

Historická geografie 41/2 2015



Z OBSAHU: Nástin středověké a novověké kolonizace Vimperska ■ Protipovodňové instrukce a jiná opatření orgánů veřejné moci proti povodním v Praze na sklonku 18. století ■ Projekt profesora Antonína Smrčka na vybudování vodní cesty Praha – Regensburg

Historická geografie

41/2 (2015)

HISTORICKÁ GEOGRAFIE / HISTORICAL GEOGRAPHY
41/2 (2015)

VEDOUCÍ REDAKTOR / EDITOR-IN-CHIEF

PhDr. Robert ŠIMŮNEK, Ph.D., DSc. (r_simunek@lycos.com)

REDAKČNÍ RADA / ASSOCIATE EDITORS

PhDr. Pavel BOHAC, Praha

doc. Ing. Jiří CAJTHAML, Ph.D., ČVUT v Praze, katedra mapování a kartografie

PhDr. et PaedDr. Jiří DVORAK, Ph.D., Historický ústav Filozofické fakulty

Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích

Dr. Ryszard GŁADKIEWICZ, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław

Mgr. Eva CHODĚJOVSKÁ, Ph.D., Historický ústav Akademie věd České republiky,
v. v. i., Praha

prof. RNDr. et. Mgr. Peter CHRASTINA, Ph.D., Univerzita Konštantína Filozofa, Nitra

doc. RNDr. Pavel CHROMÝ, Ph.D., Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy
v Praze

RNDr. Zdeněk KUČERA, Ph.D., Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy v Praze

prof. PhDr. Eva SEMOTANOVÁ, DrSc., Historický ústav Akademie věd České
republiky, v. v. i., Praha

PhDr. Robert ŠIMŮNEK, Ph.D., DSc., Historický ústav Akademie věd České
republiky, v. v. i., Praha

prof. PhDr. Josef ŽEMLIČKA, DrSc., Historický ústav Akademie věd České
republiky, v. v. i., Praha

VYDÁVÁ / PUBLISHED BY

Historický ústav Akademie věd České republiky, v. v. i., Praha

The Institute of History, Academy of Sciences of the Czech Republic, v. v. i., Prague

ADRESA / ADDRESS

Prosecká 76

190 00 Praha 9 – Nový Prosek

TEL.:

(+420) 283 882 138

ZKRATKA ČASOPISU / JOURNAL SHORTCUT

HG

HG vychází dvakrát ročně / HG is published twice a year

ISSN 0323–0988

HISTORICKÁ GEOGRAFIE

HISTORICAL GEOGRAPHY

41/2

Historický ústav

Praha 2015

ISSN 0323–0988

© Jiří Dvořák, Jindřich Frajer, Tomáš Grim, Ondřej Hudeček, Jan Kopp, Magdaléna Sadravetzová, 2015

STUDIE

Magdaléna Sadravetzová*

**NÁSTIN STŘEDOVĚKÉ A NOVOVĚKÉ
KOLONIZACE VIMPERSKA**

THE OUTLINE OF MEDIEVAL AND POSTMEDIEVAL COLONIZATION
OF VIMPERK REGION

Keywords

Vimperk (region)
Šumava (region)
medieval colonization
postmedieval colonization
field type
ground plans of villages
Skláře (village)

Abstract

The article applies principles and dynamics of colonization of Vimperk region in the Middle Ages and Postmedieval period especially based on first written mention of villages. The first part consist of general analysis of colonization the whole Vimperk region based on history, geography, ground plans of villages and their field types, the second part is the study of village Skláře which was founded in the Middle Ages. The study of Skláře is based on general analysis of the area. There is also brief history of the village, ground plan of its urban area and supposed development of settlement area. The study is refilled with nondestructive archaeological research of the urban area.

* Mgr. Magdaléna Sadravetzová, Západočeská univerzita v Plzni, Fakulta filozofická, Sedláčkova 38, 306 14 Plzeň. E-mail: mystipe@yahoo.com.

Úvod

Klíčem k poznání kolonizace předem vymezeného území může být analýza historických pramenů, mapových podkladů, kontext přírodních podmínek, geomorfologie, pedologie či etnoekologie, a ovšem výsledky archeologických výzkumů. Cílem je pokusit se identifikovat a pochopit jednotlivé kolonizační vlny na základě času a prostoru, ve kterém probíhaly. Sídlní struktura v Čechách tak, jak ji dnes vnímáme, se mimo staré sídelní území začala tvořit v průběhu raného středověku (10.–11. století). Zde narážíme na limity nedostatečného poznání raně středověké vesnice, jejího půdorysu a hospodářského zázemí.¹ Formální stabilizace osídlení a pevné rozvržení půdorysu vsi a jejího extravilánu patří však k základním problémům středověké transformace konce 12. a 13. století.² Pro zodpovězení těchto otázek jsou klíčové archeologické a historické regionální studie, které mohou i přes značné místní rozdíly v průběhu osídlování pomoci přesněji charakterizovat celek.³

Časové vymezení tématu, které zahrnuje středověk i novověk, má svůj důvod. Vimpersko je totiž prostorově zřetelně rozděleno na severovýchodní část, která zaujímá šumavské podhůří s nadmořskou výškou kolem 500–600 metrů, a na jihozápadní hornatou část, která se nachází v nadmořské výšce až do 1362 metrů. V našich zemích probíhalo osídlování podhorských částí povětšinou ve středověku, příhraniční hornaté oblasti byly dlouho pouze tranzitním místem a natrvalo se v nich lidé ve větší míře usazovali až v novověku. Nové vesnice vznikaly především z hospodářských pohnutek, obsazovala se dosud zemědělsky nevyužívaná či jen velmi málo využívaná půda, a ta pokud možno v takovém rozsahu a kvalitě, aby dokázala svoje obyvatelé bez problémů uživit i v nepříliš příznivých letech. Bonita půdy v horských oblastech nebývá pro zemědělství nijak příhodná a Šumava v tomto směru není vý-

¹ Zdeněk SMETÁNKA – Jiří ŠKABRADA, K metodice studia půdorysu české raně středověké vesnice, *Archaeologia historica* 1, 1976, s. 55–59.

² Jan KLÁPŠTĚ, Změna – středověká transformace a její předpoklady, *Mediaevalia Archaeologia Bohemica* 1993 (= Památky archeologické – Supplementum 2), Praha 1994, s. 9–59.

³ Za všechny bych zmínila například studie E. Černého na Dražanské vrchovině (Ervín ČERNÝ, Zaniklé středověké osady a jejich plůžiny. Metodika historicko-geografického výzkumu v oblasti Dražanské vrchoviny, Praha 1979), Z. Měřinského na panství Oslavany (Zdeněk MĚŘÍNSKÝ, Zaniklé středověké osady na panství kláštera oslavanského (Vývoj a změny struktury osídlení), *Archaeologia historica* 1, 1976, s. 109–120), J. Žemličky na Zbraslavsku (Josef ŽEMLIČKA, Osídlení Zbraslavska od 10. do počátku 15. století, *Památky archeologické* 65, 1974, s. 419–465), Z. Boháče ze středního Povltaví (Zdeněk BOHÁČ, Dějiny osídlení středního Povltaví v době předhusitské, Praha 1978) či O. Kotyzy a J. Tomase na Litoměřicku (Oldřich KOTYZA – Jindřich TOMAS, Kopisty na Litoměřicku. Pokus o rozlišení Českých a Německých Kopist v listinách do roku 1300, in: *Život v archeologii středověku. Sborník věnovaný Miroslavu Richterovi a Zdeňku Smetánkovi*, Praha 1997, s. 371–381).

jimkou. Počátky intenzivního využívání těchto takzvaných marginálních půd, což jsou všechny půdy, kterým je z hlediska zemědělských kritérií prisuzovaná nižší kvalita, a to nejen kvůli špatným fyzikálním vlastnostem, ale i vzhledem k jejich nevhodnému či perifernímu umístění,⁴ spadají obecně právě do období mladšího středověku či raného novověku. Navíc hospodářství probíhalo po celé toto období podle podobných principů a často se v této souvislosti mluví o takzvaném dlouhém rolnickém středověku.⁵ Tento fakt musíme mít při srovnávání jednotlivých území na paměti a je tudíž pochopitelné, že je od sebe nemůžeme ani časově, ani prostorově bezpečně oddělit. Částečné poznání stáří půdorysů vesnických osad je proto možné především prostřednictvím pozdně středověkého a novověkého vývoje, a to hlavně v oblastech, ve kterých má vesnické uspořádání tendenci zůstat delší dobu archaické (např. horské oblasti).

Významným předělem ve struktuře zdejšího osídlení byla 2. světová válka a nucený odsun německého obyvatelstva z pohraničí. Politický vývoj po druhé světové válce sice krajinu a její osídlení razantně změnil, nicméně minimálně třetina zkoumaného území byla tímto v jistém slova smyslu archeologicky „zakonzervována“, a to především díky nepřístupnosti pohraničí. I dnes zůstává mnoho oblastí se zaniklým osídlením nedotčeno a bohužel i nezmapováno.

Vimpersko, které leží ve střední části Šumavy, si určíme jako oblast, která administrativně spadá pod Vimperk jako obec s přenesenou působností (toto členění vzniklo spolu s reformou veřejné správy v letech 2000–2002). Správní obvod města Vimperk je plošně vymezen územím obcí Bohumilice, Borová Lada, Bošice, Buk, Čkyně, Horní Vltavice, Kubova Huť, Kvilda, Lčovice, Nicov, Nové Hutě, Stachy, Strážný, Svatá Máří, Šumavské Hoštice, Vacov, Vrbice, Zálezly, Zdíkov a Žárová. V tomto správním obvodu se nachází celkem 94 katastrálních území, pod která spadá 153 existujících, případně již zaniklých vesnic. Zde však budeme počítat se 161 vesnicemi či jejich částmi, ježto u výše zmíněného počtu chybí především sklárny a na ně vázané osídlení, které bychom z rozboru neměli vypustit. Je jasné, že toto novodobé administrativní členění neodpovídá historické skutečnosti v době zakládání zkoumaných vesnic, nicméně se domnívám, že významnou roli při výběru místa pro novou ves hrají přírodní podmínky a nejen pouze majetková držba daného území. Výběr vesnic do analýzy podle novodobého správního členění může přinést výsledky, které jsou nezakreslené historickými majetkovými poměry a lépe odrážejí i ostatní faktory, které se na výběru místa mohly podílet (přírodní podmínky, dostupnost místa, blízkost obchodních stezek atd.).

⁴ Tomáš KLÍR, *Osídlení zemědělsky marginálních půd v mladším středověku a raném novověku*, Praha 2008, s. 13.

⁵ Josef a Lydia PETRÁŇNOVI, *Rolník v evropské tradiční kultuře*, Praha 2000.

Obr. č. 1. Mapa jihozápadní části Vimperska s vesnicemi odlišenými podle data první zmínky.

Osídlování Vimperska v historickém kontextu

Na území Vimperska ve shora naznačeném rozsahu se dnes nachází celkem 161 existujících i již zaniklých obcí či jejich částí. Vysídlené a částečně i zcela zbourané vesnice tvoří téměř třetinu všech registrovaných lokalit, přičemž jejich počet stoupá, čím blíže se nacházíme od státní hranice s Německem. Obecně spadá zánik sídel na Vimpersku především do období po 2. světové válce. U 148 lokalit máme doložen rok první zmínky, který byl získán kombinací několika pramenů.⁶ Nejedná se o skutečný rok vzniku vesnice, dá se však předpokládat, že minimálně u mladších založení se toto datum blíží době, kdy vesnice začala existovat. Zhruba polovinu území Vimperska tvoří Šumavské podhůří, druhou polovinu horská část Šumavy. Při vynesení údajů o datech založení do mapy je stejně jednoznačně rozdělena i oblast středověké kolonizace regionu a oblast kolonizace novověké.

Primárním krokem k poznání dynamiky osídlování Vimperska byla tvorba grafů, které vychází z počtu obcí prvně zmiňovaných v určitém časovém rozmezí. Při tvorbě základního grafu jsem postupovala v padesátiletém intervalu s počátkem v roce 1000 (obr. č. 2). Graf nám jasně odhalil **tři kolonizační vlny**, středověkou, pozdně středověkou až raně novověkou a novověkou. Vrchol té první, středověké, můžeme klást do první poloviny 14. století, jelikož největší množství vesnic nám pro dané období zaznamenává listina císaře Karla IV. z 20. července 1359, kde císař propůjčuje pánům z Janovic v léno hrady Vimperk, Hus a Kunžvart a 36 vesnic v jejich okolí (z toho je do rozboru zahrnuto 17 vesnic, nově zmíněných jich je 13). Druhá, méně intenzivní vlna probíhá převážně v 16. století, a poslední novověká

⁶ Jiří FRÖHLICH, Sklárný střední Šumavy (výsledky archeologického průzkumu), Sušice 1989; Antonín HAAS, Berní rula 27. Kraj Prácheňský, I. díl, Praha 1954; TÝŽ, Berní rula 28. Kraj Prácheňský, II. díl, Praha 1954; Aleš CHALUPA, Tereziánský katastr český I. Rustikál kraje A–K., Praha 1964; TÝŽ, Tereziánský katastr český II. Rustikál kraje K–Ž. Sumář a rejstřík, Praha 1966; AUT. KOL., Šumava. Příroda – historie – život, Praha 2003; AUT. KOL., Historický lexikon obcí České republiky 1869–2005 I–II, Praha 2006; František KUBŮ – Petr ZAVŘEL, Zlatá stezka II. Úsek Vimperk – státní hranice, České Budějovice 2007; TÝŽ, Zlatá stezka III. Úsek Kašperské Hory – státní hranice, České Budějovice 2009; František ROUBÍK, Soupis a mapa zaniklých osad v Čechách, Praha 1959; Johann Gottfried SOMMER, Das Königreich Böhmen statistisch-topographisch dargestellt VIII. Prachiner Kreis, Prag 1840; Vladimír ŠMILAUER, Osídlení Čech ve světle místních jmen, Praha 1960. Základní, především statistická data z doby kolem roku 1900 jsou k jednotlivým lokalitám uvedena v příslušných svazcích díla Ottův slovník naučný; nejstarší doklady v písemných pramenech (mladší pak výběrově) přináší dílo Antonín PROFOUS, Místní jména v Čechách. Jejich vznik, původní význam a změny I–IV (spoluautor a redaktor IV. dílu Jan Svoboda), Praha 1947–1957; vývoj sídelních a územněsprávních struktur v oblasti Vimperska v návaznosti na jednotlivá panská sídla August SEDLÁČEK, Hrady, zámky a tvrze Království českého XI. Prachensko, Praha 1897.

kolonizační vlna je sice co do počtu nových založení nejintenzivnější, nicméně osídlování je poměrně plynule rozloženo po celé 18. a 19. století.

Při snaze získat z rozboru reprezentativní výsledky a postihnout vývoj osídlení na daném území pokud možno co nejreálněji jsme přeci jen limitováni faktem, že známe pouze rok první zmínky o vesnici, nikoliv dobu jejího skutečného založení. Dá se předpokládat, že hlavně ve starším období mohly zárodky vesnic existovat mnohem dříve, než zanechaly stopu v písemných pramenech.

Obr. č. 2. Graf první zmínky o vsích poukazující na jednotlivé kolonizační vlny; interval 50 let.

Nejstaršími mezi písemně doloženými vesnicemi na Vimpersku jsou Setěchovice a Vlkonice v šumavském podhůří (obě první zmínka 1227). Majetkové poměry na Vimpersku jsou v tomto období nejasné. Je možné, že území patřilo do majetku bavorského premonstrátského kláštera Windberg (založen Albrechtem I. z Bogenu na místě původního sídla rodu),⁷ nicméně o tom nemáme jasné historické zprávy a ani archeologickým či stavebně historickým průzkumem hradů Vimperk a Kunžvart se to dosud nepodařilo spolehlivě potvrdit. Pozdějšími majiteli se stali pánové z Janovic. Ti od 13. století vlastnili i část takzvaného Královského hvozdu (území rozkládající se kolem horského hřebenu Ostrý a Svaroh, jež bylo součástí Českého království již za vlády Přemysla Otakara II. a významněji osídlováno bylo až v průběhu 16. století), z něhož se později vydělil do našeho území spadající statek

⁷ Jiří MARTÍNEK, Sušicko – bylo či nebylo?, HG 30, 1999, s. 85–100 (majetkoprávní nároky a kolonizační dílo hrabat z Bogenu a kláštera Niederaltaich); Michal MAŠEK – Petr SOMMER – Josef ŽEMLIČKA a kol., Vladislav II. Druhý král z Přemyslova rodu, Praha 2009, s. 42.

Zdíkov.⁸ Vimperk, který je dnes nejdůležitějším městem na zkoumaném území, byl nejdříve kolonizační osadou, která nabyla na významu až roku 1263, kdy zde Purkart z Janovic s přídomkem z Vinterberka (tj. Vimperka) založil hrad, který měl společně s hradem Hus chránit statky pánů z Janovic, které se na Vimpersku nacházely.⁹

Počet nových lokací od té doby stále narůstá, což je spojeno i se zřízením vimperské větve Zlaté stezky. První nespornou zmínku o existenci samostatné vimperské větve máme z roku 1312.¹⁰ Jelikož zde stezka procházela zcela neosídleným horským územím v délce přes 30 kilometrů, bylo v tomto úseku potřeba vybudovat opěrné body, kde by si karavany mohly odpočinout a přenocovat. V první polovině 14. století proto došlo k založení hned několika nových sídlišť – například Pravětín, Skláře, Klášterec, Solná Lhota nebo Strážný.¹¹

Na přelomu 14. a 15. století tato vlna kolonizace náraz končí a až do konce první třetiny 16. století zde registrujeme pouze dvě nová založení (k roku 1467 se prvně zmiňuje Masákova Lhota, k roku 1512 potom Vícemily). Tento fakt odpovídá obecnému vývoji osídlení v českých zemích v husitském a pohusitském období i v následující době poděbradské. V tomto čase již Vimpersko náleželo do majetku Kaplířů ze Sulevic, kterým bylo dáno v zástavu králem Václavem IV. ve druhé polovině 14. století, a kteří jej vlastnili až do roku 1494, kdy jej bezdětný Petr Kaplíř ze Sulevic odkázal Zdeňku Malovcovi z Chýnova.¹² Ani zdejšímu kraji se v době husitské a poděbradské nevyhnuly ozbrojené konflikty. Vimperk byl vypálen hned dvakrát, poprvé roku 1423 při tažení Jana Žižky, podruhé ho dobyla a vypálila roku 1468 vojska pasovského biskupa v rámci boje proti Jiřímu Poděbradskému.¹³ Přesto se Kaplířům podařilo dosáhnout toho, že je Vimperk králem Vladislavem II. Jagellonským roku 1479 povýšen na město.¹⁴

Ve druhé třetině 16. století počíná druhá kolonizační vlna, která co do počtu nových vesnic není zdaleka tak silná, jako ta vrcholně středověká, poprvé je zmíněno jen 22 vesnic. Definitivně je přerušena kolem roku 1625. Výraznou součástí

⁸ Vladimír HOLÝ, *Královský hvozd na Šumavě před třicetiletou válkou*, vyd. Jan Lhoták, Domažlice 2008; http://cs.wikipedia.org/wiki/Královský_hvozd; <http://www.ekoregion-uhlava.cz/kralovsky-hvozd>.

⁹ Josef JOHN, *Vimperk. Město pod Boubínem*, České Budějovice 1979, s. 84; AUT. KOL., *Šumava* (jako pozn. 6), s. 369.

¹⁰ F. KUBŮ – P. ZAVŘEL, *Zlatá stezka II* (jako pozn. 6), s. 23.

¹¹ Tamtéž.

¹² Roman HAJNÍK, *Vimperk*, Praha – Litomyšl 2007, s. 9.

¹³ AUT. KOL., *Šumava* (jako pozn. 6), s. 372.

¹⁴ R. HAJNÍK, *Vimperk* (jako pozn. 12), s. 9.

této kolonizační vlny je zakládání sklářských hutí. V této době dosahuje také obchod na Zlaté stezce svého vrcholu. Nová založení registrujeme nejen podél vimperské větve Zlaté stezky (například Lipka – 1531), ale také podél kašperskohorské, která vznikla až v průběhu 14. století na popud císaře Karla IV. Roku 1569 vzniká na území Kvild (*gefilde*), které jsou sice zmiňované již v listině Jana Lucemburského ze dne 23. května 1345, ale zřejmě šlo tehdy jen o pozemky bez stálého osídlení, celní a strážní osada Kvilda, která je zároveň nejvýše položenou trvale osídlenou obcí v Čechách (1062 m n. m.). Do této doby vedla stezka mezi pasovským Kreuzbergem u Freyungu a českou Horskou Kvildou zcela pustým územím.¹⁵

V 16. století patří Vimpersko nejprve stále Malovcům, ale jelikož se tito roku 1547 zúčastnili neúspěšného povstání proti Habsburkům, bylo jim po jeho porážce panství zkonfiskováno a poté zde až do roku 1601 vládli Rožmberkové, konkrétně Vilém a poté Petr Vok z Rožmberka.¹⁶ Konec této kolonizační vlny lze připisovat především dvěma pro kraj významným událostem. Na konci 16. století výrazně poklesl obchod se solí na Zlaté stezce kvůli silící obchodní konkurenci ze strany bavorských vévodů a rakouských Habsburků. Druhým důvodem byla třicetiletá válka. Kromě dalšího úpadku obchodu v kraji bylo roku 1619 stavovským generálem Arnoštem Mansfeldem dobyt a opět vypáleno město Vimperk.¹⁷ To už v této době patřilo i se svým okolím Jáchymovi Novohradskému z Kolovrat, a to až do roku 1630, kdy je tento panství nucen z finančních důvodů prodat; novým majitelem se stal kníže Jan Oldřich z Eggenberku.¹⁸ Eggenberkové potom panství vlastní až do roku 1719. V roce 1641 byl Vimperk dokonce obsazen švédským vojskem¹⁹. Od roku 1600 do roku 1719 jsou na Vimpersku prvně zmiňovány pouze čtyři vesnice a pět skláren.

Roku 1719, po vymření rodu Eggenberků, získává dědictvím zdejší panství kníže Adam František Schwarzenberg a jeho rod zde vládne až do roku 1947, kdy Vimpersko přechází do rukou státu. V této době můžeme hledat počátky poslední, novověké kolonizační vlny. Tato se soustřeďuje především do příhraničního pásma a osídluje dosud opomíjená vysokohorská území. Celkem zde zaznamenáváme 57 nových vesnic. Koncem 17. a na počátku 18. století začínají opět prosperovat sklárny a brusírny skla, průmyslová revoluce se projevuje i na množství nově zřízených dřevozpracujících podniků (pily, sirkárny, výroby dřevěného drátu nebo papírny), které těží z polohy v dosud jen málo dotčených horských lesích. Takto intenzivní

¹⁵ F. KUBŮ – P. ZAVŘEL, Zlatá stezka III (jako pozn. 6), s. 30.

¹⁶ AUT. KOL., Šumava (jako pozn. 6), s. 375.

¹⁷ F. KUBŮ – P. ZAVŘEL, Zlatá stezka III (jako pozn. 6), s. 29.

¹⁸ www.vimperk.cz/142/cz/normal/historie-vimperka/.

¹⁹ J. JOHN, Vimperk (jako pozn. 9), s. 138.

kolonizaci umožnila i relativně rychle se rozvíjející infrastruktura, například nově vybudovaná železniční trať. Kontinuální přibývání vesnic končí rokem 1869, poté už žádnou novou osadu neregistrujeme, přibývají pouze domy a obyvatelé v již existujících vesnicích.

V předmnichovské době bylo Vimpersko poměrně chudým regionem se špatnou infrastrukturou. Druhá světová válka potom představuje v jeho osídlení zásadní mezník. Po Mnichovské dohodě na počátku října 1938 bylo české pohraničí obsazeno německými vojsky a v podstatě celé Vimpersko bylo připojeno k Říši. V Bavorsku proto byly v rámci vládního okresu Niederbayern und Oberpfalz vytvořeny tři nové okresy, jedním z nich byl i okres Prachatice (Prachatitz).²⁰ Po válce začíná naopak cílené vysídlování německých obyvatel z celých Sudet. Odsun probíhal mezi roky 1945–1947 a na Vimpersku v důsledku toho zaniklo celkem 55 osad, což je celá třetina z celkového počtu.

Osídlování na základě dat první zmínky o vesnici. Při zkoumání principů osídlování konkrétního území se musíme pokusit pochopit, jak tyto mechanismy fungovaly v závislosti na čase a na terénu, ve kterém probíhaly. Další sada grafů tudíž vychází z údajů o první zmínce o vesnici a zároveň její nadmořské výšce. Cílem bylo zjistit, zda spolu tyto dva údaje souvisí a pokud ano, tak do jaké míry.

Graf na obr. č. 3 zachycuje jednotlivé vesnice seřazené na ose X podle jejich první zmínky v pramenech (č. 1 má nejstarší vesnice, č. 148 nejmladší založení) v závislosti na jejich nadmořské výšce – osa Y.

Na první pohled je zřejmé, že má nadmořská výška tendenci vzrůstat, což se jasněji ukáže, pokud do grafu přidáme procento klouzavého průměru (osídlení časem postupuje do nadmořských výšek v průměru o 200 metrů vyšších). Pro lepší přehlednost připojuji ještě graf (obr. č. 4) znázorňující závislost mezi rokem první zmínky o vesnici (osa X) a její nadmořskou výškou (osa Y). Každý bod v grafu tedy zobrazuje jednu vesnici definovanou výše uvedenými proměnnými. Výsledkem jsou tři jasně oddělené shluky bodů představující tři kolonizační vlny, a navíc každý další shluk je na ose výše než ten předchozí, což opět poukazuje na fakt, že osídlení v mladším období postupovalo do větších nadmořských výšek. Pokud do grafu přidáme spojnicí trendu, tento fakt se jednoznačně potvrdí.

Osídlování na základě rozboru půdorysů vesnic a tvarů jejich plužin. Důležitým aspektem objasňujícím okolnosti vzniku vesnice a jejího prostorového vývoje je analýza půdorysného uspořádání sídel a na ně navázaných plužin. Ty odhalují způsob utváření osad a jejich hospodářského zázemí. Pravidelné tvary vesnic i plužin povětšinou poukazují na plánovitý vznik a rozměření, nepravidelné tvary naopak odkazují na samovolný organický vývoj. Podstatné je, jak daleko od domu jsme schopni obdělávat půdu, aby se to ještě vyplatilo, což ve zpětném důsledku vede

²⁰ AUT. KOL., Šumava (jako pozn. 6), s. 20.

Obr. č. 3. Graf znázorňující závislost doby vzniku vesnic na nadmořské výšce.

Obr. č. 4. Graf znázorňující závislost nadmořské výšky vesnice a doby jejího vzniku.

ke vzniku pevných obvodů extravilánu. Jejich velikost se potom řídila právě takzvanou docházkovou vzdáleností k poli, tedy dobou, kterou mohl rolník věnovat ze svého času na cestu na pole a zpět.²¹

Této problematice obecně není dosud věnována odpovídající pozornost především ve smyslu komplexnějšího poznání většího územního celku za účelem lepšího pochopení struktury kolonizačního procesu, a to hlavně v Čechách. Na Moravě se této otázce věnoval Ervín Černý ve svých výzkumech středověkého osídlení na Drahanské vrchovině.²² Prostorové uspořádání vesnických sídel a typ jejich plužiny je také ve velké míře ovlivněno terénem a půdním typem, na kterém vznikají. Zásadní překážkou v komplexním studiu samotného prostorového uspořádání osídlení je absence jednotné typologie hlavně u půdorysů vesnic, jež by nám umožnila spolehlivě srovnávat jednotlivé práce. Typologie plužin, která odráží především skutečnost, jak je v nich rozdělena pozemková držba a v jakém terénu se nachází, je v literatuře naproti tomu kupodivu poměrně jednotná a přehledná. Zde jsem typologii půdorysů vesnic i plužin převzala od E. Černého,²³ vesnice jsem navíc doplnila o kategorie vhodné pro zkoumanou oblast, a to o samoty, vesnice s rozptýlenou zástavbou a o malé vsi (3–4 domy shluklé u sebe, tvořící však žádnou zřetelnou návěs ani nesledující hlavní cestu).

Údaje pro analýzu byly získány ze stabilního katastru, který jako první mapové dílo podrobně zachycuje podobu vesnice a celkové využití jejího extravilánu. Ze 161 zkoumaných objektů jich do základní analýzy vstupovalo 143 (nejsou zde zahrnuty sklářské hutě, vesnice založené až po pořízení stabilního katastru, případně vesnice, města a městečka, u kterých je typologie nejednoznačná). U každé vesnice je určena půdorysná struktura a typ plužiny, jak sejevily na většině daného katastrálního území. Analýza prokázala, že největší zastoupení ve zkoumané oblasti mají návěsovky, samoty a vesnice s rozptýlenou zástavbou, nezanedbatelný podíl mají i osady lesní lánové a silnicovky.

Dále byla zjišťována souvislost mezi půdorysnou strukturou vesnice a dobou jejího vzniku. Výsledkem je, že zcela zřejmě jsou na dobu vzniku vázány pouze lesní lánové vsi (registrujeme je mezi roky 1708–1852), návěsovky (vyjma jediného založení nepřesahující rok 1584) a vesnice s rozptýlenou zástavbou (kromě dvou založení ve 14. století ji masivněji zaznamenáváme až po roce 1685). Obecně se dá soudit, že nepravidelné půdorysy, které bychom očekávali v horském, špatně přístupném terénu, většinou vznikají až v mladších obdobích. Pravidelné půdorysy obvykle s návěsí naopak málokdy vznikají po roce 1600.

²¹ Jiří LÖW – Igor MÍCHAL, *Krajinný ráz, Kostelec nad Černými lesy 2003*, s. 322.

²² E. ČERNÝ, *Zaniklé středověké osady (jako pozn. 3)*.

²³ *Tamtéž*, s. 56–59, 88–93.

Obr. č. 5. Zastoupení jednotlivých půdorysů vesnic na Vimpersku.

Obr. č. 6. Průměrná nadmořská výška vesnic s uvedeným půdorysem.

Již víme, že se v mladších dobách posouvalo osídlení Vimperska do vyšších poloh. Je-li tento předpoklad správný a můžeme-li za fakt považovat i to, že jsou výše popsané půdorysy vesnic skutečně typické pro určitá období, pak by měla korelovat struktura vesnice i s průměrnou nadmořskou výškou. Podrobila jsem tuto hypotézu analýze, kdy jsem ke každému jednotlivému půdorysu přiřadila průměrnou

Obr. č. 7. Zastoupení jednotlivých typů plužin na Vimpersku.

nadmořskou výšku, v které se vsi nacházejí. Ze získaného bodového grafu (obr. č. 6) vyplývá, že osady s pravidelným půdorysem najdeme nejčastěji v nadmořské výšce 730–760 m n. m., osady s půdorysy rozptýlenými potom od 870 do 920 m n. m. To by znamenalo, že je správná jak teze o postupu osídlení do vyšších poloh, tak i o vesnicích určitého půdorysného uspořádání vznikajících v určité době.

Pokud se zaměříme na plužiny, nejčastěji na Vimpersku registrujeme plužinu úsekovou, rozptýlenou a plužinu dělených úseků (dohromady celkem 70 %). U doby vzniku jednotlivých typů plužin už nemáme takovou jistotu. Typická je pouze rozptýlená plužina a jednotlivé typy záhumenicové plužiny pro vesnice vznikající v mladším období, úseková a paprscitě záhumenková plužina potom pro období starší (obr. č. 7, 8).

Dále bylo třeba zjistit, jestli nějakým způsobem koreluje typ plužiny s nadmořskou výškou, ve které vzniká. Křivka bodového grafu, který zobrazuje závislost mezi typem plužiny a nadmořskou výškou, není tak jednoznačně rozdělená jako u půdorysů vesnických sídel. Graf nicméně potvrzuje, že typy plužin vázané na starší založení nacházíme v menší nadmořské výšce (plužina úseková či traťová) a naopak, kdy záhumenicové a délkové plužiny jsou obecně položeny výše.

Posledním krokem bylo přiřadit typ plužin k vesnickým půdorysům, a tak zjistit, jaké spolu nejčastěji korelují. Jelikož je plužina bezprostředně spjata s intravilánem vsi, dá se logicky předpokládat, že bude její půdorys v určitém vztahu s půdorysem vesnice. Z pochopitelných prostorových důvodů s rozptýlenými plužinami

Obr. č. 8. Grafy znázorňující nejčastější dobu vzniku vybraných typů plužin na Vimpersku.

Obr. č. 9. Průměrná nadmořská výška jednotlivých typů plužin na území Vimperska.

nejčastěji korelují samoty (95 %) a vesnice s rozptýlenou zástavbou (74 %), na návěsovky a silniční návěsovky jsou vázány především plužiny dělených úseků a úsekové plužiny (73 % a 67 %) a konečně pro lesní lánovou ves je typická délková a záhumenicová plužina (60 %).

Výše uvedené výsledky ukazují nejpravděpodobnější uspořádání vesnických půdorysů a typů s nimi spojených plužin jak v čase, tak v krajinném kontextu Vimperska. Z hlediska půdorysného uspořádání vesnic lze vyslovit domněnku, že základní koncept, s nímž osada vznikala, je i v jejím dnešní rozvržení stále jasně patrný. Poněkud výrazněji je tomu tak u vsí s pravidelným půdorysem, kde lze jádro a jeho tvar stále bezpečně identifikovat. Naopak vývoj extravilánu vesnice byl mnohem složitější než proces rozrůstání intravilánu, o čemž svědčí i nepříliš jednoznačné výsledky analýzy plužin. Můžeme tedy říci, že v šumavském podhůří převládaly **návesní typy vesnice** (ty jsou v kombinaci s pásovými parcelami považovány za jednu ze základních půdorysných forem mladšího středověku),²⁴ naopak v horském pásmu dominuje **rozptýlená zástavba**, která je vývojově mladší a uplatňuje se především v novověku.²⁵

Výsledky retrogresivní metody nám mohou pomoci lépe pochopit genezi vesnických sídel, nicméně jejich výpovědní hodnotu nemůžeme přeceňovat a měly by sloužit pouze jako obecný předpoklad pro důkladnější rozbor. Bylo by vhodné provést

²⁴ T. KLÍR, Osídlení (jako pozn. 4).

²⁵ Vladimír HROPENIAK, Střední Šumava, Praha – Litomyšl 2007, s. 44.

Obr. č. 10. Typy plužin u vybraných půdorysů vesnic na Vimpersku.

analogický rozbor i pro větší území, kde bude do analýzy vstupovat vyšší počet vesnic (alespoň nad 200) a výsledky budou spolehlivější. Nicméně je třeba brát v úvahu i skutečnost, že větší území s mnoha rozdílnými krajinnými typy a diametrálně odlišným majetkovým vývojem může naopak generovat vyšší počet odlišností a do analýzy tak přinést větší zmatek a nejednoznačné výsledky. Dalším klíčovým bodem, který by mohl potvrdit nebo vyvrátit závěry analýzy, by byl rozbor archeologických pramenů. Pro toto území jich máme bohužel minimum a nezdá se, že by se situace v dohledné době výrazně zlepšila.

Ves Skláře jako případová studie osídlování Vimperska

Ves Skláře se nachází na katastrálním území Skláře a administrativně spadala nejprve pod Pravětín, poté pod Klášterec a dnes je součástí Vimperka. Samotné katastrální území je děleno na dvě, rozlohou zhruba shodné části. V severní rovinaté části se nacházelo jádro vesnice a její zemědělsky využívaný extravilán, jižní část je tvořena vrchy Medník (974 m n. m.) a Sklářský vrch (993 m n. m.). Pohybujeme se zde v nadmořské výšce přibližně 900 metrů. Vesnici dnes protíná pouze jedna hlavní cesta, a to ve směru Solná Lhota – Vimperk, ale dříve ze Sklářů vycházelo hned několik komunikací, a to dvě do Vimperka, jedna do Pravětína, další do Solné Lhoty a jedna oklikou do Arnošky.

Obr. č. 11. Púdorys návěsní vsi a traťové plužiny. – Dle: E. ČERNÝ, Zaniklé středověké osady (jako pozn. 3), s. 59, 90.

Vesnice Skláře částečně zanikla a do dnešních dnů se zachovala ve značně redukované podobě. Intravilán vesnice postrádá někdejší pravidelnou podobu a zemědělsky využívaný extravilán na mnoha místech pokryl les. Nicméně rozložení původních plužin je stále velmi dobře patrné z mezních pásů, některé okraje katastrálního území potom vymezují kamenné snosy. Celá jižní část katastru, kterou dříve tvořil jen na několika místech les, ale hlavně ji pokrývaly pastviny a louky, je dnes kompletně zarostlá lesem. V jádru vesnice zůstal do dnešních dnů zachovaný rybníček, malá kaplička a několik křížků podél komunikací. Domy, které zůstaly stát, slouží především rekreačním účelům a dle statistických údajů je v obci nahlášeno pouze osm stálých obyvatel.

Stručná historie. Vesnice Skláře (Glasshütten) spadala administrativně i farností pod město Vimperk, dnes je pokládána za část města. První zmínka o vsi pochází z roku 1359, kdy je uváděna v listině Karla IV. jako *Sklenarzowa Lhota*, někteří badatelé se domnívají, že se skrývá pod zkomoleným názvem *Deskarzich*.²⁶

Byla založena jako jedna z vesnic nedaleko vimperské větve Zlaté stezky, ačkoliv její trasa přes Skláře nikdy nevedla. Nedaleko samotné vsi, u staré cesty vedoucí do Sklářů, je roku 1531 uváděna sklářská huť Mikamon, která je v urbářích zmiňována roku 1552 (jako pustá), 1554–1565 a 1581. V registrech důchodu vimperského panství z roku 1689 již není huť uvedena.²⁷ Od sklářské hutě je odvozován i název vesnice.

Z berní ruly se dozvídáme, že se do Vimperka dopravovalo sáhové dříví, a to z okolních vesnic Klášterec, Skláře a Lipka.²⁸ V roce 1757 je ve vesnici uváděn jeden tkadlec, jeden huťmistr a obecní pastýř. K obci patří rustikální skelná huť; čtyři sedláci jsou osvobozeni od roboty.²⁹ Roku 1898 byla pro Vimperskou knihtiskárnu zřízena hydroelektrárna, která navíc dodávala proud do Vimperku i do Sklářů.³⁰

Půdorysná struktura vesnice a její plužiny a vnitřní vývoj sídelního území. Při rozboru půdorysné struktury intravilánu i extravilánu vesnice byly Skláře klasifikovány jako návesní vesnice s uzavřenou návší a s traťovou plužinou. Ta se obvykle skládá z několika velkých pravidelných částí (tratí), které jsou dále děleny na úzké rovnoběžné pásy, parcely. Tato plužina vyžaduje trojpolní hospodaření a většinou ji najdeme u návesních nebo silničních vsí, které se nacházejí v rovinatějším terénu.

²⁶ AUT. KOL., Šumava (jako pozn. 6), s. 616.

²⁷ J. FRÖHLICH, Sklářny střední Šumavy (jako pozn. 6), s. 6.

²⁸ A. HAAS, Berní rula 27 (jako pozn. 6), s. 24.

²⁹ A. CHALUPA, Tereziánský katastr český II (jako pozn. 6), s. 269.

³⁰ AUT. KOL., Šumava (jako pozn. 6), s. 641.

Obr. č. 12. Indikační skica severní části katastrálního území vesnice Skláře (1837).
– Zdroj: archivnimapy.cuzk.cz.

Tento typ plužiny k nám byl přinesen východoněmeckými kolonisty ve 13. století³¹ a i samotný půdorys vesnice je často spojován s emfyteutickou reorganizací staršího osídlení. Návesní vesnice se svou půdorysnou strukturou blíží středověkým lokačním městům a představují vrchol středověkého urbanismu českých zemí.³² Stáří těchto vesnic a navazujících plužin se obvykle shoduje s dobou vysazení vsí.

Jak již víme, na Vimpersku je traťová plužina vázaná na vesnice vznikající ve 14. století v průměrné nadmořské výšce 760 metrů. Najdeme zde celkem 44 vesnic s návesním půdorysem, což je 31 % z jejich celkového počtu a v největší míře

³¹ E. ČERNÝ, Zaniklé středověké osady (jako pozn. 3), s. 90.

³² Jan PEŠTA, Několik poznámek ke studiu půdorysné struktury venkovských sídel na území Čech, *Průzkumy památek* 7, 2000, č. 2, s. 153–168, zde s. 162.

se na ně váže plužina úseková či dělených úseků. Až na jedinou výjimku vznikají pouze do konce 16. století v průměrné nadmořské výšce 740 metrů. Ta se přibližně shoduje s průměrnou nadmořskou výškou traťových plužin.

Skláře mají náves obdélného půdorysu, na které se nachází rybníček, kaplička a jedno stavení (obr. č. 11, 12). Okolo návsi jsou rozloženy hospodářské dvory, za kterými navazují v některých případech přímo na jednotlivé záhumenky tratě plužiny. Ty potom pokračují až na hranici katastrálního území. Výjimkou je jihozápadní cíp extravilánu vesnice, kde převažuje plužina dělených úseků.

Již na mapách vojenských mapování je patrné jasné rozdělení katastrálního území na část severní, kterou zaujímá intravilán a extravilán vesnice, a na část jižní, která je tvořena zalesněnými vrchy Medník a Sklářský vrch. Na mapě stabilního katastru můžeme sledovat, že velké plochy lesů na obou zmíněných kopcích jsou již vyklučeny a půda je z větší části přeměněna na pastvinu.

Rekonstruovat vnitřní vývoj vesnice založené kolem roku 1350 není snadné a jednoznačné. Ze statistických údajů víme, že maximální počet domů ve vesnici byl 22. Na mapě stabilního katastru tvoří náves a tudíž jádro vesnice 16 usedlostí, které se všechny vyjma domů čp. 7 a 9 skládají z několika budov, jež obvykle obklopují vnitřní dvůr. Jeden jediný dům stojí v prostoru návsi, a to čp. 17. Celkem je zde zakresleno 17 domů s číslem popisným (všechny v prostoru návsi) a jedenáct dalších staveb dokreslených převážně až při reambulaci, které mají přidělené pouze číslo parcelní (18–28), a které najdeme mimo jádro vesnice, obvykle u přístupových cest do polí. Návesní rozvržení vesnice je zjevné, nicméně domy čp. 7, 9 a 17 do tohoto plánu nezapadají. Dům čp. 7 je natěsno vklíněn mezi statky čp. 6 a 8 (usedlosti mezi sebou mají obvykle jistý rozestup), stavení čp. 9 je vedené jako spalné a stojí v rohu návsi, ale mimo její pravidelnou osu a dům čp. 17 je vystavěn přímo v prostoru návsi. Jedná se zřejmě o mladší zástavbu, pouze k těmto popisným číslům totiž podle mapy stabilního katastru nejsou přiděleny žádné pozemky. Ostatní zemědělci vlastnili půdu v celé severní části katastru, která byla rozdělena do jednotlivých tratí, jež někdy vycházely již od záhumenek stavení. Východním směrem od návsi vychází svazek tratí, který je uspořádán dle popisných čísel v tomto pořadí shora dolů: čp. 16, 2, 15, 3, 12, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 1, 13 a 14. Stejně pořadí tratí najdeme i západním směrem od návsi a v obou případech končí tyto až na hranicích katastru. Skutečnost, že parcela navazuje záhumenicově za usedlostí, ke které patří, však můžeme pozorovat pouze u domů čp. 4, 5, 6 a 8, kde navíc jejich parcela pokračuje zrcadlově i na druhé straně návsi, ačkoliv tam stojí domy čp. 12, 13, 14, 15 a 16. Ve svazcích tratí jsou tyto parcely uprostřed, z každé strany k nim pak přisedá pět dalších parcel náležejících ostatním majitelům pozemků. Na základě toho se domnívám, že ačkoliv byla vesnice od počátku vyměřena jako návesovka, byla nějakou dobu osazena pouze čtyřmi rodinami, které si zabraly parcely s nejlepším a nejkratším přístupem od domu. Postupně potom přibývala další stavení a jejich parcely se řadily vedle těch již existujících.

Z berní ruly víme, že k roku 1654 je ve Sklářích zmiňováno šest rolníků, jeden nově osedlý rolník (Kašpar Paur z Kryštofovy Hutě, kterou zakoupil roku 1643), pět chalupníků a tři nově osedlí a jeden zahradník.³³ To je 16 stavení. V tereziánském katastru z roku 1757 můžeme nadále najít 16 hospodářů. Zdá se, že vesnice Skláře byla zaměřena na zemědělskou produkci, ostatně plužiny a pastviny zaujímají většinu katastrálního území. Je pravděpodobné, že jejím hlavním odbytištěm byl trh v neďalekém Vimperku (což dokládá i výše uváděná zmínka v berní rule o sáhovém dříví).

V roce 1840 je ve vesnici uváděno všech 17 domů zaznamenaných na mapě stabilního katastru³⁴ a do roku 1945 se jejich počet zvolna zvyšuje na konečných 22. Podle statistických údajů, které máme k dispozici od roku 1869, se počet obyvatel pohybuje mezi 160 a 200. Po druhé světové válce byla ves téměř celá vysídlena, a to kvůli většinovému německému obyvatelstvu.³⁵ V roce 1950 už je ve vesnici uváděno jen 16 domů a 34 stálých obyvatel.

Na ortofoto mapě, která byla pro Skláře pořízena roku 1951 (obr. č. 13), můžeme zaznamenat celkem 22 budov, přičemž domy čp. 1 a 12–16 jsou zbořené a patrné jsou pouze v základech. Na této mapě také vidíme, že domy, které jsou do skici stabilního katastru zaneseny zatím pouze červeným šrafováním a jsou jim přidělena parcelní čísla 18 a 24–28, všechny stojí. Nenajdeme už zde domy původních parcelních čísel 19–23.

Dnes je ve vesnici Skláře evidováno devět domů a osm stálých obyvatel. Z původní zástavby se zachovaly domy čp. 3, 5, 6, 8, 9 a 20 (bývalé čp. 17), dům s původním parcelním číslem 18 je dnes stavení čp. 23, dům s parcelním číslem 28 je dnes stavení čp. 22. Na parcele zaniklého statku čp. 16 je postaven rodinný dům čp. 38 a stranou původní zástavby vesnice najdeme nový dům čp. 39. Na parcele domu čp. 4 stojí malý dům, který má přidělené pouze číslo evidenční. Původní charakteristika vesnice a rozvržení intravilánu dnes není patrné.

Dřívější využití katastrálního území se odráží i v jeho aktuální podobě. V místech, kde se nacházely plužiny, najdeme především louky, nemnoho zachovaných mezních pásů, které oddělovaly jednotlivé úseky, je zarostlých náletovou vegetací a o to více jsou v terénu zřetelné. Naopak oblasti, kde byly pastviny, jsou v podstatě bez výjimky pokryté lesem, což je důsledek přirozené sukcese lesa do míst, kde po celou dobu převládalo umělé bezlesí.

³³ A. HAAS, Berní rula 28 (jako pozn. 6), s. 518.

³⁴ J. G. SOMMER, Das Königreich Böhmen VIII (jako pozn. 6), s. 350.

³⁵ Ottův naučný slovník uvádí k roku 1900 ve Sklářích 179 obyvatel pouze německé národnosti (heslo Skláře, in: Ottův slovník naučný XXIII, Praha 1905, s. 266).

Obr. č. 13. Ortofoto mapa vesnice Skláře (1951). – Zdroj: <http://kontaminace.cenia.cz>.

Obr. č. 14. Současný satelitní snímek jádra vesnice Skláře.
– Zdroj: <http://kontaminace.cenia.cz>.

Vesnice Skláře je jedním z typických příkladů středověké kolonizace na Šumavě – a to se odráží v její vnější podobě. Zachytit však detailně její vnitřní vývoj není vždy spolehlivě možné pouze pomocí písemných pramenů.

Závěr

Z provedených analýz vyplývá, že na Vimpersku probíhaly dvě hlavní kolonizační vlny, a to středověká s vrcholem ve druhé polovině 14. století a novověká, která probíhá plynule po celé 18. a 19. století. Nárůst osídlení můžeme ještě pozorovat ve druhé třetině 16. století. S každou kolonizační vlnou postupuje osídlení Vimperska do vyšších poloh.

Nejčastějšími půdorysnými strukturami vesnic na Vimpersku jsou návesovky, samoty či vesnice s rozptýlenou zástavbou. Nepravidelné půdorysy většinou vznikají až v mladších obdobích, pravidelné půdorysy obvykle s návší naopak málokdy vznikají po roce 1600. Nejčastěji na Vimpersku nacházíme plužinu úsekovou, rozptýlenou a plužinu dělených úseků.

Pro případovou studii byla vybrána částečně zaniklá vesnice Skláře. První zmínka o ní pochází z roku 1359, zánik více jak poloviny usedlostí spadá do období po druhé světové válce. Vesnice má návesní půdorys a traťovou plužinu. Nachází se v nadmořské výšce zhruba 900 m n. m. a potvrzuje fakt, že pravidelné půdorysy vesnic vznikají na Vimpersku ve středověku. Stejně tak traťová plužina je vázána na vesnice vznikající především ve 14. století. Maximální počet domů ve vsi byl 22, náves je uzavřena šestnácti staveními. V místech bývalých plužin najdeme dnes převážně louky, oblasti bývalých pastvin jsou porostlé lesem. Dnes je ve vesnici Skláře devět domů a osm stálých obyvatel.

Magdaléna Sadravetzová

The Outline of Medieval and Postmedieval Colonization of Vimperk Region

There were two main colonization waves in Vimperk region. First, medieval with the peak in the second half of 14th century and second, postmedieval, who took almost whole 18th and 19th century. Among them is minor expansion in the second third of 16th century. With every colonization wave get the settlement to higher locations.

The most common ground plan structures of villages in Vimperk region are villages with village square, solitary houses or villages with scattered buildings. We can say the irregular ground plans usually arise in later periods. On the other way regular ground plans usually with square arise seldom after the year 1600. The most common types of deserted medieval fields are sector fields, scattered fields and fields with divided sector.

For the case study was chosen partly destroyed village Skláře. The first mention is from the year 1359, the extinction of more than a half of homesteads happened after the World War 2nd. The village has square ground plan and track field system. It's situated approximately in 900 meters above sea level and confirms the fact the villages with regular ground plans arise in Vimperk region in medieval period. Also the sector field system is connected with the villages which arise mainly in 14th century. The maximum number of houses in the village is 22, the square is surrounded by 16 houses. On the places of former fields now we can find mainly meadows, former pasturages are covered by forest. Today in Skláře are nine houses and only eight permanent inhabitants.

Ondřej Hudeček*

**PROTIPOVODŇOVÉ INSTRUKCE A JINÁ OPATŘENÍ
ORGÁNŮ VEŘEJNÉ MOCI PROTI POVODNÍM
V PRAZE NA SKLONKU 18. STOLETÍ**

FLOOD INSTRUCTIONS AND OTHER PRAGUE FLOOD CONTROL
MEASURES ISSUED BY PUBLIC ADMINISTRATIVE BODIES
IN THE LATE 18TH CENTURY

Keywords

floods
instructions
Prague
police headquarters
Czech local government

Abstract

The study departs from previous research of the early systematic flood prevention throughout the Czech lands. It is based on archive sources dating to the last two decades of the 18th century, which have practically not been employed yet, in order to follow the efforts of the Czech administration aimed at preventing flood damages – mainly in 1789 and 1795 – and also describes the situation under which the earliest known printed Prague flood instructions were issued in February 1795.

* Mgr. Ondřej Hudeček, Univerzita Karlova v Praze, Fakulta humanitních studií, U Kříže 8, 158 00, Praha 5 – Jinonice. E-mail: ondrej.hudecek@centrum.cz. – Studie vznikla v rámci řešení grantového projektu GAUK č. 1828214 „Historicko-antropologická analýza procesu utváření systematické protipovodňové ochrany v Čechách v 18. století“.

Počátky protipovodňové ochrany

Červnové povodně v Čechách roku 2013 nám opětovně připomněly ničivý potenciál tohoto živlu a nezbytnost studia jeho projevů v minulosti. Podobně bychom se měli zabývat i postupy, s jejichž pomocí se s povodněmi lidé dříve vyrovnávali. Pokládáme proto za žádoucí pokusit se v maximální možné míře, limitované torzovitostí dochovaných pramenů a nejednoznačností jejich interpretace, o rekonstrukci povodňových událostí v minulosti a opatření, jež byla tehdy přijímána v průběhu živelních pohrom samotných, nebo i preventivně či při řešení nastalých škod po jejich odeznění.

Badatelé, kteří se dnes rozhodnou pro studium povodní v českých zemích v historické době, tedy v posledních přibližně tisíci letech, kdy lze vycházet i z písemných pramenů, se již mohou zásluhou kolektivu autorů pod vedením Rudolfa Brázdila opřít o velmi solidní a faktograficky bohatou příručku.¹ V této knize se podařilo doložit výskyt několika set povodňových událostí na území dnešní České republiky, a to vždy s odkazem na příslušné archivní či jiné prameny, které o nich referují. Autoři se zároveň pokusili shrnout přednosti i možné slabé stránky jednotlivých typů pramenů, které o povodních vypovídají, a věnovali pozornost i textům, jejichž smyslem bylo povodňovým škodám předcházet, a to až již před samotnou povodňovou událostí nebo v jejím průběhu. Právě těmito **textům z oblasti prevence a ochrany před povodněmi** se budeme na následujících stránkách věnovat. Příspěvek se zaměřuje na geografický prostor Čech a dvě poslední dekády 18. století, kdy, jak argumentujeme dále, fakticky vzniká systematická protipovodňová ochrana.

Základy výzkumu počátků povodňové prevence položili v posledních zhruba patnácti letech Pavla Státníková a Jan Munzar.² Výsledky jejich dosavadního bádání naznačují, že právě na samém konci 18. století, a to konkrétně v Praze, se v reakci na katastrofální povodeň z února 1784 začínají objevovat první systematická preventivní opatření před povodněmi. Jan Munzar připomíná, že již v 16. století nalé-

¹ Rudolf BRÁZDIL a kol., *Historické a současné povodně v České republice*, Brno – Praha 2005.

² Jan MUNZAR, *Města a nebezpečné hydrometeorologické jevy*, in: *Poníženi a odstrčení. Města versus katastrofy*, red. Jiří Pešek – Václav Ledvinka, Praha 1998 (= *Documenta Pragensia* 16), s. 287–303; TÝŽ, *Protipovodňové instrukce v českých zemích v minulosti*, HG 31, 2001, s. 163–190; Pavla STÁTNÍKOVÁ, *Počátky systematické ochrany před povodněmi v Praze. Poznámky k historii pražských povodní*, in: *Město a voda. Praha, město u vody*, red. Olga Fejtová – Václav Ledvinka – Jiří Pešek, Praha 2005 (= *Documenta Pragensia* 24), s. 455–491; TÁŽ, *Praha, Pražané a vltavské povodně*, in: *Kolaps a regenerace. Cesty civilizací a kultur*, red. Miroslav Bárta – Martin Kovář, Praha 2011, s. 705–755.

záme pokyny majitelů panství pro poddané, jak postupovat v případě povodní.³ Jedná se však v první řadě o instrukce, jejichž cílem je ochránit panský majetek (rybníky), nikoli majetky a zdraví poddaných. Podobná nařízení či doporučení lze dohledat také v dokumentovaných sporech o výši hladiny na jezích, na což pro rok 1502 upozorňují autoři zmiňované monografie *Historické a současné povodně v České republice*.⁴ Podobných příkladů by se z doby o něco mladší dalo najít i více, ale stále zde máme co do činění s velmi úzce zaměřenými instrukcemi / nařízeními, jejichž původci záleží pouze na ochraně jeho partikulárních zájmů. Zásadní změna tak nastala až s nástupem osvěcenského státu a jeho nově koncipovaných úřadů. Jejich úkolem totiž bylo pečovat o „obecné blaho“, a tedy vlastně o všechny obyvatele bez výjimky,⁵ proto teprve v této době začínají vydávat protipovodňové instrukce a jiná podobná opatření orgány veřejné moci.

Na základě výzkumů Jana Munzara je v současné době za nejstarší dochovanou pražskou protipovodňovou instrukci považováno nařízení, vydané v Praze 28. ledna 1799 policejním ředitelem Josefem Wratislawem z Mitrowicz.⁶ Dle Munzara se

³ J. MUNZAR, Protipovodňové instrukce (jako pozn. 2), s. 164–165, konkrétně připomíná instrukci zahrnutou do privilegia Jana z Pernštejna Prostějovským z roku 1538, týkající se rizika, plynoucího z nebezpečí protržení rybníků při povodni. Podobné příkazy nalezneme i v mnohých tzv. hospodářských instrukcích, jež v téže době začali vydávat majitelé panství pro své úředníky. Jako příklad lze uvést Vojtěcha z Pernštejna, který v roce 1525 vydal *Zřízení o správě panství Potšteinského a Litického*, v němž se lze mj. dočíst: „*Item kdyby vody velký byly, v tom znamenitú pilnost fišmejstr měj, aby se škoda nestala, buď oprávkami v chobotích anebo v splavích, tak aby se rybníci nestrhali, ani aby ryby vyjítí mohly. Ješto kdyby se to stalo, byla by známá věc, že nedbalstvím fišmejstrovým, a i mohlo by býti, i úředníkovým to sešlo.*“ (Archiv český. Staré písemné památky české i moravské, sebrané z archivů domácích i cizích XXII. Řády selské a instrukce hospodářské 1350–1626, vyd. Josef Kalousek, Praha 1905, s. 71). Podobná starost o rybí násadu a samotné rybníky zaznívá i z mladší instrukce císaře Maxmiliána pardubického hejtmanovi, který měl spolu s dalším panským personálem „... *zvláště když velicí přívalové jsou neb sic potoci a vody se rozvodní, dohlídati, a lidem všudy po vseh zvlášt' bližším o tom oznámiti, když by takové potřeby nastávaly, aby k šturmu udeříc, ihned každéj ničímž se nezaprazdňujíc, pod uvarováním škod pod pokutou skutečného trestání běžel, a v tom, co by potřebí dělati bylo, beze všeho lenování povolně a poslušně se najíti dal a činil.*“ (tamtéž, s. 204).

⁴ R. BRÁZDIL a kol., *Historické a současné povodně* (jako pozn. 1), s. 159–160.

⁵ Tento nový přístup přibližuje prostřednictvím jednotlivých příkladů (škola, porodnice, nalezinec, policie a dalších) v českém kontextu ojedinelá kolektivní monografie *Post tenebras spero lucem. Duchovní tvář českého a moravského osvícenství*, red. Jaroslav Lorman – Daniela Tinková, Praha 2009.

⁶ Edici její českojazyčné verze přinesl J. MUNZAR, Protipovodňové instrukce (jako pozn. 2), s. 167–169 a opravil tak své starší tvrzení (TÝŽ, *Města a nebezpečné hydrometeorologické jevy* (jako pozn. 2), s. 294), kdy za nejstarší „*protipovodňovou vyhlášku*“ označil text vydaný v Praze

hrála při zrodu tohoto textu výraznou roli i stále živá vzpomínka obyvatel Prahy, a tedy i odpovědných úředníků, na patnáct let starou katastrofální povodeň, kdy silné mrazy následovala prudká obleva a kdy ani Kamenný (Karlův) most nevydržel nápor ledových ker a byl jimi výrazně poničen. Shodně s Munzarem argumentuje ve svých textech i Pavla Státníková. Ta na instrukci z roku 1799 odkazuje vždy jako na „nejstarší známou dochovanou pražskou protipovodňovou instrukci“.⁷ Chronologicky následující protipovodňová instrukce z území Čech, které se Munzar se Státníkovou ve svých textech věnují, byla vydána v roce 1823, a především Pavla Státníková se ve svém příspěvku pokusila o vzájemnou komparaci těchto dvou textů.⁸ Později vydané instrukce, jimž se, byť spíše zběžně, oba citovaní autoři rovněž věnují, nejsou již pro účel našeho příspěvku podstatné, a proto je ponecháme bez komentáře.

Policie osvícenského státu a protipovodňová ochrana

V předkládaném textu čerpáme převážně z archivních pramenů fondu českého zemského gubernia a pražského policejního ředitelství (někdy označovaného jako „městské hejtmanství“), které pro studium historických povodní nebyly dosud využity. Tyto archiválie se většinou týkají tzv. policejních záležitostí. Jelikož se však obsah výrazu „policie“ v mnohém nepřekrývá s obsahem, který si s policií spojujeme dnes, pokládáme za užitečné vložit do tohoto příspěvku i stručnou vsuvku o policii v 18. století a její organizaci v Čechách.

Jak vyplývá z dosavadních výzkumů převážně německojazyčných oblastí, označoval zhruba v 15.–17. století pojem „policie“ formu vlády či správy obce a veřejných záležitostí vůbec, nebo jejich „dobrý řád“; případně se jím označovaly normy, které tento řád zakládaly. Do působnosti takto definované policie tak vlastně spadalo i jednání, které bylo stíháno s pomocí trestněprávních předpisů, tj. dobových hrdelních řádů. Na počátku 18. století pak docházelo k oddělení trestněprávní a policejní oblasti, a pojem policie tím byl de facto zúžen na „správu (vnitřních záležitostí) státu“ a přestává být tolik asociován s obecným „řádem“.⁹ Rodící se nová po-

12. ledna 1823. Pro citace z této instrukce užíváme v následujícím textu Munzarovu edici a takto na ni i odkazujeme. O jejím archivním uložení srov. pozn. 40.

⁷ P. STÁTNÍKOVÁ, Počátky systematické ochrany (jako pozn. 2), s. 461; TÁŽ, Praha, Pražané a vltavské povodně (jako pozn. 2), s. 731.

⁸ P. STÁTNÍKOVÁ, Počátky systematické ochrany (jako pozn. 2), s. 463, 467, 469, 475.

⁹ Pavel HIML, Agentury osvícenského blaha. „Francouzské“ souvislosti reformy policie v habsburské monarchii v druhé polovině 18. století (I. část), in: Post tenebras spero lucem, red. J. Lorman – D. Tinková (jako pozn. 5), s. 55–76, zde s. 57–59.

licie měla záhy i svou příslušnou „vědeckou disciplínu“ (*Polizeiwissenschaft*), podle níž se měla zabývat tím, jak má panovník, resp. vládní moc, spravovat stát pro blaho všech obyvatel. Do oblasti jejího zájmu proto spadalo zdraví i výživa lidí, hospodářství, infrastruktura nebo právě ochrana před živelnými pohromami. Policie v našem slova smyslu, tedy v podobě úřadu s vlastním administrativním aparátem, vzniká až na samém konci 18. a v průběhu 19. století.

V menších městských a venkovských obcích Čech si lidé dlouho zajišťovali pořádkovou a požární službu prostřednictvím ponocného, kterého vybírali ze svých řad a platili z obecní kasy. Ve větších městech byla ale situace složitější. Zde náležela bezpečnostní a pořádková agenda do působnosti městských rad, respektive jim podřízených úředníků, zejména rychtářů. Jelikož se zde budeme soustředit na protipovodňová opatření v Praze, věnujme se nyní aspoň stručně zdejší policejní organizaci.

Pražská „policie“ prošla zásadní reformou zhruba rok poté, co klíčovou změnu prodělala samotná městská správa.¹⁰ Dvorským dekretem z 2. února 1784 bylo nařízeno spojení čtyř pražských měst, do čela sjednoceného magistrátu usedl právnický vzdělaný purkmistr, který měl k ruce dva vicepurkmistry a 28 řadových členů magistrátu, kteří byli rozděleni do tří senátů – politického, civilně soudního a kriminálního.¹¹ Zatímco předtím se o policejní záležitosti dělili královští rychtáři (do července 1783) a městští hejtmané,¹² po reformě policie z února 1785 byli městští hejtmané propuštěni a jejich agenda rozdělena mezi magistrát a nově vytvořené policejní ředitelství. Zavádění nového typu instituce s sebou zjevně neslo i řadu problémů a nejasností, o čemž svědčí například i zásadní změny v pravomocích pražského policejního ředitelství. Jelikož tyto změny spadají přesně do období, kterému se budeme dále podrobně věnovat, je třeba je zde alespoň v několika bodech přiblížit.

Policejní organizace v rakouských zemích byla dílem hraběte **Johanna Antona Pergena (1725–1814)**, který policii koncipoval jako centralizovanou instituci, nezávislou na magistrátech měst. Takto byla také v polovině 80. let ve Vídni a dalších provinciálních městech s plnou podporou císaře Josefa II. zavedena. Již v září 1786 se však císař rozhodl pro faktický návrat k předchozím pořádkům a výkonná policejní moc byla zpět přenesena z policejního ředitelství na magistráty měst. „*Policejní*

¹⁰ Vzniku a vývoji policejního ředitelství v Praze do konce 18. století se podrobně věnoval František ROUBÍK, *Počátky policejního ředitelství v Praze*, Praha 1926 (= Sborník archivu Ministerstva vnitra Republiky československé 1).

¹¹ O reformě městské správy v Praze blíže Jaroslav LÁNÍK – Jan VLK a kol., *Dějiny Prahy II. Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*, Praha – Litomyšl 1998; Václav LEDVINKA – Jiří PEŠEK, Praha, Praha 2000; Ondřej BASTL, *Spojení pražských měst v roce 1784*, Praha 2003.

¹² Jan VLK a kol., *Dějiny Prahy I. Od nejstarších dob do sloučení pražských měst (1784)*, Praha – Litomyšl 1997, s. 455.

ředitel měl tedy býti pouze dohlédacím orgánem nad plněním platných předpisů a nad ochranou státních zájmů a bezpečnosti. Tento dohled směl však konati pouze prostřednictvím zemského chéfa [tj. v Praze prostřednictvím prezidenta českého zemského gubernia – pozn. aut.], *jemuž bezprostředně podléhal.*¹³ Pergen toto císařovo rozhodnutí, jehož přesné důvody neznáme, nesl velmi těžce a snažil se ho co nejdříve zvrátit. To se mu povedlo na konci roku 1789, kdy se vrátila centralizovaná policejní organizace, nezávislá na magistrátech. Policie získala zpět své pravomoci, včetně dohledu nad vším, co se týkalo pořádku a bezpečnosti, tedy i povodní.¹⁴ V následujících letech se již takto zásadním způsobem policejní pravomoci neměnily, naopak Pergenova pozice byla dále posílena – od roku 1793 zastával funkci ministra policie všech dědičných zemí rakouských. Policejní ředitelé zůstávali i nadále ve zvláštním postavení, kdy podléhali jednak přímo prezidentovi českého zemského gubernia, ale zároveň se zodpovídali hraběti Pergenovi. Funkci pražského policejního ředitele, resp. městského hejtmana, zastávali ve sledovaném období postupně Jan Jakub (Johann Jakob) Reismann von Riesenberg (1785–1786), Franz Ambschell (1786–1791), Johann La Moth (1791–1794) a Josef hrabě Wratislaw z Mitrowicz (1794–1804). Právě posledně jmenovaný je podepsán pod pravděpodobně nejstarší dochovanou tištěnou pražskou protipovodňovou instrukcí. K té se však dostaneme až později, nejprve se budeme věnovat diskusím o protipovodňových opatřeních, které mezi sebou v Čechách v letech 1788, 1789 a 1792 vedly jednotlivé úřady veřejné moci.

Protipovodňová opatření do roku 1795. Dne 19. února 1788 odeslal pražský policejní ředitel, Franz Ambschell, guberniálnímu prezidentovi, hraběti Cavrianimu, návrh opatření,¹⁵ která měla pomoci ochránit obyvatele Prahy před povodňovým nebezpečím. Ambschellovi bylo zřejmé, že má-li být jakákoli protipovodňová prevence účinná,¹⁶ musí být učiněna s dostatečným předstihem před samotnou povodní. Připouští sice, že ke skutečnému ohrožení ještě od velké povodně z roku 1784 nedošlo, ale pro jistotu navrhl Cavrianimu, aby si vyžádal od krajských úřadů, jejichž územím protéká Vltava nebo její přítoky, zprávu o stavu tamější sněhové pokrývky a ledu na řekách. Konkrétně se jednalo o tři, respektive čtyři základní informace:

¹³ F. ROUBÍK, Počátky policejního ředitelství (jako pozn. 10), s. 89.

¹⁴ Dne 10. října 1789 vstoupilo v platnost vymezení „policejních“ kompetencí mezi magistrátem a policejním ředitelstvím v Praze, a právě jeho § 23 určuje, že záležitosti povodní spadají do působnosti policejního ředitelství a že magistrát mu v tom má být nápomocen (F. ROUBÍK, Počátky policejního ředitelství (jako pozn. 10), s. 265).

¹⁵ Národní archiv Praha (dále NA), fond České gubernium – Publicum, inv. č. 2175, sign. 58/9, kart. 1335.

¹⁶ Ambschell jako několik příkladů zmiňuje varování ohrožených obyvatel, rozmístění lodí do povodněmi ohrožených ulic a zvláštní péči o děti, nemocné a šestinedělky.

množství sněhu v nížinách a horských oblastech, sílu ledu na řekách a vyjádření, zda z této nebo z jiných příčin může hrozit Praze nebezpečí povodně. Návrh Franze Ambschella byl přijat, a tak hned 21. února byla odeslána výzva prácheňskému, českobudějovickému, klatovskému, plzeňskému, berounskému a kouřimskému krajskému úřadu, aby urychleně podaly zemskému guberniu zprávu o stavu sněhu a ledu na svém území. Odpovědi, které během několika málo dnů do Prahy dorazily,¹⁷ se shodují v tom, že sníh a led už skoro všechen roztál, nebo jeho zbytky pomalu odtaávají, a že tedy Praze povodňové nebezpečí nehrozí. Z dostupných zpráv také vyplývá, že nakonec k žádnému ohrožení Prahy velkou vodou skutečně nedošlo; zima roku 1788 byla koneckonců relativně mírná.¹⁸ Zcela jinou zkušenost si ale zdejší obyvatelé odnesli z následující zimy.

Již od konce listopadu 1788 nestoupaly denní maximální teploty nad bod mrazu a v prvních čtrnácti dnech roku 1789 byla dokonce zaznamenána denní minima pod $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$. Ve druhé polovině ledna však nastalo náhlé oteplení s denními maximy i přes $7\text{ }^{\circ}\text{C}$, což velmi připomínalo situaci z konce února roku 1784, kdy Prahu, ale nejen ji, postihla ničivá povodeň. Po této potenciálně velmi nebezpečné situaci zůstala v archivech pražského magistrátu a především pražského policejního ředitelství řada dokumentů, z nichž lze alespoň částečně rekonstruovat, jak se dotyčné úřady na možnou povodeň připravovaly a jaká konkrétní opatření chystaly. Předně máme k dispozici zprávu z plzeňského krajského úřadu datovanou 17. ledna,¹⁹ která se odvolává na výše zmiňovanou výzvu zemského gubernia z 21. února 1788. Tato zpráva již však není tak optimistická, jako byla před necelým rokem v reakci na tehdejší situaci. Konstatuje se v ní, že zvláště v rovinatých oblastech leží sněhu dokonce více než v roce 1784, že síla ledu je 2 a půl stopy a že „*pokud by trval jižní vítr, jako od včerejška, může v příštích dnech nastat ledová dřenice*“,²⁰ následovaná stejně ničivou povodní jako v roce 1784.

¹⁷ S výjimkou kouřimského kraje dorazily odpovědi od všech oslovených úřadů; i když je samozřejmě možné, že se tato odpověď jako jediná nedochovala. Všechny došlé odpovědi byly z gubernia předány Ambschellovi k nahlédnutí.

¹⁸ Minimální denní teplota v Praze se například v lednu a únoru nedostala pod bod mrazu ani v polovině všech dní a nejnižší teplota ($-8,6\text{ }^{\circ}\text{C}$) byla shodou okolností naměřena 19. února, tedy v den, kdy Ambschell odeslal svůj návrh (dle údajů v publikaci Meteorologická pozorování v Praze – Klementinu 1775–1900 I, Praha 1976).

¹⁹ NA, fond Policejní ředitelství Praha I (dále PŘ), inv. č. 248, kart. 4.

²⁰ „... *Falls der Sudwind so anhalten solte, wie seit gestern, der Eisstoss nächster Tügen erfolgen dürfte ...*“ (NA, PŘ, inv. č. 248, kart. 4).

Obr. č. 1. Povodeň v Praze z února 1784 na ilustraci v novinách Prager Oberpostamtszeitung z 27. dubna 1784. – Strahovská knihovna v Praze. Foto autor.

Za této situace začaly jednat odpovědné úřady. Na zasedání pražské městské rady byl 17. ledna prezentován návrh konkrétních opatření, která měla být zaslána jednak zemskému guberniu a jednak pražskému policejnímu úřadu, jenž se měl postarat o jejich vytištění v německo-české verzi, distribuci majitelům domů a vyvěšení na různých místech po městě.²¹ Zde přijaté nařízení obsahovalo celkem dvanáct bodů, jež se téměř výhradně věnovaly opatřením v čase předcházejícím vlastní povodňové situaci. Tuto omezenost na dobu „před“ povodní, která měla být zapříčiněna uplatňováním nám dosud neznámé vídeňské instrukce, magistrátu také téměř vzápětí vyčítal policejní ředitel Ambschell a na jeho popud i guberniální prezident

²¹ Archiv hlavního města Prahy (dále AMP), fond Magistrát hl. města Prahy I (dále MMP), Protokoly sborů městské správy, inv. č. 13, Protokoly rady (Raths Protokoll) 1, 1789. Dostupné z <http://amp.bach.cz/pragapublica/permalink?xid=AAC8FAF8FC5311DF822500166F1163D4&scan=273> a násl. [12. 8. 2015].

Cavriani. O tom ale více až později, nyní, byť stručně, shrňme, čemu se toto nařízení věnuje.²²

První bod řeší situaci, na niž pražskou městskou radu upozornil „městský dozorce“ (*Stadtprofos*),²³ totiž, že v případě, kdy zvyšující se hladina vody začne ohrožovat pražský špinhaus,²⁴ není pro odsouzené dostatek volných míst na novoměstské radnici. V takovém případě měli být dle nařízení trestanci přemístěni do prázdné budovy bývalého semináře sv. Bernarda.²⁵ Tři následující body se věnují zásobování obyvatel pečivem. Mlynáři jsou v nich nabádáni k tomu, aby udržovali řádné zásoby obilí a mouky, a pekaři, aby byli připraveni na situaci, kdy budou muset nahrazovat výpadky v dodávkách pečiva, pokud bude část z nich zaplavena, tak, aby obyvatelé netrpěli nedostatkem chleba. Pátý bod se týká obyvatel vltavských ostrovů, kterým má být připomenuto, aby se odtamtud včas vzdálili, a následující bod je pro změnu určen obyvatelům žijícím v okolí řeky a v Podskalí, kteří měli dostatečně zajistit svůj majetek a zásoby dřeva, uložené v bezprostřední blízkosti toku Vltavy. Další opatření pokrývají činnost samotné městské „obce“. Především se jedná o vymezení zcela konkrétních míst, na nichž měly být připraveny loďky společně s potřebným personálem, který tvořili voráři a rybáři. Konkretizována byla místa ve všech třech pražských městských částech, které se rozkládají na březích řeky, tedy na Starém a Novém Městě a na Malé Straně, přičemž například v ulicích Starého Města mělo být k dispozici celkem 18 kusů plavidel a ještě šest „v zásobě pro nepředvídatelnou pomoc“. Text opatření schváleného městskou radou rovněž ustanovuje místa pro chudé, v nichž budou moci přečkat povodňové ohrožení, i to, že lidé, kteří budou případně zachráněni z vody, mají být přeneseni na radnice městských částí, kde jim pomoc poskytnou městští lékaři a chirurgové. Pro tyto účely zde měla být k dispozici vždy jedna vytopená místnost. Jedno z přijatých opatření se rovněž týkalo ochrany Kamenného mostu, u něhož měl být led rozštípan, aby jeho pohyb neohrozil dřevěné ledolamy před mostními pilíři.

²² K dispozici máme dvě verze. První, jedenáctibodová, je zapsána v radním protokolu (tamtéž; dostupné z <http://amp.bach.cz/pragapublica/permalink?xid=AAC8FAF8FC5311DF822500166F1163D4&scan=280> a násl. [12. 8. 2015]. Druhá, dvanáctibodová, je uchována v opisu pro účely policejního ředitele a uložena v NA, PŘ, inv. č. 248, kart. 4.

²³ AMP, MMP, Protokoly sborů městské správy, inv. č. 13, Protokoly rady (Raths Protokoll) 1, 1789. Dostupné z <http://amp.bach.cz/pragapublica/permalink?xid=AAC8FAF8FC5311DF822500166F1163D4&scan=280> [12. 8. 2015].

²⁴ Donucovací pracovna, stojící tehdy přibližně v místech dnešního Rudolfiny.

²⁵ Cisterciácká kolej sv. Bernarda sídlila do roku 1783, respektive 1785 v Celetné ulici v blízkosti Prašné brány.

Jak jsme již naznačili, toto nařízení se nesetkalo u policejního ředitele a guberniálního prezidenta s kladným přijetím. Franz Ambschell píše 19. ledna Cavriani o tom, jaké v něm shledává nedostatky a co je třeba doplnit. Předně podle něj není dostačující informovat pouze obyvatele žijící na pražských ostrovech a v bezprostřední blízkosti řeky, ale je též zapotřebí upozornit na možné nebezpečí i všechny lidi žijící v přízemí ulic, které byly zaplaveny při povodni v roce 1784. Jak ale Ambschell dodává, pouhé upozornění není vždy dostatečné, protože lidé i tak zůstávají ve svých domovech a riskují své životy, proto je třeba přemístit je buď do zcela bezpečných prostor, nebo do patra u domů, které jsou v dobrém stavu; což má posoudit stavební mistr (*Baumeister*). Domy ve špatném stavu mají opustit všichni, ať již žijí v přízemí nebo v patře. Franz Ambschell rovněž navrhuje pořídit seznam takto povodní potenciálně ohrožených lidí a v něm zvlášť zaznamenat, zda se v domech nachází lidé staří, nemocní či těhotné ženy, kterým by náležela přednostní pomoc. Podobně zvláštní pozornost měla být věnována tažnému a mléčnému dobytku, pokud by pro něj nebylo dostatečné ustájení. Tento soupis měl být co nejdříve k dispozici komisařům, kteří byli pro dohled nad opatřeními určeni jak ze strany pražského magistrátu (včetně tzv. městských čtvrtí²⁶), tak třem pražským policejním komisařům, kteří standardně vykonávali dozor ve třech hlavních pražských čtvrtích – na Starém a Novém Městě a na Malé Straně. V závěru svého návrhu policejní ředitel rovněž připomíná výstražná znamení v případě blížícího se nebezpečí, konkrétně bubnování a vyzvánění zvonů na kostelních věžích.²⁷

Tyto Ambschellovy návrhy Cavriani převzal a 20. ledna je dopisem oznámil pražskému magistrátu.²⁸ Pražská městská rada je projednala na svém zasedání 24. ledna a následně je zapracovala do instrukce pro městské čtvrti a komisaře.²⁹ Policejní ředitel však stále nebyl s podobou protipovodňových nařízení zcela spokojen. Soudíme tak z toho, že již 21. ledna vznikl na policejním ředitelství koncept opatření, která byla o den později odeslána opět guberniálnímu prezidentovi, hraběti Cavria-

²⁶ Městští čtvrti byli úředníci, kteří vykonávali dozor v konkrétní městské čtvrti, a to hlavně v záležitostech mravních, zdravotních a majetkových. Podléhali buď městské radě, nebo magistrátu.

²⁷ V konceptu dopisu, z něhož zde vycházím, je v závěru jinou, patrně Ambschellovou rukou doplněno vysvětlení, že důvodem k jeho sepsání byla skutečnost, že tímto způsobem postupují ve Vídni: „*Diese Anmerkung hat man pflichtschuldigst beigerükt aus der Ursache, weil die von der Wiener Oberpolizei Direktion mitgegebene Instruction über die Anstalten* [přeškrtnuto v orig.] *in Wien bei Überschwemmungen ebenfalls nach dieser Art manipuliret wird.*“ (NA, PŘ, inv. č. 248, kart. 4).

²⁸ NA, PŘ, inv. č. 248, kart. 4.

²⁹ AMP, MMP, Protokoly sborů městské správy, inv. č. 13, Protokoly rady (Raths Protokoll) 1, 1789. Dostupné z <http://amp.bach.cz/pragapublica/permalink?xid=AAC8FAF8FC5311DF822500166F1163D4&scan=415> a násl. [12. 8. 2015].

nimu.³⁰ Ambschell v průvodním listu vysvětluje, že dosud přijatá opatření následují vídeňský vzor, který však řeší jen situaci v čase před povodněmi, a proto se rozhodl zpracovat i opatření pro období při samotném průběhu povodní a po jejich odeznění, a požádal Cavrianiho o jejich schválení a také o to, aby uložil pražskému magistrátu se jimi řídit.

Jednotlivá opatření, která obsahuje tento Ambschellův návrh, nejsou na rozdíl od nařízení magistrátu ze 17. ledna číslována ani jinak graficky oddělena. Shrnujeme je zde proto tak, jak po sobě v dokumentu následují, přičemž je spojujeme do jednotlivých celků v závislosti na jejich obsahu. Franz Ambschell nejprve upozorňuje na nutnost neustále čistit ulice od nahromaděného ledu, aby po nich mohly volně proplouvat loďky a přivážet nezbytnou pomoc pro obyvatele, kteří zůstanou v patrech zaplavených domů. Dále připomíná, že komisaři musí zajistit včasné přemístění vodou ohrožených obyvatel a jejich majetku (včetně dobytka) do bezpečí, a to se zvláštní pozorností vůči starým, nemocným, těhotným ženám a dětem. Nemocní mají být zavčas přemístěni do nemocnic, a pokud by jich bylo větší množství, mají být shromážděni na jednom místě a lékař k nim bude přidělen. Ambschell nezapomíná ani na druhý nebezpečný živel, totiž oheň, neboť ten může snadněji vypuknout, právě když bude z důvodu rozvodnění řeky pobývat v patře pod střechem více lidí, než za normální situace. Z tohoto důvodu se mají ke komisařům připojit dva kominíci, aby dohlíželi na požární prevenci a případně pomáhali hasit vzniklé požáry.

Při samotné povodni je úkolem komisařů především objíždět na lodích (spolu s voraři a rybáři) zaplavené ulice, kontrolovat, zda někdo nepotřebuje pomoc, zásobovat lidi jídlem a dohlížet, aby se neprodávalo zdraví škodlivé zboží a nešidilo na váze. Několikrát denně mají též rozvážet v sudech pramenitou vodu. Hlídky v ulicích mají být drženy nejen ve dne, ale i v noci, kdy musí být ulice náležitě osvětleny, aby mohly „bez prodlení“ poskytnout pomoc lidem v nouzi. Kromě toho je dalším úkolem komisařů dohlížet na stav zaplavených domů, tj. na to, zda nedochází k jejich poklesu nebo nadměrnému praskání zdí – pokud by něco takového zpozorovali, mají být obyvatelé ihned vystěhováni, a pokud to bude možné, je třeba dům zajistit podpěrami. Komisaři mají rovněž společně s majiteli domů a tzv. chudinskými otci (*Armenväter*) zajišťovat rozdělování pomoci, kterou by případně v podobě potravin, dřeva a peněz nabídli šlechtici či jiní bohatí obyvatelé města. Ambschellovo nařízení se též věnuje záchraně do vody spadlých lidí a jejich majetku. Pokud jde o majetek, především vytahování odplaveného dřeva, zdůrazňuje, že jelikož se jedná o ži-

³⁰ NA, PŘ, inv. č. 248, kart. 4. Nedatovaný a nepodepsaný opis tohoto nařízení, který se od konceptu uloženého ve fondu policejního ředitelství liší jen několika jazykovými obraty, nikoli tedy obsahově, se nachází ve fondu AMP, Sběrka papírových listin – I. oddělení, inv. č. 5966, řád o záchranných pracích v Praze v době povodně.

votu nebezpečnou činnost, mohou ji vykonávat pouze voraři nebo rybáři; ostatním lidem se přísně zakazuje.

Jak jsme již upozornili výše, spatřoval policejní ředitel Franz Ambschell hlavní přínos svého návrhu v tom, že se zabýval též opatřeními, která bylo třeba přijímat jak v průběhu samotné povodně, tak po jejím odeznění. Období těsně po povodni věnuje zhruba poslední třetinu svého návrhu. Když začne voda opadat a již nelze jezdit ulicemi na lodích, ale ještě nemohou lidé chodit pěšky, mají se potřebné potraviny dopravovat na vozech a ukládat po stranách ulice „na kozy“. Poté, co voda zcela opadne, je dle instrukce nutné nejprve odstranit všechno nanesené bahno, opravit vymleté jámy na ulicích a poničené mostky přes uliční strouhy. Pokud se pak někteří lidé nebudou moci vrátit do svých domovů, a to ať již z důvodu poničení jejich domu nebo vlhkosti, mají, bude-li to možné, zůstat ve svých dočasných příbytcích. Stav domu, především jeho základové zdi, následně posoudí komisaři spolu s přizvanými stavebními znalci (*Bauverständigen*). Pokud ale lidé v těchto dočasných příbytcích nebudou chtít zůstat, což, jak Ambschell dodává, lze předpokládat, je třeba dávat pozor na jakékoli náznaky „zchátralosti“ a zdržet se topení v kamnech, která jsou od vlhkosti popraskaná a zahříváním se z nich i z vlhkých místností uvolňují „vysoce škodlivé výpary“;³¹ a představuje to také, jak policejní ředitel v samotném závěru dodává, riziko vzniku požáru.

Jak vyplývá z dalších dochovaných pramenů, vedla se v následujících dnech, kdy ještě nebylo jisté, zda Prahu nemůže postihnout další ničivá povodeň, mezi úřady velmi čilá korespondence o zásobování jednotlivých městských částí pečivem. Obyvatelstvo mělo stále ještě v živé paměti poničení Kamenného mostu a tím i po nějakou dobu ztíženou komunikaci mezi pravým a levým břehem řeky Vltavy. Problémy se očekávaly především u malostranských pekařů, u nichž proto měli magistrátní komisaři prověřit, zda mají zásoby mouky na 14 dní. Pokud by tomu tak nebylo, měli dostat možnost zásobit se z novoměstských a staroměstských skladů, popřípadě ze skladů c. k. generálního velitelství v Praze.³² Dne 22. ledna bylo též

³¹ Je zajímavé, že dobová příručka, věnovaná odstraňování následků povodní v obydlích, jejímž autorem byl známý francouzský chemik, farmaceut a hygienik Antoine-Alexis Cadet de Vaux (1743–1828) a kterou do češtiny (přes němčinu) převedl Josef Vratislav Monse (1733–1793), doporučovala právě pozvolné vytápění místností jako účinný způsob, jak se vypořádat s vlhkostí. Srov. CADET DE VAUX, Ponavržení prostředků k umenšení nezdraví takových příbytků, které rozvodnění podrobené byli, in: Moravský osvícenec J. V. Monse (1733–1793), red. Jiří Fiala – Martina Nováková, Olomouc 2003, s. 71–72.

³² Podrobněji viz AMP, MMP, Protokoly sborů městské správy, inv. č. 13, Protokoly rady (Raths Protokoll) 1, 1789. Dostupné z <http://amp.bach.cz/pragapublica/permalink?xid=AAC8FAF8FC5311DF822500166F1163D4&scan=442> a násl. [12. 8. 2015]. Též dopis viceprezidenta gubernia, Prokopa Lažanského, pražskému magistrátu z 25. ledna (NA, PŘ, inv. č. 248, kart. 4).

vydáno guberniální nařízení, které upozorňovalo další úřady na nutnost přijetí včasných preventivních protipovodňových opatření. Krajské úřady měly zajistit varování obyvatel žijících v blízkosti řek, aby se tito lidé v případě akutního ohrožení stačili ze svých domovů vzdálit. Magistráty a hospodářské úřady měly pro postižené obyvatele zase zajistit provizorní ubytování.³³

Pražské úřady se také zjevně i nadále intenzivně zajímaly o situaci na horních tocích řek. Na zasedání městské rady 27. ledna byla například probírána informace o opatřeních, která přijal plzeňský krajský úřad, přičemž toto sdělení z plzeňského kraje zprostředkovalo pražskému magistrátu zemské gubernium dopisem z 26. ledna. Tamější krajský úřad totiž konstatoval, že tam, „*kde se Berounka utváří, se led začal hýbat, a tak je třeba se obávat velké povodně*“.³⁴ Povodeň však nakonec do Prahy nedorazila, a tak tato výrazná obleva proběhla nakonec téměř bez jakýchkoliv materiálních škod. Alespoň v tomto smyslu podává 29. ledna zprávu policejní ředitel prezidentovi zemského gubernia. Širší veřejnost o tom 31. ledna informovaly ve svém německém i českém vydání Schönfeldovy noviny – Prager Oberpostamtszeitung a Schönfeldské c. k. pražské noviny.

Podle Ambschelovy zprávy začal led pukat v noci z 27. na 28. ledna.³⁵ Mezi osmou ráno a půl dvanáctou dopoledne se ale led v oblasti staroměstského přívozu a výš proti proudu v Podskalí a Braníku začal hromadit, a tak policejní ředitelství požádalo u vojska o zapůjčení dvanáctilibrového děla. Žádosti bylo vyhověno, ale dělo nakonec nemuselo být použito, neboť v půl dvanácté se led opět pohnul a volně odplul. Nikde, ani v „tradičně“ ohrožených místech, tedy Kaprově a Poštovské ulici³⁶ či na Židovském městě nevnikla voda do domů. K třetí hodině odpoledne začala voda pomalu opadat, mezi třetí a šestou zůstala hladina neměnná, mezi šestou a osmou opět o půl lokte stoupla. V deset večer pozorovali znovu ledovou dřenici, ale led opět v klidu odplul a nezpůsobil prakticky žádnou škodu. Policejní ředitel zaznamenal jen několik poškozených ledolamů. Prager Oberpostamtszeitung přinesly kromě informace, že se 28. ledna ve 12 hodin dal led do pohybu a volně odplul, také zprávu o čtyřech zničených lodích v Podolí, celkem sedmi zachráněných osobách a především o účinnosti ledolamů instalovaných před pilíře Kamenného

³³ Handbuch aller unter der Regierung des Kaisers Joseph des II. für die K. K. Erbländer ergangenen Verordnungen und Gesetze in einer Sistematischen Verbindung XVII, hg. Joseph Kropatschek, Wien 1790, s. 557–558.

³⁴ AMP, MMP, Protokoly sborů městské správy, inv. č. 13, Protokoly rady (Raths Protokoll) 1, 1789. Dostupné z <http://amp.bach.cz/pragapublica/permalink?xid=AAC8FAF8FC5311DF822500166F1163D4&scan=442> [12. 8. 2015].

³⁵ NA, PŘ, inv. č. 248, kart. 4.

³⁶ Odpovídá přibližně dnešní ulici Karolíny Světlé.

mostu.³⁷ Noviny dokonce vyčíslují, že do těchto ledolamů narazil led v rozsahu 100 čtverečních sáhů, a připomínají, že tyto nové a vyšší, a tedy i účinnější ledolamy nechal vybudovat přímo panovník.

Takové je tedy shrnutí dostupných pramenů, popisujících situaci při povodňové hrozbě v lednu roku 1789. Policejní ředitel v této době plnil jen „dohledovou“ činnost a jeho úkolem bylo především komunikovat se svým nadřízeným orgánem, tedy guberniálním prezidentem. Přesně v souladu s těmito omezeními, která platila v letech 1786 až 1789, Ambschell postupoval a své návrhy na doplnění a přepracování protipovodňových opatření, navržených magistrátem, zasílal hraběti Cavrianimu, který je poté mohl postoupit magistrátu. Srovnáme-li tento postup s následující povodňovou hrozbou z prosince roku 1792, kdy do Prahy dorazila zpráva o silné oblevě v tábořském kraji, vynikne posun v pravomocích policejního ředitele velmi výrazně. Připomeňme, že policie byla od podzimu 1789 opět centralizovanou organizací, nezávislou na magistrátech, jejíž pomyslnou hlavou byl hrabě Pergen.

V prosinci 1792 byl již guberniálním prezidentem Prokop hrabě Lažanský a policejním prezidentem Johann La Moth. Právě Lažanský adresoval 22. prosince policejnímu řediteli dopis, v němž ho informoval o situaci v tábořském kraji.³⁸ Zde prý během dvou dnů zcela roztál sníh, který tam před dvěma týdny napadl, a navíc začalo vytrvale pršet, což mělo za následek rozvodnění tamějších potoků, rybníků i řeky Lužnice. Lažanský z toho dovozuje, že existuje bezprostřední nebezpečí povodně, a proto chce, aby La Moth učinil náležitá preventivní opatření a informoval ho o jejich podobě. Policejní ředitel odpovídá následující den, tedy 23. prosince. Sám se prý již ze včerejšího (22. 12.) policejního hlášení dozvěděl, že voda v řece stoupla o jeden a půl lokte, a proto ihned přijal několik opatření. Předně dal zahradit vstup na staroměstskou Mlýnskou náplavku (*Mühlauflschwemme*) pro pěší i vozy, což měl hlídat jeden „policista“ (*Polizeisoldat*). Dále nechal varovat obyvatele v ohrožených oblastech, především v Podskalí a Poštovské ulici, a uvedl do stavu pohotovosti několik člunů v Podskalí, kdyby voda měla i nadále stoupat. Večer ještě vyslal několik policejních hlídek, jejichž úkolem bylo sledovat stoupání hladiny vody v řece a „čas od času“ podávat hlášení, aby mohla být případně přijímána další opatření. Jak ale v závěru La Moth dodává, již večer hladina vody opět o jeden loket klesla, a tak žádné bezprostřední nebezpečí obyvatelům města ani jejich majetku nehrozí.

Na příkladu této drobné povodňové hrozby je dobře vidět, jak fungovalo autonomní policejní ředitelství. Nemuselo se spoléhat jen na informace od dalších orgánů, ale mělo své vlastní zdroje. V tomto případě oznámily policejní hlídky stoupání vody v řece patrně dříve, než dorazil dopis od guberniálního prezidenta. Mohlo též

³⁷ Prager Oberpostamtszeitung (dále PZ) č. 9, 31. 1. 1789, s. 65–66.

³⁸ NA, PŘ, inv. č. 352, kart. 5.

operativně jednat a přijímat nezbytná opatření v čase, kdy jich bylo zapotřebí. Je zde pochopitelně otázka, do jaké míry tak policie skutečně fungovala a do jaké míry se jednalo o specifický slovník nové instituce – v textu dopisu z 23. prosince se de facto guberniálnímu prezidentovi sděluje, že veškeré nebezpečí je pod kontrolou, a bylo tomu tak ještě dřív, než se o problém vůbec začal zajímat. Tato otázka tak bude ještě předmětem dalšího studia.

Tištěné protipovodňové instrukce v Praze. Ve druhé části příspěvku věnujeme pozornost nejstarším dochovaným protipovodňovým instrukcím, které již vyšly tiskem a které byly vzorem pro instrukce vydávané pravidelně v následujících desetiletích. Byly to totiž právě tištěné instrukce z 90. let 18. století, které byly později dále rozpracovávány a „zdokonalovány“, a nikoli text opatření pražského magistrátu z roku 1789, ani jeho přepracovaná a doplněná verze, kterou nabídl policejní ředitel Franz Ambshell. Na základě dostupných pramenů se pokusíme především o kontextualizaci vzniku „*nejstarší dochované pražské protipovodňové instrukce*“³⁹ z roku 1799, neboť Jan Munzar, jenž pořizoval novodobou edici, našel jeden její exemplář ve fondu Cirkuláře a vyhlášky Národního archivu v Praze,⁴⁰ a vzhledem ke specifické povaze tohoto fondu, v němž jsou uloženy vždy jen samotné tisky, nevysvětlil, s výjimkou využití dobových meteorologických pozorování, okolnosti jejího vzniku. Právě těmi se budeme dále zabývat. Začneme o čtyři roky dříve, na počátku roku 1795, kdy Praha také čelila hrozbě povodňového nebezpečí.

V lednu roku 1795 se dle klementinských pozorování pouze v sedmi dnech pohybovaly denní maximální teploty nad bodem mrazu, a to konkrétně ve dnech 6. až 10. ledna a 28. a 29. ledna. Z „Poznámek“ k těmto pozorováním se navíc dovídáme, že 28. ledna došlo vlivem dešťů k rozrušení ledové vrstvy na řece Berounce, „*jejíž voda také na Vltavě tu a tam rozlámala led*“.⁴¹ V následujících dnech led na řece opět zamrzl a v prvním únorovém týdnu kolísaly denní teploty okolo bodu mrazu. Počínaje 9. únorem denní maximální teploty prudce rostly, a to až na hranici 10 °C mezi 10. až 13. únorem. Milčický rychtář František J. Vavák si k tomuto období ve svých *Pamětech* poznamenal: „*Dne 9. února odpoledne teplý vítr mrazům v cestu vkročil a je rušiti začal, jemuž u večer i déšť za tovaryše se připojil a tak spolu přemohly ty tvrdé mrazy, [že] ráno 10. února již voda s vrchů téci začala a v poledne již v rovinách místo sněhu bylo viděti vodu; na večer již od povodně širá pole a občiny i luka vodou přikryta byla.*“⁴² Právě toto prudké oteplení zavedlo

³⁹ J. MUNZAR, Protipovodňové instrukce (jako pozn. 2), s. 166.

⁴⁰ NA, fond Cirkuláře a vyhlášky, inv. č. 1852, karton 23.

⁴¹ Poznámky z „Klementinských pozorování 1775–1839“, Praha 1977, s. 45.

⁴² Paměti Františka J. Vaváka souseda a rychtáře milčického z let 1770–1816. Kniha 3/II, red. Jindřich Skopec, Praha 1916, s. 3.

pražským a zemským úřadům důvod k obavě, že by se v důsledku hrozící ledové strže mohla opakovat katastrofální povodeň z února roku 1784.

Dne 8. února byla proto jménem městského hejtmána, hraběte Wratislawa, vydána tiskem německo-česká instrukce „*Nachricht an das Publikum / Návěští pro zdejší obec*“, která se až na drobné výjimky neodlišuje od textu z 28. ledna 1799.⁴³ Opomineme-li rozdíly plynoucí spíše z chyb v sazbě – na druhou stranu je zajímavé, že u obou tisků je shodně v české verzi označen § 5 chybně jako § 6 –, najdeme největší rozdíl v § 13, který je věnován výstražným signálům. V textu z roku 1799 měla být hrozba stoupající hladiny řeky Vltavy oznámena třemi výstřely z hmoždíře na Výtoni, bubnováním a pískáním. O čtyři roky starší tisk zmiňuje navíc zapálení „*ohnivých košíků*“, které měly být umístěny na „*dlouhém bidle*“, a to v oblasti Zbraslavi, v Chuchli (Kuchelbaade) a u kostela na vrchu Zlíchov. Načasování tisku z 8. února bylo nanejvýš předvídaté, neboť, jak se lze dočíst v Poznámkách z „*Klementinských pozorování*“, v noci z 10. na 11. února „*praskly ledy na Vltavě silné jednoho lokte*“.⁴⁴ Německojazyčné pražské noviny Prager neue Zeitung, vydávané K. Eichlerem, informovaly hned ve svém vydání z 11. února o silné oblevě, která vyústila v rozrušení ledové vrstvy na řece, jež započalo patrně v oblasti Zbraslavi.⁴⁵ Noviny si ve svém líčení událostí daly záležet na tom, aby nechaly vyniknout předvídatost a organizační schopnosti odpovědných úřadů. Zdůrazňují tak především jejich připravenost a dobrou informovanost všech potenciálně dotčených obyvatel. Pohyb ledových ker v korytě řeky měl být oznámen hned několika různými způsoby: skrze posly na koních, bití na poplašné tyče (*Lermstangen*), palbu z hmoždířů z Vyšehradu a ještě prostřednictvím bubnování.⁴⁶ Podle téhož listu měl na koordinaci všech nezbytných preventivních opatření dohlížet celou noc a následující dopoledne sám guberniální prezident, hrabě Stampach. V druhých německy psaných pražských novinách, Prager Oberpostamtszeitung, byla naopak zdůrazněna úloha městského hejtmána, hraběte Wratislawa. Ve svém vydání 14. února noviny ocenily, že spolu s pražským magistrátem učinil všechna potřebná opatření k odvrácení škod na zdraví

⁴³ NA, fond Prezidium gubernia (dále PG), inv. č. 280, sg. 15c, kart. 235.

⁴⁴ Poznámky (jako pozn. 41), s. 45.

⁴⁵ Prager neue Zeitung (dále PnZ), č. 12, 11. 2. 1795, s. 137.

⁴⁶ Pokud můžeme věřit tomuto tvrzení dobových novin, disponovali úředníci i běžní obyvatelé již koncem 18. století poměrně širokou škálou signalizačních prostředků, které je varovaly před stoupající hladinou řeky; byť nebyly všechny zaneseny do příslušné tištěné instrukce. Opatření zaváděná v instrukci z roku 1823 se tak v jejich světle již nejeví jako nějak zásadně inovativní (srov. P. STÁTNÍKOVÁ, Počátky systematické ochrany (jako pozn. 2), s. 475).

a majetku obyvatel města, a navíc zdůraznily, že sám i část těchto opatření z vlastních zdrojů financoval.⁴⁷

První nápor ledových ker Praze žádné škody nezpůsobil, ale jak varovaly Prager neue Zeitung, nebezpečí povodně nebylo ještě zcela zažehnáno. Právě s vědomím tohoto rizika vydal hrabě Wratislaw 11. února další tisk,⁴⁸ v němž opětovně varoval obyvatele Prahy, že hrozba povodně nepominula, a připomínal příslušným komisařům povinnost dostavit se následující noc opět na svá místa a pomáhat v případě rozvodnění řeky. Tento tisk byl vydán pouze německy pod označením „*Nachricht an das Publikum*“ a v překladu zní: „Tím, že se minulou noc prolomila ledová zácpa, byli sice v oblastech vystavených povodni místní obyvatelé zbaveni prvotního nebezpečí, ale protože z výše položených oblastí je ještě očekáván led a voda a lze se obávat dalšího nebezpečí, budou dříve učiněná policejní opatření k zabezpečení ohrožených obyvatel nadále pokračovat a veřejnost bude o stoupání vody, které hrozí povodní, vyrozuměna stejně, jako tomu bylo při vzestupu ledu dnes v noci. Také určení komisaři se o nadcházející noci dostaví do všech oblastí ohrožených povodní, aby v případě, že Vltava opravdu vystoupí ze břehů, vykázali postiženým obyvatelům místa určená k úschově jejich majetku, dobytka i pro ně samotné, a dle přijaté instrukce poskytovali všemožnou pomoc.“⁴⁹

V noci z 11. na 12. února se však obávaná povodeň nedostavila a Prager neue Zeitung mohly ve svém vydání z 13. února konstatovat, že nebezpečí definitivně pominulo 12. února odpoledne a že předchozí stoupání vody bylo opět signalizováno

⁴⁷ PZ, č. 13, 14. 2. 1795, s. 97–98. Zodpovědět otázku, zda se guberniální prezident a městský hejtman opravdu zachovali tak, jak popisují zprávy v novinách, bohužel možné není. Důležitější je ale patrně poznatek, že tak podle tisku, zdůrazněme, že podléhajícímu cenzuře, „řádný“ představitel osvícenské správy jednat měl. Podobné poznámky měly pochopitelně za cíl budovat důvěru čtenářů vůči nově se vytvářejícím institucím (policejní ředitelství) a upevňovat ji ve vztahu k těm tradičním, které ale v tomto období získávaly řadu nových úkolů (české zemské gubernium).

⁴⁸ Uložen v NA, PG, inv. č. 280, sg. 15c, kart. 235.

⁴⁹ Německý originál: „*Durch den in verflossener Nacht ausgebrochenen Eisstoß sind zwar die hiesigen Einwohner an den einer Überschwemmung ausgesetzten Gegenden von der ersten Gefahr befreiet worden; da jedoch das Eis und die Gewässer der obern Gegenden noch zu gewärtigen sind, und daher eine weitere Gefahr zu besorgen stehet, so werden die zur Sicherstellung der ausgesetzten Einwohner bereits vorhinein getroffenen Polizeianstalten noch immer fortgesetzt, und das Publikum von dem eine Überschwemmung drohenden Steigen des Wassers auf die nämliche Art, wie es heute Nacht bei dem Eisstoffe geschehen ist, verständiget werden; auch werden sich die bestimmten Kommissäre in alle, einer Überschwemmung ausgesetzten Gegenden bei annähernder Nacht wieder einfinden, um auf den Fall, als die Moldau wirklich austreten sollte, den bedrängten Einwohnern jene Plätze, die zur Verwahrung ihrer Personen, Habschaften und Viehes vorhinein bestimmt sind, anzuweisen, und nach der erhaltenen Instrukzion allen möglichen Beistand zu leisten.*“

Obr. č. 2. Provolání k veřejnosti, vydané 11. února 1795 městským hejtmanem hrabětem Josefem Wratislawem z Mitrowicz. – NA, PG, inv. č. 280, sg. 15c, kart. 235. Foto autor.

střelbou z hmoždíře. O žádných škodách se ale nezmiňují.⁵⁰ Za několik málo dní byla Vltava opět pokryta ledem.⁵¹ Na jiných místech v Čechách však povodeň přeci jen škody způsobila – těžce byla poškozena Libeň a z břehů vystoupila Ohře u Postoloprta a Loun,⁵² škody vyčíslené celkem na 59 zlatých 33 krejcarů vykázalo i město Budyně nad Ohří.⁵³ Stržené nebo vážně poškozené mosty byly hlášeny z Týna nad Vltavou, Strakonice, Katovic či v blízkosti Karlových Varů.⁵⁴

Poněkud podrobnější informace o těchto událostech lze čerpat z konceptů dopisů, jejichž autorem byl guberniální prezident, hrabě Stampach, a adresáty pražský městský hejtman hrabě Wratislaw, pražský magistrát, pražský purkmistr Ondřej Steiner, a také hrabě Pergen.⁵⁵ Prezident českého zemského gubernia v nich především vyjadřuje velké uspokojení nad tím, jak dotyčné orgány i jednotlivé úřední osoby vykonávaly své povinnosti v čase ohrožení města ledovými krami a stoupající vodou. Kromě aktivit městského hejtmana, purkmistra a magistrátu zvláště vyzdvihl policejní komisaře a policejní oddíly (*Polizeytruppe*) a také představené klášterů, kostelů a majitele domů, kteří byli v případě potřeby ochotni povodní postižené obyvatele ubytovat a opatrovat.⁵⁶ V dopise Pergenovi shrnul Stampach stručně povodňové nebezpečí – jeho popis se zcela shoduje s těmi, které jsme citovali výše – a opakovaně zdůraznil, že nedošlo k žádným škodám a že na tom má podíl městský hejtman a pražský magistrát, jimž také udělil pochvalu. Sám ale upozornil v dopise i na svůj vlastní příspěvek, a to když zmínil, že přijímaná opatření vlastně inicioval on sám a že při tom jako vzor použil „poskytnutou vídeňskou povodňovou instrukci“.⁵⁷ Všechny dopisy byly patrně odeslány 14. února; alespoň tímto datem je označen jejich koncept. Z odpovědí se dochoval nejspíše jen stručný list hraběte

⁵⁰ PnZ, č. 13, 13. 2. 1795, s. 145.

⁵¹ Poznámky z „Klementinských pozorování“ (jako pozn. 41), s. 45 uvádějí, že se tak stalo již 18. února.

⁵² O všem informuje PZ, 24. 2. 1795, č. 16, s. 121.

⁵³ Město povodeň zasáhla 12. února – Státní okresní archiv Litoměřice se sídlem v Lovosicích (dále SOKA Litoměřice/Lovosice), Archiv města (dále AM) Budyně nad Ohří, inv. č. 854, škody způsobené vodou, 1752–1900, kart. 155.

⁵⁴ SOKA Litoměřice/Lovosice, fond AM Štětí, inv. č. 28, 1795, kniha patentů č. 18.

⁵⁵ Pisemnosti uloženy v NA, PG, inv. č. 280, sg. 15c, kart. 235.

⁵⁶ „... wenn sich der Notfall ergeben hätte, so bereitwillig herzugeben auch solche zu verpflegen sich so Menschenfreundlich angeboten haben.“ (NA, PG, inv. č. 280, sg. 15c, kart. 235).

⁵⁷ Opis podrobné „povodňové instrukce“ pro město Vídeň, resp. její předměstí, z roku 1784 se ve fondu prezidia českého gubernia skutečně nachází (NA, PG, inv. č. 280, sg. 15c, kart. 235).

Pergena z Vídně, datovaný 20. února, v němž děkuje za informaci o šťastném průběhu událostí v Praze a jmenovitě oceňuje aktivitu hraběte Wratislawa.⁵⁸

Na závěr jsme si ponechali ještě několik drobnějších upřesnění dosavadních poznatků o povodňové prevenci na konci 18. století. V souvislosti s vydáním instrukce z 28. 1. 1799 se totiž z dostupných pramenů poprvé dozvídáme o rozdělení Prahy na jasně vymezené povodňové okrsky. Pražský policejní hejtman Josef Wratislaw z Mitrowicz odeslal guberniálnímu prezidentovi, hraběti Stampachovi, dne 2. února exemplář tištěné instrukce spolu s rukou psaným seznamem jedenácti okrsků a jmény příslušných úředníků, kteří za ně měli, jak ze strany městského hejtmanství, tak pražského magistrátu, zodpovídat.⁵⁹ Samotná instrukce z roku 1799 tak ještě neobsahovala přesné vymezení působnosti jednotlivých komisařů,⁶⁰ ovšem na úrovni vnitřní organizace městského hejtmanství a pražského magistrátu k tomuto rozdělení povodňových okrsků již došlo. Do tištěných instrukcí se však povodňové okrsky dostaly již záhy poté. V Rakouském státním archivu ve Vídni je uložena nedatovaná instrukce podepsaná hrabětem Wratislawem, jejíž vznik spadá mezi roky 1801 až 1804.⁶¹ Její text se od instrukce z roku 1799 liší většinou jen v drobnostech, a to až na § 11, jenž navíc ustavuje dvanáct povodňových okrsků, které se prakticky shodují s jedenácti okrsky, jak je vymezil Josef Wratislaw z Mitrowicz ve svém

⁵⁸ NA, PG, inv. č. 280, sg. 15c, kart. 235.

⁵⁹ Německojazyčný seznam okrsků není v originále číslován [čísla a překlad autor]: I. od řeky Botič (Wottitz) k podskalské radnici; II. od podskalské radnice k novoměstské cihelně; III. od novoměstské cihelny k Barvířskému ostrovu [tj. Slovanský ostrov – pozn. aut.]; IV. od Barvířského ostrova k mostním mlýnům a Poštovské ulici; V. od mostních mlýnů k hraběcímu Pachtovskému domu, dále Jezuitské a Platněřské ulici; VI. od hraběcího Pachtovského domu, Tummel [pozemek dnes zhruba zastavěný budovou VŠUP a Taneční konzervatoře – pozn. aut.] a Valentinského náměstí, k židovským domům proti špinhausu, židovskému městskému soudu a dále Kaprově ulici; VII. Židovské město, Svatodušní ulice a ulice u Milosrdných; VIII. Na Františku; IX. u sv. Petra; X. na Malé Straně: u cihelny a Svatojánského špitálu; XI. ostrov Kampa k vojenské ekonomii (NA, PG, inv. č. 280, sg. 15c, kart. 236).

⁶⁰ V jejím jedenáctém paragrafu najdeme pouze třináct obecně určených míst, kam se měli komisaři městského hejtmanství a pražského magistrátu odebrat ve chvíli, kdy hrozilo vážné nebezpečí od stoupající hladiny Vltavy (J. MUNZAR, Protipovodňové instrukce (jako pozn. 2), s. 169; P. STÁTNIKOVÁ, Počátky systematické ochrany (jako pozn. 2), s. 463).

⁶¹ Österreichische Staatsarchiv Wien, Haus-, Hof- und Staatsarchiv, fond Alte Kabinettsakten, Varia, kart. 37. Josef Wratislaw z Mitrowicz je pod ní podepsán jako „cís. král. guberniální viceprezident a městský hejtman“, přičemž do funkce viceprezidenta českého zemského gubernia byl jmenován 8. 5. 1801 a během podzimu roku 1804 ho v obou funkcích nahradil hrabě Antonín Bedřich Mitrowsky z Nemyšle.

dopise hraběti Stampachovi v roce 1799.⁶² Zda totožné nebo přinejmenším podobné rozvržení pražských povodňových okrsků existovalo i dříve, nelze na základě našeho výzkumu s určitostí ani potvrdit, ani vyvrátit – dokument hovořící ve prospěch této hypotézy dosud objeven nebyl.

Co se týče způsobů signalizace povodňového nebezpečí při vzestupu hladiny Vltavy v roce 1799, je možno konstatovat, že byly dodrženy postupy popsané v paragrafu třináct instrukce, tj. střelba z hmoždíře v oblasti Výtoně spolu s „bubnováním a pískáním“.⁶³ Aspoň to potvrzují svědectví z dobového tisku. Krameriovy noviny píší ve svém vydání z 2. března o „střelbě z kusů [tj. děl – pozn. aut.]“ a „bubnování“.⁶⁴ Prager neue Zeitung byly ve svém vydání z 22. února jen o málo konkrétnější, když zaznamenaly noční střelbu z hmoždířů z „takzvané Výtoně“ (*Weyton*) a „bubeníky“, kteří varovali spící obyvatele.⁶⁵ Shodný popis nám zanechal i svědek události, J. Locatelli ve svých Pamětihodnostech.⁶⁶ Na rozdíl od popisu povodňového ohrožení, jak jej zaznamenaly o čtyři roky dříve, však Prager neue Zeitung neuvádějí žádné jezdce na koních ani poplašné tyče (*Lermstangen*). Schönfeldem vydávané Prager Oberpostamtszeitung se konkrétně o žádných způsobech signalizace povodňového nebezpečí nezmiňují. Pouze obecně vyzdvihly kvalitu příprav odpovědných úřadů, a explicitně uvedly „tištěná nařízení“, jež byla „přesně plněna“.⁶⁷

Shrnutí a další badatelské možnosti

Výzkum povodní, které v minulosti naše území postihly, je navýsost aktuální téma. Jednak proto, že povodně „představují pro Českou republiku největší přímé nebezpečí v oblasti přírodních katastrof“, jak konstatuje platná Strategie ochrany před

⁶² Nedatovaná instrukce obsahuje navíc pouze samostatný okrsek „od svatojánského plácku až k ostrovu Kampa“. Těchto dvanáct okrsků přesně odpovídá členění povodňových „oddělení“ v § 12 instrukce z roku 1823, kterou se podrobněji zabývala P. STÁTNÍKOVÁ, *Počátky systematické ochrany* (jako pozn. 2), s. 463nn.

⁶³ J. MUNZAR, *Protipovodňové instrukce* (jako pozn. 2), s. 169.

⁶⁴ Kramériusovy císař. vlastenské noviny, č. 9, 2. 3. 1799, s. 72.

⁶⁵ PnZ, č. 16, 22. 2. 1799, s. 177–178.

⁶⁶ Josephus Locatelli. *Regimen Leopoldinum 1790–1792. Memorabilia 1792–1799*, red. Antonín Podlaha, Praha 1906, s. 104.

⁶⁷ PZ, č. 17, 26. 2. 1799, s. 130.

povodněmi v České republice,⁶⁸ a také proto, že nás k tomu vlastně přímo zavázala směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/60/ES o vyhodnocování a zvládání povodňových rizik.⁶⁹ Podle této směrnice měly členské státy do 22. prosince 2011 dokončit předběžné vyhodnocení povodňových rizik, jehož součástí je i popis významných povodní, ke kterým v minulosti došlo. V České republice byla v této souvislosti nejstarší analyzovanou událostí přívalová povodeň z roku 1974.⁷⁰

Primárním tématem předkládaného příspěvku sice nebyl přímo popis některých historických povodní, ale i tak může k poznání naší „povodňové minulosti“ svým dílem přispět. Hlavním cílem bylo totiž přiblížit počátky systematické protipovodňové ochrany na území Prahy, a to z pohledu úřadů, které ji měly ve své kompetenci. Sledovali jsme její vývoj od prvního návrhu „monitoringu“ výšky sněhové pokrývky a vrstvy ledu na řekách v roce 1788, přes opatření vydaná pražským magistrátem při akutní povodňové hrozbě v roce 1789, zpřesňované návrhy pražského policejního ředitele, až po první tištěné instrukce z let 1795 a 1799. Bylo-li to možné a vhodné, doplnili jsme výklad úryvky z dobového tisku. Naprostá většina pramenů, z nichž jsme při tom vycházeli, nebyla dosud k podobnému studiu vůbec využita.

Ukázalo se rovněž, že mnohé reakce tehdejších obyvatel Prahy se nelišily od reakcí Pražanů z počátku 21. století. Také tehdy lidé často odmítali preventivně opustit své domovy a zůstávali v nich i tehdy, když byly částečně zaplaveny. Ti, co odešli do tehdejších „evakuačních center“, se zase chtěli co nejdříve do svých domovů vrátit, a to i tehdy, kdy to pro ně podle všeho (alespoň podle mínění odpovědných úřadů), ještě nebylo zcela bezpečné. Konec 18. století měl rovněž své „povodňové turisty“, jak o tom alespoň svědčí příkaz policejního ředitele Ambschella pro plavce (*Schifern*), zajišťující provoz lodí v zatopených ulicích města, aby odmítali lidi, kteří chtějí svézt jen „z pouhé zvědavosti“.⁷¹

Sledovali jsme rovněž přístup úřadů veřejné moci k povodňovým hrozbám v závislosti na proměnách jejich kompetencí v policejních záležitostech, přičemž jsme zaznamenali, jak aktivně se policejní ředitelství ujalo role garanta prevence před povodněmi, když mu byla na konci roku 1789 tato agenda navrácena. V dalším výzkumu bychom rádi upřeli svou pozornost i na další česká města, abychom

⁶⁸ Strategie schválená vládním usnesením č. 382 ze dne 19. dubna 2000. Dostupná z [http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/strategie_ochrany_povodne/\\$FILE/OOV_strategie_povodne_20000419.pdf](http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/strategie_ochrany_povodne/$FILE/OOV_strategie_povodne_20000419.pdf) [12. 8. 2015].

⁶⁹ Text směrnice dostupný z [http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/smernice_2007_60_es/\\$FILE/OOV-2007_60_ES-20071106.pdf](http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/smernice_2007_60_es/$FILE/OOV-2007_60_ES-20071106.pdf) [12. 8. 2015].

⁷⁰ Předběžné vyhodnocení povodňových rizik v České republice 2011, dostupné z http://www.povis.cz/mzp/smernice/2011/CZ_zprava_PFRA_APSFR.pdf [12. 8. 2015].

⁷¹ Jde o součást jeho návrhů opatření z 21. ledna 1789. NA, PŘ, inv. č. 248, kart. 4.

mohli komplexněji postihnout reakce úřadů na povodňové události v Čechách přibližně v letech 1784 až 1800 a přiblížit tak vznik zdejší systematické protipovodňové ochrany. Rádi bychom též navázali na výzkum německého badatele Guida N. Poliwody,⁷² jenž pro shodné období zkoumal protipovodňová opatření na řece Labi v Sasku. Podle Poliwody byla velká povodeň z roku 1784, která postihla téměř celou Evropu, klíčovým mezníkem v utváření státními orgány koordinované protipovodňové ochrany.⁷³ Tato povodeň prý Sasko uvrhla do chaosu, neboť k posledním srovnatelným záplavám došlo v roce 1655 a místní úřady nebyly vůbec připraveny na zvládnutí takto rozsáhlé živelní pohromy. Guido N. Poliwoda ve svých pracích sleduje postupné utváření protipovodňových opatření; těch bezprostředních (např. rozbití ledu střelbou z děl) i dlouhodobých (např. vytváření systému akustického varování obyvatel před blížící se pohromou). V této souvislosti zdůrazňuje, že úředníci začali na nových strategiích pracovat prakticky ihned po odeznění této katastrofální povodně a dokládá to i konkrétními archivními dokumenty. Bylo by s podivem, kdyby se tak nedělo i v Čechách. V tomto směru se tak evidentně nabízí příležitost ke komparativně koncipovanému výzkumu.

Ondřej Hudeček

Flood Instructions and Other Prague Flood Control Measures Issued by Public Administrative Bodies in the Late 18th Century

Floods rank among the most serious threats for the Czech Republic in the field of disasters. Studying historical floods and the ways how people coped with floods in the past is therefore highly desirable and can moreover contribute to controlling this element in the present.

At the end of February 1784, the Czech lands were hit by heavy floods which left behind many dead as well as considerable material damage, including the ruined Stone (today Charles) Bridge in Prague. During the same time, the administrative bodies of the area of the Czech lands were undergoing an array of substantial reforms designed, in the spirit of enlightened absolutism, to increase their efficiency so that they could thus contribute to the “public well-being”. The police force was reorganized from scratch, becoming a centralized institution independent of municipal governments, which previously had the agenda of public affairs in their authority. Mainly the available sources surviving from the files of the Prague

⁷² Guido N. POLIWODA, *Aus Katastrophen lernen. Sachsen im Kampf gegen die Fluten der Elbe 1784 bis 1845*, Köln – Weimar – Wien 2007; TÝŽ, *Learning from disasters. Saxony fights the floods of the river Elbe 1784–1845*, *Historical Social Research* 32/3, 2007, s. 169–199.

⁷³ Rudolf BRÁZDIL a kol., *European floods during the winter 1783/1784. Scenarios of an extreme event during the ‘Little Ice Age’*, *Theoretical and Applied Climatology* 100, 2010, č. 1–2, s. 163–189.

police headquarters, which have not yet been used in researching flood measures, have served well in exploring how the individual administrative bodies negotiated with each other and which particular provisions were eventually adopted. The Prague police president initiated an intensive communication with regional offices and an exchange of information concerning the thickness of the snow blanket and of the ice on the rivers. After the lesson taken from 1784, the administrative bodies focused on careful preparations and, departing from the Viennese instructions and previous experience, issued a list of measures to be taken during the floods, during the flood prevention and the subsequent flood relief. Prague at that time was divided into flood districts, with each being allocated their own metropolitan and police officers. The administration for example prepared “evacuation centres” or places concentrating people rescued from drowning. This elaborate system of protection against flood threat was completed in Prague at the end of the 18th century and the measures of later times followed directly from it.

Jindřich Frajer – Jan Kopp*

**PROJEKT PROFESORA ANTONÍNA SMRČKA
NA VYBUDOVÁNÍ VODNÍ CESTY
PRAHA – REGENSBURG**

PROFESSOR ANTONÍN SMRČEK'S PROJECT
OF THE PRAGUE-REGENSBURG WATER CANAL

Keywords

hydraulic engineering
water canals
Smrček Antonín (1859–
1951)
Plzeň
Regensburg
Křivoklát waterworks

Abstract

The article discusses the project of a water canal planned from Plzeň to Regensburg and designed by a leading Czech hydraulic engineer, Antonín Smrček, in 1922. The presented study is not only aimed at describing the technical solution of the canal, acquired on the basis of exploring the inheritance collection of A. Smrček, but also at mapping out the wider context of ideas concerning the construction of the water canal from Prague to Plzeň and further to Germany in the course of the 20th century.

* Mgr. Jindřich Frajer, Ph.D., Katedra geografie, Fakulta ekonomická, Západočeská univerzita v Plzni, Tylova 18, 306 14 Plzeň. E-mail: frajer@kge.zcu.cz. – RNDr. Jan Kopp, Ph.D., tamtéž. E-mail: kopp@kge.zcu.cz. – Studie vznikla za podpory Motivačního systému Západočeské univerzity v Plzni, část POSTDOC.

Vodní cesty jako předmět historickogeografického studia

Výzkum historie plánů, které měly významně změnit krajinu, je přínosný z více důvodů. V hlubším smyslu se nejedná jen o zprostředkování historické dokumentace a okolností jednotlivých záměrů a podněcování k zajímavým úvahám, jak by mohla dnes vypadat krajina. Především se historickým studiem snažíme přispět k poznání měnících se faktorů, jež ovlivňují vznik, prosazování a realizaci změn ve využití krajiny. Zvláště, když jako v případě nerealizovaného projektu vodní cesty Praha – Regensburg (Řezno), se vliv socioekonomické změny ve společnosti dá sledovat po delší období, kdy byl projekt předkládán a prosazován za různých společenských etap vývoje naší společnosti ve 20. století. Podrobnou studii socioekonomického a politického kontextu plánování vodních cest u nás je monografie Jiřího Janáče zaměřená na průplav Dunaj – Odra – Labe.¹ V tomto směru lze s historií projektu vodní cesty Praha – Regensburg srovnávat.

V předkládané regionální studii se snažíme na příkladu historie plánování vodní cesty Praha – Regensburg doplnit poznatky o vývoji našeho vodního hospodářství v kontextu vývoje společnosti. Vodní hospodářství obecně zkoumá a navrhuje opatření k racionálnímu využívání vodních zdrojů pro potřeby společnosti a dále k ochraně před škodlivými účinky vod s cílem zajištění optimálního stavu životního prostředí.² Přestože je splavňování vodních toků jen dílčím tématem vodního hospodářství, předložený rozbor zdrojů ukazuje, že budování vodních cest probíhalo v souvislosti s řešením dalších otázek vodního hospodářství, například zajištěním vodních zdrojů pomocí nádrží, rozvojem hydroenergetiky nebo protipovodňovou ochranou.

Při studiu historických zdrojů je nutné vnímat, že některé studie a prameny se podle odbornosti a osobního názoru autorů dívají na tento vývoj buď s akcentem na technické otázky vodního hospodářství³ nebo s důrazem na přírodovědnou interpretaci vodohospodářských zásahů do krajiny.⁴ V současné etapě vývoje našeho vodního hospodářství se ovšem tyto pohledy sblíží v rámci ekohydrologického přístupu.⁵

¹ Jiří JANÁČ, *European Coasts of Bohemia. Negotiating the Danube-Oder-Elbe Canal in a Troubled Twentieth Century*, Amsterdam 2012.

² Jan BERAN, *Základy vodního hospodářství*, Praha 2009.

³ Např. Ladislav VOTRUBA, *Vztahy mezi vodním hospodářstvím a přírodou v České republice*, Praha 1999.

⁴ Tomáš JUST a kol., *Vodohospodářské revitalizace a jejich uplatnění v ochraně před povodněmi*, Praha 2005.

⁵ Maciej ZALEWSKI, *Ecohydrology – the scientific background to use ecosystem properties management tool toward sustainability of water resources*, *Ecological Engineering* 16, 2000, s. 1–8.

V obecnější rovině je možné z rozboru historických projektů čerpat poznání i pro strategické plánování v současnosti. Mění se sice váha rozhodujících faktorů, vnější socioekonomické podmínky, plánovací a rozhodovací mechanismy, ale pochopení překážek realizace a možností jejich překonání přináší poučení i pro současnost. V oblasti vodohospodářského plánování je dnes ve světě pozornost mimo jiné zaměřena na adaptaci vodního hospodářství měst na klimatické změny.⁶ Inspirační pro naše téma je přitom diskuse vývoje společenských potřeb a technologického pokroku, který k plánovaným cílům směřuje, včetně rozboru překážek v prosazení strategických plánů.⁷

Studie je zaměřena na projekt vodní cesty Praha – Regensburg, který byl nejpodrobněji zpracován a v roce 1922 předložen profesorem Antonínem Smrčkem. Smrčkova studie není dosud odborné ani laické veřejnosti široce známa, s výjimkou plánů na splavnění Berounky v souvislosti s výstavbou přehrady na Křivoklátsku, která se stala i otázkou prosazování ochrany přírody v 80. letech 20. století. Publikované byly dosud jen základní okolnosti historie kanálu Praha – Plzeň – Regensburg, samozřejmě pokud pomineme dobový odborný vodohospodářský tisk, ze kterého čerpáme řadu informací.⁸

V souvislosti s plánovanou výstavbou tohoto dopravního díla je zároveň důležité připomenout samotnou osobnost autora projektu, jednoho z našich nejvýznamnějších vodohospodářských odborníků s mezinárodním renomé a také člověka společensky velmi aktivního, jakým byl Antonín Smrček. Domníváme se, že představení takových osobností naší novodobé historie ukazuje vzory pro dnešní společnost, zvláště když si uvědomíme tehdejší technické možnosti například terénních prací, výpočtů či kreslení projektů nebo způsoby komunikace mezi odbornou veřejností. Na druhou stranu právě použití tehdy běžné poštovní korespondence, tištěných nebo dokonce ručně psaných konferenčních příspěvků a projektových studií nám umožnilo nahlédnout do relativně malého zlomku života profesora Antonína Smrčka. Cílem této studie je tedy především představení a zhodnocení činnosti prof. Antonína Smrčka na projektu vybudování vodní cesty Plzeň – Regensburg v širších

⁶ T. H. F. WONG, *Blueprint 2013. Stormwater Management in a Water sensitive City*, Clayton 2013.

⁷ Srov. Briony C. FERGUSON – Niki FRANTZESKAKI – Rebekah R. BROWN, *A strategic program for transitioning to a Water Sensitive City*, *Landscape and urban planning* 117, 2013, s. 32–45.

⁸ Jedná se především o studie Jan KOPP, *Proč nejezdíme z Plzně do Regensburgu lodí?*, *Geografické rozhledy* 11, 2001, s. 76–77; TÝŽ, *Projekt einer Wasserstraße Pilsen-Regensburg*, *Beiträge zur Geschichte im Landkreis Cham* 19, 2002, s. 157–167; TÝŽ, *Průvodce naučnou stezkou Údolím Mže a Berounky*, Plzeň 2011.

souvislostech, zejména měnících se socioekonomických podmínek v průběhu 20. století.

Pramenná základna. Písemných a kartografických pramenů, týkajících se problematiky výstavby vodních cest vedoucích přes Plzeň, není mnoho. Dobové odborné, ale i popularizující studie, věnující se tomuto tématu, jsou dostupné ve Studijní a vědecké knihovně Plzeňského kraje. Vznikaly především v prvních desetiletích 20. století jako reakce na problematiku regulace Berounky⁹ či nově vzniklý zákon o stavbě vodních drah (1901, srov. níže), případně řešily otázky rozvoje vodního hospodářství, zejména v nově vzniklém Československu.¹⁰ Pomyslná renesance odborných zájmů o vodní cestu se objevila v době protektorátu¹¹ a také v 70. letech 20. století,¹² zejména v souvislosti s potenciálním budováním přehrad na Berounce. Jednalo se však o víceméně přehledové studie, bez detailněji rozpracovaných plánů. Ty nabízí až autorské inženýrské studie uložené v archivech.

Pro tento článek byla zásadní pramennou základnou především **písemná pozůstalost Antonína Smrčka**, která je uložena v Technickém muzeu v Brně. Obsahuje nejen originál Smrčkovy studie k vodní cestě Praha – Regensburg, ale také rukopisy jeho referátů, pomocí nichž myšlenku tohoto kanálu propagoval. Zároveň se v pozůstalosti objevuje korespondence, kterou vedl s vrcholnými představiteli hospodářské správy ČSR a také s vedením závodů Škoda, jež mělo o tuto vodní cestu velký zájem. V archivním fondu tohoto závodu, uloženém ve Státním oblastním

⁹ J. R. PORT, Protokol, jenž sepsán byl o schůzi zástupců okresů, zúčastněných na regulaci středního toku řeky Berounky, dne 16. února 1910, Plzeň 1910; Alois MORAVEC, Hydrologická studie inženýra Al. Moravce: průvodní zpráva s devíti přílohami zprávy zvláštního komitétu o výsledcích šetření o návrhu užitkové a vyrovnávací nádrže na Berounce I, Praha 1913; Zprávy zvláštního komitétu o výsledcích šetření o návrhu užitkové a vyrovnávací nádrže na Berounce II, Praha 1914. František RADOUŠ, Technická zpráva průvodní civil. inženýra Fr. Radouše o soustavě nádrží na Berounce. Zprávy zvláštního komitétu o výsledcích šetření o návrhu užitkové a vyrovnávací nádrže na Berounce III, Praha 1914.

¹⁰ Antonín SMRČEK, Hospodářské úkoly Československé republiky, České Budějovice 1919; TÝŽ, Vodní cesta Praha – Plzeň – Řezno, Slavnostní list II. sjezdu československých inženýrů a architektů, 1922, s. 124–132; Václav MENCL, O vodohospodářské činnosti na Plzeňsku, Slavnostní list II. sjezdu československých inženýrů a architektů, 1922, s. 133–144.

¹¹ Antonín SMRČEK, Průplav Plzeň – Řezno jako součást vodní cesty Praha – Plzeň – Řezno, Brno 1941; TÝŽ, Přehrada u Křivokláta, Doprava a hospodářství 11–12, 1941, s. 129–133; František RADOUŠ, Křivoklátská přehrada, Knihovna časopisu plavební cesty Dunaj – Odra – Labe 12, 1942, s. 10–14.

¹² Jaroslav KUBEC, Průplav Berounka – Dunaj, Informační zpravodaj Povodí Vltavy č. 3, 1977, s. 28–32; Libor ZÁRUBA – Miroslav LIŠKA – Milan HNĚVSA, Splavnění Berounky – aktuální problém, Informační zpravodaj Povodí Vltavy č. 3, 1978, s. 13–16; Miroslav LIŠKA – Miroslav ŽALMAN, Vodní dílo Křivoklát, Informační zpravodaj Povodí Vltavy č. 3, 1978, s. 3–9.

archivu v Plzni (pracoviště Klášter u Nepomuku), se nachází také první detailní studie ke splavnění Berounky od Ing. Rümelina z roku 1917. Doplňkově byly využity materiály z Archivu města Plzně a také z fondu Zemského úřadu v Praze uloženém v Národním archivu v Praze.¹³

Biografické poznámky k osobě profesora Smrčka. Antonín Smrček se narodil 10. 12. 1859 v Brodce u Nezamyslic na Moravě.¹⁴ Po středoškolských studiích v Prostějově nastoupil na Českou školu technickou v Praze, kterou úspěšně absolvoval v roce 1884 jakožto stavební inženýr. Důležitým krokem v jeho životě byl nástup do významné firmy Lanna v Praze, kde se stal vedoucím oddělení pro kanalizování Vltavy a Labe v Čechách.¹⁵ V roce 1892 se podílel na vítězném návrhu projektu na Dunajsko-vltavsko-labský kanál. Na základě tohoto počínu bylo A. Smrčkovi svěřeno množství staveb upravujících Vltavu v Praze a okolí (libeňský, karlínský a částečně holešovický přístav, kanál Vraňany – Hořín, zdymadla u Troje, Klecan, Libčic, Mířejovic a Vraňan).¹⁶

Stavební úspěchy a věhlas, který díky novým inženýrským dílům získal, mu přinesl nabídku pozice profesora na Vídeňské technice. Smrček však dal přednost místu mimořádného profesora na C. k. české technické vysoké škole Františka Josefa v Brně, na které působil od roku 1902. Zde se mimo jiné podílel spolu s Ing. Kostkou a Ing. Okáčem na vybudování hydrotechnické laboratoře. V rámci její činnosti Smrček zkoumal především účinky vodního přepadu na podjezí a také rozestavěné přehrady. Laboratoř brzy dosáhla evropského věhlasu. Profesor Smrček se spolu se svým týmem také podílel na výzkumu příčin protržení přehrady na Bílé Desné v roce 1916. Působení v laboratoři přineslo týmu kolem prof. Smrčka řadu ocenění a publikačních úspěchů, na které se odkazovala řada autorů i po profesorově smrti v roce 1951. Vedle odborné činnosti byl však prof. Smrček velmi aktivní také na poli popularizace a osvěty vodního hospodářství a vodní dopravy jako celku. Od roku 1907

¹³ Předmětem badatelského zájmu byly především archiválie týkající se plánované přehrady Křivoklát (NA Praha, Zemský úřad v Praze – vodohospodářské záležitosti (1867) 1911–1948, Křivoklát – přehrada, kart. č. 2910 a 2911), které obsahovaly pouze detailní technickou dokumentaci potenciálně zatopeného území a nemovitostí, k otázce splavnění Berounky však nepřinesly mnoho nových informací.

¹⁴ Nad'a STARÁ, Inventář k pozůstalosti Antonína Smrčka, Brno 1990.

¹⁵ Naděžda URBÁNKOVÁ, Antonín Smrček, in: Hledání kontinuit vědeckého poznání na Moravě a ve Slezsku III, Brno 1998, s. 106–110.

¹⁶ Jana PAŘÍLKOVÁ – Luboš PAŘÍLEK – Jaroslav VESELÝ – Zbyněk ZACHOVÁL, The Beginnings of Higher Learning and Experimental Research in Brno, *Journal of Civil Engineering and Architecture* 4, 2010, č. 6, s. 60–70.

pak působil také jako říšský poslanec. Svou politickou pozornost pak soustředil zejména na Moravu, kde se dočkal v několika obcích čestného občanství.¹⁷

Historie projektů vodních cest do Plzně

Do roku 1918. Plánování vodních cest na území rakousko-uherské monarchie mělo oproti západní Evropě určité zpoždění. Teprve 11. června roku 1901 byl vydán „Zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek“, který vymezil podporu výstavby čtyř vodních cest, přičemž v bodě b) plánuje „*lodní průplav z Dunaje do Vltavy poblíž Budějovic a splavnění Vltavy od Budějovic až do Prahy.*“¹⁸ Tento směr propojení byl podporován opakovanými požadavky zainteresovaných zemí na vídeňskou vládu již v letech 1872–1873. V roce 1892 se otázkou vodní cesty Labe – Vltava – Dunaj zabýval průplavní komitét, který na podnět drážďanské, pražské a liberecké obchodní komory vypsal soutěž na generální projekt této cesty. Vítězem se stala studie firem Lanna-Vering, vypracovaná právě ing. Smrčkem.¹⁹ Dodnes však většina tehdy plánovaných vodních cest realizována nebyla, včetně v současné době diskutované výstavby vodních cest propojujících Moravu (Dunaj), Labe a Odru. Jedním z důležitých faktorů, který omezoval ekonomickou výhodnost rozvoje budování vodních cest na našem území, bylo právě zpoždění, se kterým rakousko-uherská monarchie začala výstavbu těchto dopravních cest cílevědomě plánovat a podporovat. V případě českých zemí lze příčinu hledat mimo jiné v geografické poloze ve středu kontinentální Evropy, na evropském rozvodí, kde jsou k dispozici pouze horní a střední toky řek a relativně členitý terén. Přesto u nás měla vnitrozemská lodní doprava své místo a tradici.²⁰ První vlna intenzivního budování vodních cest v sou-

¹⁷ N. STARÁ, Inventář k pozůstalosti Antonína Smrčka (jako pozn. 14).

¹⁸ Zákon ze dne 11. června 1901 „O stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek“, Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené, 1901, č. 66, s. 215 (<http://is.muni.cz/do/1499/el/estud/praf/ps09/dlibrary/web/rs.html>).

¹⁹ Antonín SMRČEK, Otázka čs. průplavů za posledních sedmdesát let, in: Sedmdesát let technické práce. Sborník vydaný k jubilejnímu sjezdu československých inženýrů v Praze roku 1935, red. Josef Stocký – Emil Ženatý, Praha 1935, s. 56–59.

²⁰ V průběhu 19. století došlo díky novým mezinárodním úmluvám (deklarujícím volnou plavbu po Labi a zrušením většiny cel) k rozšíření nákladní lodní dopravy na Labi a částečně i na Vltavě. Kromě tradiční dopravy dřeva po Vltavě bylo po Labi prostřednictvím lodí přepravováno sklo, uhlí, koloniální zboží, různá barviva a ovoce. Do výstavby železnice bylo také hojně využíváno osobní lodní dopravy na trase Mělník – Drážďany. Říční přeprava byla však i po nástupu železnice z hlediska přepravních nákladů nepostradatelná pro dopravu uhlí, draselných solí, stavebních materiálů a obilí (Milan HLAVÁČKA, Vývoj dopravy a komunikací, in: Dějiny hospodář-

vislosti s industrializací na konci 18. a v průběhu první poloviny 19. století, typická pro regiony západní a severozápadní Evropy, naše území minula.²¹ Říční doprava tak měla v průběhu 19. století v našem prostředí menší ekonomický význam v porovnání s dopravou silniční a železniční,²² která na počátku 20. století vykazovala vysoký stupeň rozvoje. Oproti tomu např. v Británii předcházela rozvoj vodních cest výstavbu železnic, takže tam vznikla velmi hustá síť kanálů.²³ V Německu probíhaly první fáze výstavby vodních cest současně s rozvojem železnic:²⁴ Ems – Jade-Kanal 1880–

ství Českých zemí od počátku industrializace do konce habsburské monarchie, red. Ivan Jakubec – Zdeněk Jindra, Praha 2007, s. 261–266).

²¹ Jak uvádí I. Berend, pro rozvoj vodních cest na přelomu 18. a 19. století bylo důležité přímé napojení na moře a existence dostatečně vodních, splavných řek, v čemž měly značnou výhodu země severozápadní Evropy jako Británie, Nizozemí a Belgie, které propojením splavných řek umělými kanály a průplavy, získaly systém vodních cest o vysoké konektivitě (srov. pozn. 23) celonárodního významu. V některých oblastech byly sice vodní cesty budovány, ovšem kvůli nedostatečnému propojení nabyly pouze regionálního či lokálního významu (např. střední Švédsko, severní Francie, západní Německo a severní Itálie). Pro řadu vnitrozemských států bylo sice napojení dopravních systémů na mořské přístavy důležité, avšak „kanálová“ doprava nenabízela reálné řešení, proto podporovaly rozvoj a výstavbu jiných druhů dopravních cest (Ivan BEREND, *An Economic History of Nineteenth Century Europe. Diversity and Industrialization*, Cambridge 2013, s. 130–135).

²² M. HLAVAČKA, *Vývoj dopravy a komunikací* (jako pozn. 20).

²³ Výstavba kanálů na Britských ostrovech probíhala intenzivně již od druhé poloviny 18. století, jako reakce na zvýšenou poptávku po levnější dopravě uhlí. Kanály byly převážně financovány místními podnikateli. V průběhu tzv. kanálové mánie se ve Spojeném království vybuďovalo přes 4000 mil (cca 6500 km) vodních kanálů. Konec této éry dopravy ve 30. letech 19. století souvisel s nástupem kapacitnější a rychlejší železnice. Slabinou britských průplavů byla také jejich nejednotná šířka a zejména hloubka, která se stala limitujícím faktorem pro využití kapacitnějších člunů na parní pohon (Ákoš PAULINYI, *Průmyslová revoluce: o původu moderní techniky*, Praha 2002, s. 186–188). Výstavba kanálů však byla důležitým motorem průmyslové revoluce na Britských ostrovech (Ingo HEIDBRİK, *European canals*, in: *Seas and Waterways of the World. An Encyclopedia of History, Uses, and Issues*, ed. John Zumerchik – Steven L. Danver, Oxford 2010, s. 118–121). Výstavba vnitrozemských vodních cest byla revolučním mezníkem ve vývoji dopravních systémů a systému osídlení také ve Spojených státech amerických, kde se kanály budovaly od 90. let 18. století. Kromě transportu uhlí z Pensylvánie do New Jersey a New Yorku umožnily dopravu zemědělských produktů farem na západě, k přístavům na východním pobřeží. Mnohdy je stavěli inženýři, kteří měli zkušenosti s budováním kanálů na Britských ostrovech (Ronald E. SHAW, *Canals for a Nation. The Canal Era in the United States 1790–1860*, Kentucky 1990, s. 5).

²⁴ Železnice získala v letech 1840–1870 v německých industriálních regionech dominantní postavení. V 70. letech 19. století však sledujeme „renesanci“ vnitrozemské loďní dopravy. Na příkladu Rýna uvádějí Hein A. M. KLEMANN – Joep SCHENK, *Competition in Rhine delta:*

1887, Kaiser-Wilhelm-Kanal 1886–1895, Dortmund – Ems-Kanal 1877–1899, Elbe – Trave-Kanal 1896–1900, Ems – Weser-Kanal (Mittellandkanal) 1906–1916.²⁵

V citovaném vodocestném zákoně z roku 1901 nebyl uveden plán na splavnění Berounky. O možnosti propojení Plzně s Regensburgem a povodím Dunaje se tehdy neuvažovalo, protože tato vodní cesta vedla mimo území monarchie. Z pohledu významného plzeňského průmyslníka Karla Škody však hrozilo nebezpečí, že se po vybudování plánovaných vodních cest u nás i v Evropě dostane plzeňská průmyslová oblast do dopravní izolace. Jak dokládá podnikový archiv, generální ředitel Škodových závodů proto vyvíjel iniciativy, které vedly k prosazení lodní dopravy do Plzně.²⁶ Většina projektů z období 1911–1922 vznikla právě za finanční podpory plzeňských podnikatelů. Jednalo se o projekty řešící splavnění Berounky do Plzně, ale též vybudování vodní cesty údolím Radbuzy přes Všerubský průsmyk, Furth im Wald a údolím řek Chamb a Regen do Regensburgu k Dunaji.

Trvalý zájem Škodových závodů o lodní dopravu souvisel s vizí rozvoje Plzně jako průmyslového uzlu, který musí být napojen na budované evropské dopravní síť. Tehdy se již předpokládalo zprovoznění vodní cesty Rhein – Main – Donau, která ale obchází českou průmyslovou oblast. Z hlediska zapojení do evropských vodních cest se zdála být realizace projektu kanálu mezi Regensburgem a Plzní, resp. Prahou velmi důležitá. Dopravní koridor se mohl stát nejvýhodnějším tranzitním spojením z Regensburgu do Hamburku, zhruba o 350 km kratším než kanálem Rhein – Main – Donau. Lodní přeprava měla sloužit k vývozu uhlí, dříví, obilí, keramických výrobků, kaolinu, koksů, vápna, cementu, železa a výrobků ze železa, a to směrem z Čech do západní Evropy. Zároveň byl zájem Škodových závodů spojen s výrobou techniky pro lodní dopravu, například lodních šroubů.

waterways, railways and ports, 1870–1913, *The Economic History Review* 66, 2013, s. 826–847, faktory, které daly rozvoji vodní vnitrozemské dopravy nový impuls. Především to byla její kontinuita, která se přes nástup železnice nepřerušila a existence konkurence jednotlivých dopravních společností umožnila držet její ceny relativně nízké. V roce 1868 byla navíc podepsána mezinárodní mannheimská konvence, která zrušila jednotlivá cla a poplatky za plavbu po Rýně a učinila tuto vodní cestu nezávislou na zásazích národních vlád. Do konce 19. století byly na Rýně učiněny též základní technické úpravy, které řeku učinily splavnou od Mannheimu resp. Štrasburku (pro malé lodě) až do moře. Důležitým faktorem byla též extrémně velká poptávka těžkého průmyslu po levné a velkokapacitní dopravě hromadných substrátů, kterou vnitrozemská plavba dokázala uspokojit.

²⁵ Podrobněji Jaroslav KUBEC – Josef PODZIMEK, *Vodní cesty světa*, Praha 1996; J. KOPP, Proč nejezdíme z Plzně do Regensburgu lodí (jako pozn. 8); TÝŽ, *Projekt einer Wasserstraße* (jako pozn. 8).

²⁶ O této aktivitě svědčí především korespondence s předními odborníky, kteří se o tuto cestu zajímali – srov. SOA Plzeň, Škodovy závody v Plzni – Generální ředitelství Praha, kart. č. 5, inv. č. 86–88.

První projekty řešily napojení Plzně na síť vodních cest pouze splavněním Berounky. V roce 1910 navrhoval ing. Janský zkanalizování Berounky k ponoru 1,4 m. Další projekt splavnění Berounky vznikl pro Obchodní komoru v Praze a Škodovy závody v roce 1911 v Mnichově.²⁷ Ve stejném roce začíná terénním výzkumem podrobné zpracování variantních projektů na splavnění Berounky pomocí systému přehrad, zhotovených Ing. Františkem Radoušem a Ing. A. Moravcem v letech 1911–1914. V roce 1913 svolal z tohoto důvodu Ústav pro podporování průmyslu schůzi zájemců pro podporu zhotovení detailních plánů přehrady u Křivoklátku, kde byla řešena (a zástupci Plzně zdůrazňována) také její funkce dopravní.²⁸

Prioritním cílem plánovaných úprav řeky Berounky byla především regulace odtoku v době povodňových situací a zajištění vodní energie pro rozvoj regionu.²⁹ Projekt na vybudování přehrady tak zaujal zainteresované průmyslové kruhy z Plzně, Berouna, Prahy a Kladna i představitele města a okresu Plzeň. Bylo proto zadáno, aby ing. Radouš projekt dále propracoval, především s ohledem na možné využití toku Berounky pro lodní dopravu.³⁰ V návrhu z roku 1913 uvádí Ing. Radouš poprvé myšlenku spojit Radbuzu se sítí vodních cest západní Evropy.³¹ Navrhoval vybudovat vodní cestu od Plzně údolím Radbuzy, tunelem pod Všerubským průsmykem a poté směrem k řece Main. Ve své studii dále plánuje 53 (!) potenciálních nádrží v povodí Mže (resp. Berounky) a navrhuje řešit také zásobování projektovaného kanálu vodou v úseku rozvodí. Do kanálu měla proudit voda z nádrží u Kdyně (5,7 mil. m³/rok), u Eschlkamu (31,7 mil. m³/rok) a z nádrže Nýrsko na Úhlavě (88,7 mil. m³/rok).³² K tomu je možno poznamenat, že nádrž Nýrsko byla postavena roku 1969 a slouží k zásobování pitnou vodou v oblasti Domažlicka a Klatovska.

Na německé straně se o vodohospodářské projekty zajímali především s ohledem na možnost regulovat odtok vody v povodí Labe.³³ Zákonem z 24. prosince 1911 se měl v německé říši řešit tzv. *Elbeproblem*, tedy zvýšení plavebních hloubek na

²⁷ V. MENCL, O vodohospodářské činnosti na Plzeňsku (jako pozn. 10).

²⁸ Archiv města Plzně (dále AMPI), Registratura 1877–1939, inv. č. 16624/92, sign. 286/III, kart. č. 1020, Různé – spisy.

²⁹ J. R. PORT, Protokol (jako pozn. 9); F. RADOUŠ, Technická zpráva (jako pozn. 9).

³⁰ F. RADOUŠ, Křivoklátská přehrada (jako pozn. 11).

³¹ V. MENCL, O vodohospodářské činnosti na Plzeňsku (jako pozn. 10).

³² Tamtéž.

³³ Aktivní zájem německé strany zmiňuje ve svých pamětech i významný vodohospodář a mimo jiné sekční vedoucí vodohospodářského odboru ministerstva veřejných prací v letech 1919–1924 Emil ZIMMLER, *Moje inženýrské paměti II*, vyd. Michaela Havelková – Jan Hozák, Praha 2013, s. 124–126.

německém Labi v období letního sucha. Projekt ing. Radouše proto zaujal majora von Donat, který zastupoval německé plavební společnosti. Major von Donat připravil roku 1914 poněkud nerealistický projekt vybudování vodních nádrží na Berounce a jejích přítocích.³⁴ Mezi navrhovanými nádržemi se objevuje také projekt přehrady České údolí na Radbuze těsně nad Plzní. Nádrž byla v této lokalitě postavena v roce 1973, ovšem pro rekreační účely.

První podrobnější projekt vodní cesty Plzeň – Regensburg vznikl na objednávku Škodových závodů v roce 1917. Studie ing. Theodora Rümelina uvažuje o propojení povodí Visly, Odry, Labe a Vltavy s Dunajem, Rýnem a dále vodními cestami francouzskými jako jižní magistrálu evropských vodních cest ve směru východ – západ.³⁵ **Ing. Theodor Rümelin** (1877–1920) byl německým vodohospodářským odborníkem, který se mimo jiné podílel na projektování přehrad ve Východním Prusku, plánování vodních cest na dolním Dunaji v Rumunsku nebo projektu vodní cesty Mittlere-Isar-Kanal. Jeho syn Ing. Burkhardt Rümelin později spolupracoval na projektu vodní cesty Main – Donau.³⁶

Ing. Theodor Rümelin v roce 1917 navrhl na základě map v měřítku 1 : 75 000 až 1 : 100 000 trasu průplavu směřujícího z Regensburgu údolím řek Regen a Chamb k Všerubskému průsmyku, které prostupuje 1 km dlouhým tunelem, a dále údolím řeky Radbuzy do Plzně s předpokládaným pokračováním po splavněné Berounce. Projekt využívá i návrh nádrží majora von Donata. U Regensburgu měl kanál navazovat na průplav Main – Donau. Studie, jejíž textová část má 71 stran, vychází nejen z topografie území, ale také z rozboru dostupných hydrologických údajů.³⁷ Podrobně se Ing. Rümelin na základě německých zkušeností věnuje ekonomické efektivnosti celého projektu. Uvedená práce se stala důležitým podkladem pro další projektování prof. Ing. Smrčka, minimálně jako referenční dokument. Ve svých pozdějších komentářích k svému projektu prof. Ing. Smrček projekt Ing. Rümelina popisuje jako hrubý, neberoucí ohled na terén, s neefektivním systémem plavebních stupňů, přičemž jeho vlastní projekt vznikl „úplně samostatně“.³⁸ Důraz na nezávislost vlastního projektu je patrná i z dodatečných poznámek v ručně psaných poznámkách prof.

³⁴ V. MENCL, O vodohospodářské činnosti na Plzeňsku (jako pozn. 10).

³⁵ SOA Plzeň, Škodovy závody v Plzni – Generální ředitelství Praha, Th. RÜMELIN, Der Elbe – Beraun – Donau – Kanal 1917, inv. č. 30, kart. č. 4 a 5.

³⁶ Čerpáno z hesla „Theodor Rümelin“ v německé verzi internetové encyklopedie Wikipedia (https://de.wikipedia.org/wiki/Theodor_R%C3%BCmelin).

³⁷ Kartografické zákresy plánované vodní cesty Ing. Rümelina se bohužel u dvou kopií studií uložených v archivu Škody Plzeň nevyskytují, je otázkou, zda kromě výškového profilu Ing. Rümelin nějaké jiné mapy vypracoval.

³⁸ A. SMRČEK, Vodní cesta Praha – Plzeň – Řezno (jako pozn. 10).

Smrčka.³⁹ Rümelinovu studii měl Smrček zapůjčenou od Škodových závodů, protože v roce 1917 zpracovával pro Škodu posudek na návrh splavnění Berounky od Modřan do Plzně. Do té doby měl prof. Smrček zkušenosti z projektů u ústí Berounky, které souvisely s úpravami Vltavy, jež projektoval.⁴⁰ V roce 1918 prof. Smrček studii Ing. Rümelina vrací vídeňské filiálce firmy Škoda. V archivu firmy Škoda je dnes dochováno k projektům kanálu přes evropské rozvodí více korespondence s Ing. Rümelinem, než později z prof. Smrčkem.⁴¹ Uložen je tam též Pamětní spis Spolku architektů a inženýrů v království Českém, který „... uznává za nutno prodloužiti vodní cestu z Plzně na západ až ku připojení na mezinárodní plavební cestu rýnsko-dunajskou.“⁴²

Podpora spojení Plzeň – Regensburg po vzniku Československa. Nové politické uspořádání Evropy a vznik Československa v roce 1918 přinesly do plánování vodních cest nové podněty.⁴³ V osobní korespondenci z roku 1918 si ještě prof. Smrček stěžuje na ztrátu zájmu podniku Škoda o problematiku vodních cest, tato situace byla ale jen dočasná, spojená s koncem I. světové války, politickou a hospodářskou nejistotou a patrně i změnou ve vnitropodnikové struktuře Škodových závodů. Prof. Smrček se jako expert zapojuje do vyjednávání o mezinárodní pozici Československa v novém uspořádání Evropy. Podrobně zdůvodňuje posílení významu vodních cest pro napojení nového vnitrozemského státu na námořní dopravu, jako základního předpokladu konkurenceschopnosti československého hospodářství. Jeho vyjádření byla prosycena vlastenectvím a optimismem. Prof. Smrček předpokládal, že vláda Československa bude prozíravě podporovat rozvoj vodních cest mnohem lépe, než předchozí vláda rakousko-uherská. „Dnes měly býti tyto průplavy

³⁹ Technické muzeum v Brně (dále TMB), Písemná pozůstalost prof. Ing. Antonína Smrčka (1859–1951), Průplav Plzeň – Řezno, inv. č. 11.0 – 110, kart. č. 115, rukopis Projekty vodní cesty Praha – Plzeň – Řezno (Regensburg).

⁴⁰ TMB, Písemná pozůstalost prof. Ing. Antonína Smrčka (jako pozn. 39).

⁴¹ SOA Plzeň, Škodovy závody v Plzni – Generální ředitelství Praha, kart. č. 5, inv. č. 85 a 84.

⁴² AMPI, Registratura 1877–1939, inv. č. 16624/92, sign. 286/III, kart. č. 1020, Pamětní spis spolku inženýrů a architektů v království Českém, s. 54.

⁴³ Předně tu byl celkový poválečný problém obnovení mezinárodních dopravních styků, které byly pro československou ekonomiku značně důležité (Ivan JAKUBEC, *Železnice a Labská plavba ve střední Evropě 1918–1938. Dopravněpolitické vztahy Československa, Německa a Rakouska v meziválečném období*, Praha 1997). Z vodohospodářské problematiky zde byla otázka přijetí původních vodocestných plánů z dob Rakouska-Uherska a možná hegemonie Německa na plánovaných vodních cestách, kterou někteří političtí představitelé nelibě nesli, na druhou stranu výstavba a propojování středoevropských vodních cest byly zároveň možnou cestou k mezinárodní integraci (podrobněji J. JANÁČ, *European Coasts of Bohemia* (jako pozn. 1), s. 27–80).

*z větší části hotovy – ale nedbalostí vídeňských vlád i šlendriánem tam se zahnízdějším není hotovo z velkolepého toho programu nic více, než kousíček kanalizovaného Středního Labe od Mělníka po Obříství, uplavnění uvnitř Prahy – a kus průplavu na západ od Krakova s úpravou Visly uvnitř Krakova.*⁴⁴ O významu vodních cest pro rozvoj československého hospodářství byl Smrček hluboce přesvědčen: *„Pohled na mapku bez dlouhých výkladů objasní každému myslícímu příslušníku naší republiky, jak důležité jest – abychom využili neobyčejně příznivé polohy našeho státu pro plavební spojení Dunaje se sítí střeoevropských vodních cest, ...“*⁴⁵

Napojení Plzně na systém vodních cest podpořilo svolání Vodocestného sjezdu na 21. září 1919 na plzeňskou radnici. Iniciátorem sjezdu byly Spolek pro stavbu průplavu Pardubicko-Přerovského ve sdružení s moravským říčním a průplavním spolkem a Orlický komitét.⁴⁶ Na sjezdu starosta Plzně Luděk Pik osobně doporučil v Plzni zřídit vodocestnou expozituru. Byly předneseny referáty nadšeně podporující budování vodních cest, konkrétně pak splavnění Berounky do Plzně a vybudování vodní cesty přes evropské rozvodí do Regensburgu. Řešily se nejen otázky technické, ale také podpora zainteresovaných ministerstev a finanční účast podnikatelského sektoru. Ing. Hráský upozornil na nutnost projednat s Bavorskem varianty vodní cesty přes rozvodí, přičemž alternativně zmiňuje cestu přes Přimdu.

Prof. Smrček, jako člen předsednictva sjezdu, přednesl jeden z hlavních referátů, věnovaný ekonomické efektivnosti vodní dopravy: *„Při jedné konferenci v Německu, řekl mi tamější ministr veřejných prací. My v Německu stavíme vodní cesty, neboť nejsme dosti bohatými, abychom si mohli dopřátí luxusu dopravovati hromadně zboží po železnici, jako vy v Rakousku.*⁴⁷ Ve svém projevu dále diskutuje technické otázky průplavu Praha – Plzeň – Regensburg. V úseku Plzeň – Regensburg vychází z podkladů Ing. Rümelina, podle kterých srovnává výšku vrcholové zdrže (430 m) s plánovaným kanálem Rýn – Mohan – Dunaj (410 m). Prof. Smrček zejména vyzdvihuje daleko snazší podmínky pro vedení kanálu přes Všerubský průsmyk (správněji Všerubskou vrchovinu), než v případě dříve podporované vodní cesty Vltava – Dunaj, se kterou měl jako projektant již detailnější zkušenost. V referátu též pokládá otázku na tonáž lodí, pro kterou bude kanál projektován. Podrobně potom představuje svoje řešení na splavnění Berounky. Vychází z návrhů Ing. Radouše, které diskutuje a doplňuje do souboru několika variant. Ing. Radouš se pak ve sjezdovém referátu věnoval především zahraničním zkušenostem s organizací podnikání ve vod-

⁴⁴ A. SMRČEK, Hospodářské úkoly Československé republiky (jako pozn. 10), s. 63.

⁴⁵ A. SMRČEK, Vodní cesta Praha – Plzeň – Řezno (jako pozn. 10), s. 125.

⁴⁶ AMPI, Registratura 1877–1939, inv. č. 16624, sign. 286/III, kart. č. 1020, Věstník vodohospodářský 1919, s. 54.

⁴⁷ AMPI, Registratura 1877–1939 (jako pozn. 46), Věstník vodohospodářský 1919, s. 56.

ním hospodářství. Také ze sjezdové debaty vyplynula podpora budování vodních cest, speciálně plánu na kanál Praha – Plzeň – Regensburg. „*Jde o jeden z nejužitečnějších, nejlepších, nejlukrativnějších podniků v naší republice. Není tu rizika, úspěch v nejkratší době zabezpečen. Proto volám – ruce k dílu!*“⁴⁸

Projekt vodní cesty Plzeň – Regensburg

Nejpodrobnější projekt vodní cesty Praha – Plzeň – Regensburg vypracoval Ústav stavitelství vodního České vysoké školy technické v Brně pod vedením prof. Smrčka na objednávku Škodových závodů. Projekt návrhu průplavu (podélné a příčné profily, trasa na části bavorského území) je datován k lednu 1922 a podepsán F. Mouchou.⁴⁹ Návrhy průplavní trasy jsou datovány k únoru (trasa na českém území) a dubnu (podélné a příčné profily) 1922 a podepsány J. Preislerem. Textová část projektové dokumentace a střední část podrobných zákresů se v archivu nedochovaly. Odborné veřejnosti byl projekt představen a tiskem publikován prof. Smrčkem na II. sjezdu československých inženýrů a architektů v Plzni roku 1922.⁵⁰ V referátu se prof. Smrček věnuje zdůvodnění vodní cesty po stránce hospodářské a dále velmi podrobně diskutuje technická řešení splavnění Berounky. V závěrečné části referátu pak představuje svůj projekt kanálu v úseku z Plzně do Regensburgu. Zároveň si přitom ovšem neodpustí poznámku k nečinnosti příslušných úřadů. Vodní cesta do Plzně stále není součástí oficiálních plánů, vodocestná expozitura v Plzni zřízena nebyla. Prof. Smrček připomíná závěry Vodocestného sjezdu z roku 1919 v Plzni: „... *od té doby jsme ztratili tři drahocenná leta – aniž jsme se i jenom o krok přiblížili k uskutečnění tohoto velikého díla!*“⁵¹ Tím ovšem prof. Smrček skromně opomíjel, že v posledním roce vyprojektoval jeho brněnský ústav podrobný projekt vodní cesty Plzeň – Regensburg.

Trasa kanálu byla zakreslena do map v měřítku 1 : 25 000 na území Československa a 1 : 50 000 na území Bavorska. Kanál byl veden především s ohledem na nejlepší prostupnost reliéfem, ovšem mimo říční koryto a často i úplně mimo říční nivu. Zákruty trasy byly projektovány plynulými oblouky se zohledněním plánovaných rozměrů lodí. Průplav začíná u kanalizované Berounky v Plzni na kótě 300 m n. m. Převýšení vodní cesty je řešeno 21 stupni s plavebními komorami o spádu 10 m.

⁴⁸ AMPI, Registratura 1877–1939 (jako pozn. 46), Věstník vodohospodářský 1919, s. 58.

⁴⁹ TMB, Písemná pozůstalost prof. Ing. Antonína Smrčka (jako pozn. 39).

⁵⁰ Tamtéž, rukopis referátu na II. sjezd československých inženýrů a architektů v Plzni.

⁵¹ A. SMRČEK, Vodní cesta Praha – Plzeň – Řezno (jako pozn. 10), s. 131.

Projekt je tedy technicky mnohem lépe připraven, ve srovnání s projektem Ing. Rümelina, který projektoval mezi Plzní a Regensburgem pouze 9 stupňů, nejvyšší dva před Plzní o výšce 40 metrů.⁵² Podélné profily obou projektů je možné porovnat na obr. č. 1.

Obr. č. 1. Porovnání projektů Th. RÜMELIN, Der Elbe – Beraun – Donau – Kanal (jako pozn. 35) a A. SMRČEK, Vodní cesta Praha – Plzeň – Řezno (jako pozn. 10) na základě podélných profilů kanálu v úseku Plzeň – Regensburg. – Zdroj: vlastní zpracování.

Kanál plánovaný prof. Smrčkem jde podél Radbuzy (srov. obr. č. 2), ovšem mimo vlastní řeku po pravém břehu k Liticím a dále po pravém břehu (průplavový most v místě dnešní nádrže České údolí). U Lhoty u Dobřan přechází kanál průplavovým mostem na pravý břeh, aby přímo směřoval ke Stodu. Místy vede kanál ve značné vzdálenosti od řeky (obr. č. 3). Prochází kolem Holýšova a Staňkova, kde odbočuje do údolí říčky Zubřiny. U Nahošic je kanál projektován asi 500 metrů dlouhým tunelem. Od Radonic je kanál veden do údolí Zahořanského potoka. Projekt plánoval vybudování vrcholové zdrže u Spáňova v nadmořské výšce 420 m n. m. Oproti plánu Ing. Rümelina je vrcholová zdrž o 10 metrů níže. Ve vrcholové zdrži by lodě projížděly tunelem pod tzv. Všerubským sedlem do povodí Dunaje. Projekto-

⁵² Th. RÜMELIN, Der Elbe – Beraun – Donau – Kanal (jako pozn. 35).

vaný všerubský tunel měl délku 3050 m a ústil do Všerubského rybníka, který již leží v povodí řeky Chamb (Kouby). Délka celého vrcholového úseku byla projektována na 18,3 km.

Na bavorské straně je trasa vedena údolím řeky Chamb a od jejího ústí údolím řeky Regen až do Regensburgu. Před městem Furth im Wald kopíruje trasa údolí řeky Chamb, takže obchází vrch Blätterberg poměrně ostrým zákrutem. Město Furth im Wald míjí kanál po levém břehu řeky Chamb. Navrhovaná trasa dále využívá údolí řeky Chamb jako přirozené osy Cham-Further Senke. Tato sníženina odděluje Oberfälzer Wald a Bayerischer Wald. U města Cham by vodní cesta procházela po levém břehu řeky Regen. Nad městem Roding pak projektovaný kanál překračuje řeku naposledy. Po pravém břehu je kanál veden obtížným terénem okolo severozápadního okraje pásma Vorderer Bayerischer Wald. Vodní cesta by končila v Regensburgu u ústí Regenu do Dunaje. V době, kdy byl projekt předložen, byl Regensburg posledním velkým přístavem pro dunajské lodě. Prof. Smrček ve svém referátu (1922) uvádí výpočty pro lodě o hmotnosti 1000 m, v projektové dokumentaci jsou však vzorové příčné profily kanálu o šířce 41,9 m kresleny pro lodě 1200 t.⁵³

Předpokládaná délka průplavu Plzeň – Regensburg by dosáhla 169,30 km, z toho 69,85 km na území tehdejšího Československa a 99,45 km na území Bavorska. Délka splavnění Berounky byla předpokládána 120 km, celkem tedy projektovaná vodní cesta Praha – Plzeň – Regensburg měřila 289,3 km. Při průměrných nákladech 900 000 korun na 1 km kanálu vycházel odhad celkového rozpočtu na 152 milionů korun tehdejší československé měny. Dalších téměř 90 mil. korun se předpokládalo na nutnou realizaci splavnění Berounky z Plzně k Vltavě.

Projekt předložený prof. Ing. Smrčkem byl po technické stránce velmi kvalitně zpracovaný. Porovnáme-li technické možnosti podle realizace podobných vodních cest, zjistíme, že projekt byl poměrně realistický. Tab. 1 nabízí srovnání základních parametrů plánované vodní cesty Praha – Regensburg a kanálu Main – Donau na úseku Bamberg – Kelheim, dokončeného v roce 1992. Do srovnání jsme zařadili též technické údaje vztažené pouze k úseku Plzeň – Regensburg, protože splavnění Berounky z Plzně do Prahy (Modřan) bylo projektováno převážně jako soustava nádrží.

Technické parametry úseků vodních cest Plzeň – Regensburg jsou podobné. Při téměř shodné délce (přibližně 170 km) je u kanálu Plzeň – Regensburg menší spád. Hlavní technická odlišnost vyplývá z rozdílu nadmořských výšek rozvodí a kóty vrcholové zdrže. U kanálu Main – Donau je rozdíl menší (24 m) a překonání evropského rozvodí bylo provedeno zahloubením v terénu. Projekt kanálu Plzeň – Regens-

⁵³ TMB, Písemná pozůstalost prof. Ing. Antonína Smrčka (jako pozn. 39), Normální profily průplavu.

Obr. č. 2. Trasa kanálu v úseku Plzeň – Blížejov dle návrhu Antonína Smrčka (1922). – Vlastní zpracování. Zdroj dat: ARCDATA Praha - ArcČR500; Český úřad zeměměřičský a katastrální – výškopis (zobrazeno na současném digitálním modelu reliéfu); TMB, Písemná pozůstalost prof. Ing. Antonína Smrčka (jako pozn. 39), mapové podklady trasy kanálu.

Obr. č. 3. Detail návrhu kanálu – projekt A. Smrčka zobrazen na podkladu III. vojenského mapování. Vlastní zpracování. Zdroj dat: III. vojenské mapování 1 : 75 000, list č. 4150 © Laboratoř geoinformatiky Univerzity J. E. Purkyně, © Ministerstvo životního prostředí ČR; TMB, Písemná pozůstalost prof. Ing. Antonína Smrčka (jako pozn. 39), mapové podklady trasy kanálu.

Tab. 1. Porovnání technických parametrů vodní cesty Plzeň – Regensburg a kanálu Main – Donau (na úseku Bamberg – Kelheim).

Parametry úseků vodních cest	Praha – Regensburg	úsek Plzeň – Regensburg	Bamberg – Kelheim (Main – Donau)
kóta nejnižšího bodu rozvodí (m n. m.)	506	506	430
kóta hladiny vrcholové zdrže (m n. m.)	420	420	406
kóta hladiny na začátku (m n. m.)	188 (Berounka u Modřan)	300 (Berounka v Plzni)	230,8 (Main v Bambergu)
kóta hladiny na konci (m n. m.)	327,3 (Dunaj v Regensburgu)	327,3 (Dunaj v Regensburgu)	338,2 (Dunaj v Kelheimu)
celkový překonaný spád (m)	324,7	212,7	243,0
délka vrcholové zdrže (km)	18,3	18,3	16,5
celková délka (km)	289,3	169,3	171,0

Prameny: J. KOPP, Proč nejezdíme z Plzně do Regensburgu lodí (jako pozn. 8); TÝŽ, Projekt einer Wasserstraße (jako pozn. 8) podle A. SMRČEK, Vodní cesta Praha – Plzeň – Řezno (jako pozn. 10); J. KUBEC, Průplav Berounka – Dunaj (jako pozn. 12); Gerhard FLESKES, Der Main-Donau-Kanal seit einem Jahr durchgehend in Betrieb – Erfahrungen und Probleme, Vodní cesty a plavba č. 4, 1993, s. 14–19.

burg předpokládal překonání evropského rozvodí pomocí tunelu, takže by loď ve Všerubském průsmyku nemusely stoupat až ke kótě 506 m n. m. Technické řešení pomocí tunelu však není ničím neobvyklým. Například v kolébce vnitrozemské lodní dopravy, v Británii, bylo vybudováno pro potřeby lodní dopravy až 70 různých tunelů.

O výhodnosti trasy vedené sníženinou mezi Šumavou a Českým lesem vypovídá i srovnání s dalšími plánovanými kanály (obr. č. 4). Kóta vrcholové zdrže i překonávaný spád vodní cesty Praha – Plzeň – Regensburg jsou velmi příznivé.

Další osudy projektu. V období první republiky byl projekt vodní cesty Praha – Plzeň – Regensburg teoreticky nejbližší realizaci. Byl velmi dobře vyprojektován podle tehdy nejmodernějších technických poznatků. Například i *Generelní upravnovací plán Plzně (1929–1932)* počítal s rozsáhlým přístavištěm poblíž soutoku Berounky a Úslavy.⁵⁴ V době nastupující hospodářské krize se také jevila potřeba bojovat

⁵⁴ Historický atlas měst České republiky, sv. 21 – Plzeň, red. Robert Šimůnek, Praha 2009, s. 74.

Obr. č. 4. Porovnání spádu realizovaných či projektovaných kanálů. – Zdroj: vlastní zpracování, nerealizované projekty prezentovány podle dokumentace J. KUBEC, Průplav Berounka – Dunaj (jako pozn. 12), s. 30.

proti rostoucí nezaměstnanosti. Stavba plavebních kanálů s dalším nutným příslušenstvím (hráze, zdymadla, napouštěcí nádrže, mosty, tunely apod.) by jistě přinesla zvýšení zaměstnanosti, nehledě k trvalým ekonomickým efektům plynoucím z lodní dopravy. Technické dílo by mělo další pozitivní vodohospodářský vliv, například na regulaci odtoku nebo výrobu elektrické energie. Ovšem vodní cesta Praha – Plzeň (– Regensburg) nebyla ve státních plánech vedena jako prioritní.

K doplňování projektu a opětovné prezentaci vodní cesty Praha – Plzeň – Regensburg došlo v době okupace ve 40. letech 20. stol. Prof. Smrček se např. věnoval výpočtům výkonnosti vrcholového tunelu a otázce ekonomičnosti projektu v nových hospodářských podmínkách.⁵⁵ Publikovaná trasa nedoznává žádných změn. Je až překvapivé, že zpráva nijak nereaguje například na vedení trasy třikrát překračující hranici protektorátu.⁵⁶ Nedatovaný podélný profil trasy z tohoto období je v zásadě

⁵⁵ A. SMRČEK, Průplav Plzeň – Řezno (jako pozn. 11), s. 12.

⁵⁶ Tamtéž.

stejný s původním projektem, liší se jen v drobných úpravách kót hladin ve zdržích apod.⁵⁷

Hlavním problémem realizace projektu i v dalším poválečném období bylo, kromě slabé opory ve státních plánech, chybějící splavnění řeky Berounky od Vltavy k Plzni. Návrh na splavnění Berounky byl pouze okrajově uveden ve vodohospodářském zákoně č. 50 z roku 1931 a později v zákoně o vnitrostátní plavbě č. 26 z roku 1964. Ještě v 70. a 80. letech 20. století se vážně diskutovalo o vybudování přehradních nádrží na Berounce, které by mimo jiné umožnily lodní dopravu rozměrných součástí jaderných elektráren vyrobených v plzeňské Škodovce.⁵⁸ Splavnění je dnes pouze 1 km dlouhý úsek od Vltavy k přístavišti v Radotíně.

Při výstavbě jezu na Mži v Plzni u Štruncových sadů v roce 1983 byly vybudovány základy pro budoucí plavební komoru, protože se tehdy předpokládalo, že bude lodní doprava vedena z přístaviště u Skvrňan poblíž závodu Škoda. Na plánech průplavu Praha – Regensburg se v této době uvádělo i alternativní vedení vodní cesty přes Mži kolem Skvrňan na západ od Plzně přes Nýřansko ke Staňkovu na Radbuze. Tato trasa by eliminovala nutnost zásahů v centru města Plzně.⁵⁹

Vzhledem ke konfliktu se zájmy ochrany přírody, především v úseku Chráněné krajinné oblasti Křivoklátsko (od roku 1978) a Biosférické rezervace UNESCO (od roku 1977), byly všechny návrhy na vybudování přehrad v kaňonu Berounky zamítnuty. Zájmové skupiny zabývající se přírodou prosadily ochranu údolí Berounky v době socialismu i s využitím mezinárodních nástrojů. Vznikaly proto různé návrhy řešení s menšími vlivy na krajinu, které měly sloužit k výrobě elektrické energie, ale neumožňovat plavbu.⁶⁰ Vodohospodáři zmiňovali trasu k Dunaji jako technicky řešitelnou a důležitou pro německý tranzit jižní Bavorsko – Hamburg.⁶¹ Realizace vodní cesty přes železnou oponu byla ale v době studené války nerealizovatelná, avšak logicky představitelná, slovy J. Kubce z příspěvku v Informačním zpravodaji Povodí Vltavy z roku 1977: „*Možná, že by si popsaná myšlenka plavebního propojení zasloužila alespoň jednu silnou (anebo – chcete-li – jen slabou a třeba i tečkovanou) čáru v mapových podkladech směrného vodohospodářského plánu*“.⁶² Naposledy byly připomenuty snahy o vybudování vodního díla v údolí Berounky v souvislosti s tvorbou nových plánů povodí, které uvádějí hájené lokality pro budoucí možnou

⁵⁷ TMB, Písemná pozůstalost prof. Ing. Antonína Smrčka (jako pozn. 39), Nedatovaný profil.

⁵⁸ L. ZÁRUBA – M. LIŠKA – M. HNĚVSA, Splavnění Berounky (jako pozn. 12).

⁵⁹ J. KUBEC, Průplav Berounka – Dunaj (jako pozn. 12).

⁶⁰ M. LIŠKA – M. ŽALMAN, Vodní dílo Křivoklát (jako pozn. 12).

⁶¹ J. KUBEC, Průplav Berounka – Dunaj (jako pozn. 12).

⁶² Tamtéž, s. 32.

výstavbu vodních nádrží.⁶³ Ovšem velká vodní nádrž v údolí Berounky není nakonec v současných redukováných plánech vodního hospodářství uvedena.

Závěr

Jak vyplývá z nastíněných skutečností, vybudování vodní cesty vedoucí z Prahy do Plzně a poté do Regensburgu bylo nejvíce aktuální v prvních desetiletích 20. století a to z několika důvodů. Předně se jednalo stále o dobu, kdy dopravní náklady byly jedním ze zásadních lokalizačních faktorů potenciální průmyslové výroby. Vnitrozemská lodní doprava pak umožňovala levnou přepravu velkého objemu materiálu na dlouhou vzdálenost, bylo tedy zřejmé, že průmyslové město Plzeň spolu se Škodovými závody budou hlavními iniciátory vzniku projektů, vedoucích k realizaci vodní cesty. Tato snaha se zintenzivnila po roce 1901, kdy v novém vodocestném zákoně nebylo splavnění Berounky zařazeno mezi prioritní osy rozvoje vodní dopravy v Čechách. Průmyslové kruhy v Plzni se legitimně obávaly, že Plzeňsko bude dopravně odsunuto na vedlejší kolej, což by mohlo mít negativní dopad na průmyslovou výrobu. Odtud také pramenil zájem a finanční dotace nových inženýrských studií zabývajících se touto problematikou. Významnou roli v těchto plánech hrála osobnost prof. Smrčka, vodohospodářského inženýra evropského významu. Jeho detailní studie, publikovaná nedlouho po vzniku Československa, poté kromě konkrétního technického řešení vodní cesty přináší také pohled v obecnějším měřítku – nutnosti napojení „mladé“ republiky na vodní cesty vedoucí k moři. Z tohoto důvodu se prof. Smrček angažoval i v dalších plánech budování vodních cest na území Československa (zejména propojení Labe s Odrou a Moravou).

Z analyzovaných dokumentů však vyplývá, že přes snahu prof. Smrčka i místních aktérů bylo splavnění Berounky pro centrální úřady skutečně druhořadou záležitostí a spíše se jednalo o případný vedlejší efekt vybudování přehrady u Křivoklátu, o které se uvažovalo jak v období první republiky, tak v protektorátu i v komunistickém Československu. Tento fakt dobře dokumentuje zápis ze schůzí k ustanovení komitétu k výstavbě Křivoklátské přehrady z roku 1913, kde představitelé Ústavu pro podporování průmyslu apelovali na nutnost finanční participace všech zúčastněných. Na detailní studii k přehradě (Ing. Radouše) přispělo největší částkou město Plzeň a Škodovy závody, ovšem s podmínkou, že součástí bude splavnění Berounky do Plzně. Ostatní přispěvatelé (město Kladno, Poldihütte Kladno, Pražské elektrické

⁶³ Proti zahrnutí všech hájených lokalit do tohoto strategického dokumentu se zvedla vlna diskusí a protestů především ze stran potenciálně dotčených obcí a ekologických aktivistů, což vedlo v roce 2006 k neschválení prvotní verze Plánu hlavních povodí. Za všechny lze uvést např. Iniciativu stop přehradě, na jejímž webu jsou zpřístupněné mapy všech povodí s předpokládanými přehradními nádržemi (http://www.stopprehrade.cz/a_archiv_PHP.htm).

podniky) však spojovali s přehradou jiné zájmy – především zásobování vodou a její energetický potenciál.⁶⁴ Ve vizi dopravního potenciálu tak zůstávali plzeňští aktéři osamoceni. Zajímavostí je, že jisté nejednotné vnímání potenciální vodní cesty lze spatřovat i mezi dobovou odbornou veřejností, což dokládá fakt, že trasa vodní cesty nesla hned několik různých označení (tab. 2). Historie projektu vodní cesty Praha – Plzeň – Regensburg se tak psala pouze v teoretické rovině, avšak díky detailním studiím, jako byl projekt prof. Smrčka, může sloužit jako inspirativní zdroj technických či ekonomických informací pro potřeby současnosti (např. v souvislosti se současnými diskusemi o kanálu Dunaj – Odra – Labe).

V obecnější rovině ze zdrojů dokumentujících osud projektu vodní cesty Praha – Regensburg vyplývá, že se v průběhu 20. století měnily faktory, které podporovaly nebo brzdily vývoj a realizaci projektu (ve zjednodušeném schématu jsou shrnuty v tab. 3). Protože v každé historické etapě převážily negativní faktory, vodní cesta Praha – Regensburg nikdy (ani částečně či v určitém úseku) realizována nebyla. Obdobný osud však potkal i ty projekty, které měly historicky větší podporu (kanál Dunaj – Odra – Labe) a realizace se rovněž doposud nedočkaly.⁶⁵

Tab. 2. Pojmenování vodní cesty na trase Praha – Plzeň – Regensburg.

Pojmenování vodní cesty	Autor
Der Elbe – Beraun – Donau Kanal	Th. RÜMELIN, Der Elbe – Beraun – Donau – Kanal (jako pozn. 35)
Der Erz- und Kohlen-Kanal Melnik–Pilsen–Regensburg	Tamtéž
Der Donau–Regen–Beraun-Kanal	Archiv Škoda, korespondence 1918
vodní cesta Praha – Plzeň, Všerubské sedlo – Mohan (Rýn), jakož i Dunaj – Rhona	AMPI, Registratura 1877–1939 (jako pozn. 46), Věstník vodohospodářský 1919, s. 54
veledráha vodní Praha – Plzeň – Rýn	Tamtéž, s. 54 (Ing. Hráský)
průplav Berounsko-mohanský	Tamtéž, s. 62 (V. Topol)
vodní cesta Praha – Plzeň – Řezno	A. SMRČEK, Vodní cesta Praha – Plzeň – Řezno (jako pozn. 10), s. 124
průplav Řezno – Plzeň	Návrh průplavu (F. Moucha, 1922) – srov. pozn. 49, 50
vodní cesta Mohan – Mže ^a – Labe	V. MENCL, O vodohospodářské činnosti na Plzeňsku (jako pozn. 10), s. 143
průplav Berounka – Dunaj	J. KUBEC, Průplav Berounka – Dunaj (jako pozn. 12), s. 28

Zdroje: uvedeny v tabulce, ^aMencl používá pro Berounku historické tradiční jméno Mže.

⁶⁴ Jako pozn. 28.

⁶⁵ J. JANÁČ, European Coasts of Bohemia (jako pozn. 1).

Tab. 3. Vývoj faktorů ovlivňujících realizaci vodní cesty Praha – Regensburg.

Etapa vývoje	Podpora projektu	Omezení realizace
1901–1918	<ul style="list-style-type: none"> * zájem o výstavbu přehrad na Berounce (protipovodňová, energetická a akumulární funkce) * zájem Škodových závodů, zájem Německa o výstavbu přehrad v povodí Labe * vznik projektu Ing. Rümelina 	<ul style="list-style-type: none"> * trasu neuvádí zákon o stavbě vodních drah * trasa nevede územím Rakouska-Uherska
1919–1938	<ul style="list-style-type: none"> * zájem o výstavbu přehrad na Berounce * zájem Škodových závodů * zájem města Plzně a obchodní komory * vznik studie prof. Smrčka 	<ul style="list-style-type: none"> * chybějící rozsáhlejší politická podpora projektu na úrovni státu * nedostatek financí od soukromých zájemců na realizaci
1939–1945	<ul style="list-style-type: none"> * aktualizované studie projektů přehrad na Berounce a kanálu Plzeň – Regensburg 	<ul style="list-style-type: none"> * 2. světová válka * změna ekonomických podmínek
1946–1989	<ul style="list-style-type: none"> * státní podpora investic ve vodním hospodářství * nádrže na Berounce uvedeny ve vodohospodářských plánech * zaměření ekonomiky na těžký průmysl (doprava surovin a výrobků) 	<ul style="list-style-type: none"> * trasa ve státních vodohospodářských plánech vedena jen okrajově * problematické vztahy s Německem a vznik „železné opony“ * rostoucí podpora ochrany přírody (vznik Biosférické rezervace a CHKO Křivoklátsko)
1990 –	žádná	<ul style="list-style-type: none"> * změna ekonomických podmínek * nové legislativní nástroje na ochranu přírody a krajiny * vyloučení přehrady na Berounce z vodohospodářských plánů

Zdroje: vlastní zpracování na základě pramenů uvedených v textu příspěvku.

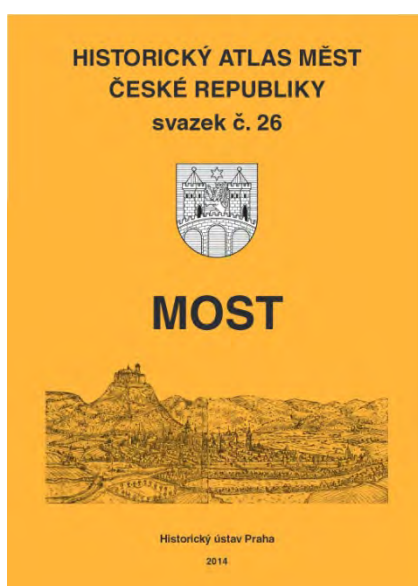
Jindřich Frajer – Jan Kopp

Professor Antonín Smrček's Project of the Prague-Regensburg Water Canal

Building water canals as traffic routes for waterborne transport in the territory of Austro-Hungarian Empire rather lagged behind developments in the west of Europe. The situation changed only with the watercourse law of 1901 which clearly supported the construction of four water routes except, however, the one from Prague to Plzeň and further to Germany. This fact aroused concern in the Plzeň industrial circles, and the Škoda enterprises especially, that the Plzeň industrial zone would be left somehow isolated in transportation after realizing the supported water routes. This is why Škoda and other Plzeň businesses between 1911 and 1912 financially supported numerous studies solving the connection of Plzeň to waterborne transport, whether by canalizing the river Berounka or constructing a water route through the Radbuza basin via the Všeruby pass, Furth im Wald and the valley of the rivers Chamb and Regen to Regensburg towards the Danube. Two detailed engineering studies were devoted to the second variant: by Rümelin (1917) and by Smrček (1922). Antonín Smrček, a professor active at the Czech university in Brno, was a renowned expert in the field of hydraulic engineering. He based his studies on his vast practical experience gained in the Czech lands (where he realized many constructions regulating, for example, the river Vltava in Prague) as well as abroad. He also served as an imperial parliamentary deputy from 1907. After the establishment of the Czechoslovak state, he vigorously forged the necessity of developing the transportation infrastructure of the new republic which had no access to the sea. The given problem was to be solved by canalizing Czech rivers and building new canals. Smrček's study of the Plzeň-Regensburg canal (the original being deposited in the Brno Technical Museum where it forms part of the professor's inheritance) met with a zealous response from the representatives of the city of Plzeň, as well as the regional industrialists. Smrček was invited to the 2nd Congress of Czechoslovak Engineers and Architects, held in the same city, in order to promote the idea of the canal. Along with the canalizing of the Berounka, Plzeň would thus be connected to both the Elbe and the Danube water routes, while this traffic corridor could become the most expedient transit connection from Regensburg to Hamburg. Despite Smrček's detailed both technological and economic plans and support from the Plzeň region, the realization of the canal remained at the level of theory for it did not find any support from the state. More considerable integration of Plzeň to ship transport was subsequently considered only in connection with constructing the Křivoklát dam and canalizing the river Berounka (in the 1940s, 1970s and 1980s).

RECENZE A ZPRÁVY

Historický atlas měst České republiky, sv. č. 26 – Most, red. Robert Šimůnek, Praha, Historický ústav 2014, 38 + XXIV textových a 62 mapových listů. ISBN 978-80-7286-228-3.



V roce 2014 vydal Historický ústav Akademie věd v Praze v pořadí již 26. svazek řady *Historický atlas měst České republiky*. Je věnován městu Most. Byl pojat analogicky jako všechny předchozí svazky: mnohým důvěrně známá žlutá obálka (či přebal) volných listů obsahuje titulní list, seznam osob a institucí, které se na tvorbě díla jakkoli podílely a na chlopni mapu a seznam již vydaných svazků. Na rubu přebalu nalezneme základní, přesto ale značně rozsáhlou bibliografii k dějinám města Mostu.

Uživatel je uveden do problematiky textem „Historický vývoj města Mostu“. Má 38 stran a doprovází ho 11 map a plánů, 22 různých vyobrazení a 89 fotografií. Součástí jsou i 2 tabulky. Následuje „Podrobný

seznam map, plánů a vyobrazení“, mnohdy se skutečně velmi podrobným komentářem k jednotlivým publikovaným položkám. Zájemci je, takřka vždy na jednostranných samostatných arších, předloženo 60 map a plánů různého druhu, jak starých do roku 1850, tak moderních, mezi nimi i mapy dějepisné a v nich také mapy vývojové. Vše v barvách předloh. K tomu 2 tabulky. Své místo mají také velmi názorné dvojrozměrné modely širšího prostoru města Mostu. Těch je 10. Jeho proměny dokumentují také svislé a šikmé černobílé i barevné letecké snímky z let 1938 až 2013 také v počtu 10. Na ně navazuje 34 černobílých a barevných fotografií, z nich 24 nabízí srovnání starého a současného stavu. Zmizelou tvář města představuje v plné barevnosti 20 kreseb a maleb a nakonec i 16 dobových pohlednic.

Všechny předlohy jsou reprodukovány v dobré kvalitě. Lze je tak nejenom povšechně nahlížet, ale je možné je, i při značném zmenšení, podrobněji studovat. A pokud by tomu tak přece jen nebylo, seznam vždy uvádí přesně i místo jejich uložení a tak nic nebrání v přímém nahlédnutí originálu, případně v pořízení kopií, reprodukcí nebo dat, která umožní studium těchto předloh ve všech podrobnostech.

Všechna historická sídla v České republice prošla vývojem, mnohá z nich velmi změnila svou tvář, často neblaze i v té nejcennější zástavbě, žádné snad ale

neutrpělo tolik, jako město Most. Zástavba jeho historického jádra, ale i většiny předměstí, obojí až na malé výjimky, byla z obecně známých příčin odstraněna nejenom na povrchu, ale i pod úrovní terénu. Spolu s tím i již skryté pozůstatky minulých zásahů člověka do terénu. Pomineme-li záchranný archeologický průzkum, který v prostoru města v předstihu proběhl a který nemohl být celoplošný, a dochované slovní popisy, nebo jiná písemná sdělení, pak klíčovým pramenem pro poznání ztracené podoby města jsou staré i moderní plány a mapy, kreslené či malované pohledy, letecké snímky svislé i šikmé, fotografie všeho druhu. A to ať již celku nebo částí.

Tento historický atlas předkládá uvedených dvojrozměrných podkladů poměrně značné množství. Jsou nejenom mimořádně zajímavými doklady rozsahu a vzhledu zmizelého města, ale jejich dokumentární hodnota je tím vyšší, že skýtají možnost následné tvorby jeho věrohodných dvojrozměrných nebo i trojrozměrných modelů pro vícero období. Takovéto grafické informace jsou snadno pochopitelné i nepoučené veřejnosti, tím spíše, že je doprovázejí vysvětlující texty.

Za situace, kdy historické jádro města bylo zničeno a vlastně vzniklo město nové, nepřekvapuje, že část reprodukováných materiálů tvoří také plány nové zástavby, územní plány města a rekultivační plány okolní, povrchovou těžbou uhlí zcela změněné, spíše však také zničené krajiny. Uživateli atlasu se tak nabízí možnost základního srovnání starého a nového stavu prostoru města Mostu a posouzení, do jaké míry se nová výstavba zdařila. K tomu lze každopádně podotknout, že destrukce starého královského města Mostu byla obrovskou, ničím nenahraditelnou historickou a kulturní ztrátou, která nemůže být jakkoli omluvena.

Vydání svazku č. 26 je varováním před podobnými neuváženými nevratnými kroky tohoto druhu třeba na jiném místě. Je to významný prostředek utváření společenského myšlení v době, kdy je zcela aktuálně opět zvažován další zásah do historické krajiny a ničení dalších sídel přímo v sousedství.

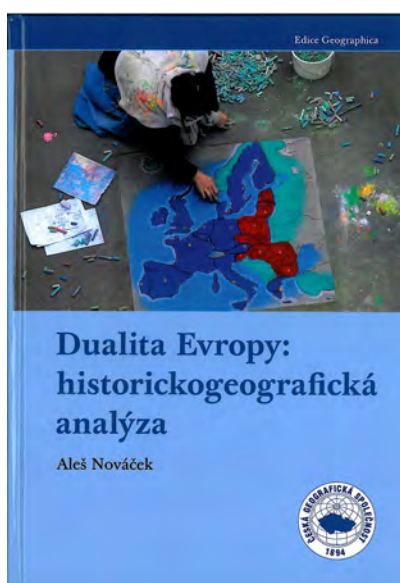
Obecně je i tento svazek dalším potvrzením správnosti původního záměru tohoto nesnadného a všeobecně náročného vydavatelského počínu předkládat zájemcům o studium historických sídel přednostně dvojrozměrné prostorové informace, ať již historické nebo moderní. Jsou často velmi obsažné a přitom rychle sdělné a jejich názornost je mnohem vyšší než výpověď jakéhokoli slovního popisu. Tyto grafické záznamy umožňují velmi dobře sledovat postupný vývoj sídla samotného, a protože jsou v řadě *Historický atlas měst České republiky* publikovány také příslušné části celozemských mapových děl (vojenská mapování, stabilní katastr, svislé letecké snímky), je možné pojednávaná historická sídla srovnávat v příslušných časových obdobích navzájem, stejně tak i jejich vazby na nejbližší okolí.

Význam díla zvyšuje skutečnost, že mnohé reprodukované předlohy jsou, jakožto rukopisné, naprosto jedinečné a zde namnoze veřejnosti zpřístupněny zcela poprvé. Je to chvályhodné o to více, že nelze pominout ani jejich výtvarnou hod-

notu a z toho plynoucí estetický zážitek. Výhodou je i volnost jednotlivých archů a tedy snadná manipulace s nimi v rámci jednotlivých svazků, stejně jako mezi archy více svazků. Tedy možnost porovnávání všeho druhu.

Tomáš Grim

Aleš NOVÁČEK, Dualita Evropy: historickogeografická analýza, Praha, Česká geografická společnost 2012 (= Geographica, sv. 9), 241 s. ISBN 978-80-904521-9-0.



S potěšením je možno konstatovat, že Česká geografická společnost (ČGS) vydala dizertační práci Aleše Nováčka v podobě knižní monografie. Její autor se již v průběhu svého doktorandského studia na Přírodovědecké fakultě UK v Praze zaměřil na politickou historickou geografii. Ta se v posledních desetiletích stále více dostává do zorného pole historických geografů. Na tomto místě je třeba ocenit přístup a přínos práce A. Nováčka, který se, jako nadějný a schopný člen současné obce historických geografů, zaměřil na problematiku změn v evropském prostoru. Jeho pohled je přínosem už z toho důvodu, že se nejedná o běžný a klasický pohled geopolitika či politologa. Lze říci, že otázka jedné, dvou, nebo dokonce několika Evrop, vždy s odlišným hodnotovým,

kulturním, politickým, sociálním a ekonomickým základem a systémem, se časem stala jedním ze základních pilířů prostorového myšlení, zejména pak ve 20. století. Naše současnost bohužel ale názorně ukazuje, že stále neztratila svůj význam a je stále aktuální. Práce vznikala za finanční podpory Jihočeské univerzity a výzkumného záměru Univerzity Karlovy (MSM 0021620831). V její tvorbě se zúčastnily i autorovy vědecké a výzkumné pobyty na zahraničních geografických institutech v německém Bonnu a Bambergu.

Autor svou práci rozčlenil do sedmi kapitol. V části „Úvod“ (s. 13–16) nás seznamuje se svým chápáním fenoménu dějinného rozdělení Evropy na dvě části, pro který ve své knize používá pojem dualita. Odůvodňuje zde rozsáhlý časový záběr zkoumané problematiky. Studie začíná starověkem (v daném případě přibližně polovinou 1. tisíciletí př. n. l.), kdy došlo k zformování první viditelné a hluboké duality severo-jihní, a pokračuje přes další významnou, svého času zcela dominantní, dualitu západovýchodní; vše končí naší současností. Celé toto dlouhé časové období je dále rozčleněno do 14 časových průřezů. Svůj přístup zde autor argumentuje

slovy (s. 16): „*Území Evropy, z prostorového hlediska taktéž dost široce vymezený předmět zájmu, bylo pro účely analýzy rozparcelováno na soubor územních celků. Těmi jsou historické státní útvary nebo jejich části. Jejich množství a vymezení se měnilo podle momentální mapy Evropy. I přes množství časových průřezů a územních jednotek byla samotná historickogeografická analýza relativně podrobná.*“ A právě analytická část studie byla nejvíce pracnou částí celého výzkumu. Na závěr této kapitoly autor velmi sebekriticky (nikoliv ale alibisticky) uvádí (s. 16): „*I přes poměrně ambiciózně formulovaný název nelze od studie očekávat, už vzhledem k jejímu širokému časovému a prostorovému záběru, komplexní a vyčerpávající zpracování celé problematiky. Svým charakterem a zaměřením může nést označení jako historickogeografická, konceptuální, analytická, nomotetická, makroregionální apod. Na jednu stranu se předložená publikace snaží pojímat dualitu Evropy obecně jako dějinný fenomén a podrobovat jej pokud možno komplexnímu analytickému pohledu, na druhou stranu se pouští do činnosti zcela konkrétní – fyzického vymezení jinak nejednoznačného rozhraní mezi oběma „Evropami“.*“

Ve druhé kapitole nazvané „Výzkum a pojetí duality Evropy“ (s. 17–51) se práce zabývá vybranými teoretickými východisky a přístupy k hodnocení dané problematiky, diskusí konceptů, pojetí a vymezení evropské duality, otázkou střední Evropy, zda představuje alternativní či komplementární koncept, a definicí vybraných pojmů. Ukazuje také názorně, s odkazem na některé autory (Halecki, Lemberg, Rupnik, Szücs), na zcela specifický příklad Ruska. „*To bylo zprvu v 9. až 13. století řazeno k Evropě, avšak tatarské vpády a následná izolace z něj učinily oblast stojící mimo evropský systém – jakési „předmostí Asie“.* Za evropské začíná být Rusko postupně opět považováno až od sjednocení a aktivního vstupu do evropské politiky 16. století (za vlády Ivana IV. Hrozného), plně pak od vlády Petra I. Velikého na přelomu 17. a 18. století. V myšlení lidí však nadále až do začátku 19. století Rusko zůstává severní a nikoliv východní zemí.“ (s. 33). Koneckonců, je to svým způsobem jistě i zásadní pro pochopení, kam vlastně se posouval a dosud posouvá vývoj v Rusku.

Třetí kapitola „Hodnocení duality Evropy“ (s. 52–81) obnáší výběr ukazatelů, periodizace vývoje a způsob hodnocení územních jednotek, metodiku historickogeografické analýzy a příklad její aplikace, rozřazování územních jednotek a způsob interpretace výstupů a zjištění. U některých, vesměs značně okrajových (periferních), ekonomicky a sociálně zaostalých oblastí autor nesáhl po automaticky se nabízející metodě, která by je přiřadila k Východu, ale zohlednil jejich přirozenou spádovost (jako např. sever Skandinávského poloostrova či Island, který byl přiřazen k Západu). Důležité jsou také přehledné tabulky s potřebným využitím komparativních a statistických kategorizací a pracovních indexů.

Čtvrtá kapitola „Vymezení duality Evropy“ (s. 82–109) se zabývá přibližným aspektem duality Evropy, dále vymezením duality Evropy prostřednictvím dynamického konceptu a obecným definováním duality Evropy v jednotlivých časových

průřezech. Období 1945–1989 přitom představovalo značně specifickou fázi z hlediska obecného vymezování západo-východní duality. Z hlediska vztahu obou částí duality můžeme s jistou dávkou zjednodušení vnímat toto období jako určitou „protiofenzívu“ Východu nebo též vybočení z dlouhodobých trendů vývoje. Jak autor správně uvádí: „*Transformací a de facto posílením vlastní identity a svébytnosti Východu po 2. světové válce došlo ke zvýšení rozdílů mezi oběma částmi Evropy. Při srovnávání změn jejich celkové vyspělosti je ovšem problematické dojít k jednoznačným soudům. Důvodem je jistá dvousečnost vývoje Východu jako celku podmíněná úhlem pohledu. Na jedné straně vystupuje socialistická modernizace a industrializace, na druhé straně nižší ekonomická dynamika a efektivita.*“ (s. 102).

Pátá kapitola „Historickogeografická analýza vývoje duality Evropy“ (s. 110–157) se zaměřuje již na konkrétní časové úseky: I) vznik a vývoj severo-jihní duality v období starověku, II) předindustriální éra vývoje západo-východní duality, která zahrnuje období raného, vrcholného a pozdního středověku a raného novověku. Následuje III) industriální éra vývoje západo-východní duality rozdělená do několika dílčích etap: počátky industriálního období, období od 20. do začátku 70. let 19. století a období od 70. let 19. století do 2. světové války. Vše završuje IV) vývoj po 2. světové válce a postindustriální éra vývoje západo-východní duality v období 1945–1989 a po současnost. Zde je třeba zaměřit pozornost čtenáře zejména na mapy duality Evropy (obr. 3–16), které jasným a přehledným způsobem přibližují závěry analýzy a jimi konstruovanou podobu evropské duality.

Celý následující text knihy lze i proto chápat jako nezbytný komentář k těmto mapám, přičemž se zde ale nejedná jen o prostý slovní popis znázorněných skutečností. Autor oprávněně klade důraz na objasnění konkrétních změn a všech dílčích procesů ve vývoji duality probíhajících mezi jednotlivými časovými průřezy. Je možné zde vnímat souvislosti ve spojení s hledáním příčin a všech historických determinantů těchto posunů a procesů. Ve spojitosti s mapovými výstupy lze citovat následující informaci (s. 110): „*Jako klíčový prvek vymezování duality slouží zejména hlavní hranice duality, tj. linie od sebe oddělující dvě části Evropy. V mapách (obr. 3–16) je pro případ severo-jihní duality znázorněna hnědou čarou, pro následně převažující západo-východní dualitu pak fialově. Ačkoliv lze linearitu tohoto rozhraní považovat za umělou, dovoluje právě tato forma daleko konkrétnější a přehlednější pohled na fenomén duality a jeho prostorový vývoj. Ani to ostatně nemění nic na skutečnosti, že reálný obraz tohoto rozhraní odpovídá vždy spíše více či méně plynulému přechodu – přechodové zóně.*“ Dualitu Evropy zachycuje 14 map pro období: 1) v 5.–2. století př. n. l.; 2) v 1.–4. století n. l.; 3) okolo r. 800; 4) okolo r. 1000, resp. v 11. století; 5) okolo r. 1300; 6) okolo r. 1500; 7) okolo r. 1600, resp. před 1618; 8) v polovině 18. století; 9) 1815/1820; 10) 1870/1871; 11) 1900/1914; 12) v meziválečném období, resp. okolo r. 1930; 13) v období 1945–1989, resp. 1970/1980; 14) v současnosti.

Šestá kapitola „Vývoj duality Evropy: syntetizující závěry“ (s. 158–173) se věnuje obecným tendencím sledovaného vývoje, jeho hlavním determinantům a reflexi autorova konceptu duality Evropy. Cílem této kapitoly je zobecnit závěry analýzy a vygenerovat dlouhodobé tendence vývoje, jeho hlavní hybatele a příčiny, případně v nich nalézt určité pravidelnosti a zákonitosti. Nováček tu poukazuje na širší souvislosti, a to v kontextu dlouhodobých tendencí vývoje, jeho hlavních aktérů a příčin rozdílného vývoje v jednotlivých částech Evropy. Do toho patří i posun vymezení jádrových částí a periferií. V některých případech se dokonce vyskytl i tzv. trojúhelník, který tvořil latinský Západ – ortodoxní Východ – muslimské jižní Středomoří.

Výsledky dlouhodobého a systematického autorova výzkumu shrnuje „Závěr“ (s. 174–178). Rovněž na tomto místě se lze ztotožnit s autorovými slovy (s. 177): *„Kromě syntézy vývoje Evropy odhalující kontinuitu a kořeny současného stavu, můžeme přínos spatřovat i v úvodní širší diskusi konceptů, která sumarizovala dosavadní poznání v této oblasti. Zejména však její přidaná hodnota spočívá ve vytvoření vlastního propracovaného konceptu duality, eventuálně i metodiky spojené s aplikací některých originálních postupů. V rámci definování a vývojového vymezení duality Evropy došlo také k zavedení několika pojmů, nezbytných k jejímu hodnocení, jako jsou: hranice duality, přechodová zóna, zezápadnění, zvyčhodnění apod. Ty byly v této souvislosti ve vědeckých pracích dosud používány jen výjimečně a nejednotně. Za inovativní se dá pokládat rovněž např. rozlišení duality na dva typy pracovně označované jako primární a sekundární.“*

Osobně považuji za velice důležité, že sám autor vždy zdůrazňuje, že svou práci chápe jako příspěvek do širší odborné diskuse (pochopitelně jak v rámci geografické, tak i historické obce), která se dotýká historickogeografického vývoje Evropy a stále probíhajícího procesu její vnitřní diferenciaci. Přitom je nutno mít neustále na mysli, že se jedná o jednu z mnoha možných interpretací.

Autorův neobyčejně široký časový záběr dlouhodobého výzkumu představuje plastické a perspektivou současnosti relativně málo deformované vnímání prostorových dimenzí vývoje Evropy jako civilizačního okruhu. Tento přístup lze ocenit už kvůli tomu, že přirozeností člověka je pohlížet na minulé události perspektivou současnosti. Práci se tak podařilo přiblížit fenomén dějinné trvalé duality Evropy, postihnout dlouhodobé tendence jeho vývoje, hlavní hybatele a příčiny tohoto vývoje, případně v něm nalézt určité pravidelnosti a zákonitosti. A tento autorův přístup je velmi podnětný a hodnotný, a to i navzdory tomu, že v některých detailech je jistě možné s některými poznatky vstoupit do polemiky. Autorovu interpretaci problematiky chápu jako originální a zajímavý historickogeografický pohled, který bych rozhodně doporučil každému zájemci.

Jiří Dvořák

OBSAH

STUDIE

Magdaléna SADRAVETZOVÁ

- Nástin středověké a novověké kolonizace Vimperska 107
*The Outline of Medieval and Postmedieval Colonization
of Vimperk Region*

Ondřej HUDEČEK

- Protipovodňové instrukce a jiná opatření orgánů veřejné moci
proti povodním v Praze na sklonku 18. století 131
*Flood Instructions and Other Prague Flood Control Measures Issued by
Public Administrative Bodies in the Late 18th Century*

Jindřich FRAJER – Jan KOPP

- Projekt profesora Antonína Smrčka na vybudování vodní cesty
Praha – Regensburg 155
Professor Antonín Smrček's Project of the Prague-Regensburg Water Canal

RECENZE A ZPRÁVY

- Historický atlas měst České republiky, sv. č. 26 – Most, red. Robert
Šimůnek, Praha 2014 181
Tomáš Grim

- Aleš NOVÁČEK, Dualita Evropy: historickogeografická analýza, Praha
2012 183
Jiří Dvořák

POKYNY PRO AUTORY

Otištěním svého příspěvku (studie, recenze, zprávy, diskusního příspěvku) v časopisu Historická geografie dává autor souhlas rovněž k jeho elektronické publikaci.

Metadata a texty budou zpřístupněny

- a) na internetových stránkách projektu Digitální knihovny AV ČR (<http://www.lib.cas.cz/cs/digitalni-knihovna-av-cr>). Digitalizované plnotextové dokumenty, podléhající ochranné lhůtě autorského zákona, jsou dostupné pouze v Knihovně Akademie věd ČR
- b) na internetové stránce Historického ústavu AV ČR v ikoně Nakladatelství ve formátu pdf, a to od ročníku 2012 vždy po uplynutí 1,5 roku od vydání příslušného čísla
- c) recenze a anotace budou od ročníku 2012 zasílány v elektronické podobě na internetový portál recensio.net
<http://www.recensio.net/front-page>

Reprodukční práva k obrazovým přílohám se řídí ustanoveními v „Licenční nakladatelské smlouvě“.

- Žádáme autory, aby dodržovali následující pravidla citačního úzu:
 - Citace monografií podle vzoru: Adolf KUBEŠ, Dějepis města Třebíče, Třebíč 1874; v případě dvou a více autorů podle vzoru: Rudolf FIŠER – Libor TEPLÝ – Emanuel RANNÝ, Třebíč. Město a čas, Třebíč 1996. Titul a podtitul(y) je vhodné oddělovat tečkou.
 - Citace časopiseckých článků podle vzoru: Pavel ŠTĚPÁN, K výskytu označení barev v místních a pomístních jménech v Čechách, Acta onomastica 43, 2002, s. 101–115.
 - Citace článků ve sbornících podle vzoru: Jiří DVOŘÁK, K metodologii sociální historiografie v díle doc. dr. Milana Krýdla (1941–1991), in: Studie k sociálním dějinám 8, red. Jana Macháčová – Jiří Matějček, Opava 2001, s. 92–100 (analogicky i v případě cizojazyčných sborníků – po názvu článku následuje „in:“, poté název sborníku, jeho editoři (hg./ed.), místo a rok vydání, a stránky citované studie).
 - V souladu s běžným – a pro čtenáře užitečným – zvykem zahraničním byl pro opakované citace zaveden tento systém: první citace titulu v plném znění (např. Adolf KUBEŠ, Dějepis města Třebíče, Třebíč 1874), druhá a další zkráceně podle vzoru: A. KUBEŠ, Dějepis (jako pozn. ...) – tj. odkaz na poznámku s plnou citací.
 - Periodika a sborníky s ustálenými zkratkami (např. ČČH, ČMM, ČSPS, HG, MHB, PHS, VVM ad.) je vhodné citovat těmito zkratkami; v případech, kdy

neexistuje ustálená a v odborné literatuře jednotně užívaná zkratka (např. HT i HusT pro *Husitský Tábor*, ad.), a přirozeně v případě časopisů méně známých (zvláště regionálních) je vhodné citovat titul časopisu/sborníku v plném znění (tj. včetně podtitulu). Analogicky i v případě cizojazyčné produkce.

- Žádáme současně autory, aby ke svému příspěvku připojili:
 - Resumé (v rozsahu 1 normostrana)
 - Abstrakt (v rozsahu 5 – 8 řádků)
 - Klíčová slova (4 – 8)

- Studie nabídnuté k otištění v *Historické geografii* je možno zasílat na adresu redakce (r_simunek@lycos.com).

Historická geografie 41/2. Výkonný redaktor Robert Šimůnek. – Praha: Historický ústav, 2015. – 87 s. [101–187] (Historická geografie, ISSN 0323–0988). Technická redakce: Miroslava Paulová. Grafická úprava obrazových a mapových příloh: Petr Čížek. Překlady resumé: Lucie Vidmar a autoři.

Hlavní distributor Kosmas.cz, Lublaňská 34, 120 00 Praha 2 (www.kosmas.cz).
Jednotlivá čísla lze zakoupit rovněž v internetovém obchodě vydavatele: <http://obchod.hiu.cas.cz> nebo v prodejnách Knihkupectví Academia (Václavské náměstí 34, Na Florenci 3, Národní 7, vše 110 00 Praha 1; www.academia.cz; www.academiabooks.com).

Distribution rights in all remaining areas: Kubon and Sagner, Postfach 340108, D-80328 München, Germany, fax: 089/54218218.

HG vychází dvakrát ročně / HG is published twice a year.

Articles appearing in this journal are abstracted and indexed in HISTORICAL ABSTRACTS, AMERICA: HISTORY AND LIFE