *oporky*, což byly krátké špalky, které položily mezi dva vory, jež přitáhly, až rozporka vězela mezi vory pevně a následně svázaly vory k sobě. K zachycení houžví u přední paty voru se využilo přibitého plátu, zádni patu voru bylo nutné nejdříve provrtat. Nejdříve se vysekal kladačkou zásek, zvaný skobka nebo *žabka* (Obr. 20), aby bylo možné nebozez zachytit. Vrtalo se šikmo, aby otvor vyústil asi o 20 cm níže v oblině klády. Tento otvor sloužil k zachycení houžve či drátu, jímž se vázalo.¹⁶³



Obr. 20: Žabka neboli skoba

Zdroj: <https://vesmir.cz/cz/casopis/archiv-casopisu/2000/cislo-1/jazyk-podskalskych-voraru.html>

¹⁶³ Scheufler, Vladimír. Šolc, Václav. Vorooplavba na jihočeských tocích. s. 71-72



Obr. 21: Přední část pramene

Zdroj: <https://vesmir.cz/cz/casopis/archiv-casopisu/2000/cislo-1/jazyk-podskalskych-voraru.html>

Důležité bylo rovněž strojení pramene, které bylo předepsané jak zákony tak vynucené potřebami plavců. K takové výstroji patřily: vejpona, přinucení, rozvora, šrek, vesla, stolička pro veslaře (lávka), zálivky, šlahouny, náklad, ohniště, firmy (podnikatel a vrátný), číslování pramene a pomocné nářadí k plavbě.

Vejpona (viz Obr. 21 pravá část obrázku uprostřed) byl silný špalek, který sloužil ke spojení předáku a slabáku. Rovněž sloužil k tomu, aby slabák při proplouvání vrat nešel pod první vor. Plavci vejponu provrtali na jednom konci a následně ji položili přes *podjezd* neboli *podlíšť* (podval, ve kterém bylo upevněno veslo „ve slabejch“) tak aby přečnívala asi 1 m na druhý vor. Zde byla vejpona přivázána k některé ze středních klád. Jeden z plavců pak zvedl volný konec vejpony, a další plavci k ní přivázali tenčí kládu. Tato pomocná kláda, zvaná *sýkora* či *vojíčko* (Obr. 21– kláda v zadní části prvního voru uprostřed), se přidržela, aby nesjela a jiný plavec vysekal na předáku do podlíště zásek, do kterého vejpona zapadla.¹⁶⁴

Podobný účel jako vejpona, měla i rozvora (Obr. 21 – uprostřed, mezi prvním a druhým vorem), která sloužila jako vyztužení mezi předákem a slabákem, aby slabák při projíždění propustí nevplul pod předák. Stejnou funkci mělo i přinucení, které se dávalo na opačnou stranu než vejpona jen přes několik prvních střižů. Přinucení mělo také funkci udržet vor v rovnosti.¹⁶⁵

¹⁶⁴ Scheufler, Vladimír. Šolc, Václav. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 74

¹⁶⁵ Scheufler, Vladimír. Šolc, Václav. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 74

Jiným zmíněným strojením je *sřek*, který můžeme vidět na Obr. 22. Jedná se o zařízení, které sloužilo k brždění a zarážení pramene, ale také k měnění směru. Na zadní části posledního, tedy šrekového voru se roztáhly klády, aby vznikla mezera, tzv. *šreková škoula*, ta se poté zajistila krátkým špalkem. Napříč ke kládám se následně přivázala *šreková podjezd'* (Obr. 22, 1), což byl silný podval, od kterého se asi v metrové vzdálenosti zasadil druhý podval. Přes oba tyto podvaly navalili plavci dvě pančavy (Obr. 22, 2), tenčí klády, které se nazývaly líhy nebo na Lužnici lyžiny. Pančavy ležely po délce voru asi 60 – 70 cm od sebe tak, aby byla šreková škoula uprostřed. Plavci poté pod podjezdí protáhli houžve a přivázali přes pančavy ke spodku válec (Obr. 22, 3), tak aby se zadní kraj podježdě kryl s přední stranou válce. Vázání válce se přitáhlo *ouvojnici*, asi jeden metr dlouhou tyčí. Ouvojnice ležela rovnoběžně s Pančavou a byl k ní připevněn okem houžve. Samotná brzda, zvaná na řece Otavě pamvalík (Obr. 22, 4), byl špalík asi 3 – 5 metrů dlouhý. Při zarážení, tedy šrekování, plavec odvázal pamvalík a zvedl ho na horním konci ramenem. Pamvalík tak sklouzl do šrekovací škouly. Plavec pak ryl a zadržoval pamvalík v kolmé poloze válcem vlastní vahou do dna. Při prudkém brždění se pamvalík zatloukal palicí.¹⁶⁶



Obr. 22: Detail zadní části posledního voru – šreku, kde 1 – podjezd', 2 – pančavy, 3 – válec, 4 – pamvalík
Foto: Natálie Odrášková, 7.7.2018

¹⁶⁶ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 75

Další důležitou pomůckou byla vesla. Na předáku se nacházela dvě vesla, která se nazývala dle toho, na které straně voru ve směru jízdy bylo veslo umístěno. Na levé straně se nacházelo veslo vrátenské, na pravé pacholčí (Obr. 21 – v levé části obrázku). V zadní části předáku ve vejponové podlísti bylo zasazeno veslo „ve slabejch“, kterým se pomáhal natáčet pramen. Na většině vazišť bylo zvyklé, že vesla vysekával vrátný. Vratný odřízl špalík dlouhý asi 60 cm, ze kterého se vysekaly veslové *nožice* neboli ložnice, zvané kopovky. Širokou sekerou a palicí pak rozštípal špalík na desky 4 – 5 cm silné, které rozpůlil a přisekal do hladka a na horním konci vysekal zářez. Následně z kmínku o průměru asi 20 cm odřízl kus o něco delší, než byla přední část předáku a po jedné straně jej přitesal. Tento kmínek se nazýval *svlak* (Obr. 23, č. 3) a sloužil jako nárazník a zároveň jako vyztužení předku. Do svlaku vyvrtal nebozezem 2 díry kolmo k přitesané ploše svlaku. Vzdálenost těchto dvou otvorů byla o něco delší než šířka nožice (Obr. 23, č. 5). Mezi tyto dva otvory vyvrtal další dva a tento prostor mezi dírami následně vysekal v podélný otvor. Do tohoto otvoru uklínoval neboli přislukoval sluky (Obr. 23, č. 6), pak zasadil nožice tak, že nepatrně vyčnívaly na přitesané straně svlaku a uklínoval je. Vyčnívající část pak přitesal do hladka. Vrátný také vysekával samotná vesla, která se nasadila do zářezu v nožici a zajistilo se tzv. korunkou, která zapadla do zářezů vysekaných do vnějšího kraje nožice. U vesel byla také lávka či stolička, ke které si plavci přivazovali láhev s kořalkou.¹⁶⁷



Obr. 23: Detail přední části předáku, kde: 1 – vořina, 2 – ušení, 3 – svlak, 4 – houžve, 5 – nožice, 6 – sluk
Foto: Natálie Odrášková, 7.7.2018

¹⁶⁷ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 76

Hotový pramen vezl ještě kromě plaveného dřeva i náklad. Náklad obvykle tvořily špalky, palivové dřevo, důlní dřevo, pražce a chmelovky, ale také fošny, prkna a latě. Náklad se dával od druhého nebo třetího voru po předposlední vor. Plavcům náklad nevalil, neboť za něj měli další zisk a naložený pramen plul lépe. Bylo dovoleno takové množství nákladu, aby jednotlivé vory nebyly zalaty vodou a aby se dal pramen lehce ovládat. Náklad se kladl na tzv. *pančavy*,¹⁶⁸ a byl ještě zajištěn houžvemi.¹⁶⁹

Každý pramen musel být označen firmou – jménem majitele a vrátného. Jména byla napsána na bílém plátně písmeny předepsané velikosti. Označení byla umístěna na druhém voru (slabáku). Firma majitele byla psána červeně a byla umístěna nad firmou vrátného, která byla psána černým písmem. Při bočním větru fungovaly firmy jako plachty a pramen tak byl hnán ke břehu. Velké firmy měli na praporku i svůj znak, například Schwarzenberkové písmeno S s knížecí korunkou.¹⁷⁰

Každý pramen musel být i náležitě očíslován. Na zadní části každého voru byla tzv. lyska, hladce vyseknuté místo asi půl metru od konce klády. Na této lysce byla vyražena číslovka nebo napsána hrudkou čísla v následujícím pořadí:¹⁷¹

- 1) číslo pramene
- 2) číslo voru v prameni
- 3) délka voru
- 4) počet kusů ve voru
- 5) počet kusů nákladu na voru

Kromě tohoto značení bylo na svlaku na předáku nebo na některé nožici napsáno číslo pramene.¹⁷²

Při plavení za šera či v noci a večerním kotvením musel být pramen označen dvěma světly zavěšenými vpředu a vzadu na tyčích. Tyto světla byla ale často nahrazována dvěma ohništi na slabáku a na zadáku. Ohniště mělo nejen signální funkci, ale plavci jej využívaly k vaření a ohřívání. Ohniště měl na starost nejmladší plavec. Stále ohniště stavěli plavci tak, že na náklad nakladli vrstvu chvojí, hlíny a na vrch vrstvu drnů. Přenosné ohniště vyráběli ze dvou špalků, které rozštípali na dvě poloviny. Tyto části pak spojili dvěma kousky vořiny a vzniklou plochu pokryly štěpinami, které sloužili jako podklad, na který následně napěchovali hlínu a drny.¹⁷³

¹⁶⁸ Pančavy byly tenké klády, užívané, aby náklad neležel přímo na vorové tabuli.

Zdroj: Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 77

¹⁶⁹ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 77 srov. Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě s. 23

¹⁷⁰ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 77 srov. Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě s. 9 srov. Scheufler, Šolc. Já jsem plavec od vody. s. 52

¹⁷¹ Scheufler, Šolc. Já jsem plavec od vody. s. 52 srov. Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 77-78

¹⁷² Scheufler, Šolc. Já jsem plavec od vody. s. 52 srov. Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 78

¹⁷³ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 77 srov. Schufler, Šolc. Já jsem plavec od vody. s. 52

Postavením celého pramene tak končil pobyt plavců na vazišti. Skupina plavců, která pramen sestavila s ním pak také plula. Vázání a vystrojení pramene dlouhého 130 m a širokého 6m trvalo 2 – 3 dny.

Délka pramene byla před rokem 1894 na poměrně rovných tocích volná a mohla dosahovat až 190 metrů. 3. března 1894 byla omezena na maximálních 130 m. U toků meandrovitých byla délka omezena na 95 – 114 m. ¹⁷⁴ *Na Otavě podle starého guberniálního nařízení z r. 1845 mohly v úseku bývalého panství štěkeňského (tj. asi od Přeštic ke Kestřanům) proplouvat prameny o největší délce 21 sáhů (40m) a šířce max. 2 ½ sáhu (4,70 m) bez ohledu na stav vody.*¹⁷⁵

Šířka pramenů byla určována šířkou vorových propustí. Na řece Vltavě od Vyššího Brodu, na Otavě od Čenkovy pily a na Lužnici od Mláky byla šířka voru 5 – 6 m. Tzv. *půlky* byly prameny o šířce asi 2,5 – 3 m, které se plavily na úseku Vltavy Lenora – Lipno. Na Lipně se poté prameny rozebraly a vozily po nápravě od Vyššího Brodu. Půlky se plavily také na Lužnici od Suchodolu do Mláky a na Blanici.¹⁷⁶

Plavba pramene se musela řídit stejnými pravidly jako lodní doprava. Ve středověku nebyla tyto pravidla uzákoněna, ale je zjevné že se při plavbě v této době musely dodržovat určité zvyklosti, aby nedocházelo k nehodám. V novověku, kdy plavba přesahovala ve větší míře státní hranice, vyšla najevo potřeba, že i staré zvyklosti bylo potřeba kodifikovat a upravovat je, jak tomu svědčil i vývoj technik a práva. V Čechách na počátku těchto právních snah o kodifikaci stojí Navigační patent z 31. května 1777, který byl již zmíněn v kapitole o historii voroplavy v Čechách. *Předpisy o voroplavbě jsou obsaženy jak v poříčních a plavebních řádech a v řádech poříční policie, tak v zákonech lesních a vodních a v samostatných předpisech o voroplavbě.*¹⁷⁷

Stavba pramene byla velmi podobná i v Německu. Nejdříve byla nutné udělat potřebné přípravné práce, tedy nařezat kmeny na požadovanou délku, zbavit je kůry a dopravit je na vaziště (něm. das Binplatz). Dříví se do nižších poloh dopravovalo v zimě na saních (něm. Schlitten). Na jaře se pak začínalo plavit. Především na horních tocích horských řek, kde byla kamenitá dna, byla plavba zkomplikována častými úrazy a početnými zákruty toku. Z tohoto důvodu musely být kmeny vázané ve voru pevně spojeny. Přední i zadní části voru byly spojovány stejně, tedy za pomoci podvalů (něm. die Unterlage) a houžví (něm. die Wieden). Na předním voru se nacházely 3 vesla – 2 vpředu a jedno vzadu na straně voru. První a druhý vor je velmi pečlivě a pevně spojen, aby druhý vor ve vorových propustech nenajel na vor první. Ke spojení těchto vorů sloužila i zde tzv. vejpona (něm. Wejpona). Na třetím, čtvrtém a posledním voru se nacházel šrek, tedy brzda. Jednotlivé vorové tabule byly spojovány houžvemi, které se připravovaly stejným

¹⁷⁴ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 73

¹⁷⁵ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 73

¹⁷⁶ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 72

¹⁷⁷ Scheufler, Šolc. Já jsem plavec od vody. s. 53

způsobem - napařovali se nad ohněm, aby změkly, pak se silný konec kmínku uchopil do otvoru v kládě a tenký konec kmínku se navinul na *knikel* (roubík něm. Knickel). Kniklem se následně otáčelo na obě strany, aby se uvolnila vazba dřeva. Jak již byly výše rozlišeny volné a pevné stříhy (tvz. do tuha) i na německé straně se tato technika stříhů, tedy mezer mezi jednotlivými vory, využívala (něm. schwache Bund – volný stříh, starke Bund – pevný stříh).¹⁷⁸

Také pro německé voraře byl nejdůležitějším nástrojem hák (něm. der Hack), který sloužil jako univerzální nástroj pro práci v lese, stavbu vorů a rovněž k řízení pramenů.¹⁷⁹ Mužstvo na voru tvořilo 4 veslaři a 3 pomocníci. Na předním voru, předáku, stál kormidelník s pacholkem (něm. Knecht) a na posledním voru zadák (der Sadak), který obsluhoval šrek. Vždy pluly dva vory vedle sebe, které se ale před vorovou propustí rozdělily.¹⁸⁰

4.2.2 Vrátenký patent

Plavec, který měl vyšší ambice, si mohl podat později žádost o vrátenský patent (Obr. 24 na str. 60). Vrátenký patent vydával zemský úřad v Praze, dle vyhlášky z roku 1853. K vydání tohoto patentu bylo třeba složit vrátenské zkoušky. Plavec musel prokázat znalosti vorařských technik a plavby, musel znát plavecké předpisy a příslušné úseky vodního toku, pro který měl následný patent platit. Pro získání vrátenského patentu byla také nutná nejméně pětiletá praxe.¹⁸¹

Ke zkouškám se musely plavci připravovat individuálně až do roku 1907, kdy byla otevřena v Praze večerní plavecká škola péčí Obchodní a živnostenské komory. Zkoušky byli velice přísné a vrátných, kteří měli tento patent platný pro delší úsek řeky, či dokonce pro všechny vorosplavné řeky a Labe do Hamburku bylo velmi málo a byli neobyčejně váženi a vyhledáváni.¹⁸²

Pro plavce s tímto patentem se vždy užíval název *vrátný*. Někteří, především úředníci německých firem ale užívali název *přední plavec* (doslovný překlad z německého *Vorflösser*). Termín *vrátný* byl běžně užíván německými plavci i v německé korespondenci (*Wratney*).¹⁸³ Až vlivem německých úředníků, kteří pocházeli z Rakouska, kde se v plavecké terminologii běžně užíval termín *Verflösser*, se tento termín dostal i do německého názvosloví.¹⁸⁴ Vrátný odpovídal za řádné vybavení voru, za správnou délku a šířku pramene, za správný náklad, za vedení pramene při plavbě a za posádku – tedy plavce.¹⁸⁵

¹⁷⁸ Blau, Josef. Böhmerwalder Hausindustrie und Volkskunst. I. Teil Wald- und Holzarbeit. s. 82 - 85

¹⁷⁹ Historisches Lexikon Bayerns. [online]. Birgit Jauernig, 14.10.2009. [cit. 19.3.2019]. Dostupné z: https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/FI%C3%B6%C3%9Ferei#Ende_der_FI.C3.B6.C3.9Ferei srov. Blau, Josef. Böhmerwalder Hausindustrie und Volkskunst. I. Teil Wald- und Holzarbeit. s. 85

¹⁸⁰ Blau, Josef. Böhmerwalder Hausindustrie und Volkskunst. I. Teil Wald- und Holzarbeit. s. 85 - 56

¹⁸¹ Scheufler, Šolc. Vorořlavba na jihočeských tocích s. 94

¹⁸² Scheufler, Šolc. Vorořlavba na jihočeských tocích s. 94

¹⁸³ Scheufler, Šolc. Vorořlavba na jihočeských tocích. s. 74

¹⁸⁴ Scheufler, Šolc. Vorořlavba na jihočeských tocích s. 78

¹⁸⁵ Scheufler, Šolc. Já jsem plavec od vody. s. 53

Nejstarší patenty mají formát o něco větší než A4 a jsou dvoustránkové, podlepené plátnem a opatřené kolkem. Patent vydaný 6. dubna 1935 Václavu Mikátovi z Přeborovic Plavebním úřadem v Praze má již jiný obsah. Tento patent není podlepený, je orámován rostlinnými ornamenty a není už značen jako patent ale jako *Průkaz o plavecké způsobilosti*.¹⁸⁶

Průkazy o plavecké způsobilosti (Obr. 25 na str. 61) se vydávaly i po druhé světové válce. Na jedné straně je text psán německy, na straně druhé česky. Tyto patenty již měli i fotografie a skládaly se do tuhých světle modrých desek.¹⁸⁷

S vrátenským patentem rovněž souvisí kožené vrátenské brašny, které vrátní dostávali od některých zaměstnavatelů. Tyto brašny nesloužily jen k úschovně patentů ale i dalších důležitých dokumentů a jídla, na vazišti se do nich dávali rovněž hřebíky a skoby. Brašny používali především plavci na dolní Otavě a Vltavě. Ve středním Pootaví nosili plavci převážně batohy.¹⁸⁸

¹⁸⁶ Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě. s. 11


¹⁸⁷ Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě. s. 11

¹⁸⁸ Fröhlich, Velková. Plavecké historky z voroplavby na Vltavě a Otavě. s. 113 srov. Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě. s. 11

K. mladož. č. 100338
z 1900.



PATENT.

 František Husa, narozený roku 18 62,
ze Hladné, pot. okresu Vltavotýn,
vyhásal se potřebným ohledným zaměřením na vorech
po Lužnici a Vltavě plující, jakož
i žádoucími praktickými vědomostmi, které se předmětu toho týkají. Na tom
základě uděluje se jemu právo k vedení vorů
na Lužnici a Vltavě od vstupu
Lužnice do Prahy.

So složením olibu Františka Husy, že
jemu k vedení vorů se vši bedlivostí a obezřetností
všude bude, pak že všemi svými silami a dle možnosti se vynasnaší, odvrátiti
od vorů jemu svěřených každou škodu, nehodu a nehodu,
jaké by se stalo a lidem na nich se nacházejícím otáti mohly, a že při
cestách svých se dle předpisů policejních pro plavbu platných plně zachová,
jakož že i povědy státní bráti bude k zákonitým článkům týkajícím se
plavby na Lužnici a Vltavě, byl jemu vydán tento patent,
úřední pečeti opatřený.

Odbor pro stavby vodní a silniční c. k. místodržitelství.

1) Praha, dne 23. dubna 1901



C. k. vodní stavební
rada:
Příjímá

Obr. 24: Vrátný patent vrátného Františka Husy z Hladné
Zdroj: Fröhlich, Velková. Plavecké historky z voroplavby na Vltavě a Otavě. s. 112

DEUTSCHES REICH
PROTEKTORAT BÖHMEN UND MÄHREN



BEFÄHIGUNGSNACHWEIS
FÜR ELBSCHIFFER

Des Schiffsmanns - Der Flößer*) Adalbert H u s a
Angehöriger des Staates Protoktorat Böhmen und Mähren
heimatzuständig in Albrechtitz, Bez. Moldautein
wohnhaft in Albrechtitz-Hladna, l. P. Nesnaschow
Lainsitz u. Moldau
ist berechtigt, Schiff mit - ohne maschinellen Antrieb - Floß*) auf der Elbe zu führen
und zwar von Sebieslau bis Prag - Smichow
Burgholz
Prag, am 5. Juli 19 40.

PERSONALBESCHREIBUNG DES BERECHTIGTEN:

Ort und Tag der Geburt Albrechtitz-Hladna, 16. April 1908
 Gestalt hoch
 Gesicht oval
 Haare dunkel
 Augen braun
 Nase normal
 Besondere Kennzeichen ---



Unterschrift des Berechtigten.

Das unterfertigte Amt bestätigt, daß die Photographie den Berechtigten darstellt und daß dessen Unterschrift auf diesem Befähigungsnachweise bei diesem Amte beigesetzt wurde.

PRAG am 5. Juli 19 40

Bestätigung des zuständigen Amtes:

3.7. *[Handwritten signature]*

*) Nichtzutreffendes ist zu streichen.



Schiffa
Plaveb

Ing.

Obr. 25: Protektorátní průkaz o plavecké způsobilosti Vojtěcha Husy (německá polovina)
Zdroj: Fröhlich, Velková. Plavecké historky z voroplavy na Vltavě a Otavě. s. 111

4.2.3 Plavba

Jak již bylo zmíněno výše, kapitánem plavby byl tzv. vrátný, který s sebou kromě vrátenského patentu vozil i potřebné předpisy a průvodní doklady. Ostatní členové posádky byli plavci. Zákony z roku 1854 i pozdější nařízení nestanoví přesný počet plavců na prameni – *Počet plavců na voru se má řídit podle toho, z jakého dříví je vor sestaven, zároveň hledíc k výšce vody.*¹⁸⁹ Výjimkou je ale řeka Otava a několik obtížných úseků na řece Nežárce a Lužnici. Na Otavě měl posádka tvořit vrátný a 4 plavci a na obtížných tocích Nežárky a Lužnice vrátný a 5 – 7 plavci. Přesně ovšem toto nařízení zachováno nebylo – vrátný si sice bral plavce na výpomoc, ale dle potřeby, která byla podmíněna stavem vody a jakostí pramene (z jakého dříví byl pramen svázán a jak byl pramen dlouhý). V období pracovního vypětí se brali na pomoc i nezkušení, kteří si v době, kdy nebyla práce na polích, přivydělali. Jiným řešením v těchto obdobích bylo to, že se plulo po třech a o čtvrtý plat se následně 3 plavci rozdělili – to ale bylo ostatními plavci vnímáno jako porušování solidarity a upření možnosti výdělků čtvrtému plavci.¹⁹⁰

Čtyřčlenná posádka byla na voru náležitě rozdělena. Vrátný byl u svého, vrátenského, vesla na levé straně. Nejzkušenější plavec měl pak na zadáku na starost veslo zadní. Třetí plavec byl u pacholčího vesla a čtvrtý plavec, který byl obvykle i tím nejmladším, pomáhal ostatním plavcům dle potřeby, anebo stál u vesla „ve slabejch“. Pokud byla na předáku tři vesla, čtvrtý plavec měl na starost veslo „ve slabejch“ a třetí veslo na předáku. Tři vesla se využívala při velké vodě nebo při nadměrném zatížení pramene. Každý člen posádky si s sebou na pramen bral i náležité nářadí. Vrátný si bral velký nebozez, plavecký hák, obloukovou pilu a potřebné úřední doklady do brašny. Plavci si brali kladačku, hák a okovec na sochor.¹⁹¹

Pramen se většinou pohyboval svou samotíží. Vesla byla důležitá pro kormidlování především v prudkých zatáčkách neboli *oujezdech*, kdy museli plavci veslovat (*rudlovat*) ze všech sil, aby pramen nenarazil do břehu – *nečelil*. Sochory plavci využívali nejen k udržování směru ale i k pohonu pramene. Například při proplouvání vorových propustí řídili plavci celý pramen jen vesly. Projíždění peřejí záviselo na znalostech vrátného, který přesně věděl, kde voda vytlačuje (*vyhání*) a kde voda táhne (*skládá*). Na klidné vodě, především na klidné vodě před jezem, která byla nazývána *vír*, se musel pramen pohánět sochořem. Plavec si stoupl na prvním voru čelem proti proudu, zarazil sochor prudce do vody a zapřel se do něj rameny i rukama a pomalu kráčel po pramenu na zadák tak, že pramen zároveň posouval.¹⁹²

¹⁸⁹ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 78

¹⁹⁰ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 78

¹⁹¹ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 80

¹⁹² Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 80 - 81

Plavci zastavovali pouze k vyhrazování, při silném protivětru a na nocleh. Cesta byla vypočítána tak, aby denní úsek končil u některé z plaveckých hospod, kde prameny kotvily u tzv. *stanů*, což byla místa, kde byly zapuštěny železné kruhy, k nimž se houžvemi pramen přivazoval. Kruh měl průměr asi 14 – 20 cm a byl vykován z kulatiny o průměru až 25mm. Kruhy byly provlečené okem, které bylo zapuštěno v kameni a zalito olovem. Pokud byly na břehu skalky, zapouštěly se kruhy do nich. Tam, kde skalky nebyly, byly kruhy zapuštěny do žulových kvádrů, které byly zakopány do země. Pramen, který připlul jako první, se přivazoval k nejvzdálenějšímu kruhu.¹⁹³ Pramen nesměl být přivázán k vodním stavbám či mostům. K jídlu plavci obvykle nezastavovali. Při plavbě kolem hostinců stačilo zvolat „vyvézt“ či „pivo“ a hostinský naložil do loďky žádané potraviny a připlul s loďkou k prameni, kde plavcům prodal, co žádali. Zastavovat na delší dobu mimo stany se mohlo pouze ve výjimečných případech a vor nesměl překážet v plavební dráze.¹⁹⁴

Na Otavě se nacházely následující plavecké hospody: Žichovice, Katovice – u nádraží (pravý břeh), Prameňácká hospoda na Podskalí před Strakonice (levý břeh), Mosták (levý), Čejetice (pravý), U Smetáka před pískem (pravý), na Ostrově v Písku, U Hesouna pod Topělcem – zbořena (levý), U Tlučků pod Borečnicí (levý), U Filipa na Smetiprachu (levý), U Popelků na Jistci (levý), U Nováků na Jistci (pravý), U Lacinů pod Dědovicemi (levý), U Fousků na Plazech (levý) a U Smrtů proti Zvíkovu (levý).¹⁹⁵ Například plaveckou hospodu na Podskalí u Strakonice dokládá vyprávění Václava Hurycha ze Strakonice, syna hostinského.¹⁹⁶

Jedna plavba i se zpáteční cestou domů byla nazývána ráz. Počet těchto rázů se měnil dle sezóny a poptávky po dřevě. Prameny zastavovaly jen na přespání, a pokud zákon neomezil plavbu, jezdily i v noci. Do roku 1907 se mohlo plavit pouze za denního světla,¹⁹⁷ ale po roce 1907 byla plavba povolena i v noci.¹⁹⁸

Důležitým faktorem pro plavbu byl stav vody. Plavci rozeznávali pět typů vodního stavu:¹⁹⁹

- 1) malá voda – jednalo se o stav pod normálem, při kterém se neplulo, nebo byla plavba obtížná. Stav vody, při kterém zůstávala koruna jezu suchá při zavřených vratech a mlýnské strouze a normálním provozu mlýna, ale voda neklesla 2,15 cm pod korunu jezu.

¹⁹³ Fröhlich, Jiří. Vorooplavba na Otavě. s. 16 srov. Fröhlich, Velková. Plavecké historky z voroplavy na Vltavě a Otavě. s. 101

¹⁹⁴ Scheufler, Šolc. Vorooplavba na jihočeských tocích. s. 81

¹⁹⁵ Fröhlich, Jiří. Vorooplavba na Otavě. s. 17 srov. Fröhlich, Velková. Plavecké historky z voroplavy na Vltavě a Otavě. s. 102-104

¹⁹⁶ Fröhlich, Vlková. Plavecké historky z voroplavy na Vltavě a Otavě. s. 90-92

¹⁹⁷ tj. nejdříve hodinu před východem a hodinu po západu slunce.

Zdroj: Scheufler, Šolc. Vorooplavba na jihočeských tocích. s. 79

¹⁹⁸ Scheufler, Šolc. Vorooplavba na jihočeských tocích. s. 79

¹⁹⁹ Scheufler, Šolc. Vorooplavba na jihočeských tocích. s. 79

- 2) normální/břežní voda – voda o něco nižší, než se začali zalévat náhony. Břežní voda byla v rovině s náhozem²⁰⁰. Byl to takový stav vody, kdy se voda přelévala nejméně 65 cm přes korunu jezu při zavřených vratech a zavřené mlýnské strouze a normálním provozu mlýna.
- 3) rozmarní – dle plavců byla voda tzv. v tarasu, což byl stav, kdy voda začala zalévat náhony
- 4) zaslavní voda – vysoká voda.
- 5) velká voda – abnormální stav, při kterém nebylo možné plout.

Plavci si při proplouvání vorových propustí museli vyhrazovat vrata sami, v případě že nebylo ujednáno jinak s majitelem jezu, či nebyl zvláštní *vyhrazovač* jako například v Týně nad Vltavou. Zahradit vorové propusti byl již povinen majitel jezu. Za normálního stavu vody bylo povoleno vyhrazovat kdykoliv a plavba tak byla plynulá bez překážek. Za prvního stavu se mohlo vyhrazovat pouze jedenkrát za den a to na každém jezu ve stanovené době.²⁰¹ Po vyhrazení se vrátili všichni plavci na pramen, postříkali houžve ve střihách, aby zvláčnily a uvolnili pramen a najížděli do vrat. Plavci na prvním voru se posadili na lavičku a museli zvednout nohy, neboť se přes tento pramen převalila vlna. Pod jezem opět plavci srovnávali pramen vesly do proudnice, aby tak využili co nejvíce sílu proudu.²⁰²

Z Otavy od Čeňkovy pily trvala plavba do Strakonice či do Nových Kestřan jeden den a odtud do Kamýku den druhý. Když se v Sušici přibíral náklad, prodloužila se plavba na jeden a půl dne. Na nejdelších úsecích, tedy ze Stráže nad Nežárkou do Prahy nebo z Vyššího Brodu do Prahy, trvala plavba pět dní při normálním stavu vody. Ovšem tyto vzdálenosti bylo možné urazit za 4 a půl dne v následujících etapách:²⁰³

1. den – Stráž n. N. – Roudná či Planá n. Labem
Vyšší Brod – Zlatá koruna
2. den – Roudná (Planá) – Bechyně
Zlatá Koruna – Hluboká n. Vltavou
3. den – Bechyně – Zlákovice či Kamýk n. Vltavou
Hluboká - Zlákovice či Kamýk n. Vltavou
4. den – Zlákovice (Kamýk) – Chuchle, Vyskočilka
5. den – ráno Chuchle – Praha - Smíchov

Jedna a táž posádka obvykle neplavila pramen až do místa určení. Posádky se měnily v místech, kde se převazovaly půlky na kusy či prameny. Na Vltavě se měnili ve Vyšším Brodě, na Lužnici v Mláce. Na Nežárce se měnili v Plané a u Masáka, kde se také vory převazovaly na Vltavský způsob. Na Otavě se vyměňovaly ve Strakonících nebo v Nových

²⁰⁰ Nához – volně naházené kameny pod navigační hrází

²⁰¹ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 79

²⁰² Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 81

²⁰³ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 82

Kestřanech. U pramenů, které pluly Vltavou z Vyššího brodu, se posádka měnila v Hluboké.²⁰⁴

Určitou zvláštnost měli schwarzenberské plavby, u kterých se dodržovala středověká technika tzv. *štráfů*. Za jeden pramen byly považovány 2 až 3 plavební jednotky. Za všechny jednotky ručil vrátný prvního pramene, který také jednal s úřady a firmou. Vrátný druhého pramene (*zadkař*, *ficák* nebo *ficivrátný*), sice za svůj pramen zodpovídal, ale po právní stránce byl obyčejným plavcem. Vyšší plat vrátného (*výšku*) bral pouze vrátný prvního pramene.²⁰⁵

4.2.4 Plavecké organizace

Nejstarší plaveckou organizací je pražský plavecký cech v Podskalí, doložený roku 1524. Na počátku 18. století vznikl plavecký cech v Týně nad Vltavou. Jedná se o jediný mimopražský plavecký cech v historii české plavby. Finance byly tvořeny poplatky z pramenů. Ročně na poplatcích cech získal 300 – 500 zlatáků. Roku 1795 byl založen další plavecký cech v Týně nad Vltavou. Tato organizace však neměla charakter cechu s právy a povinnostmi členů ve smyslu cechovních pořádků, ale jednalo se o spolek, který pouze sdružoval plavce středního Povltaví. Tento spolek byl založen pod patronací Lannů a sdružoval lodní plavce. Až do 70. let 19. století, kdy je zaznamenán úpadek lodní plavby na střední Vltavě, byli v tomto spolku voroví plavci a vrátní zastoupeny méně. Z hlediska voroplavby tak spolek nevyvíjel podstatnou činnost. Finance tento spolek získával z příspěvků členů a dotací. Podporoval nemocné a zchudlé plavce i jejich rodiny, finančně plavcům přispíval na mírné úroky a podporoval kulturní úroveň mezi plavci a obhajoval jejich zájmy. Tento cech zanikl roku 1897.²⁰⁶

Na konci roku 1904 byl založen Zemský odborový spolek plavců a příbuzných odvětví v království Českém se sídlem v Praze. Tento spolek rovněž vydával časopis Plavec, ovšem tato první a poslední odborová organizace plavců nesplnila své očekávání, neboť v čele byli lidé, kteří hájili spíše své osobní zájmy nežli zájmy plavců. Roku 1914 bylo zastaveno vydávání časopisu Plavec pro nezájem.

Za první republiky (tj. v období mezi léty 1918 – 1938) se už plavci odborově neorganizovali, ale stávali se členy odborových organizací lesních a zemědělských dělníků. Tyto organizace ale byly rozděleny do pěti organizací: Ústřední československý svaz zemědělských a lesních dělníků v Praze, který měl největší váhu a také nejvíce organizovaných plavců, dále Všeodborový svaz zemědělských a lesních dělníků čl. strany sociální v Praze, Mezinárodní svaz sekce zemědělských dělníků v Praze, Všeodborové sdružení křesťanských dělníků v Českých Budějovicích a Odborová jednota zemědělských a lesích zaměstnanců v Praze.²⁰⁷

²⁰⁴ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 82

²⁰⁵ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 82

²⁰⁶ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 102

²⁰⁷ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 102 - 103

Větší nejen politický ale i kulturní význam měl spolek Vltavan, který byl založen roku 1891. I přesto že se jednalo spíše o kulturní spolek, byl schopný se aktivně zasazovat o zájmy plavců a prosadit tak jejich zájmy a požadavky. Tento spolek existuje dodnes a i dnes nosí členové Vltavanu při slavnostech slavnostní oblečení.²⁰⁸

Kromě zmíněných organizací existovala ještě od roku 1909 zájmová organizace Dopravní družstvo plavců v Čechách, zaps. s. s. r. o., která sdružovala asi 200 plavců a zprostředkovávala plavcům plavbu pramenů pro podnikatele. Rovněž se věnovala mzdovým sporům mezi plavci a podnikateli a vystupovala proti systému transportérů. Pokračovatelem této organizace za první republiky bylo Dopravní a úsporné družstvo plavců v Čechách se sídlem v Praze spol. s r.o., které mělo stejné úkoly jako organizace předešlá.²⁰⁹

Protože se plavci mohli opřít o tyto organizace, bylo jim tak umožněno prosazovat své zájmy a stávkami se tak domáhat svých práv a zrušení nespravedlivých opatření. Kolem roku 1900 propukli první stávky. Jak již bylo zmíněno v kapitole Historie voroplavby v Čechách, největší stávka se konala roku 1905 mezi plavci píseckého a strakonického okresu. Důvodem ke stávce bylo nejen upřednostňování některých plavců a vrátných systémem výhod, ale i mzda a instituce transportérů. Stávka skončila zvýšením tarifů a slibem, že všichni plavci budou zaměstnáni dle pořadí přihlášení k jednotlivým podnikatelům.²¹⁰

*Drobné stávky vypukly v letech 1906 – 1908, kdy plavci prostřednictvím Zemského odborového spolku žádali Spolek obchodníků dříví a podnikatelů voroplavby o zrušení instituce transportérů, o zvýšení náhrady za nezaviněné zdržení a aby se obchodníci a podnikatelé voroplavby podrobovali výrokům živnostenského soudu v Praze, i když živnostenský řád vylučoval plavce z kompetence těchto soudů.*²¹¹ Tohoto roku v květnu také schwarzenberští plavci zaslali lesní správě žádost o navýšení platů, a aby úředníci lesní správy samovolně nenavýšovali délku a šířku pramenů, která byla stanovena zákonem a aby tři vrátní, kteří byli vyloučeni lesní správou pro prý bezdůvodné popouzení proti zaměstnavateli, mohli dále pracovat bez jakýchkoli důsledků. Až na požadavek o zrušení transportérů bylo ve všem plavcům vyhověno.²¹²

Následující rok vznesli opět schwarzenberští plavci další požadavky – zvýšení nemocenských dávek. I v tomto případě bylo dosaženo úspěchu nejen v navýšení dávek, ale získali i vlastní závodní nemocenskou pokladnu.^{213 214}

²⁰⁸ Scheufler. Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 103

²⁰⁹ Scheufler. Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 103

²¹⁰ Scheufler. Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 103

²¹¹ Scheufler. Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 103

²¹² Scheufler. Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 103 - 104

²¹³ Dříve byli plavci pojištěni v pokladně, která byla společná všem schwarzenberským zaměstnancům.

Zdroj: Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 104

²¹⁴ Scheufler. Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 104

Největší stávky plavců byly vyprovokovány na jaře 1909 a 1912 transportéry. Plavci žádali o zrušení tohoto systému. Stávka skončila slibem, že dojde ke zrušení instituce transportérů, slib ale nebyl dodržen i když byla instituce transportérů změněna ve prospěch plavců – nutnost zachování určité hmotnosti pramene, nesměli přetěžovat pramen a nutit plavce k protizákonnému jednání proti plavebním předpisům.²¹⁵

Již roku 1919 vypukla první poválečná stávka, která se konala mezi lesními dělníky a plavci. Dělníci se domáhali zvýšení mezd, které odůvodňovali nedostatkem a zvýšenou drahotou zboží. Lesní správa však toto odůvodnění zamítla, protože ostatní dělníci prý byli spokojeni a doporučila nedávat purkareckým dělníkům práci v poněšickém revíru, aby nevyprovokovali další stávky. Stávka tak skončila neúspěchem, ovšem plavci samotní v této stávce nehráli takovou roli. V dubnu roku 1923 propukla stávka na orlickém panství, poté co nakázala lesní správa vázat vorové tabule o 50 cm širší a s větším nákladem bez příplatku. Lesní správa ale zjistila, že tento příkaz dal jeden z podřízených smíchovský úředníků a okamžitě tak dala tento příkaz odvolat. Poslední stávka se konala roku 1929, kdy schwarzenberští plavci odmítali dále plavat za tehdejší mzdu a žádali její navýšení o 5%. Lesní správa hrozila plavcům, že najme na plavbu jiné plavce a následně chtěla pronajmout plavbu jiným firmám, které by zajistili odvoz dřeva svými vlastními plavci, ovšem ani jedna z těchto hrozeb nebyla účinná. Plavci obdrželi výkonnostní přídatky za určený počet plaveb a vrátný dostal přídavek 40 Kč za plavbu.²¹⁶

Na stávkách je možné pozorovat neobyčejnou solidaritu plavců. Je však očividné že tyto stávky měly jen místní význam – po roce 1918 nestávkovali plavci jako samostatná skupina, ale stávkovali v rámci stávek lesních dělníků, či jako zaměstnanci jednoho zaměstnavatele. I přesto že, plavci nestávkovali jako celková skupina, specifičnost voroplavby vedla k tomu, že stávky končily téměř vždy úspěchem, ačkoli ne vždy úspěchem naprostým.²¹⁷

Konflikty mezi lesními dělníky a plavci můžeme zaznamenat i na německé straně. Rovněž tyto nepokoje si vyžadovali určitá opatření a nařízení. Plavební nařízení určovala nejen množství dřeva, které se mělo plavit a velikost vorů, ale například určovala i časové období určené k plavbě, dále preventivní opatření, poplatky, mýtné a práva stejně tak jako i vzdělání plavců. První nařízení bylo vydáno roku 1310 radou města Mnichov. V 19. století pokračovalo bavorské království v regulační politice, aby tak zachovala výkonný a bezpečný systém vodní dopravy.²¹⁸

²¹⁵ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 104

²¹⁶ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 104

²¹⁷ Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 104

²¹⁸ Historisches Lexikon Bayerns. [online]. Birgit Jauernig, 14.10.2009. [cit. 19.3.2019]. Dostupné z: https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fl%C3%B6%C3%9Ferei#Ende_der_Fl.C3.B6.C3.9Ferei

4.2.5 Jazyk plavců

Jak bylo možné zpozorovat již v předešlých kapitolách (např. kapitola 4.2.1 a 4.2.3), plavci mezi sebou užívali speciální výrazy a pojmenování. Jejich mluvu označuje termín vorařský slang.²¹⁹ Tento slang je již slangem historickým, jedná se tedy o pojmenování, která se dnes v živém jazyce již nepoužívají. Slangové výrazy nalezneme v mluvě plavců, jež se týká především stavby voru i pojmenování pro vor obecně, dále pojmenování pro vodu a řeky, pro plavbu a její průběh, nalezneme zde i zvláštní výrazy pro posádku voru pro jejich jídlo i pití.

Již samotné slovo *vor* můžeme vnímat jako vorařský slang. Právě voraři, správným označením plavci, dali slovu *vor* dnešní význam. *Vor* dříve označoval ohradu z klád a až později tímto slovem začali plavci nazývat své pltě (z řec. *pleo* – pluji). Slovo *prám* (z něm. *Prahm* – přechod) plavci neužívali, ovšem ve vorařském slangu se můžeme setkat s odvozeným slovem *pramen*, který označuje spojení více vorů. Někdy se toto spojení vorů označovalo také jako štráf (z něm. *Streifen*).²²⁰ Již u těchto dvou pojmů – prám a štráf – můžeme vidět ovlivnění vorařského slangu jazykem německým. O německém původu slov ve vorařském slangu bude pojednáno dále.

Mnoho slangových výrazů označuje nářadí. Jsou to: palice: *kalač* – dřevěná palice, *kulačka* – pevná buková palice, pily: *břichačka*, *párovka*, *kaprovka*, *vokoun*, což jsou druhy větších pil, dále obloukovka, odvětvovačka – pila na odvětvování kmenů, zlodějka – malá krátká pila s obloučkem, sekery: *kladařka*, *oušenačka*, *ušnice* – úzká sekera, která se používala k sekání dřev, tzv. ušení, *křesalka* – běžná sekera všestranného využití, háky a bodce: *háček* – menší hák, který sloužil k postrku klád, *vyhražovák* – silný hák, který sloužil k vyhrazování propustí, *štyflík* – dlouhá tyč s hladkým koncem, která sloužila k nákladu polen z vody.²²¹

Slangové výrazy nalezneme u označení osob, které na voru pracovaly. Byl to *vrátný* - tedy vedoucí pramene, který po absolvování vrátenských zkoušek obdržel vrátenský patent, *vrchní vrátnej* – vedoucí pramene, byl na prvním voru, *zadní vrátnej* nebo *zadkař*, *ficák*, *ficivrátnej*²²² – vrátný na druhém pramenu, který sice zodpovídal za svůj pramen, ale právně byl obyčejným plavcem, *předák* – pracovník na předním voru, tzv. předáku, *slabák* – veslař na straně druhého voru, *pacholík* – pomocný veslař na druhém voru, *šrekař* – plavec na předposledním voru pramenu, *zadák* – plavec na posledním voru, *zaučovák* – začátečník v plavectví. Na břehu pracovali: *jimkař*, *jímkař* – dozorce nad opravou jezu, *vyhražovák*,

²¹⁹ Slangem rozumíme zvláštní vrstvu lexikálních pojmenování (tedy určitých slov), které používají lidé se stejnou sférou zájmů. Důležité je, že se jedná především o slova nespisovná.

Zdroj: Jaklová, Alena. Vorařský slang v jižních Čechách. s. 30

²²⁰ Vesmír. Jazyk podskalských vorařů. [online]. Loucká, Pavla. 5. 1. 2000. Vesmír 79, 56. 2000/1. [cit. 24.3.2019]. Dostupné z: <https://vesmir.cz/cz/casopis/archiv-casopisu/2000/cislo-1/jazyk-podskalskych-voraru.html>

²²¹ Jaklová, Alena. Vorařský slang v jižních Čechách. s. 32

²²² Tento termín zmíněn a uveden do souvislostí v kapitole 4.2.3

vyhrazovač – muž, který uvolňoval propust, *jeznej, pousteckej* – dozorce nad jezem, *deničkář* – starý plavec, který připravoval plavecké potřeby, když mladší plavci měli hodně práce s těžbou, byl najímán na den.²²³

I pro vory jako takové měli voraři své názvy, které označovaly vory především dle materiálu, ze kterého byl vor zhotoven. Například *borovák* byl vor z těžkých borových klád, *kočárovej vor* byl vor ze slabého dřeva z mladého lesa, *sortovej vor* – vor sestavený z kratších klád, *děravej vor* – vor, který měl příliš mnoho skulin. Pojmenování *pramen* pak označuje spojení několika vorů. Podle toho, kolik měl pramen vorů, pak plavci odlišovali *šestivornej* neboli *šestivorák* či *sedmivornej* neboli *sedmivorák*. Jiné prameny pak byly označovány například jako *ráčky* – vory, které pluli z Vyššího Brodu na Hlubokou, kde se měnila posádka, *stavěcí prameny* – prameny sestavené ze slabých klád, *špalkové prameny* – prameny postavené ze silných klád, *tyčkové* – sestaveny ze svazů chmelových tyček (tyto byly pro plavbu velmi nebezpečné a proto se sestavovaly jen v krátké prameny) *půlky* – úzké prameny, *šipy* – spojení dvou pramenů, *dlouhovorné prameny* – prameny sestavené z dlouhých klád a *krátkovorné prameny* neboli *kratiny* – prameny sestavené z krátkých tabulí.²²⁴

Vorařský slang patří mezi nejstarší české slangy. Součástí tohoto slangu je tak velmi málo slov přejatých. Ze 476 zaznamenaných slangových pojmenování je pouze 37 slov původu cizího, tj. 11,94 % všech pojmenování.²²⁵ Jedná se o slova německého původu. Jsou to například názvy nástrojů a prostředků: *kmitl, knikl, knitl, kniklík, kmitlík, kniklík* – roubík, kterým se točily houžve, z německého *der Knittel* = klacek, *kyj, pančary* – klády určené na stavbu voru v délce 7, 8, 9, 10 m, z něm. *pantschen* = máchat se, *šár* – hromady, v nichž byly kmeny tříděny dle síly, z něm. *die Schar* = skupina, *houf, šrek* – brzda voru, z něm. *schräg* = příčný, *lífršajn* – dodací list, z něm. *liefern* = dodávat a *der Schein* = list. Dále také názvy osob: *faktor* – vedoucí voroplavby a dohlížitel nad ní, z něm. *der Faktor* = správce, *šífák, šífař* – plavec, pracovník na lodi, z něm. *der Schiffer* = lodník a názvy míst: *háfn* – přístav, z něm. *der Hafn* = přístav, *plac* – uměle upravená část břehu, jenž se prudce svažoval k vodě, skladovaly se zde kmeny určené pro stavbu vorů, z něm. *der Platz* = místo, *šíferna* – potahová cesta na svahu placu, z něm. *das Schiff* = loď, *šlajsna* – vorová propust z něm. *die Schleusse* = splav, stavidlo.²²⁶ Voraři při mnoha rázech pluli až do Německa, tudíž na ně působila na jihu nářečí Šumavských Němců, v Podskalí pak plavce ovlivnila značně poněmčená pražská čeština. Němčinu připomínali i podskalské přezdívky pro plavce *abrksvint* (*aber geschwind* – ale rychle) nebo *pajžulán* (*Peitschulan* – vozatajec). Toto zkomolení nemuselo ale nutně znamenat neznalost německého jazyka, neboť v jazyce

²²³ Jaklová, Alena. Vorařský slang v jižních Čechách. s 32 - 33

²²⁴ Jaklová, Alena. Vorařský slang v jižních Čechách. s 33 srov. Scheufler, Šolc. Voroplavba na jihočeských tocích. s. 73

²²⁵ Jaklová, Alena. Vorařský slang v jižních Čechách. s 33

²²⁶ Jaklová, Alena. Vorařský slang v jižních Čechách. s. 34

plavců můžeme nalézt i křížení a překrucování češtiny například ze slov kotrmelec a koulet vzniklo sloveso *kotroutet*, z *vostejchat* a *slýchat* sloveso *voslejchat*.²²⁷

Dalšími příklady vorařských pojmů, které mají základ v německém jazyce, jsou například *joch* z něm. *das Joch*, což byli slabší podvaly na voru těsně za plátem, kterým se spojovala přední část voru. I slova *patent* (něm. *das Patent*) a *ráz* (něm. *die Reise* = cesta) jsou rovněž německého původu.²²⁸

Příčiny přijímání německých slov do vorařského slangu byly geografické a historické. Jak již bylo zmíněno v předešlých kapitolách, nejen pro stavbu plavebních kanálů najímala schwarzenberská panství dělníky a plavce z německého Bavorska. K přejímání německých slov dochází především díky těsným kontaktům²²⁹ mezi českým a německým obyvatelstvem v pohraniční oblasti jižních Čech, především Šumavy, ale i v oblasti Českých Budějovic.²³⁰

I přesto, že je tento slang jazykem historickým, je podstatné, že byla mluva plavců zaznamenána, neboť je významným dokladem této historicky společenské situace na jihu Čech (především v oblasti Šumavy). Jak můžeme vidět na uvedených slovních příkladech, plavecká mluva byla jedinečným jazykem, který spojoval muže se stejným povoláním či přímo zájmem.

Slovník vybraných českých a německých plaveckých pojmů nalezneme v přílohách číslo 1 a 2.

²²⁷ Vesmír. Jazyk podskalských vorařů. [online]. Loucká, Pavla. 5. 1. 2000. Vesmír 79, 56. 2000/1. [cit. 24.3.2019]. Dostupné z: <https://vesmir.cz/cz/casopis/archiv-casopisu/2000/cislo-1/jazyk-podskalskych-voraru.html>

²²⁸ Naše řeč. Z plavecké (vorařské) češtiny. [online]. Rippl, Eugen. [cit. 25.3.2019]. Dostupné z: <http://nase-rec.ujc.cas.cz/archiv.php?lang=en&art=2787>

²²⁹ Jak dokládá vyprávění Václava Hurycha, syna hostinského z plavecké hospody Podskalí, do Podskalí jezdili hlavně Němci z Rejštejna, kteří zde přivázali své vory a vraceli se zpět domů. Někdy Němci spávali na verandě hospody Podskalí a brzy ráno odjížděli. Vory po nich následně přebírala česká parta (byli to plavci zezdola od Zvíkova, kteří pluli do Prahy). Zdroj: Fröhlich, Velková. Plavecké historky z voroplavby na Vltavě a Otavě. s. 90-91

²³⁰ Jaklová, Alena. Vorařský slang v jižních Čechách. s. 34

5 Závěr

Historie voroplavby na české i německé straně Šumavy je obdobná. Jak na české tak i německé straně jsou počátky voroplavby těžko doložitelné. Na české straně pochází nejstarší zpráva z počátku 12. století, ale vory jako takové dokládá až pozdější privilegium z počátku 14. století. Toto privilegium zachycuje voroplavbu na již v plném rozkvětu. Dalším významným obdobím na české straně je 16. století, kdy zaznamenáváme podrobnější zprávy o voroplavbě. Na německé straně Šumavy pochází nejstarší doklad rovněž z 12. století, ten se ale týká severního Bavorska, konkrétně Franského lesa. První písemné doklady o plavení dřeva v Bavorském lese pocházejí rovněž ze 14. století. Počátky voroplavby a plavení dřeva jsou tedy jak na německé tak české straně velmi obdobné.

Na obou stranách Šumavy docházelo k úpravám koryt vodních toků, budování umělých nadržů. Byly budovány hradlové mosty, takzvané rechle, které zachytávaly naplavené dřevo. Plavební toky byly regulovány vládními nařízeními a z plavení a voroplavby se tak postupně na německé i české straně stalo podnikání.

Jak pro Šumavu tak i Bavorský les je klíčový přelom 18. a 19. století. V této době totiž dochází k výstavbě Schwarzenberského a Vchynicko-Tetovského plavebního kanálu. Díky výstavbě Schwarzenberského kanálu dochází ke spojení povodí Vltavy a Dunaje. Tento kanál tak spojuje českou a rakouskou část Šumavy. Vchynicko-Tetovský kanál obešel nesplavnou část řeky Vydry, tudíž bylo následně možné dopravovat dříví z dříve nepřístupných lesních oblastí po Otavě a následně Vltavě až do Prahy. Díky těmto stavbám docházelo také k osidlování šumavské oblasti, neboť docházelo k rozšiřování či budování nových plaveckých osad jako je například Nová Dlouhá Ves.

Na německé straně se datuje ukončení voroplavby od 30. let 20. století. Na řece Saußbach a Wolfsteiner Ohe dochází k poslednímu plavení roku 1950. Na české straně datujeme konec voroplavby od 50. let 20. století, konkrétně tedy rok 1947, kdy propluli Prahou poslední vory. Na řece Otavě je mezníkem 12. září roku 1960. Z těchto a výše zmíněných údajů můžeme vidět, že u nás trvala voroplavba o něco déle.

Důvody ukončení voroplavby jsou opět obdobné. Voroplavbu ukončil rozvoj silniční a železniční dopravy a výstavba přehrad. Dalším důvodem ukončení byla například poptávka po uhlí jako po novém laciném palivu jak v Bavorsku, tak i v Čechách, které tak nahradilo do té doby masivně používané dřevo.

Dnes již vodní toky k plavení či voroplavbě jak na české tak německé straně Šumavy využívány nejsou. Turisté či zájemci o plavení se ale mohou setkat s ukázkami plavení dříví na zmíněných vybraných technických památkách – Schwarzenberském a Vchynicko-Tetovském plavebním kanále. Na Jeleních vrších nalezneme expozici Schwarzenberského a v elektrárně Vydra na Čeňkově Pile expozici Vchynicko-tetovského kanálu. Podél obou kanálů jsou pro turisty a zájemce situovány naučné stezky s různými zastaveními,

kde mohou nalézt informace k historii těchto kanálů a voroplavbě. Historii voroplavby na řece Otavě připomíná rovněž Muzeum řeky Otavy ve Střelských Hosticích, kde mohou návštěvníci nalézt i repliku pramene.

V souvislosti s dnešní tradicí voroplavby můžeme zmínit spolek Vltavan, který je ale aktivní pouze na řece Vltavě nikoli na Otavě, a pořádá různé kulturní akce jako je například Podskalské setkání s veřejností, které je spojeno s prohlídkou Podskalského muzea na Výtoni, kde se návštěvníci dozví více o historii podskalských vorařů.

Práce plavců byla velmi namáhavým povoláním a žádala si určité vlastnosti jako je zručnost a síla. Plavec musel rovněž rychle ale i pohotově jednat v náhlých situacích na voru, neboť se jednalo o nebezpečné povolání, kde úrazy byly zcela běžné. K újmě ale nedocházelo jen na vodě, ale i v lese v zimních měsících během přípravných prací, například při svážení dříví k vodním tokům do nižších poloh. Život plavců ale nebyl jen plný nebezpečí a úrazů, neboť v plaveckých hospodách vládl bujarý společenský život. Práce plavců i stavba vorů a pramenů byla u německých a českých plavců velmi obdobná.

V průběhu práce můžeme vnímat ovlivnění německým jazykem, neboť čeští plavci přicházeli do kontaktu s těmi německými. Ovlivnění dokazuje zajištění pracovní síly nejen pro stavbu plavebních kanálů ale i kontakt českých plavců s těmi německými například při výměně těchto posádek v Podskalí. K přejímání německých slov dochází právě díky těsným kontaktům mezi českým a německým obyvatelstvem v pohraniční oblasti jižních Čech, především Šumavy, ale i v oblasti Českých Budějovic. Doložení německého vlivu je možné pozorovat i u plaveckého slangu, neboť některá vorařská pojmenování jsou německého původu, jako například slova ráz, patent, šlajsna či šrek.

6 Seznam použité literatury a pramenů

6.1 Tištěné zdroje

- 1) ANDĚRA, Miloš, ZAVŘEL, Petr. *Šumava: příroda, historie, život*. Praha: Baset, 2003. ISBN: 80-7340-021-9
- 2) BĚL, BARTÁK, ETTLER. *Plavení dříví na střední Šumavě. Holzflößen in mittleren Böhmerwald. 200 let Vchynicko-Tetovského plavebního kanálu*. Plzeň: Západočeská energetika, 2001. ISBN 80-238-7017-3
- 3) BLAU, Josef. *Böhmerwälder Hausindustrie und Volkskunst. I. Teil, Wald-und Holzarbeit*. Prag: J.G.Calve, 1917. ISBN (Váz.)
- 4) FRÖHLICH, Jiří. VELKOVÁ, Radka. *Plavecké historky z voroplavby na Vltavě a Otavě*.
- 5) FRÖHLICH, Jiří. *Voroplavba na Otavě*. České Budějovice: Jihočeské muzeum, 1984. Sborníček prací při Jihočeském muzeu, číslo XLII.
- 6) HOFMANN, Gustav. *Vchynicko-tetovský plavební kanál*. In: Sborník vlastivědných prací o Šumavě k 650. výročí města Kašperské Hory. Kašperské Hory: MěstNV Kašperské Hory a Muzeum Šumavy, 1980. s. 177 - 184
- 7) JAKLOVÁ, Alena. *Vorašský slang v jižních Čechách*. Výběr. Časopis pro historii a vlastivědu jižních Čech, 1995, roč. 32, č. 1, s. 30-34. ISSN 1212-0596
- 8) LANDA, Miroslav. *Historie, technické údaje a fotografická dokumentace Schwarzenberského plavebního kanálu na Šumavě*. Od. SOA Třeboň v Českém Krumlově. signatura: BA 7882,8
- 9) MAYER, Ernst, HLADÍK, Hynek. *Schwarzenberský plavební kanál – historie a současnost*. Vimperk: Správa Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava, 2013. ISBN: 978-80-57257-19-7
- 10) SCHEUFLER, Vladimír, ŠOLC, Václav. *Já jsem plavec od vody*. ISBN (váz)
- 11) SCHEUFLER, Vladimír, Šolc, Václav. *Voroplavba na jihočeských tocích*. Praha 1970, Československá akademie věd. Ústav pro etnografii a folkloristiku. Opera ethnologica, 5. ISBN (váz.)
- 12) SVOBODA, Jiří. *Historie voroplavby v Čechách*. Praha: Professional Publishing s.r.o., 2018. ISBN 978-80-88260-07-3
- 13) VONDRUŠKA, Vlastimil. *Život staré Šumavy*. Praha: Vyšehrad, spol. s r. o., 2014. ISBN 978-80-7429-219-4

6.2 Elektronické zdroje

- 1) Český Krumlov. Plavení dříví na Schwarzenberském plavebním kanálu
URL: http://www.ckrumlov.cz/cz1250/region/soucas/i_pladri.htm
- 2) Český Krumlov. Schwarzenberský plavební kanál
URL: http://www.ckrumlov.info/docs/cz/region_histor_schkan.xml
- 3) Dějiny metrologie a způsoby měření v historii
URL: <https://www.studentino.cz/up/ff/khi-pv1/dejiny-metrologie-a-zpusoby-mereni-v-historii-26890-p2.html>
- 4) Flößerstraße e. V. Flößerei auf dem Regen
URL: <http://www.floesserstrasse.eu/regenroute>
- 5) Flößerstraße e. V. Ilzroute
URL: <http://www.floesserstrasse.eu/ilzroute>
- 6) Handbuch der naturräumliche Gliederun Deutschlands
URL: <http://geographie.giersbeck.de/naturraeumlichegliederung.htm>
- 7) Historisches Lexikon Bayerns. Flößerei
URL: https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Fl%C3%B6%C3%9Ferei#Ende_der_Fl.C3.B6.C3.9Ferei
- 8) Jihočeská vědecká knihovna v Českých Budějovicích. Kohoutí kříž. Šumava a její obyvatelé.
URL: <https://www.kohoutikriz.org/autor.html?id=willk>
- 9) Land Oberösterreich. Umwelt und Natur. Natur und Landchaft
URL: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/44368.htm>
- 10) Mapy.cz
URL: <https://mapy.cz>
- 11) Metrologické soustavy užívané v Čechách a na Moravě v 18. a 19. století
URL: https://www.trnova.cz/e_download.php?file=data/editor/69cs_19.pdf&original=Metrologick%C3%A9+soustavy+u%C5%BE%C3%ADvan%C3%A9+v+%C4%8Cech%C3%A1ch+a+na+Morav%C4%9B+v+18.+a+19.+stolet%C3%AD.pdf
- 12) Naše řeč. Z plavecké (voražské) češtiny
URL: <http://nase-rec.ujc.cas.cz/archiv.php?lang=en&art=2787>
- 13) NP Šumava. Seznam projektů. Schwarzenberský plavební kanál
URL: <http://www.npsumava.cz/cz/5638/9265/clanek/>
- 14) NP Šumava. Naučné stezky v NP. Vchynicko-Tetovský plavební kanál
URL: <http://www.npsumava.cz/cz/1129/979/clanek/vchynicko-tetovsky-plavebni-kanal/>

- 15) Oficiální stránky Horská Kvilda. Plavba Dříví
URL: <http://www.horskakvilda.eu/informa%C4%8Dn%C3%AD-st%C5%99edisko/historie/plavba-d%C5%99%C3%ADv%C3%AD.aspx>
- 16) Pro Nationalpark Freyung-Grafenau. Holztrift im Bayerischen Wald
URL: Dostupné z: https://www.pro-nationalpark.de/index.php?key=newsdetail&news_id=217
- 17) Spolek Vltavan v Purkarci
URL: <http://www.vltavan-purkarec.cz/voroplavba/>
- 18) Sušice. Brána Šumavy. Sušice a okolí: Voraři na Šumavě
URL: <http://www.mestosusice.cz/susice/fr.asp?tab=snet&id=1563>
- 19) Šumavské hvozdy
URL: <http://www.sumavskehvozdy.estranky.cz/clanky/sumava/priblizeni-sumavskeho-pohori.html>
- 20) Universität Passau. Triftsystem Ilz
URL: <http://www.begegnungsraum-geschichte.uni-passau.de/unterrichtsmaterialien/wirtschaftsgeschichte/holzwirtschaft/unterricht-und-materialien/triftsystem-ilz/>
- 21) Vesmír. Jazyk podskalských vorařů
URL: <https://vesmir.cz/cz/casopis/archiv-casopisu/2000/cislo-1/jazyk-podskalskych-voraru.html>
- 22) Voroplavba. Historie Voroplavby
URL: https://www.voroplavba.cz/histrie-voroplavby_51.html
- 23) Výzkum na Šumavě
URL: <https://www.infodatasys.cz/sumava/>

6.3 Ostatní zdroje

- 1) Přednáška. Elektrárna Vydra: ČEZ, a.s. 5.7.2018
- 2) SOA Třeboň v Českém Krumlově
- 3) Muzeum řeky Otavy a voroplavby, Střelské Hoštice

7 Resumé

Diese Arbeit befasst sich mit der Historie der Holzarbeit im Böhmerwald, aber ist vor allem an die Historie der Flößerei orientiert. Nicht nur die Historie der Flößerei auf der tschechischen und deutschen Seite des Böhmerwaldes ist verglichen. In der ganzen Arbeit können wir den Einfluss der deutschen Sprache an der Sprache der Flößer folgen. Was befasst sich mit dem Anfang der Flößerei auf der tschechischen und deutschen Seite des Böhmerwaldes, ist der Beginn der Flößerei gleich datiert, d.h. 14. Jahrhundert. Mehr ausführliche Daten über die Flößerei stammen aus dem 16. Jahrhundert. Ende der Flößerei können wir auf der deutschen Seite ein bisschen früher bemerken (30. Jahren des 20. Jahrhunderts) als auf der tschechischen (50. Jahren des 20. Jahrhunderts). Auch die Gründe der Ende der Flößerei sind sehr ähnlich: die Entwicklung des Straßen- und Eisenbahnverkehrs, die Bau der Staudämme, der Rückgang der Nachfrage nach Holz als Heizmaterial aufgrund des Aufstiegs der Nachfrage nach Kohl als neues billiges Heizmaterial.

Die Arbeit der Flößer und der Bau des Floßes sind auch sehr ähnlich an den beiden Seiten des Böhmerwaldes. Unterschiedlich sind nur die Bezeichnungen der Teile des Floßes, aber auch in der Sprache der Flößer finden wir einige Merkmale der deutschen Sprache, weil es um die Besiedlung besonders südlicher Teil des Böhmerwaldes geschah. Dieser Einfluss der deutschen Sprache ist auch durch den Eingang der Arbeitshilfe aus Bayern bewiesen, z. B. bei der Gründung der Siedlung Neue Langendorf. Weil das Herrschaftsgut für die Arbeit an der Bau des Schwemmkanals und dann an für die Flößerei und der Trift die Arbeitskraft brauchte, warben sie an die Leute aus Herrschaftsgute und auch aus Bayern. Dieser Einfluss können wir auf den konkreten Wörtern des Flößerslang sehen – wie z. B. Wörter vejpona, ráz, pramen, šlajsna oder knikel – alle diese Wörter stammen aus der deutschen Sprache.

Die Arbeit der Flößer war sehr gefährlich nicht nur an dem Floß, sondern auch in der Wald, wo die Flößer im Winter vorbereitende Arbeit machten. Besonders gefährlich war die Einfahrt des Holzes auf dem Schlitten, auf Tschechisch so genannten šmejčky. Das Leben der Flößer war aber nicht nur von Gefahr voll, z. B. in den Flößerkneipen ein lebhaftes Leben beherrscht und auch Flößer kamen miteinander gut aus.

8 Přílohy

8.1 Příloha 1

Slovník vybraných vorařských pojmů

Pojem	Vysvětlení
břežní voda	normální stav vody, při kterém se plulo nejlépe
děrování	děrami se provlékala oka houžví
faktor	zprostředkovatel mezi zaměstnavateli a plavci; vedoucí voroplavby a dohlížitel nad ní
houže - houžev	zkroucený kmínek stromu, který se používal k vázání voru
chytit vor	zastavit vor
joch	slabší podvaly na voru těsně za plátem, přitažené slukami
kladačka	úzká sekera s dlouhou čepelí, zobákovitě zahnutá
knikel	roubík, kterým se točili houžve
nožice	podpěry pod vesla
obrátek	kláda, která byla vkládána do voru silným koncem vpřed, aby nebyl rozdíl mezi přední a zadní částí voru
pančavy	tenké klády, na které se pokládal náklad na voru
parta	posádka jednoho pramene
píchat	odstrkovat ode dna
plavec	muž, který plavil dříví na voru (vorař - nesprávné označení)
pramen	několik vorů spojených za sebou
předák	první vor
přislukovat/přiklínovat	přitáhnout slukami
ráz	jedna plavba i s cestou zpět
rudlovat	veslovat
rozporky / oporky	krátké špalky, které se položily mezi dva vory; plavci je využívali, aby byly vory od sebe stejně vzdáleny
slabák	druhý vor v pramenu
slabé stříhy	druhý a třetí vor byl spojen dlouhými houžvemi, aby v zákrutech snadno zatočily
slap	skála uprostřed peřejí
sluk	kolík na jednom konci přitesán do špičky, který sloužil k upevnění některých částí voru
smyk	dřevěné koryto
splaz	vaziště výše položené s delším svahem k řece
stan	stanoviště či zařízení (kruh) k uvázání voru (především u plaveckých hospod)
střih	mezera mezi jednotlivými vory v pramenu
svlak	kmínek na předáku, který sloužil jako nárazník
šif	stabilní loď s plochým dnem
šinágl	viz šif
škubat - voškubat	rychle trhavě veslovat
šlajsna	vorová propust'

šlahouny	delší houžve k přivazování pramene
šrek	brzda, brzdový kůl
tabule	vor
ušení	prosekání otvoru ve kmeni vořiny, viz také vyušit
vaziště	upravené místo na břehu, kde se vázaly vory
vejpona	silný špalek, který sloužil ke spojení předáku a slabáku
vojíčko	pomocná kláda, na přední části voru
vopačina	veslo na boku voru, proti proudu
vor	svazek spojených klád
vořina	tyč prostrčená otvory v kládách, která je držela dohromady
vrata	propust v jezu
vrátenský patent	průkaz, který získal vrátný po absolvování vrátenských zkoušek; vydáván zemským úřadem v Praze
vrátný	vedoucí posádky pramene, který sloužil vrátenské zkoušky
vyušit	pomocí zobákovitě zahnuté sekery kladařky se prosekaly konce klád ve směru největšího průměru mírně pod středem klády a ve vzdálenosti 20 - 25 cm od konce klády
zadkař, zadní vrátnej (také ficák, ficivrátnej)	vrátný na druhém pramene, který sice zodpovídá za svůj pramen, právně se ale jedná o obyčejného plavce
zadák	poslední vor
záslapní voda	velká voda
žabka	zásek, zeslabení kmene prosekáním prohlubní a provrtání otvoru pro houžev

8.2 Příloha 2

Slovník vybraných německých vorařských pojmů

Německý pojem	Český překlad - vysvětlení
Bauholz	stavební dříví
Blockflößerei	plavení dříví v nesvázané volné formě
Brennholz	palivové dříví
Einbindeplatz	vaziště
Floß	vor
Flöße	plavba, přeprava dřeva po řece
Flößer	plavci
Flößerei	plavba ve svázané formě
Flößereirecht	zákonné opatření k realizaci plavení, plavební právo
Floßhaken	plavecký hák, hlavní pracovní nástroj plavců, který se skládá z dlouhé dřevěné tyče 4 - 5 m dlouhé a železného hrotu s postranním hákem
Floßholz	dřevo, které je transportováno na řece po vorech
Floßholz	plavené dřevo
Floßholzhandel	obchod s plaveným dřívím
Floßholzhandel / Holzhandel	obchod s plaveným dřívím / obchod s dřívím
Floßordnungen	plavební nařízení
Flößung	doprava dřeva po vodě ve svázané či volené formě
Holzplatz	místo, které sloužilo k ukládání plaveného dříví
Keilen	klíny
Polter	skladiště pro kmenové dřevo, kulatiny
Prahm	pramen
Raas	ráz, jedna plavba
Raas (Frankenwald)	slovní označení pro cestu plavců z Frankenwaldu na vorech až k řece Untermain a Rhein (Rýn)
Schäleisen	loupačka, nástroj se širokým ostřím, se kterým se ručně odstraňovala kůra
Schiffer	provozovatel obchodu se dřevem (Floßholzhandel)
Schleuse	šlajsna, vorová propust
Schnittholz	řezané dřevo, polena
Stammholz	kmenové dřevo, kulatina
Stange	tyč
Trift	plavení v nesvázané formě
Triftschwellen / Klausen	švele, klausy
Triftsperre	přehrada
Vorflößer	přední plavec, vrátný
Werkholz	užitkové dříví
Wieden / Holzseilen	houžve
Zünften	cechy

8.3 Příloha 3

Nářadí a pomocné náčiní plavců

Plavci k výrobě vorů a různým lesním přípravným pracím využívali speciálního nářadí a různých pomůcek. Na obrázku č. 1 můžeme vidět následující nářadí č. 1 – 5.

1. Pila s obloukovou hrotnicí (břichačka)

Tato pila se používala k porážení stromů a někdy také k přirezávání – rozvrhování klád na vazišti.

2. Poříz (truháč)

Železný nástroj s mírně prohnutým ostřím a dvěma rukojeťmi. Tento nástroj využívali plavci k povrchové úpravě (loupání kůry) sochorů, háčků, manipulačních háků, okovců apod.

3. Obraceč (venhák, verhák – z něm. Wendehaken)

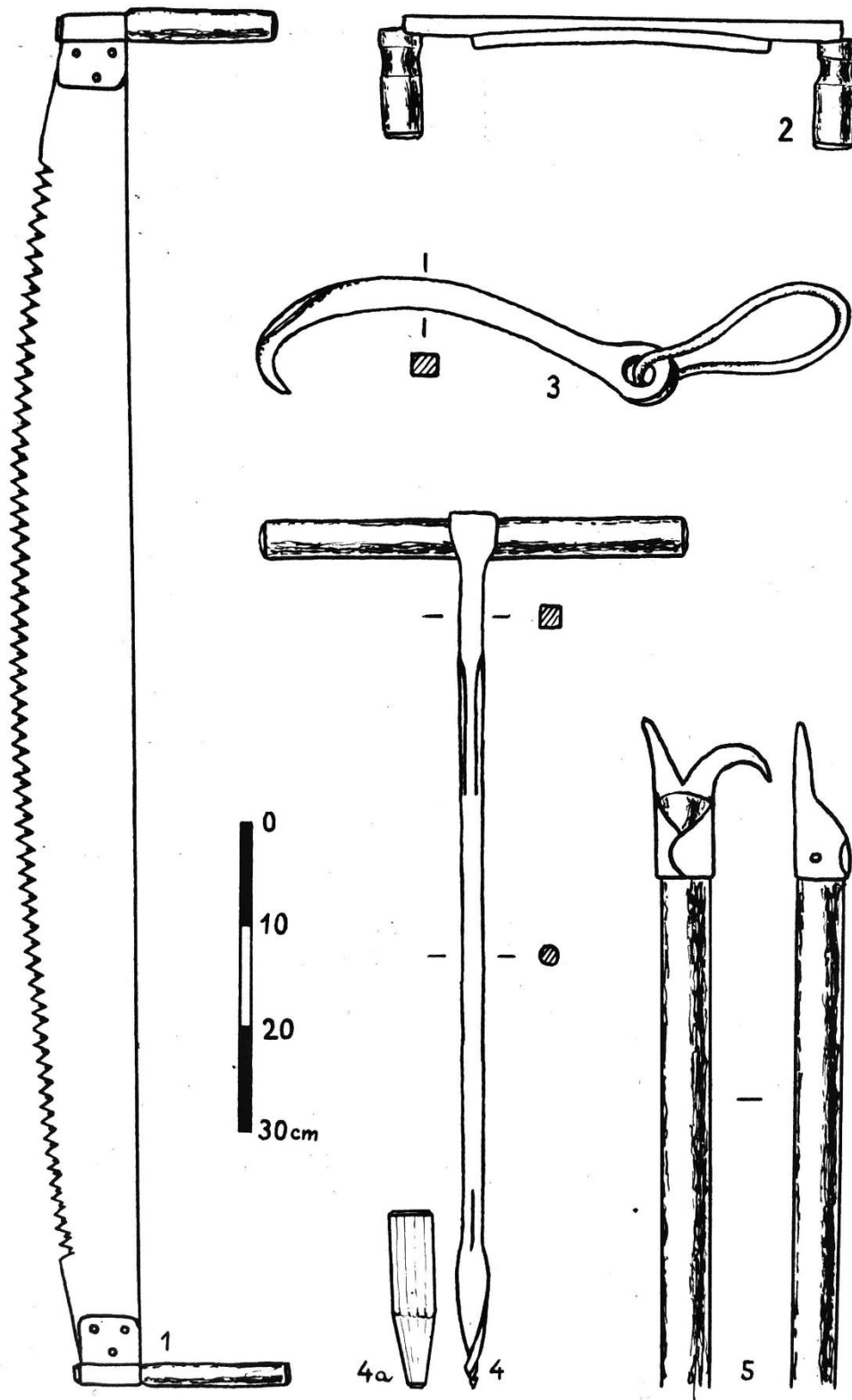
Mohutný vykovaný prohnutý nástroj. Na konci má tento nástroj prohnutý zub, který se zasekl do klády, se kterou bylo možné následně manipulovat. Na druhém konci nástroje je otvor s provlečeným železným kruhem, kterým se prostrčil sochor.

4. Nebozez

Nástroj na jedné straně ukončený spirálovým hrotem a na druhé straně tulejí s provlečeným vratidlem. Nebozezy vyráběli jen někteří kováři, například Parýzek v Zámostí – Hluboká nad Vltavou, Fousek ve Varvažově a Chmelík v Horním Ostrovci. Nástroj se používal k vyvrtání děr pro houžve, sluky, nožice, stoličku, firmy, palici apod. Ostří tohoto nástroje bývalo chráněno dřevěným pouzdrem (toulcem), které si plavec sám vyrobil.

5. Háček

Na dlouhém sochoru je uchycen železný háček, složený z tuleje, ze které vybíhá zahnutý hák a mírně vychýlený bodák. Háčky vyráběl místní kovář. Tento nástroj se používal k manipulaci klád ve vodě, při vyhrazování propustí a brždění šrekem (zahnutá část se zasekla do šreku a ten se stlačil ke dnu).



Obrázek 1. Plavecké nářadí
 Zdroj: Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě

Na obrázku č. 2 pak nalezneme nářadí č. 6 – 17.

6. Palice

Palice si plavci vyráběli sami před každou plavbou a na konci cesty jej spálili na ohništi. Za násadu se používal uříznutý kus vořiny. Palice se zejména na Otavě používali při zatloukání šreku při brždění, při probíjení vořin a někdy se využívaly také k zatloukání kůlů při kotvení.

7. Sekera širočina (široká sekera)

Čepel sekery má široké mírně obloukovité ostří. Širočiny vyráběli jen někteří kováři, například Chmelík v Horním Ostrovci. Tyto sekery byli dražší než sekery úzké. S touto sekerou pracoval převážně vrátný a sloužila zejména k sekání vesel, nožic, sluků a svlaku. Vltavští plavci ji říkali kladařka nebo oušenačka.

8. – 9. Sekera úzká

Specifický nástroj, který jiní řemeslníci nepoužívali. Tato sekera má úzkou, dlouhou a zubákovitě zahnutou čepel. Sloužila k prosekávání (děrování) otvorů (tzv. ušení) u konců klád, kterými se následně prostrčila vořina a klády tak držely pohromadě. Cena sekery s ephybovala okolo 50 – 60 korun. Spotřeba těchto seker byla veliká, protože se často sávalo, že se při plavbě „utopily“. Tuto sekeru vyráběli jen někteří kováři, například Chmelík v Oslově či Flandera v Zátaví u Písku. Na všech jsou výrobní značky písmena JD v kruhu, nebo tato písmena se 4 značkami ve tvaru srdce.

10. Okovec

Jednalo se o masivní železný bodec s tupým hrotem, šikmo vyběhající z tuleje, ve které je nasazen dlouhý sochor. Jako sochor plavci nejčastěji označovali celé nářadí. Okovec se používal k manipulaci pramene při vázání, k pohonu na stojaté vodě a k řízení a vyráběl jej místní kovář.

11. Houžev

Houžve si plavci vyráběli sami. Kmínek se napařil nad ohněm, aby změkkl a silný konec kmínku se následně uchopil do otvoru v kládě, tenký konec se navinul na knikel (roubík), kterým se krouživým pohybem otáčelo na obě strany. Díky tomuto točení se uvolnila vazba dřeva a byly tak ohebné. Houžve se připravovali již v průběhu jara a před tím než byly požitý, byly máčeny ve vodě, aby byly ohebné.

12. Míra

Jedná se o jednoduchou tyč 4 – 6 m dlouhou, která byla po každém metru označena zářezy pilou nebo rýskami hrudkou. Plavci si tento nástroj vyráběli sami a používali jej k měření délky klád. Protože ale měření tímto nástrojem vyžadovalo práci dvou plavců, používali raději tzv. krok.

13. Krok

Měřicí zařízení ve tvaru písmene A, které bylo sestavené z latí na konci opatřených hřebíky. Hroty hřebíků byly vzdáleny od sebe 1 m. I tento nástroj si plavci vyráběli sami a byl využíván k měření klád jen jedním plavcem.

14. Loupač (botka, šorna)

Tento nástroj (škrabka) sloužil k loupání kůry z poražených stromů.

15. Manipulační hák

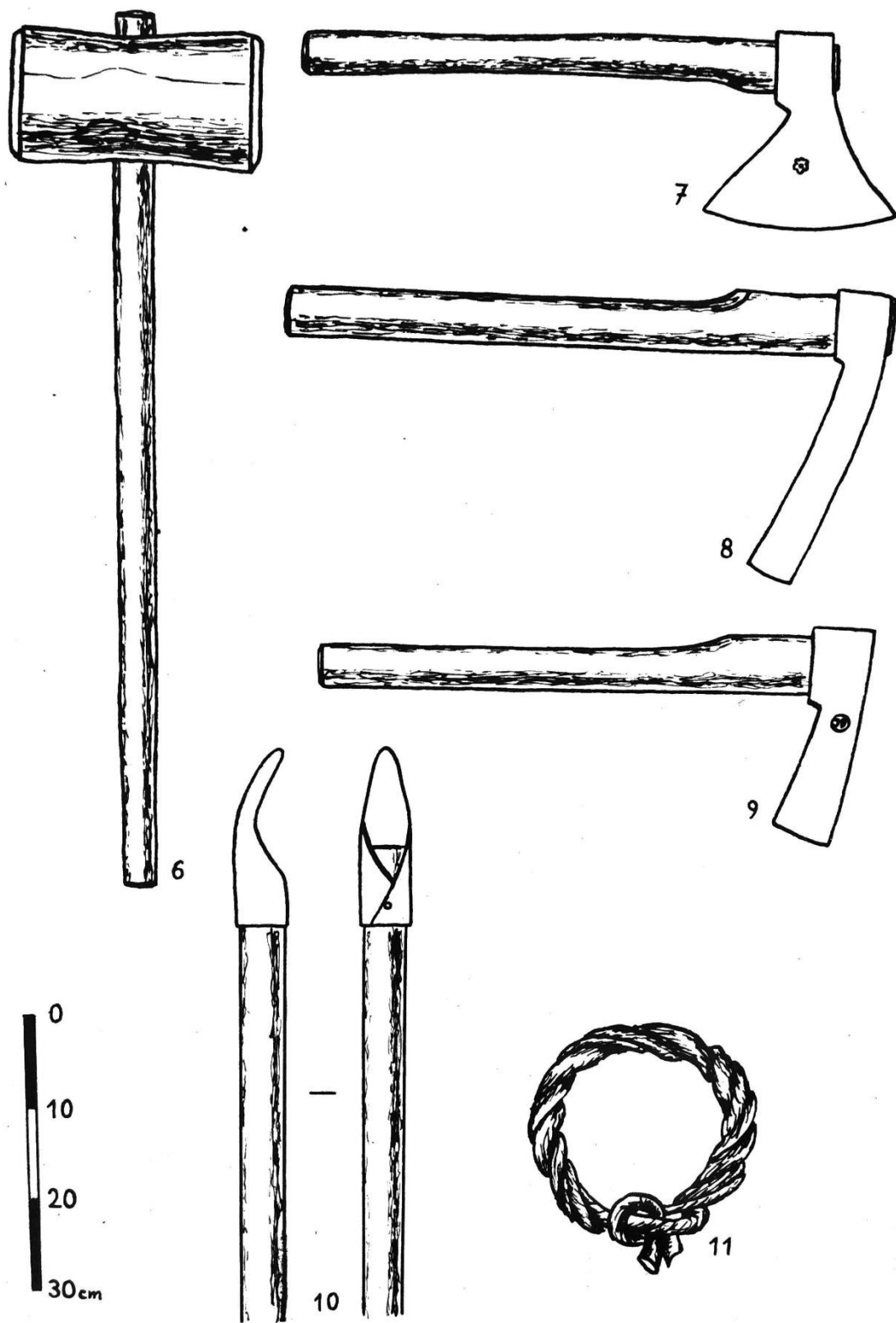
Na dlouhém sochoru je uchycen železný hák, který se skládá z tuleje, z níž vybíhají dva bodce. Jeden bodce je rovně v ose sochoru a druhý kolmo k němu. Hák sloužil k vytahování a nakládání polen z vody. Tento nástroj vyráběl místní kovář.

16. Pila oblouková

Jedná se o jednomužnou pilu s dřevěným obloukem a ocelovým listem. Oblouk si plavci vyráběli sami z větve smrku, která se loupala za syrova, napařovala, ohýbala a sušila. Tato pila se využívala k veškerému řezání na vazišti (až na rozvrhování silných klád) a také během plavby.

17. Tahačky

Jedná se o dlouhý drát, který měl dřevěné rukojeti na obou stranách. Tento nástroj si plavci vyráběli sami. Sloužily k nakládání polen na pramen z vody, nakládané dřevo se totiž nepřenášelo, ale naházelo se do řeky a z ní se pak polena vytahovala. Polena vytahovali vždy dva plavci, každý s těmito tahačkami na jednom konci.



Obrázek 2. Plavecké nářadí
 Zdroj: Fröhlich, Jiří. Voroplavba na Otavě

8.4 Příloha 4

Seznam obrázků

Obr. 1: Vymezení Českého lesa	3
Obr. 2: Vymezení Šumavy.....	4
Obr. 3: Vymezení Šumavské subprovincie na českém území.....	5
Obr. 4: Vymezení Šumavské hornatiny na německé straně.....	6
Obr. 5: Členění Šumavské hornatiny na rakouské straně	7
Obr. 6: Přibližné vymezení Šumavy na české, německé a rakouské straně	7
Obr. 7: Tok řeky Řezné (Regen) od pramenů až k ústí do řeky Dunaj.....	17
Obr. 8: Plavení na řece Ilz – Pasov.....	20
Obr. 9: Dolní portál.....	25
Obr. 10: Horní portál	25
Obr. 11: Schwarzenberský plavební kanál.....	28
Obr. 12: Plán Vchynicko-tetovského plavebního kanálu z let 1799 - 1800.....	31
Obr. 13: Prášílské plavební privilegium z roku 1801.	32
Obr. 14: Průběh toku Vchynicko-tetovského kanálu s vyznačenými objekty	35
Obr. 15: Hradlový most, Rechle	36
Obr. 16: Ukázka plavení vorové tabule na Vchynicko-tetovském kanále.	38
Obr. 17: Situační plán dělnických domů v Nové Dlouhé Vsi z roku 1856.....	40
Obr. 18: Šmejčky vystavené v informačním středisku Rokyta na Šumavě.....	45
Obr. 19: Ušení.....	50
Obr. 20: Žabka neboli skoba	52
Obr. 21: Přední část pramene	53
Obr. 22: Detail zadní části posledního voru – šreku.....	54
Obr. 23: Detail přední části předáku	55
Obr. 24: Vrátecký patent vrátného Františka Husy z Hladné	60
Obr. 25: Protektorátní průkaz o plavecké způsobilosti Vojtěcha Husy (německá polovina)	61

8.5 Příloha 5

Souhlas s bezplatným jednorázovým užitím reprodukcí archivního materiálu v diplomové práci, SOA v Třeboni, pobočka Český Krumlov



Český Krumlov 28. 11. 2018

Počet listů:1

Přílohy:

Natálie Odrášková
Drkolnovská 288
Příbram 261 01

Historie dřevařství na Šumavě

Vážená,
na základě Vaší žádosti Vám udělujeme souhlas s bezplatným jednorázovým užitím reprodukcí archivního materiálu ve výše uvedené seminární práci.

Tento souhlas se týká následujícího archivního materiálu, dle badatelského listu 77/18.

Při publikování uvedeného archivního materiálu jste povinni uvést správnou citaci pramene a také přesný název archivu, ve kterém je tento materiál uložen.

Jako kompenzaci za udělení bezplatného souhlasu s publikováním reprodukce archivního materiálu ve Vaší práci Vás žádáme o poskytnutí **textu diplomové práce** v digitální nebo analogové podobě pro knihovni sbírky našeho archivu.

ČESKÁ REPUBLIKA
STÁTNÍ OBLASTNÍ ARCHIV V TŘEBONI
ODDĚLENÍ ČESKÝ KRUMLOV
381 11 Český Krumlov – zámek č. 59

Mgr. Jindřich Hospaska
Vedoucí oddělení
Státního oblastního archivu v Třeboni
Oddělení Český Krumlov

Vyřizuje : Hospaska
e-mail: jindrich.hospaska@ceskearchivy.cz

telefon: 384721128

fax: 384 722 379

homepage: www.ceskearchivy.cz

digitální archiv: [ht.tp://digi.ceskearchivy.cz](http://digi.ceskearchivy.cz)

8.6 Příloha 6

Zemský Věštník vládní pro království České. Oddíl II. Částka II. Vydaná a rozeslaná dne 11. března 1854.

Nečlunov / d.

Zemský Věstník vládní

pro
království České.

Oddíl II.

Částka II.

Vydáná a rozoslaná dne 11. března 1854.

Landes-Regierungs-Blatt

für das

Königreich Böhmen.

II. Abtheilung.

II. Stück.

Ausgegeben und verkauft am 11. März 1854.

Vynešení, vydané od c. kr. místodržícího dne 10. února
1854, m. d. č. 1809,

Jimžto se pro loďní a vorní plavbu po Moldavě od Vyššího Brodu
až k Mělníku, potom pro vedlejší řeky Moldavy vyhlášeje nový
předpis v příčině policie řídné.

10 Oddíl II. Č. 6. Vynešení, vydané od c. kr. místodržícího dne 10. února 1854.

- e) na Volavě od Unterreichensteina horního až ke Zvíkovu,
- f) na Sázavě,
- g) na Mlý čili Berounce, konečně pak
- h) na malém Labi, ježto se u Mělníka spojuje s Moldavou.

Jakým mužstvem mají lodě a vory býti opatřeny, kterak vypravěny, a mnoho-li se smí na ně bráti nákladu.

§. 2.

Jedno každé pravidlo (lod neb vor) má dokonalejšími a vhodnějšími potřebami v do- statečném počtu zásobeno, a od oprávněného lodníka, neb od spásobného správce lodního (správce veslářů), jež lodník neb podnikatel plavby pod svým za to ruče- ním k tomu zřídí a zdovědí, vedeno býti. Při obyčejné nebo ještě menší výšce vody musí jedna každá loď aspoň dva plavce míti, kterých počet lidu lodního při vyšší vodě, zvláště pak v tak tečených proudech, ježto v Moldavě nade Prahou jsou, podle velikosti lodě i zdvojnásoben býti má, aby se vyvarovalo nešťastným případům, z pomnutí této opatrnosti hrozícím.

Počet plavců při vorech říditi se má dle velikosti voru, a dle toho, z jakého dříví vor jest sestaven, zároveň hledíc k výšce vody.

Mnohoholi se může na lodě a vory nakládati.

§. 3.

Lodě, ježto se stavějí v hořejší krajíně Moldavy, mají rozličné rozměry, a proto nedě se ani podle počtu ani podle výhy ustanoviti, mnohoholi se na ně může přijímati nákladu; avšak v tom budíž za obecné pravidlo, že se nesmí na žádnou loď a na žádný vor dávatí větší tíže, nežli ta, jížto známá plavná dřáha a výška vody dopouští.

Když jest voda obyčejná nebo ještě menší, smí se na lodě nakládati jen tolik, aby obě strany lodí (bory) 6 dolnorakouských palců nad vodu vynikaly, by lodě plavoucí skrze splavy (vrata) a přelomy jezů, zvláště pak skrze již dotčené proudy nepřišly do nebezpečství úrazu vodou do nich vniklou.

Na vory smí se dávatí náklad jen na takový způsob, aby povrch voru ještě zůstal nad vodou, i aby přiměřenému počtu plavců vědy možná bylo, ty vory lehce říditi a vésti.

Jestli pak voda vyšší, musí se u lodí nad to ještě opatření učiniti, aby po obou stranách pravidla umístěny byly z pohybůch prken zdělané, tak zvané borňák líšty, by se co nejvíce možná přezkazilo vnikání vody a vln, když loď jede skrze proudy.

Vynešení, vydané od c. kr. místodržícího dne 10. února 1854, m. d. č. 1809,

jímžto se pro lodní a vorní plavbu po Moldavě od Vyššího Brodu až k Mělníku, potom pro vedlejší řeky Moldavy vyhlášíje nový předpis v příčině policie říčné.

Abý se všestraněmu prospěchu, pokud se týče užívání vody ku plavbě lodí a vorů, podle možnosti napomáhalo, i aby se pohybování průmyslnosti na vetejných řekách od všelikých vzešb a obtíží, jímžto se vypočítá lse jest, zároveň co nejvíce možná šetříc potřeb držitelů vodostrojů, osvobodilo, k tomu konci vydává se v ná- sledku vynešení, vydaného ode vysokého ministerium obchoda dne 14. ledna 1854, č. 8443, následující nový předpis v příčině policie říčné pro Moldavu spolu s jejími řekami vedlejšími.

Kdy a kde ten předpis vejde v moc.

§. 1.

Ustanovení tuto následující, co opatření policie říčné v plavbě lodní a vorní, vejdou v plnou moc toho dne, kdy budou vyhlášeny, na celé části řeky Moldavy od Vyššího Brodu až k Mělníku, jakož i také na těchto řekách vedlejších:

- a) na Malči,
- b) na Nešárce,
- c) na Lužánce,
- d) na Flančce,

Č á s ť k a II.

Č. 6.

Jak veliké mají býti vory a jak zdělaný.

§. 4.

Kmeny, trámy a jiné látky (t. j. jednotlivá břevna vorová), z nichžto vor sestává, mají býti jedny s druhými pevně a trvanlivě spojeny, vory na obou koncích s potřebnými hlavními vesly opatřeny, a podél náležitým počtem plavců (vorníků) osazeny.

Splavy na Moldavě vyše Prahy, potom na Votavě, Nežárce a Lužnici mají ve svělosti šířku 18 až do 20 stěviců; naproti tomu jsou splavy v hlavním městě výšec 24 stěviců široké.

Podlé toho nesmějí vory v horejším řecišti Moldavy, totiž od Vyššího Brodu až ku Kofenskému mlýnu pod Týnem nad Vltavou, u kteréhožto mlýna poslední splav jest, potom na Nežárce, Lužnici a Votavě širší býti 16 stěviců, na Fianici 7 stěviců, a na další části Moldavy až k Mělníku 20 stěviců.

Co se dotýče délky vorů, tehdy ustanovuje se, že se v těch částech řoky, kdež lato má směr co nejvíce možná rovný, až posud obyčejná délka as 80 až do 100 sáhů na Moldavě, a 50 až do 60 sáhů na řekách vedlejších i dále podržeti máže. Kde však jsou znamenité krivoláčiny, jako zejména na Nežárce, Lužnici a Fianici, potom na malém Labi a Votavě, musejí se vory skrze taková místa, aby se břehů co nejvíce setřilo, v menších odděleních propilavovali, a mohou teprva dále v dole, kde takovéto opatření již potřebí není, zase v celé své rozsáhlosti dále plaveny býti.

V té pětčině ustanovuje se zvlášť, že na Nežárce a Lužnici od Spuského mlýna až k Veselému vory více nežli 12 sáhů, od Veselého k Černému více nežli 27 sáhů a od Černého dále dolt více nežli 45 sáhů délky mítí nemají, a musejí býti na voru prvního způsobu 2, na druhém voru 4 a na posledním 6 způsobných plavců, ve kterémžto počtu správce veslův (kormidelník) již obsazen jest.

Na Fianici nad Podskalským mlýnem, na lucínách nad a pod Protivínem, pak od Červeného mlýna dovoleno jest pro mnohé a znamenité křivoleče plaviti jen jednotlivá, nejvýše 6 sáhův dlouhá břevna vorová, v oslalinách pak částech Fianice nemá veskerá délka prkna a trámů, ježto plaviti náleží, přes 20 sáhů přesahovati.

Co se dotýče délky trámů na Votavě, zvlášť pak v zemišti bývalého panství Stěkenského, v té pětčině v platinosti zůstávajíce natizení c. kr. gubernium ode dne 28. srpna 1845 č. 50910 *) ustanovuje se, co následuje.

a) Trámy prkenné i trámové, ježto se plaví skrze zemisté bývalého panství

*) Toto natizení vydáno bylo jen k bývalému c. kr. krajskému úřadu Prachýnskému.

Stěkenského, nemají nikdy — bez rozdílu výšky vody voroplavné — délku 21 kurentních sáhův a šířku dvou až 2 1/2 sáhů překračovati.

b) Když se plaví trámy, jichžto jednotlivá břevna kmenové délky 8 až do 9 sáhů dosahují, smí se jen dvě takových břeven v jednom pramu svázati, ostatní pak délka až na 21 sáhů kurentních musí se prostředkem břeven třísáhových doplniti.

c) Na každém takovém voru musí býti aspoň 5 způsobných plavců, v kterémžto počtu správce veslův již obsazen jest.

Na každém takovém voru, když se plaví, má umístěna býti tabulka, na nížto písmeny 6 palců vysokými zřetelně napsáno býti musí jméno vlastníkovo tak, aby i s břehu pozorováno býti mohlo, i aby hlídač říčný strany porušení díl navigačních, a držitelové pozemků pobřežních strany škod tímto pozemkům učiněných s to byli, by vlastník voru v případě nějakého uskození, skrze něj v plavíšti nebo na břehách způsobeného, zejména oznámili úřadu, zákonem povolanému.

Vory, pod kteroukoli předelátrkou vespolek svazovali (kuplovati), zapovídá se na celé výše vytknuté části Moldavy, zvlášť pak na řekách vedlejších, proto že se tím díla koncentrací porušují, a vyklizené části řoky zaso štěrtem kanadějí.

Kterak se chovati jest času plavby.

§. 5.

Plavíce se po Moldavě od Vyššího Brodu až k Mělníku musejí lodě a vory, jakož i trámy na Nežárce, Lužnici a Fianici, potom na Votavě od Unterröschkeins horního až ke Zvítkovu skrze dosti mnohé splavy a průlomy jezů, jakož i skrze mnohé proudy projeti. Pročež opatrnost toho vyhledává, aby lehda, když několik lodí neb vorů hned po sobě skrze některé takové místo má projíti, jedno plavidlo od druhého aspoň 200 sáhů vzdáleno bylo, by při nastalé nějaké nehodě loď nebo vory nejprve následující času nabyly zastaviti, aneb aspoň taková opatření učiniti, jichžto pro jejich bezpečnost jest potřeba.

Při plavbě nemá se loďmi a vory ani na břehách, ani na stávkách na břehu jsoucích, taktéž i na mostech, přívosech a k t. p. niádáná škoda učiniti, zvlášť pak mají se pacholkové potažní, když se loď naproti nebo naspět látnou, zdržeti, aby polahem z chodníků, které tu proň jsou, nevystupovali. Naproti tomu mají se tyto chodníky vždy čisté udržovati, a nemají tam držitelové pozemnosti spolhumeující ani vory v cestu postavovati, ani dříví, kamení a k t. p. na překážku ukládati.

Lodníci i vorníci zároveň povinni jsou, plavíce skrze splavy Pražské potom skrze ty splavy, ježto v hofejším řečišti Moldavy od Vyššího Brodu až k Budějovicům se nalezejí, náležitě zachovávat ta ustanovení, ježto vydána jsou v té příčině, o který čas ty splavy otvírají náleží, když výška vody jest obvyčejná (normální) anebo ještě menší, jedouce někde pod most na plavidlech v náprolním a zpátečním tahu jsoucích stěžně siořiti, a všelikému porušení těchto předmátů vyvarovati.

Za mby dokonce zapovídá se lodím plavba po vodě i proti vodě, vorům pak plavba po vodě.

Kde se dovoluje zastavovati a zakotvovati.

§. 6.

Lodníci a vorníci smějí vůbec jen na určitých místech přistavních a nákladních přistávaní nebo zakotvovati; prvníjší v části řeky od Budějovic až k Měšnicku tam, kde se to až potom obvyčejně stávalo, posledníjší pak v části řeky od Vyššího Brodu až k Budějovicům nade splavy u Vyššího Brodu, u Jáchimského mlýna, u Růžंबरka, Záhensaku, u Pečského mlýna, u fabriky na přední lnu blíž Krumlově, u Zlaté Koruny, Pramlenu, Pózděrahu, Potčici, u Planského mlýna, u knížectvo a lúčního mlýna, potom pod a nade Litvinovického mlýnem v Budějovicích.

Na Nezářce a Lužnici:

nade splavy u Sputu, Hamru, Mezimostí, Druhova, Roundého, Černého, u Mare-dovského mlýna, u Kvěcha, u Dobronic a u Masáka nad vtokem Lužnice do Moldavy.

Na všech těchto místech byla místa přistavní komisionálně vyčíslená, a jich hranice prosředkem sloupů vyznačeny; také se tam na navigacním nákladě stídí obeh-zdění lapačové.

A však i na těchto místech dovoluje se plavcům na břehy vysupovati jen po-tud, pokud toho k upevnění lodí a vorů nevyhnutelně jest potřeba.

Mimo tato přistaviště a to v řečišti samém smí loď nebo vor jen na takových místech zastavovati, kde plavná cesta jest tak široká, že mohou jiné vory bez pře-kažky ježtě okolo jíti.

Plavidlo má se v těchto případech upevňovati dřevěnými kolty, anebě vrazil slabé kolý mezi trámy, kteréžto kolý, když se jich bylo potřebovalo, zase pryč vzítí náleží.

Lodě a vory, které na některém od břehu vzdáleném místě přirazí, musejí noč-niho času vyvěšením lucerny signallovány, a u lodí také i stěžně složeny býti, aby se náprolním nebo zpátečným tahu jiných plavidel nepřekáželo. Jen v nouzi do-voľuje se také na jiných než dotčonych přistavních místech ku břehu přiraziti, musí

se ale při tom pokaždě takové opatrnosti užiti, aby to poběžným pozemnostem ne-býlo na ujmu, a zavázán jest vlastník lodí a vorů, držitelí pozemnosti všelikou škodu zakotvením způsobenou, pokud se dokáže, nahraditi.

A však hraniční soused, jemně bylo užkozeno, povinen jest, ve 24 hodinách potom, jak mile byl užkozen shledat, oznámiti to c. k. dohlídce nad vodními stav-bami, na kteroužto náleží přivezouc sobě obecního představeného, ježto se dotýče, bez průtahy vyhledati, jak velká škoda jest, a nález c. k. úřadu okresním poslati.

Koly do stavebních díl, zejména do plaveckých tarasů (šlápot) vrátěti, aby se k nim lodě lany, řetězi neb houžvami připevňovaly, toto se rovněž tak, jako při-stavovati přímo před nebo za pilíři mostů tu jsoucích co nejprávníji zapovídá.

Zvláště pak zakázáno jest tak řečené šrekování (t. j. zastavování vorů kolem do vazních houžví čili šlahounů vstrčeným), čímž se ly největší škody zejména na sypkých březích způsobují.

Lodě neb vory, které po Moldavě nad Prahou se zbožím, ježto vycelením jest povinno, v jiný než k dopravování jich a ku přeloupení přes vodní linii celní úřadu na Výtomi ustanovený čas denní, před východem slunce neb po západu slunce přicházejí, musejí na přistavním místě u hospody Vysokéčky blíž Chuchel přistáti, kteréžto místo k tomu konci zvláště vyhledáno a dvěma tam postavenými tabulkami znamenáno jest, a z něhož se pod nějakou záminkou vykročiti nesmí.

Ku břehu, na němžto jest chodník pro potah, smí loď nebo vor přistáti jen tehda, když tam povoleno jest zboží neb dřeva nakládati nebo skládati, anebo když nečas neb nějaké porušení plavidla neb voru zastavení tam činí nevyhnutelné; a však náleží takové přistaviště ihned zase opustiti, jak mile nečas přesešel anebo na-kládání a skládání ve skutek bylo uvedeno.

Kde se mají vory vázati, a kde se má náklad na plavidla přibíratí, z nich ubíratí a skládati.

§. 7.

Vázání vorů má jen na těch valvištích a vazništích a to v ten způsob předse-bráno býti, aby proto do plavné dráhy žádná překážka nepřišla.

Nakládání na plavidla, skládání z nich a překládání z jednoho na druhé smí se jen na takových místech a na takový způsob, aby se tím plavbě jiných plavidel nepřekáželo a nevadilo.

Kdy se mají otvíratí splavy (vrata) pro plavbu vorů na hořejší Moldavě mezi Vyšším Brodem a Budějovicemi, na Nežárce a Lužnici, potom na Flanici.

§. 8.

- a) Plavba vorů má bez přetřzení předsed. jiti při takové vodě, při nížto mlýny sice obyčejně melou, jalový žlab ale a splav zavřeny jsou, a voda espoň tři palce nebo více přes zadek jezn běží.
- b) Jestliže voda na těchto řekách tak spadla, že při obyčejném chodu mlýna a zavřeném jalovém žlabu i splavu zadek jezu sice suchý jest, a však nikoli více nežli jeden palec d. r. míry nad vodu nevyniká, tehdy se má splav za den jednou toliko otevřiti.

Podlé toho ustanovuje se pro otvíratí splavů rozdělení hodin takto :

Na Moldavě.

Pro vory, ježto od Vyššího Brodu v pět hodin ráno odepnují, otvírá se splav u Vyššího Brodu v 5 hodin ráno, splav u Jáchimského mlýna v 8 hodin, splav u hořejšího prvního Rožmberského jezu v 1 hodinu odpoledne, u Zihonsackého mlýna v 6 1/2 hodiny večer, u Pečského mlýna v 5 hodin ráno, splav u fabriky na přední lnu, níže v dole ležící, v 6 hodin ráno, splav u knížecí Švarcemberské záplavy v 6 1/2 hodiny ráno, splav u papírny v 7 hodin, a splav u jezu městského mlýna v 7 1/2 hodiny ráno. Dále má se splav u Zlaté Koruny, jenž od jezu u Pečského mlýna vzdálen jest jeden den cesty, otvíratí v 5 hodin ráno, Pozděraský splav mezi 11. a 12. hodinou polední, splav u mosteckého mlýna mezi 4. a 5. hodinou odpolední, Potický splav v 5 hodin ráno, Planský splav v 6 hodin ráno, splav u Rožnovské pily v 7 hodin ráno, u knížecího mlýna v 8 hodin ráno, konečně pak u lučského mlýna v 9 hodin ráno.

V částí Moldavy od Budějovic až k Mělníku, jakož i na Volavě od Unterreichensteina horního až ke Zvíkovu potřebí není, aby se splavy v určitých dnech otvíraly, protože tyto řeky více vody a sebou odvádějí, a ty splavy, tehdy, když výška vody plavbu vorů a lodí přispesutí, každý den a za dne tolikráte otaženy býti mohou, kolikráte koli toho plavba vorů a lodí vyhledává.

Na Nežárce a Lužnici.

Splav u Spuského mlýna otvírá se v 8 1/2 hodiny ráno, u Melle v 6 hodin od-

poledne, u Hanru v 5 hodin ráno, u Krkavce v 8 1/2 hodiny ráno, u Veselí v 10 1/2 hodiny ráno, u Drahova v 3 1/2 hodiny odpoledne, u Četova v 5 hodin odpoledne, u Soběslavy v 5 hodin ráno, u přáslavní fabriky v 6 1/2 hodiny ráno, u Roundného v 11 hodin, u Planého o 1 1/2 hodině odpolední, u starého Tžhora v 6 hodin večer, u Marešy v 5 hodin ráno, u Měseckého v 6 hodin ráno, u Veselého v 7 hodin ráno, u Růžičky v 8 hodin ráno, u papírny v 9 hodin ráno, u Kvěcha v 1 hodinu odpoledne, u Matušovského ve 3 hodiny odpoledne, u Vanky v 5 hodin odpoledne, u Bejšovce v 5 hodin ráno, u Suchomela v 6 1/2 hodiny ráno, u Marka v 8 1/2 hodiny ráno, u papírny v 10 hodin ráno, u Dobronic ve 12 hodin v poledne, u Bechyňě hořejší v 5 hodin odpoledne, u Bechyňě dolejší v 5 hodin ráno, u Červeného v 8 hodin ráno a u Koloděje v 11 hodin.

Na Flanici.

Pro vory, ježto ráno od Vodňan odepnují, otvírá se splav u Žabouřského mlýna v 5 1/2 hodiny ráno, u Kulhánka ve 5 1/4, u Louckého ve 6 1/4, u Podskalí ve 7 1/4, u Protivínského mlýna ve 9 1/4, dopoledne, u Beněšovského mlýna ve 4 1/4 odpoledne, u Červeného ve 5 3/4, konečně pak u Půtimského mlýna v 8 hodin večer.

c) Když voda jest velmi malá, když totiž zadek jezu při zavřeném splavu a jalovém žlabu, a však při obyčejném místě 1—4 palce d. r. míry nad hladinu vodní vyniká, má plavba týhodně jen dvakráte místa míti, totiž v pondělí a ve čtvrtek, a má při tom totiž rozdělení hodin pro otvíratí splavů platnost míti.

d) Otvíratí splavů v ustanovený čas předsed brání mají vorníci a plavel, naproti tomu ale náleží na držitele mlýnů a vodních strojů obstarávatí zavírání splavů, aniž se za to žádají může nějaké záplaty.

Každá překážka, jisto držitelové mlýnů a vodostrojů nebo jich dělní lidé vzhněním jalových žlabů prvé nežli plavidla přijdou, v tom úmyslu plavbě lodí a vorů učiní, aby pemize vydrželi, bude pokud se dokáže co nejpráhěji pokutována; naproti tomu povinni jsou vorníci a lodníci strany otevření splavů držitelům mlýnů a vodostrojů vždy napřed vědětí dáti, jak mile voda jest tak veliká, jakož výše pod lit. b) a c) jest naznačeno. Jestli pak voda taková, jakož pod lit. a) se přivádí, tehdy žádá opovědi strany otevření splavu potřebí není.

e) Hodiny, pod lit. b) pro otvíratí splavů ustanovené, mají platnost míti jen za ten čas roku, ve kterémžto dny jsou dělati nežli noce, pročť tehdy toho času, kde v 5 neb 6 hodin ještě ima jest, a plaveno býti nemůže, otvíratí buděť splavy vždy o hodinu neb o 2 hodiny posdějí, nežli bylo nahore přivedeno.

- f) Za porušení neb odtržení pláňky, anáž tu jest k zavřecí splavu, má vlastník voru neb lodi složit 5 zlatých peněžité pokuty, jestliže se jeho vinou nebo zavřením jeho lodi, když se skrze splav jede, některá pláňka ztratí neb poruší.
- g) Pláňky k zavřecí splavu jakož i vrata mají v dobrém a vhodném stavu chovány býti od těch osob, na něžto zachování jezu vůbec náleží, a jímžto také přísluší peněžita náhrada pod /) přivedená; konečně pak
- h) má každý splav potom, když se byla poslední loď neb pramice splavila, ještě 10 neb 15 minut otevřen zůstati, a teprvé po vyjití toho času jest držitel vodostroje oprávněn i povinen splav zavřiti.

Čeho šetřiti, když se jede po částech řeky, kde plavba jest nesnadná.

§. 9.

Když se jde po částech řeky, po nichžto plavba jest nesnadná, jakžto jsou na hořejší Moldavě proudy u Červené, Bučilli a Slap, mají sobě správcové loď při větší vodě pro plavbu v těchto nebezpečných místech kromě vlastního lodi lodního ještě přivziti tolik pomocníků, mnoholi jich jest potřeba.

Když se přejezdí přes přivozy neb ústavy převozní.

§. 10.

Každá loď, anáž má přes nějaký přivoz jeti, když se právě převezá, musí v přiměřené vzdálenosti zadržeti, až přivozní loď z plaviště vyplula. Naproti tomu povinni jsou přivozní správcové nebo převozníci, když vory mimo jedou, převozní loď v chodu jejím zastaviti tak dlouho, až vory přejedou.

Jak se chovati jest, když se selkají lodě a vory v širém řece a v úžinách toků.

§. 11.

Selkají-li se v širém plavišti dvě lodě plachetní, nebo loď a vor, tehdy zůstano plavidlo, ježto se táhne, na té straně, kde jest chodník pro potah.

Pakli se žádná z nich netáhne, tehdy musí se plavidlo proti vodě (vzhůru) plouci, pokud toho připošou vítr a místnost, po vodě (dolů) jedoucími vyhnouti, a jemu zároveň skrze některého muže, na předku plavidla postaveného, v přiměřené vzdálenosti voláním a srozumitelnými znamenými to místo naznamenati, na kterém může okolo jeti.

K takovémuto otkřiku má loď neb vor po vodě plouvoucí na znamení, že osoba na tomto plavidle postavená dobře rozuměla, pokaždé odpověděti.

Mějí-li dvě naproti sobě přicházející plavidla nebo loď vzhůru jedoucí a vor dolů

jedoucí projeti skrze nějakou úžinu toku, která dostatečného prostoru nepodává, aby se jedno plavidlo mohlo druhému vyhnouti, a vjeloli již jedno z nich do té úžiny, tehdy musí loď neb vor ještě vně toho úzkého toku jsoucí tak dlouho zadržeti, až bylo druhé plavidlo z něho úplně vyjelo.

Přijedou-li obě proti sobě jedoucí plavidla v tyž čas k těm místům, kde se užívá na toku počmá a končí, tehdy musí plavidlo proti vodě jedoucí tak dlouho zadržeti, až to, kteréž po vodě jede, skrze úžinu bylo projelo.

Aby obě naproti sobě přicházející plavidla současně do úžiny toku před nimi ležící vjely, toto se zapovídá.

Kdyby se tato záповěď přestoupila, museloby se plavidlo proti vodě jedoucí zase nazpět vrátiti až k ústí té úžiny, a nechati okolo sebe jest plavidlo po vodě jedoucí.

Za takové úžiny toku vyhlašují se na Moldavě veskeré splavy a průlomy jezů, proudy u Červené, Bučilli a Slap, potom měřtiny mezi Zbraslavou a Prahou, konečně pak měřtiny čili brody v okolí Vraňanském a Vrbenském pod Prahou.

Čeho šetřiti jest, když jedno plavidlo dohoní druhého a chce na před jeti.

§. 12.

Když v širém čili nezúženém plavišti rychleji jedoucí loď plachetní neb vor dohoní plavidla napřed a zdolouha jedoucího, tehdy ta loď a ten vor právo inají žádati, aby je toto plavidlo pustilo mimo.

Tuto žádost jakož i stranu, na které chce mimo jeti, má posadit loď neb vor plavidlu napřed jedoucímu na srozuměnou dáti znamenými čili signály v §. 11 nařizenými, a plavidlo napřed jedoucí povinně jest, těchto signálů bez průtlahu poslechnouti.

Na Moldavě nad Prahou jsou na několika místech tak malé křivoloké splavy (serpen-tiny), že ku př. loď neb vor proti vodě plavoucí plavidla dolů po vodě jedoucího dříve neupozoruje, až se hnedle selkají, což pro silné proudění vody, zejména v prouděch tak zvaných, již ke mnoha nešťastným příhodám přičinu dalo.

Aby se podobným nenáležitostem, ježto se podlé okolností až i v nebezpečí obrátiti mohou, pro budoucnost vyvarovalo, tehdy nařizuje se, že na všech těch místech, kdežto by takové selkání mohlo místa míti, každá loď neb každý vor po vodě dolů plavoucí buď lodním zvoncec neb pronikavou píšťalou v čns má dáti a několikrát opěťovati znamení slyšitelné, aby takto byla dána možnost, by loď v náprotím nebo zpátečním tahu jsoucí mohla zadržeti, a loď neb vor dolů ploucí bez překážky mimo ni jeti.

Znaky a výstražní znamení nemají se rušiti.

§. 13.

Znaky, v řece a podlé okolností také i v jezích průlomů nebo splavů pro znamenání plavné dráhy nebo překážek tj. jsoucích snad od navigačního úřadu vystrčené, nemají od lodí a lidí lodního, pak od vorů a vorníků ani porušovány, ani přeznovány býti; kdyžby pak předece nějaké takové porušení bez viny plavcovy neb vorníkovy se stalo, tehdy má to plavec neb vorník nejbližší dohlídce nad vodními stavbami té které říční sláci ihned oznámiti. Naproti tomu nebrání se plavcům (vorníkům) znaky, ježto času plavby plaviště skoumajíce sami vytknou, zase s sebou vzíti.

Kterak se má dopravovati prach střelný.

§. 14.

Lodě, na něž naložen jest prach střelný, musejí vystřičiti černý praporek a dovoluje se jim nočního toliko času jíti, jakož i povinny jsou od jiných plavidel co nejvíce možná vzdáleny zůstati. Ony nesmějí nikdy na blízkou jiných lodí neb obyvných stavení zakotvovati, a musejí se přicházejícím lodím dáti zpozorovati. Když přistanou plavidla, která vesou více nežli centnět prachu, tehdy mají místnímu úřadu ihned oznámení učiniti.

Větší vojenské neb jiné neohýčejné transporty prachu neb munici (střeliva) podrobeny jsou zvláštním předpisům v příčině bezpečnosti, kteréžto předpisy po příchodu opovědi takového transportu u politického úřadu pro každý jeden případ budou vydány.

Jaké povinnosti mají správcové lodí a vorů a mužstvo plavecké.

§. 15.

a) Správci lodí přislouží vrchní velitelství ve všem, co se dotýče pravidla samého, jeho řízení, zachování, nákladu ač, jakož i udržování dobrého řádu na něm.

Totéž platí také o správčích vorů a lídech k nim přidáných.

Osoby zpurné, nepokojné neb opilství oddané, mohou i času plavby z lodě neb voru ustraněny býti; naproti tomu ale povinen jest správce lodí neb voru slušně se chovati k mužstvu sobě podřízenému, a pojistiti sobě u něho té vážnosti, jižto jemu nevyhauletelné jest počtebi.

b) Strany nákladu zboží.

Správce lodí povinen jest svou největší pozornost obraceti k naloženému zboží nákladním, a ne jen ztrátě a zkrádež jeho, ale i všelikému jinému porušení co nejvíce možná vyvarovati.

Ze škody, ztrátou, porušením neb zkázou nákladu způsobené, náhradou vždy nejprve zavázán jest správce lodí, pokud nemůže dokázati, že byla škoda způsobena vnitřními vadami věci, vadným zapakováním anebo událostmi neodvratnými.

c) Když přijde nějaká krádež na jevo.

Krádeže, na naloženém zboží spáchané, má správce lodí, hned jak na jevo přijdou, zevrub přivěda všechny okolnosti nejbližšímu úřadu oznámiti.

d) Co se lýče zapovězeného obchodu plavců.

Mužstvu, na nkladních lodích neb vorch sloužícím, zaspovídá se, mimo naložené věci věsti s sebou na lodi neb voru zboží stejného jména nebo jiné zboží na svůj vlastní počet, a v něm obchod věstí neb s ním jinak podobně nakládati.

Správce lodí neb voru nesmí s lodí neb vorem, nebo s věcmi naloženými na takový způsob nakládati, jenžto manifestu na odpor jest, nežž může tím vládnouti jen polud, pokud s to jest, aby se dostatečně vykázal, že jest vlastním lodí neb voru nebo zboží, s nímž chce disponovati, anebo že jemu to od vlastníka lodí, voru nebo zboží výslovně jest nařizeno. Nikdo nemá se s lodním lidem, se správci lodí neb voru, když se v tom máležítě neprokáží, ni žádným způsobem dávatí v obchody; ježto co zapovězené jsou vytknuty. Přestupcové těchto záporvů budtež od úřadů pro policii plavební zřízených, do výšetřování vzati, a buďto policejně trestáni, nebo pokudby z výšetření vzešlo podezření, že tu číniti jest o zločin, k dalšímu výšetřování a potrestání přislíbenému úřadu trestnímu odevzdáni.

c) Když se stane nějaká neštěstí.

Když nastane nějaká nešťastná příhoda, anazíto lodí neb voru hrozí nebezpečím, nesmějí správcové a mužstvo pod uvarováním přísného trestu loď neb vor hned opustiti, an' spíše musejí vším možným přičiněním zasadiť se o to, aby pokud tu ještě toho možnost jest, nebezpečí odvarovali a naložené zboží nebránili. Správcové a mužstvo na blízku jsoucích plavidel všelikého způsobu i také vorů zavázáni jsou k nejrychlejší pomoci.

Na to má se co nejdříve ten případ přislíbenému úřadu oznámiti, a to, co lýž dále nařídí, zachovati; také má správce lodí vlastníkovi plavidla neb voru, potom tomu, kdo zboží posílá, co nejspíše možná o tom věděti dčiti.

Jaké povinnosti mají obce a držitelové pozemností, když se na jejich břehách lodě a prámy stroskotají.

§. 16.

Když se lodě, prámy, slavní dřeva, polehání, prkna a jiné věci dřevní, vodní, bouřky a jinými živelnými nehodami odtrhnou a bez mužstva ku břehu přivenou, anebo na nějakou pobřežní pozemnost se naplaví a uloží, tehdy povinen jest ten, kdo je lapač, nebo držitel pozemnosti pobřeží za přímě (odměnu) šestí za sta, a při každém náhodném naplavení z jiných než živelných příhod třemi se sta hodnoty zchráněného statku, kteroužto příměi vlastník lodí neb voru zapraviti má, k obecnímu představenému ihned oznámení toho učiniti, a cizí statek věrně schováti; obecní pak představený má to co nejrychleji představenému soudu v známosti uvéstí.

Za každé odcizení neb zlomyslné porušení statku na břeh vyvrženého má obec, jížto se dotýče, náhradu dáti, kdyby pachatel s to nebyl, aby jí sám dal, anebo kdyby vypátrán býti nemohl.

Vykonávání práva pobřežního tak zvaného tak zvaného co nejpřísněji se zapovídá.

Čeho šestíiti jest, když se plaví dříví.

§. 17.

Až posud bývala plavba lodí a vorů na Moldavě v tom obcasi, když se knížecí Švarcberské polenové dříví plaví, skrze 6—8 neděl docela přelážena.

Poněvadž ale plavba lodí a vorů jest hlavním účelem Moldavy, znamenitým nákladem od Krumlova dolů až k Mělníku loděplavnou učiněná a spotřádaná (regalovaná), proto tehdy mají všeliké jiné způsoby, jimiž se této řeky užívá, onomu účelu podřízeny býti.

A však majíc stětel na to, že plav knížecího Švarcberského polenového dříví, kterýž po hořejší Moldavě mezi Vysším Brodem a Budějovicí místa má, a prosředkem jehož se od jediného Krumlovského panství spolu s Wimperakem každého roku 40.000 sáhů polenového dříví od počátku Moldavy až do Prahy, tuto vpočítají, na břehy vysadí, velikou důležitost má, onožto se nejen provozování velkolepých průmyslových závodů v Krumlově, Zlaté Koruně, Adolfsbádu a v Budějovicích jediné a výhradně v tom sakládá, že polenové dříví lehce a lacině dostávají, nýbrž i také též plav celou potřebu dříví pro města na Moldavě od Krumlova až ku Praze lesičí, a všít díl té potřeby pro hlavní město ubrazuje, — a hledíc dále k tomu, že hořejší Moldava od Vysšího Brodu až ke Krumlovu posavadě ještě loděplavná není, — proto se tehdy plavení knížecího Švarcberského polení i dále ještě pod tou výminkou dovoluje a ve výkonnou svém chrání, že plavební ředitelství povinnu býti má, o rychlé vyharování dříví na břeh se vši možnou pilností uplěsati, a vypravují nabromaděni — se dříví v řece na záhybu, jenžto — pro plavbu vorů a lodí čnsu plavení dříví

ustanoven jest — do těch částí řeky vede, které zvláštním příslrojm k tomu jsou odděleny a zřizeny.

Jaké povinnosti mají držitelové vodostrojů strany plavby lodí a vorů.

§. 18.

V této příčině zřizují se ve své moci navigační patent ode dne 31. května 1777, guberniálním nařízením ode dne 29. března 1835 č. 18102*) z nova vyhlášený, potom guberniální nařízením ode dne 9. května 1829, č. 17415**), jimižto se předpisuje toto:

a) Na plavných řekách nesmí se žádná nová stavení, budíků to mlýn nebo jez, žádný vodovod z řeky, jakož i žádná zahrádění střídi, když nebylo prvé povoleno k tomu dáno od c. k. stavitelského úřadu zemského. To povoleno ale může se dáti jen tehda, když bylo shledáno, že stavba není škodná a svobodné plavbě na ujmu.

b) Kdo takové stavení střídi předepsaného k tomu povoleno neobdržev, anebo je jiným způsobem k místu přivedl, nežli ve schváleném plánu bylo naznačeno, může přidržán býti, by je bez průtahů zase strhnul.

Stejný následek dostihne toho, kdož při spravování jezu nebo splavu přede vezme nějaké zvýšení nebo vůbec nějakou změnu, anáž jest plavbě na překážku. c) Jestliže by někdo, když mu nařizeno jest, stroje za škodlivé uznané strhnouti nebo změnit, tak učiniti obmškával, tehdy se to strhnouti neb ta změna spůsobí od c. k. stavitelského úřadu zemského, a vymůže se náklad v té příčině učiněný na tom, kdo nařízení poslechnouti se zpěchoval.

d) Každého roku, když led jde, mají mlýnařové a držitelové vodních strojů pro vypravování povodní a jiných porušení, prkna práhová ve splavých vložená vyndati. Kdo se podle tohoto předpisu nezachová, na tobo uložena bude pokuta 50 zlatých konv. mince, z kteréžto sumy $\frac{1}{2}$ případnou na donášce a $\frac{1}{3}$ na fond navigační, a když při tom byl nějaký zlý úmysl, tehdy bude provinilec i jinak ještě přísněji trestán.

V každém takovém případě ale musí provinilý vlastník neb majitel vodního stroje náklady, jichžto pro takové zanedbání na čistění řečiště jest potřeba, zapraviti nebo navigačnímu fondu nahraditi.

e) Vkládání a vrátení vrslevnic, lepačů a k t. p. nemá svobodné plavbě nikdy býti na překážku, jinak to, ani dále se nešíká, bude zrušeno, náklad na nevyhnutelné čistění na přestupci vymóžen, a též podle okolností ještě přiměřeným spůsobem trestán.

*) Provinciální sbírka zákonů, svazek 17., strana 161., č. 89.

***) Provinciální sbírka zákonů, svazek 11., strana 168., č. 79.

f) Totéž platí o chytlání losostů, a vůbec nesmí žádný slup v plavných řekách zřízen býti bez vyššího povolení.

Všecko co se ze slupu do řeky shrne, mají majitelové jeho z řeky vykládati, nebo náklady vyklázení navigačnímu fondu nehraditi.

g) Jestliže se plavbě na ujmu do řeky svévolně nahrou kamení neb jiné věci, tehdy bude přestupce nejen k nahrazení nákladů vyklázeckých přidržán, nýbrž i nad to ještě podle okolností ztrestán.

h) Mosty, kterýchž u mílnů, jezů a jiných vodních strojů pro zpátečný tah koní jest potřeba, a to jak mosty tu již jsoucí, tak i ty, jichžto potřeba ještě bude shledána, musejí od těch kterých vlastníků neb majitelů strojů ze svého zřízení a udržování býti tím více, protože tyto stroje svobodnému nazpět tažení na překážku jsou, a navigační fond povinen není, náklady na taková zřízení věsti, jichžto potřeba jest pro stavení, která tu jsou ku prospěchu jednotlivých vlastníků soukromých.

Konečně pak mají podle vynešení, vydaného od vysoké dvorské kanceláře dne 4. ledna 1782, vlastnickové mílnů a držitelové strojů splavy na svůj vlastní náklad v dobrém, plavbě lodí a vorů nepřekážejícím stavu chovati tím více, protože se jezy a splavy, zřástele státi ku prospěchu soukromému, dovolují jen polud, pokud plavbě na překážku nejsou. Naproti tomu plavci (lodníci a vorníci) právi jsou ze všechkých porušení vodostrojů, ježto snad způsobí. Avšak mílnář zavázán jest k tomu, aby ve 24 hodinách potom, když byl porušení zpozoroval, oznámení toho učinil k c. kr. důvědě nad vodními stavbami, na kterozto náleží bez prodlení a přívězmouc sobě obecného představeného jehož se dotýče, vyhledati, jak velká škoda jest, a nález k c. kr. úřadu okresnímu poslati.

Rízení trestní.

§. 19.

Jestliže se některý z předpisů výše položených přestoupí, nebo snad jezy, mílný, splavy (vrata), mosty, přívory nebo jiná díla stavěbní v řece neb na březích z nepozornosti neb ze svévole poruší, tehdy budíť to kromě náhrady sa škodu, kterouti náhradou podle zákona strany toho vydaných pořadem práva vyhledati a dáti náleži, také od administrativních úřadů toho kterého okresu trestáno policejnat pokoutou pořízenou 1 až 10 zlatých k. m., kteříž se podle toho, byli-li úmyslnost, škodlivost, neb nebezpečnost nebo přístěpku vědí neb menší, vyměříti a k náležitmu fondu pro chudé připadnouti má, a jestli tu nemožnost placení, tehdy uložena budíť přiměřený trest na svobodě.

§. 20.

Pakli se ukáže, že trestný čin podlé zákonníka trestního jest přečin neb zločin, tehdy přísluší další úřední řízení trestnímu soudu, jehož se dotýče.

§. 21.

Dohlídka k tomu, aby se tyto předpisy zachovávaly, vzešena jest na ten který místní úřad, a v další llni na politické úřady okresní i krajské, jakož i na c. kr. úřady státní, přede všemi pak na c. kr. dohlídače a strážce poříčné, u jednotlivých částí řeky ustavené, a na ty které hlídky četnické.

§. 22.

K vyšetřování a k odsuzování zákonem povoláni jsou ti úřadové političtí, v jejich okrese přestupcové tohoto předpisu, v příčině policie říčné vydaného, budou postříženi. Vyšetřování jde přede sumárně z povinnosti úřadu, žaluje a odpovídá se ústně, okolností skutku, kteréž příčinu daly k vyšetřování, jakož i průvody vyhledané zápisí se protokolem, a konečný výrok ihned se vynes, jenžto důvody rozhodovacími jsou opatřen, účastníkovi, když za to žádá, písemně se má dodati.

Co se dotýče útrat vzešlých, v té příčině šetřiti jest pravidel, při policejním vyšetřování obyčejných; strany odvolání z rozhodnutí první instance průchod míti mají zákony obecné.

Jak mile přítomný předpis skutečně moci nabude, kterážto počne ode dne jeho vyhlášení, tehdy instruce bývalého zemského gubernium ode dne 15. července 1848 *), anazíto pro plavbu lodí a vorů na Moldavě od Vyššího Brodu až k Mělníku a pro veškeré voroplavné řeky vedlejší, do ní se vlivající, potom pro malé Labe až k Mělníku polud platnost měla, této své platnosti pozbude.

Mecseny m. p.

*) Provincii lni sbírka zákonů svazek 30., strana 387, č. 170.