

Jan Čáka

# ZMIZELÁ VLTAVA



*mladá fronta*

# Zmizelá Vltava

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na  
**[www.mfknihy.cz](http://www.mfknihy.cz)**  
**[www.albatrosmedia.cz](http://www.albatrosmedia.cz)**

*mladá fronta*

**Jan Čáka**

**Název knihy - e-kniha**

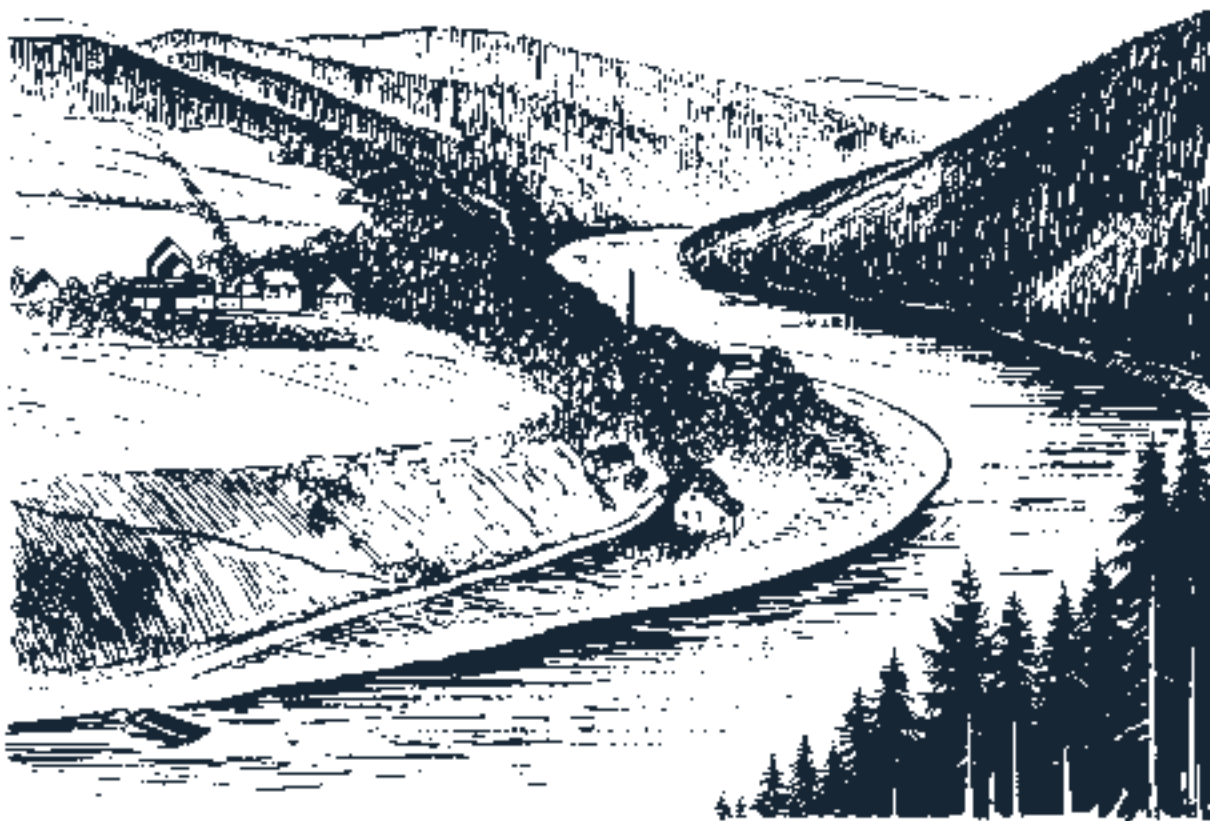
Copyright © Albatros Media a. s., 2024

Všechna práva vyhrazena.  
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována  
bez písemného souhlasu majitelů práv.

  
**ALBATROS** MEDIA

# ZMIZELÁ VLTAVA

Jan Čáka



*mladá fronta*

© Jan Čáka – dědicové, 1996  
E-book konverze © GDTP Studio Albatros Media, 2024

ISBN tištěné verze 978-80-204-6425-5  
ISBN e-knihy 978-80-204-6404-0 (1. zveřejnění, 2024) (ePDF)

# Úvodem

*Motto: Ačkoliv jsme poznali v Evropě mnoho  
horských a údolních krajin, všichni jsme se shodli,  
že tato daleko předčí všechno, co jsme z tohoto  
druhu kdy viděli.*

W. A. Green v časopise Richmond and Twickenham Times,  
ročník 1881, v článku líčícím plavbu skupinky Angličanů  
po Vltavě v létě téhož roku

Mluví-li se dnes na téma „Vltava před přehradami a nyní“, vyhrocuje se hovor zpravidla do dvou názorů. Jedni tvrdí, že dílo, jež Vltavu tak výrazně proměnilo, je nejen hospodářsky užitečné, ale že navíc byla naše zem konečně obohacena o to, čím ji příroda zapomněla obdarovat, totiž o rozsáhlé jezerní hladiny. A pak jsou tu druzí, kteří skepticky prohlašují, že to, co jsme provedli s nejkrásnější řekou Evropy, je neodpustitelný hřích.

Bylo by asi zbytečné chtít tady dále polemizovat. Hlavní přehrady rozsáhlého projektu zvaného vltavská kaskáda už stojí a původní podobu by naší řece těžko kdo dokázal navrátit. Při tomto strohém konstatování je však třeba zůstat a rozhodně už se nevracet k někdejší záplavě nabubřelých siláckých slov o přemožení, pokoření Vltavy...

Naše kniha chce podat obraz středního toku Vltavy, úseku mezi Týnem a Štěchovicemi, jak setrval do čtyřicátých až padesátých let dvacátého století. Ukázat krajinu, kterou do této doby člověk svou činností výrazněji nezměnil. Krajinu krásnou a nad jiné v české zemi osobitou, krajinu zabydlenou v minulosti i rázovitým lidem. A právě starým „Vltavanům“ chce tato knížka především vzdát hold: kameníkům v početných drobných lomech, dělníkům na regulačních pracích, mlynářům, převozníkům, poříčním strážcům a hlavně ovšem plavcům – vorařům i šífařům. Málokdo si uvědomí, jak obrovský kus práce odvedli tito znalci vltavských proudů od počátku historické doby až do let nedávno minulých. Takřka všechny krovy pražských chrámů a paláců jsou ze dřeva, jež sem bylo splaveno po Vltavě, takřka všechna žula pražských mostů, velkolepých pomníků i prosté dlažby připlula do hlavního města po naší řece. Jak neobdivovat plavce, ty chlapy hrubého zevnějšku, ale s rovnou páteří a se srdcem na dlani.

Čas všechno mění a jistě by změnil také naši řeku, i kdyby přehrady nebyly postaveny. Že byla proudící Vltava krásná opravdu, bez nadsázky a idealizování, které někdy přináší odstup času, je bez pochyb. Ale ani ti nejzatvrzejší

stoupenci a opěvovatelé „staré řeky“ nemohou nepřiznat, že i nová přehradní jezera mají svůj půvab a nemalý význam pro rekreaci, turistiku a sport.

Můžeme tedy konstatovat, že ač jsme jednu krajinu ztratili, novou jsme opět získali. A máme-li na téma střední Vltavy polemizovat užitečně dál, pak už jen o jediném: jak s touto novou krajinou naložit. Rekreční zájmy zde jistě budou hrát prvořadou roli, jde však o to, jakou cestou se mají uspokojovat. U nás je bohužel nejčastější krajní možností vrhnout se na břehy nových jezer a všude, kde je jen kousíček loučky a přístupová cesta, je rozparcelovat jako zlatokopecské území na Klondiku. A tisíce parcel pak zastavět známou pestrou směsicí od typizovaných chatiček až po panelová monstra. Důsledně, aby už nezůstal jediný prázdný plácek.

Určitě však i jiný přístup existuje. Jako maximálně ideální příklad nám může posloužit vznešený počín z roku 1885, kdy se moudrý hrabě Arnošt Emanuel Silva-Tarouca zhlédl v prostém a do té doby ne valně zajímavém údolíčku potoka Botiče u Průhonic, a v příštích letech z něj vytvořil vysoce hodnotnou krajinnou scenérii, ze které se dnes těší velká část Pražanů. Tedy aby všechno, co by se na březích přehradních jezer podnikalo, bylo odborně a zejména citlivě promyšleno. Jednak proto, že tu jde o podstatně větší krajinářskou hodnotu než v případě Botiče, a také proto, že toto území by mělo patřit opravdu všem.

Zkrátka, aby byla zajištěna rekreace, ale krása přírody a velkorysost krajiny byly zachovány, aby se neutopily v živelném a bezhlavém civilizačním nánosu.

# Řeka – cesta

Dávno v předhistorických dobách přišli lidé obývající břehy Vltavy na to, jak spojit pár kmenů ve vor a po něm se svézt či dopravit náklad. Ale to jen v krátkém, jim známém úseku řeky, tehdy vodnatější a dravější. Přece se však časem našli odvážlivci, kteří se pustili s proudem dál a učinili tak první průkopnické kroky k systematické vltavské plavbě.

Vodní cesta dopravovala v nejstarších dobách výhradně dřevo. V počátcích českého státu zmizely lesy v bezprostředním okolí Prahy a spotřebu dříví v srdci království bylo třeba zajistit dovozem ze vzdálenějších krajín. Splavování dřeva po Vltavě z oblasti středních a jižních Čech bylo nejjednodušší. Kdo a kdy doplul do Prahy s prvním vorem, pochopitelně nevíme. První latinské zprávy z 12. století mluvící o clu či mýtu jen matně naznačují existenci dopravy dřeva po řece. Prvním spolehlivým dokladem je až privilegium Jana Lucemburského vystavené v roce 1316 Starému Městu pražskému. Udělené právo spočívalo v tom, že veškeré dřevo dopravené po Vltavě muselo být nejprve nabídnuto ke koupi Staroměstským a teprve pak ostatním zájemcům.

Přesně padesát let nato se objevuje další významný doklad, nařízení Karla IV. týkající se jezů a také systému cla. Otec vlasti tenkrát nařídil, že propusti v jezech musí mít šířku 20 loktů (tj. necelých 12 metrů) a že musí být neustále udržovány v dobrém stavu. Již předtím zřídil tento panovník „úřad přísežných mlynářů zemských“, který měl dohlížet na všechny vodní cesty v Čechách. Nedlouho před svou smrtí se Karel IV. zabýval myšlenkou propojení Dunaje s Vltavou, dokonce už se prý s pracemi začalo, ale panovníkovo úmrtí je překazilo.

Více zpráv o plavbě na Vltavě je až ze 16. století. Vedle dřeva splavovaného po vorech tu šlo hlavně o rakouskou sůl, jež se za vlády Ferdinanda I. začala dopravovat do nitra Čech převážně po naší řece. Sůl se přepravovala v soudcích, které byly staženy březovými obručemi. To proto, že železné by sůl rozleptala, a samozřejmě i proto, že to bylo levnější. Soudky, jmenované i bečky a někdy pro tento účel jako *prostice*, obsahovaly okolo 80 kg soli, vlastní nádoba vážila asi 7 kg. Ze solivarů v okolí Gmundenu se tyto soudky svázely k řece Travně, po níž se splavovaly loděmi do Dunaje pod Lincem. Po Dunaji pokračovala plavba do města Mauthausenu. Tady se náklad překládal z plavidel na vozy, které sůl dovezly do Českých Budějovic. Následující část cesty na sever šla opět po vodě. Vltava však pro systematickou vodní dopravu vyžadovala náročné úpravy.



*Personifikace Vltavy doprovázející kartušový štít s českým lvem na Müllerově mapě Čech z roku 1720. Výzdoba jedné z nejméně správnějších z historických map Českého království je dílem rytce Michala Kauffera*

Splavnění řeky pro lodě předcházela revizní cesta po Vltavě solního úředníka Johanna Wuchtera z Gmundenu, podniknutá v roce 1547. Práce, které bezprostředně potom následovaly, spočívaly dílem na odstranění nejzrádnějších balvanů a skalisek v řečišti a dále ve zřízení nových vhodnějších propustí ve čtyřiaadvaceti jezích mezi Českými Budějovicemi a Kamýkem. Propusti budovali Rakušané povolání sem od řeky Travný způsobem u nás dosud neznámým, a proto pro odlišení od ostatních propustí, které na jezích zůstaly, jim lidé začali říkat *němčiny*. Prahy němčin byly založeny jeden a půl lokte (90 cm) pod vrcholem jezu, a tyto propusti po stranách chránily *sruby*, křídlově rozevřené hradby sroubené z klád a vyplněné kameny. Ty pak byly navíc ještě opatřené ledolamy. Němčinami nesmělo proplout žádné plavidlo, které nevezlo „císařskou“ sůl. Tyto propusti byly udržovány z královské pokladny, zatímco původní propust si udržoval majitel jezu.



První loď postavená v Českých Budějovicích též Rakušany od Travný vyplula na upravené řečiště dne 28. září 1550 a pod vedením loďmistra L. Feldhammera zdárně do Prahy dopravila 125 soudků soli. Sůl ovšem nepotřebovala jenom Praha, a tak byly na Vltavě, u významnějších cest přetínajících řeku, budovány císařské sklady soli – solnice. Vedle nejjižněji položené solnice v Českých Budějovicích to byla zvláště významná solnice v Týně nad Vltavou. Po ní následovala solnice ve Žďákově pod Orlíkem a další zvaná Kovárna poblíž Zrůbku, od níž se rozbíhaly silnice do Dobříše, Příbrami a Sedlčan. Sedlčansko bylo dále zásobováno ze solnice ve vsi Oboz. Další solnice vznikla sotva osm kilometrů odtud v Ústí, ale ta pak nebyla vůbec používána. Poté už byl sklad soli až v Praze, na místě, kde v 19. století vzniklo Národní divadlo.

Problémy byly s prázdnými loděmi. Některé se využily pro další dopravu po Vltavě a Labi a nepočítalo se již s jejich návratem, ale většinou se pro ně odbytíště nenacházelo. Tehdy bylo nutno odvléci loď nazpět koňským potahem. Se soustavnou úpravou toku bylo tedy nutno budovat i stezky pro koně a mýtit z břehů stromoví, které bránilo vlečnému lanu. Stavění a udržování potahových stezek bylo v hluboce zaříznutém vltavském údolí značně obtížné. Bránila tu především četná skaliska spadávající kolmo do řeky. Pod nimi se v nejstarších dobách stavěly dřevěné ochozy zvané *sruby* nebo také *lavice*, po kterých koně překážku obcházel. Sruby však často poškozovaly povodně a pravidelný jarní odchod ledů – dřenice. Z tohoto důvodu se později volilo raději zbudování náspu anebo odstřelení skály, či alespoň vyhloubení průchodu.

Potahové stezce se říkalo *královka*, protože byla budovaná nákladem královské komory, častěji však *šifárna*, podle šifů – lodí. Od 19. století, po velkorysých úpravách vltavského toku řadou podélných hrází, pak často lidé říkali „jdu po navigaci“. Pro udržování potahových stezek byli hned od počátku jejich vzniku ustaveni cestáři, z nichž každý se staral o svěřený úsek. Z vltavských cestářů vznikla na sklonku 19. století instituce pořiční stráže.

Obtížná doprava lodí proti proudu způsobila, že se sůl začala dopravovat do nitra země více na vorech. Solní úřad v Týně nad Vltavou vyplácel peněžní odměnu plavcům, kteří přijali náklad beček se solí na svůj vorový pramen, a to podle dopraveného množství. Tato odměna však příliš velká nebyla, a tak plavci přijímali na prameny raději všechno možné jiné zboží než sůl. Když se situace vyhrotila natolik, že týnská solnice byla soustavně nabitá k prasknutí a přitom v Praze byl soli nedostatek, zasáhl rázně císař Rudolf II. Dne 25. září 1592 vydal mandát, kde nejdřív zdůraznil, co nákladů musela císařská pokladna vynaložit na splavnění řeky, ale pak přišlo strohé nařízení: ... *abyste také potud, dokavadž by všecka sůl naše, kterouž tu v Tejně nad Vltavou nyní i budoucně jmíti ráčíme, dolů ku Praze splavena nebyla, na prameny a dříví vaše žádného obilí ani co jiného nenakládali a dolů neplavili pod propadnutím takového dříví, obilí aneb jakéhokoliv nákladu, než toliko sůl naši...* V pokračování výnosu se praví,

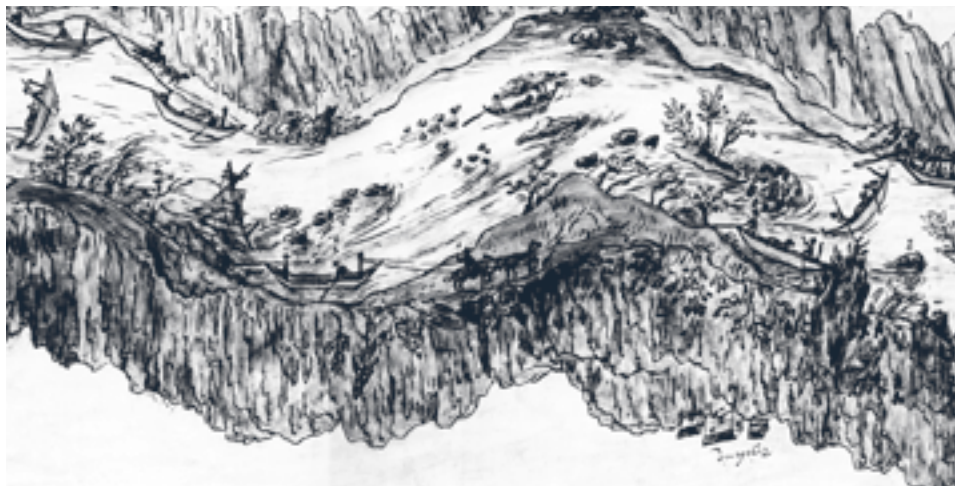


*David Altmann z Eidenburgu to sice dotáhl až na titul představeného malířského cechu, výrazné dílo však po něm nezůstalo. Jeho nákres Vltavy z Prahy do Svatojánských proudů by se dal spíše zařadit do kategorie naivního umění, a to zejména tím, jak zobrazil levý břeh. Abychom si jej mohli prohlédnout, musíme kresbu obrátit. Ta však i přesto zůstává zajímavým dokumentem. Zde reprodukujeme úsek od Stěchovic ke skupině ostrovů pod Dolejším slapem. Zleva vidíme dva splazy, v příkrém svahu upravené smyky na pouštění dřeva k řece, způsob, který se užíval beze změny po staletí. Většina scének na řece patří svízelné dopravě lodí proti proudu s častým převážením koní z jednoho břehu na druhý*

že jen tehdy, pokud by v týnském skladu už žádná sůl nebyla, mohou si plavci přibrat na pramen jiné zboží. Přijímání beček se solí na prameny se tedy stalo povinností, kterou plavci jen těžko mohli obejít.

I když úprava vltavské vodní cesty v dobách Ferdinanda I. byla průkopnickým činem, přesto naše řeka zůstávala ještě dlouho potom pro plavce nebezpečná. Slibně započatá loďní doprava pozvolna ustávala, zejména pro nedostatek údržby vodní cesty, až po příchodu 17. století takřka zanikla. Snahy o nápravu této situace se projevily v letech 1628 až 1630, kdy český zemský sněm povolil jisté finanční prostředky na splavňování Vltavy. Majitelé pobřežních panství byli tehdy vyzváni, aby na tento účel propůjčili na určitý počet dnů v roce robotní síly. Splavňovací práce pak skutečně začaly, ale jen váhavě a v málo účinné míře.

Největší překážkou vltavské plavby byly odedávna Svatojánské proudy. Tento úsek Vltavy patřil k panství Hradištko, které se od roku 1638 stalo majetkem pražského Strahovského kláštera. Jeho tehdejší opatem byl olomoucký rodák Kryšpín Fuk, a právě s touto osobností se otevírá další významná kapitola splavňování Vltavy. Schopný organizátor Fuk nabídl císaři Ferdinandu III., že zrádné Svatojánské proudy (tehdy se ještě říkalo jen Proudý) splavní, aniž by k tomu potřeboval nadměrný náklad. Císař nabídku přijal a ač stále ještě zužila třicetiletá



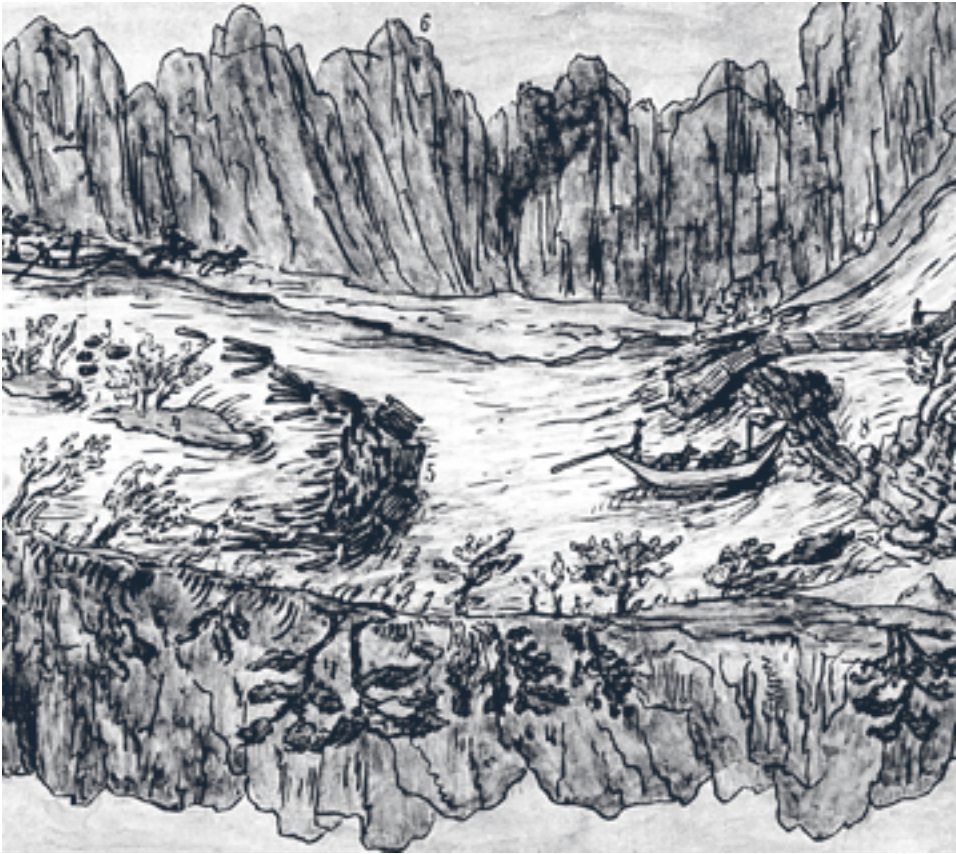
válka – psal se rok 1640 – poukázal mu na tento účel tři tisíce zlatých. To byl pakatel proti tomu, nač odhadovali úpravy ožehavého úseku Vltavy jiní odborníci.

Podnícen zájmem dal se Kryšpín Fuk okamžitě do díla. Ještě téhož roku Proudny několikrát projel a prozkoumal jejich břehy. K jedné cestě vzal s sebou pražského malíře Davida Altmanna z Eidenburgu, který pak zhotovil panoramatický nákres Vltavy z Prahy až do Svatojánských proudů. Jeho panorama je 2,7 metru dlouhé a 26 cm široké, a zvláště tehdejší Proudny se v něm jeví vysoce dramaticky, řekli bychom až fantasticky. V podstatě však nákres ukazuje nejdravější vltavské peřeje tak, jak tehdy opravdu vyhlížely – s množstvím skalních útesů, ostrovů a balvanů rozestých v řečišti.

Dost možná, že to byla Fukova iniciativa, která podnítila císaře Ferdinanda III., aby ve svém mandátu, vydaném 6. listopadu 1640 uvedl i tato slova: *... aby bylo pomozeno Českému království, jež je v bédném stavu, má býti jeho hlavní řeka Vltava, pokud to dovolí hloubka vody a situace toku, upravena pro lodní dopravu.*

Opat Fuk zadal nato u malíře Altmanna vypracování druhého exempláře panoramatu Vltavy, k němuž připojil obsáhlý komentář k uskutečňovaným a zamýšleným navigačním pracím. Tento elaborát pak 1. prosince 1640 odeslal do Vídně císaři. Ve svém komentáři se Kryšpín Fuk zmiňuje o troskách kamenných hradeb vystupujících z řečiště i o mohutných dubových trámech, zbytcích starých plavebních úprav. Tato díla z poloviny 16. století zanikla pro zcela zanedbanou údržbu. Obnova splavnosti Vltavy ve Svatojánských proudch úspěšně zahájená schopným strahovským opatem navázala na tato stará díla a v mnohém je technickou dokonalostí předčila.

Fukovy úspěchy a jeho chuť k dalšímu podnikání mu přinesly císařův patent (vystavený 11. června 1641), jímž je pověřen k splavnění celého vltavského toku.



*Tento úsek Altmannova panoramatu ukazuje místo, které bylo pro plavce na celé Vltavě odnepaměti nejnebezpečnější. Při pravém okraji kresby vidíme skálu Sedlo, od níž pokračuje bezmála až k protějšnému břehu skalnatý jazyk. Vory a lodě mohly proplouvat jen úzkou průrvou s dravou peřejí – Hořejším slapem. Dalším nebezpečím byl Dolejší slap se skalnatým ostrovem Kubíčkem, kde se podle stavu vody museli plavci rozhodnout, obeplují-li jej zprava či zleva. Pokud vrátný na vorovém pramenu nerozhodl dobře a včas, mohlo to dopadnout, jak ukazuje obrázek*

Okamžitě po obdržení listiny se Fuk vypravil na lodi s potahem proti proudu řeky, až dosáhl Českých Budějovic. Zpráva z této průzkumné cesty, doprovázená vlastním Fukovým nákresem, konstatuje, že většina propustí na jezích je ve špatném stavu, právě tak jako potahové stezky, a opět je tu konstruktivně navržena obnova. V srpnu tohoto roku předložil prezident dvorské válečné rady hrabě Šlik Fukovu zprávu císaři, a výsledkem bylo, že státní pokladna uvolnila veškeré požadované finance. Kryšpínů Fukovi se otevřely dveře k novému podnikání na řece, jež ho, jak vše ukazuje, těšilo víc než spravování kláštera a všechny církevní záležitosti.

Po dlouhém údobí, kdy Vltava byla bez lodní dopravy, měl opět nastat obrat. Dne 7. října 1641 vypravil Kryšpín Fuk z Prahy proti proudu dvě velké solné lodě. První měla sedm členů posádky a táhlo ji sedm koní, na druhé bylo šest plavců. Po pěti dnech dosáhly lodě Týna nad Vltavou a šestého dne Českých Budějovic. Zpáteční cesta do Prahy trvala už jen dva dny.

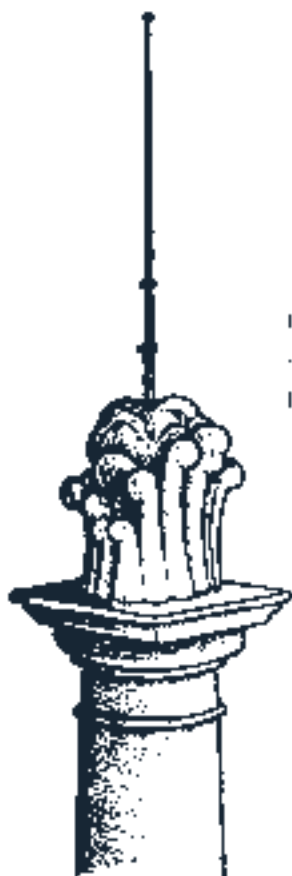
V řece však stále ještě zůstávalo mnoho nebezpečných míst, zvláště zrádných kamenů, a proto zde práce probíhaly ještě takřka celý následující rok. Osvědčilo se při nich Fukovo zdvihadlo, dřevěný jeřáb s kladkostrojem, kterým se z řeky vyťahovaly jednotlivé kameny. Je zaznamenána epizoda, nehoda při této práci. Poblíž Cholína se zlámala osa hlavní kladky a celý kladkostroj, na němž už visel veliký kámen, se zřítíl do řeky. Jen šťastnou náhodou se tenkrát nikomu z dělníků nic nestalo. Kovář v Županovicích pak kladkostroj uvedl zase do pořádku.

Na počest ukončení Fukových splavňovacích prací byl v srpnu 1643 na skalisku Sedlo, čili Horním slapu Svatojánských proudů, vztyčen památník. Byl to sloup z tvrdého pískovce ukončený železným císařským orlem, s latinskými nápisy vytesanými na dvou stranách soklu.

O řeku ovšem bylo třeba ustavičně se starat – udržovat potahové stezky, propusti a čistit říční koryto tam, kde to žádala potřeba. Byly to zvláště některé potoky sbíhající do Vltavy z příkrých strání, které její koryto zanášely. Proto i na nich pokračovaly později regulační práce budováním příčných hrází, jež měly bystřiny zmírnit. Tyto povinnosti byly v dobách po smrti Kryšpína Fuka (1653) často zanedbávány a lodní doprava se opět stávala nebezpečnou. K tomu přispívali i někteří mlynáři neúnosným zvyšováním jezů.

Ohrožená plavba se znovu stala předmětem jednání dvorské komory. Ta pak, v roce 1718, na základě dobrozdání odborníků vydala souborně nařízení ke zlepšení stavu. Vlastní realizace náprav byla však velmi zdlouhavá. Ale jako se před stoletím šťastně objevil Kryšpín Fuk, i nyní našla Vltava stejně schopného muže. Byl to Jan Ferdinand Schor, rodák z Innsbrucku (1687-1767). Podívejme se blíže na tuto zajímavou osobnost. Schor byl původně malířem a jako malíř se také ve svých třiačtyřiceti letech usídlil v Praze. Ač si vedl v tehdejší silné umělecké konkurenci dobře, přesto časem jeho mistrovství štětce ustoupilo jinému zájmu. Byla to technika, kterou začal vášnivě studovat. Za čas si získal takovou pověst odborníka, že byl v roce 1726 jmenován profesorem na tehdejší stavovské inženýrské škole v Praze. Zajímala ho zahradní architektura – zde vytvořil projekty pro zámecké parky v Hořovicích, Duchcově a Lukavici – ale stejně ho zaujala i snaha českých stavů o zlepšení plavby na zanedbané Vltavě. Nadto, i přes velké úsilí Kryšpína Fuka, zůstávala na střední Vltavě stále ještě mnohá obtížná místa.

V roce 1724 procestoval Jan F. Schor celé povodí střední Vltavy a předložil pak stavům své návrhy. Brzo nato byl pověřen zorganizováním a vedením nových regulačních úprav Vltavy mezi Prahou a Kamýkem. První tři roky práce patřily odstraňování balvanů z řečiště, které se prováděly novým, Schorem



D O M  
 MEMORIAE.  
 POTENTISS. IMPERAT.  
 FERDINANDI. III.  
 CŮTVSAVSPICYS E. I. M.  
 PENSIS V. L. D. A. W. A. E. A. C. T.  
 EST NAVIGABILIS. C. O. N. S. T.  
 M. A. T. A. A. N. N. O.  
 1643

OPERA  
 F. CRISPINI. HRA  
 DISCHTIE  
 ABBATIS STRAHOV  
 ENSIS. S. I. L. M. I. L.  
 VISIT.

*Latinské nápisy vytesané do dvou stran čtverhranného soklu sloupu vztyčeného na skále Sedlo opatem Kryšpínem Fukem. Sloup se pak označoval jako Ferdinandův. První nápis v překladu sděluje: Na paměť mocného císaře Ferdinanda III., s jehož ochranou a nákladem jest Vltava splavněna. Dokončeno roku 1643. Na druhém nápisu stojí: Práci F. Kryšpína z Hradiště, opata strahovského, želivského a milevského a visitátora řádu. (Poslední slova jsou uvedena jen zkratkami.)*

*Kresba vlevo ukazuje vrcholek sloupu. Nad barokní hlavicí je vytesaná stylizace zpěněných vln, z jejíhož středu vystupuje železná tyč. Na ní byl umístěn kovársky zpracovaný císařský orel. Emblém spojovaný s nenáviděným habsburským mocnářstvím byl krátce po vyhlášení samostatnosti Československa stržen a údajně vhozen do Vltavy*

vynalezeným způsobem. Balvan se obehnal dřevěnou ohradou, jejíž základy seděly na pytlích vyplněných jílem. Z tohoto prostoru se pak vyčerpala voda, takže kámen bylo možno odstřelit již od říčního dna.

Když bylo koryto řeky vyčištěno (zdaleka ovšem ne úplně), začal Schor upravovat jezy. U dvou jezů, kde byly propusti pro lodě zvláště nebezpečné, navrhl stavbu plavebních komor. Ty byly do té doby v našich zemích zcela neznámé. K realizaci došlo v roce 1729, a to na jezu v Županovicích, na pravém břehu Vltavy, a na dalším v Modřanech u Prahy. Županovická plavební komora byla 26,6 metrů dlouhá a 4,7 m široká, o modřanské, která byla jen ze dřeva, se údaje nedochovaly.

Následujícího jara, tedy v roce 1730, však obě komory velmi poškodily ledy. Čeští stavové se báli velkých výdajů, a tak byl Schor nucen od dalších projektovaných plavebních komor upustit a zůstat při starém způsobu propustí. Tuto epochu regulačních prací na Vltavě ukončil Jan Ferdinand Schor až v roce 1734.

Naší řece pak zůstal věrný až do konce svého života svou agilní účastí i na všech dalších akcích směřujících k zlepšení plavby.

K výrazným úpravám jezů na střední Vltavě došlo v letech 1776 až 1777 při realizaci dalších návrhů k zlepšení plavebních podmínek, jež podali vojenští inženýři plukovník Jan Brequin de Demenge a major baron Bernard. Na jezu v Podskalí pod Orlíkem zůstala jako poslední klasická uzavíratelná vorová propust, ale všude níže po proudu byly jezy prolomeny, aby stále se zvyšující plavbě vorů i lodí už nic nebránilo. Zásadou této úpravy byl předpis, že dno horní části vorové propusti – vlastně jazyka řeky – musí být ve stejné úrovni jako dno řeky nad jezem.

Z roku 1777 pochází významný dokument, mapa Vltavy z Českých Budějovic do Prahy o 41 listech, zaznamenávající regulační práce uskutečněné v předchozích letech. Na úvodním listu nese podpis tehdejšího ředitele vodních cest Josefa Eberta, proto se jí říká Ebertova mapa, i když ji možná kreslil někdo jiný. Jde o kartografické dílo na svou dobu velmi kvalitní, které vysoce předčí jiné mapy Vltavy z této doby, například Matěje Mráze z roku 1769 či obrázky vyšperkovanou mapu Josefa Dinnebiera (1785).

Příčinou výrazného oživení voroplavby i dopravy zboží na lodích byl patent císařovny Marie Terezie z roku 1772, kdy byla na Vltavě zrušena všechna cla a mýta, s výjimkou cla v Praze – Podskalí. Nadále zůstávaly jen drobné poplatky, jež plavci odváděli majiteli jezu za *vyhražování* (otevírání) propustí. Kromě soli, která až do zrušení solního monopolu v roce 1829 zůstávala hlavním nákladem vorů i lodí, dopravovalo se zejména stavivo, tuha, obilí, ryby a nejrůznější kupecké zboží. Odhad C. Wiesenfelda z poloviny 19. století uvádí počet 1500 až 1600 pramenů proplouvajících ročně Týnem nad Vltavou. *Připočteme-li*



*Umělec a technik v jedné osobě – Jan Ferdinand Schor. Vedle jeho portrétu v pozdním věku je kresba plavební komory v Županovicích. Podle Schorova projektu byla postavena jako první v českých zemích v roce 1729 a přečkala v původním stavu až do zatopení v roce 1954*





k tomu 1400 pramenů, vypravovaných ze střední Vltavy pod Týnem nad Vltavou, z Otavy a z Lužnice, nebude počet 2900–3000 pramenů splavovaných ročně z jižních Čech přehnaný, dodávají k tomu Vladimír Scheufler a Václav Šolc ve svém díle *Voroplavba na jihočeských tocích*.

Vynecháme zde líčení složitostí organizace vodní dopravy a setrváme jen u tématu Vltava – cesta. Na počátku 19. století opět vyvstala stará myšlenka propojení Vltavy s Dunajem. Zde se setkáváme se jménem význačného českého technika a vynálezce Františka Gerstnera, jenž byl pověřen prozkoumáním reálných možností zamýšleného projektu. Jeho posudek vyzněl pro stavbu tohoto průplavu záporně. Byl by sice technicky možný, ale zcela jistě nerentabilní. Místo průplavu navrhl Gerstner vybudování koněspřežní železnice Linec – České Budějovice, která se také později uskutečnila.

19. století je věkem dalších regulačních úprav Vltavy. I když už bylo v předešlých stoletích vykonáno v řečišti tolik práce, přesto se v polovině 19. století mluví přibližně ještě o sedmdesáti skaliskách, namnoze zrádně ukrytých pod hladinou, která hrozí především těžce naloženým lodím. Tyto překážky byly postupně odstraňovány spolu se zpevňováním břehů. Hráze, plavci jmenované navigace, sloužily současně jako potahové stezky. Dalšími hráze se zužoval tok řeky v místech, kde se rozlévala do širokých mělčin. Technický pokrok přinesl i zlepšení přestavovaných a nově budovaných propustí.

Vedle dopravy dřeva v pramenech existovalo od nepaměti i jeho plavení v nsvázaném stavu. Tomu lidé od Vltavy říkali *plavení štumpachem* či jen jedním slovem *štumpach*. Toto plavení však bylo možné jen za vyššího stavu vody, nejčastěji na jaře, v měsíci dubnu, řidčeji také na podzim. Dřevo, většinou polena, doprovázeli plavci na lodi i hlídači putující po březích. Často museli vyprošťovat dřevo uvázné v tišinách a odstrkovat ho znovu do proudu. Někdy přitom museli vstoupit na zemědělské pozemky, a vznikla-li tím jejich majitelům škoda, nahrazovala se odhadnutým množstvím polen. Zásadou bylo, že se plavilo dřevo, které po porážení leželo minimálně jeden rok. Volné plavení dřeva však poškozovalo jezy a propustě a ukázalo se nebezpečné zejména rozvíjející se paroplavbě na dolní Vltavě. Proto bylo v roce 1865 plavení dřeva v nsvázaném stavu s konečnou platností zakázáno.

V osmdesátých letech 19. století, v rámci druhého vodopisného zaměřování řek Vltavy a Labe, byla vyměřena a označena první vltavská kilometráž. Ta měla nultý kilometr při ústí Malše do Vltavy v Českých Budějovicích a končila v Mělníku na soutoku Vltavy s Labem, na kilometru 245,8. V terénu byly jednotlivé kilometry vyznačeny buď dřevěnými sloupky, nebo bíle namalovanými číslicemi na kamenech navigace.

Prudký rozvoj železnic ve druhé polovině 19. století přinesl silnou konkurenci vltavské vodní cestě. Po vybudování tratě z Prahy do Českých Budějovic ustává doprava zboží na lodích. Lodě od té doby splavují do Prahy už většinou

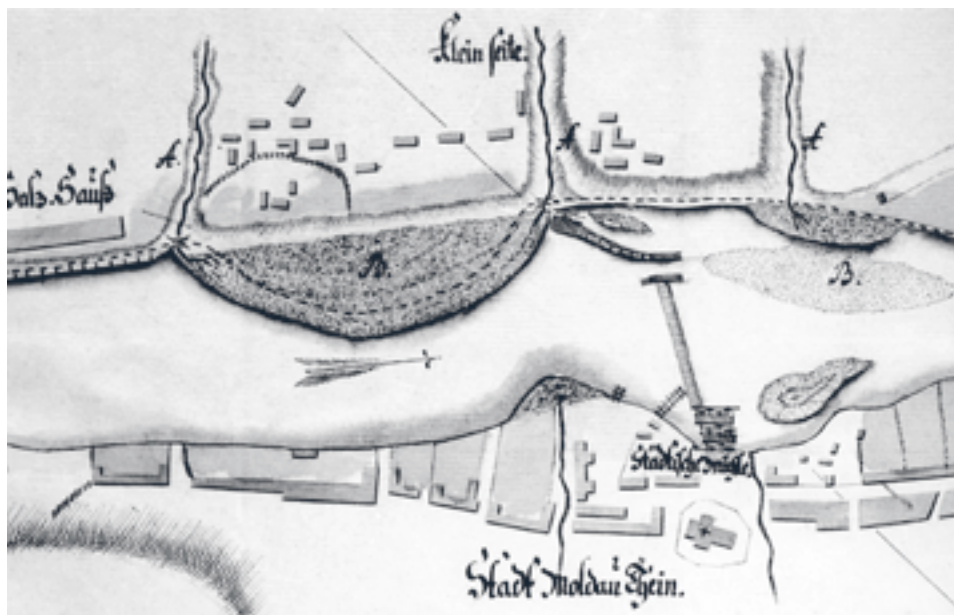


Na horním snímku je charakteristický záběr potahové stezky, zde v úseku mezi Kamýkem a Proudčovicemi. Vedle cesty pro šífařské koně sloužila též k zpevnění břehů či jako hráz zužující příliš rozlitou řeku, což je patrné i na naší fotografii.

Na potahových stezkách v závěru zimy často dřevnice nakupila množství ledu, který pak dlouho bránil vlečení lodí. Reprodukovaná část nákresu je z roku 1795 a popis sděluje, že tak tehdy vyhlížela potahová stezka mezi Obozem a Sv. Kiliánem u Davle. Na kresbě jsou kry na stezce dokonale úhledně naskládány. Zřejmě pan kancelista, který toto dílko pořizoval, řeku po dřevnici nikdy neviděl

jen kámen a kamenické výrobky z povltavských lomů a dřevo zpracované v pilách. Tu a tam ještě něco obilí a brambor.

V této době technického pokroku se ukazuje prospěšnost říční paroplavby, i u nás inspiruje sousední Německo, kde vzniká celá síť vodních cest s řadou průplavů vzájemně spojujících regulované řeky. Tak v devadesátých letech vznikla myšlenka laterálního (tj. pobočního) průplavu a jeho rámcový projekt byl předložen říšské radě. Střední Vltava měla zůstat ve starém stavu, ale z Českých Budějovic měl vycházet podél jejího levého břehu průplav směrem k Protivínu a Písku. Akvaduktem měl překročit Otavu, odtud dál pokračovat na Příbramsko a Dobříšsko, a konečně pod Štěchovicemi ústít do Vltavy. Průplav měl být 139,6 km dlouhý, 18 m široký, 2,1 m hluboký a měl mít 15 plavebních komor. Rozpočet na 107 milionů tehdejších rakouských korun byl však neúnosně vysoký, a tak byl návrh na vybudování laterálního průplavu do jižních Čech zamítnut.

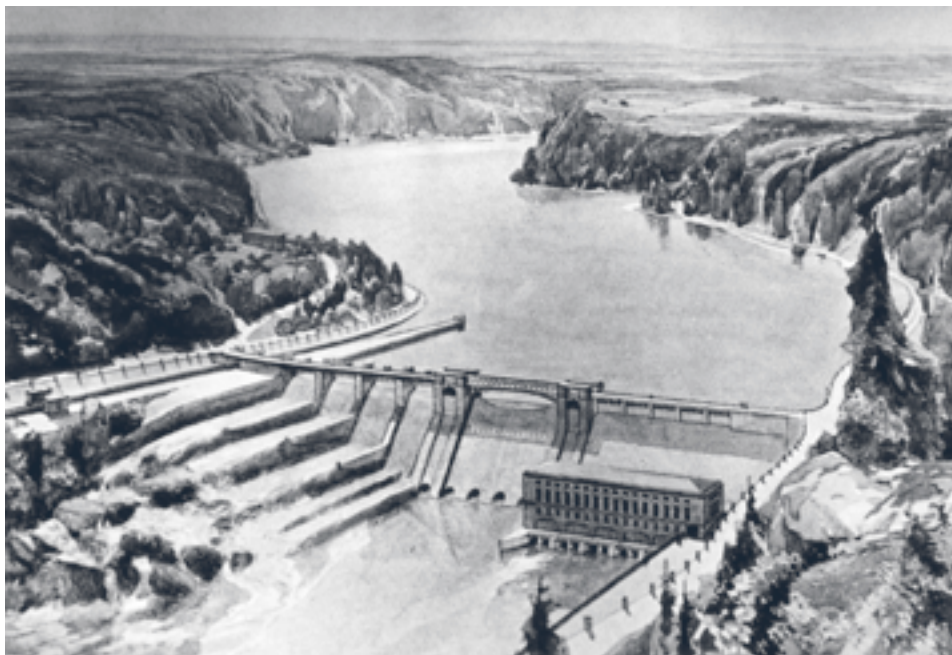


Mapa poriční části Týna nad Vltavou z konce 18. století ukazuje stále se opakující závady na vltavské vodní cestě. Potoky vtékající do Vltavy zanášely tok řeky štěrkem a vytvářely pro plavbu nebezpečné mělčiny. Za léta pak z některých vznikly ostrovy. Na mapě vidíme, jak v Týně tyto náplavy a mělčiny (označené „B“), vzhledem k umístění propustí v jezích silně vadily plavbě. Mapa byla podkladem k pracem, které pak plavební koryto prohloubily. Přerušovaná čára vyznačuje potahovou stezku

Podstatně reálnější byly projekty vracející se k vltavskému toku, předpokládající vybudování soustavy vodních stupňů se zdymadly. Podle první varianty jich mělo být mezi Prahou a Českými Budějovicemi více než třicet. Tento projekt však ještě nepočítal se zřízením hydroelektráren. Ty brala v úvahu až další varianta, tentokrát s návrhem dvanácti vodních stupňů.

Zatímco léta ubíhala a o splavňování střední Vltavy jen planě řečnili rakouskouherští politikové a poslanci, přinesly vzory z pokročilejší ciziny nový názor na budování hydroelektráren. Ten požadoval, pokud to terén dovoloval, vybudování podstatně vyšších hrází, aby turbíny lépe využívaly vodní spád. Tak vznikl před první světovou válkou projekt Štěchovické přehrady, jenž se příliš nelišil od definitivního projektu, podle kterého byla tato přehrada o tři desítky let později postavena. Další návrh předpokládal vybudovat padesát metrů vysokou přehradu nad hotelem Záhoří nad Svatojánskými proudy.

Po vzniku Československé republiky se objevila nová myšlenka, jejímž autorem byl tehdejší odborník v oboru vodních staveb, dr. ing. F. Radouš. Požadovala postavit nad Štěchovicemi jedinou, sedmdesát metrů vysokou přehradu. Měla mít plavební zařízení, a sice komorové pro lodě do tisíce tun, a dále zde



*Tak měla vyhlížet 41m vysoká přehrada, projektovaná ve dvacátých letech nad hotelem Záhoří. Na kresbě vidíme, že elektrárna je tu situována na levý břeh, rozsáhlá plavební komora na pravý. V této části hráze měly být čtyři regulovatelné přepady určené k odchodu velkých vod. Projektanti zde přišli se zajímavým návrhem stupňovitě upravit tento odtok tak, aby se řeka dostala na skalní stěnu a tady vytvořila impozantní vodopád. Jak víme, pováleční architekti už takový smysl pro romantiku neměli a zřejmě ani mít nemohli. Na přehradě posunuté od Záhoří níže do Svatojánských proudů a pojmenované Slapská se nezřídila ani tolik potřebná plavební komora*

měla byt zřízena tzv. lodní železnice. Lodě či vory měly dosedat na obrovský podvozek jezdící na kolejnicích, a ten měl ve vodorovné poloze překonat rozdíl obou hladin. Projekt této přehrady však počítal se sypanou kamennou hrází a vzbudil tedy oprávněně obavy o bezpečnost Prahy. Následující nepříznivé expertizy znalců myšlenku vysoké sypané hráze definitivně zavrhly.

Po roce 1925 přišel konečně projekt, který byl vládou schválen. Jeho autor ing. Josef Bartovský navrhl vybudovat na Vltavě čtyři stupně: dvanáctimetrový ve Vraném, dvacetimetrový nad Štěchovicemi, čtyřicet jedna metrů vysokou přehradu nad hotelem Záhoří, a konečně osmnáctimetrový stupeň u Zvírotic, který by nadržel hladinu do Kamýka. Všechna tato díla byla již projektována jako železobetonová a u všech se počítalo s plavebním zařízením. Bartovského projekt byl za první republiky realizován jen ve Vraném a pak převážně až během druhé světové války ve Štěchovicích.

Sto čtrnáct metrů dlouhá plavební komora Štěchovické přehrady, otevřená v listopadu 1943, je bohužel poslední komorou patřičné úrovně na Vltavě proti proudu. Když byly po druhé světové válce práce na vltavské kaskádě obnoveny, nebraly již jejich opětně přepracované projekty splavnost Vltavy v úvahu. Tak se Slapská přehrada, dokončená v roce 1954 (oproti předválečnému projektu zvýšená a posunutá o půldruhého kilometru níže), stala pro plavbu vorů a parníků nepřekonatelnou bariérou. Výletní parníky musely být na Slapské jezero přivezeny po silnicích. Od té doby končily cesty vorových pramenů z jižních Čech již jen na pilách středního Povltaví a na staveništích dalších přehrad – Kamýcké a Orlické. Na staveniště vodního díla Orlík dopluly poslední prameny v září 1960. Později bylo zorganizováno ještě několik voroplaveb na horním toku Vltavy pro účely filmu, televize a muzejní dokumentace.

Konečně je třeba připomenout změnu vltavské kilometráže, k níž v této době došlo. Již po druhé světové válce padlo rozhodnutí od tradiční kilometráže upustit a novou vyměřit tak, aby se počítala opačně, čili z Mělníka proti proudu. S vyměřováním a značením v terénu se začalo při dokončování Slapské přehrady. Odtud do Týna nad Vltavou byly práce přivedeny v roce 1967, na dolní Vltavu tu došlo v sedmdesátých letech.

# Plavali plavci...

Zhruba tisíc let se po Vltavě plavily vory. Tisíc let! Co se tu vystříдалo plavců, kolik příhod se událo v proudech, kolika lidských osudů byly svědky břehy řeky. Řeky mnohdy záluďné a nebezpečné, a přece ode všech, kdož s ní spojili svůj životní příběh, tak milované. Generace po generaci si předávala fortel práce se dřevem, dovednost vázání vorů a ovládání pramene na řece, poznatky a zkušenosti, kterak zvládnout všechna nebezpečná místa. Tisíc let – až jednou přišel den, kdy Vltavou proplul vor poslední.

Mladší generace zná voroplavbu už jen z literatury, starých fotografií a filmových záběrů. Najít příslušníka svérázného plaveckého stavu je rok od roku obtížnější. *Prameňáci*, co uměli tak báječně vyprávět kterak *plouli* po staré řece, mizí jak sníh na jarním slunci. A kdyby nebylo etnografů, kteří v hodině dvanácté provedli podrobný systematický výzkum plavectví a výsledky svého úsilí vložili do odborných publikací, přešli by za pár let vltavští plavci už jen do mlžných zkazek.

V následujících stránkách se pokusíme shrnout alespoň hlavní informace o vorech a plavcích tak, aby připojené dokumentární fotografie v představách čtenáře co nejvíce ožily. Navíc zkusíme dostat se, jak se říká, „pod kůži“ tomuto stavu, poznat i život, zvyklosti a myšlení svérázného národa někdejších starých Vltavanů.

Ze všeho nejdříve přijdou na tapetu slova *vor* a *voraři*. Třebaže mezi námi laiky to jsou běžné výrazy, lidé „od vody“ je takto neužívali. V jejich řeči to výhradně byli *plavci*, kteří po řece splavovali *prameny*. Slovo *vor*, jinak také *tabule*, patřilo jen části pramene, totiž jednomu svazku kmenů.

Pojďme se teď podívat, jak takový pramen – v kompromisu můžeme říci vorový pramen – vzniká. Začalo se přípravnými pracemi v lese. Poražené dřevo určené k splavení přirezali plavci na jednotnou délku. Pak je museli zbavit kůry – *vokřesat loupákem* (či *loupačem*) a odstranit i všechny suky a ostré nerovnosti. V minulosti totiž často chodili plavci po pramenu bosí, a tedy tu nemělo být nic, co by mohlo poranit nohu. Takto připravené kmeny čekalo *vyušení*. Tento výraz znamenal prosekání otvorů na koncích klád pro budoucí vázání voru. Na to se používala speciální úzká sekera zvaná *kladařka*, někde také *děrovačka* či *oušeňáčka*. U slabších kmenů se užíval systém na žabku, což bylo oboustranné zeslabení kmene prosekáním trojhranné prohlubně a následné vyvrtání otvoru nebozecem – *pochopem*.



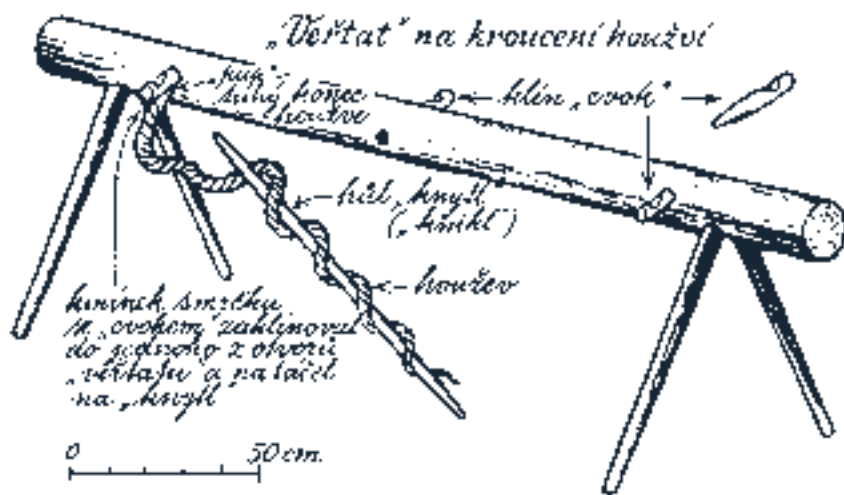
zhotovování houžví vedlo posléze k tomu, že se na konci první republiky místo houžví začal užívat drát.

Upravené dřevo a všechny další potřeby se konečně odvezly na vaziště, v řeči nejstarších plavců na *holcplac*. Tak se označovalo místo na břehu řeky, kde se sestavovaly, čili vázaly prameny. Vaziště bývala stálá a příležitostná. Zakládala se pokud možno jen na lehce svažitém terénu nad řekou.

Byla tu už zmínka o potřebách. Jednou z nejdůležitějších byly takzvané *vořiny*. Vořina – stejnoměrně zeslabený a ohlazený kmínek sloužící jako příčná spojnice kmenů, sestavovaných ve voru – tabuli, v jeho přední části. Na tři takové kmínky vedle sebe se prosekanými otvory – *oušením* – navlékaly jednotlivé klády, v nadsazeném přirovnání jako jehly na nit. Po skončení navlékání se vořiny k okrajovým kmenům dobře zaklínovaly. V době, kdy už houžve vytlačoval drát, začalo se užívat jednodušší upevňování vořin. Místo pracného prosekávání kmenů – oušení – se vořiny přibíjely na kmeny speciálními kramlemi. Nakonec však i kramle odpadly, když plavci zjistili, že ob stojí i vořina přibitá silnými hřebíky.

Zadní část tabule – míněno ve směru plavby – se již zpevnila jednodušeji, a to kmenem položeným svrchu klád, kterému se říkalo *podval*. Podval byl u svých konců provrtán a houžví přivázán k okrajovým kládám voru – *krajnicím*.

Vorů – tabulí se v minulosti vázalo do pramene i větší množství. Je zaznamenáno, že některé prameny dosahovaly ve druhé polovině 19. století i 100 sáhů (180 metrů) délky. K jejich obsluze bylo ovšem třeba většího množství plavců; mluví se i o čtrnácti mužích. Také jednotlivé vory byly někdy sestaveny z mimořádně dlouhých klád. Doklady hovoří až o 24 metry dlouhých kmenech vysoce kvalitního dřeva, které putovalo ze Šumavy do hamburských loděnic. Pro tyto vory měli plavci přezdívku *kočáry*.





Práce na vazišti, Albrechtická Hladná, padesátá léta

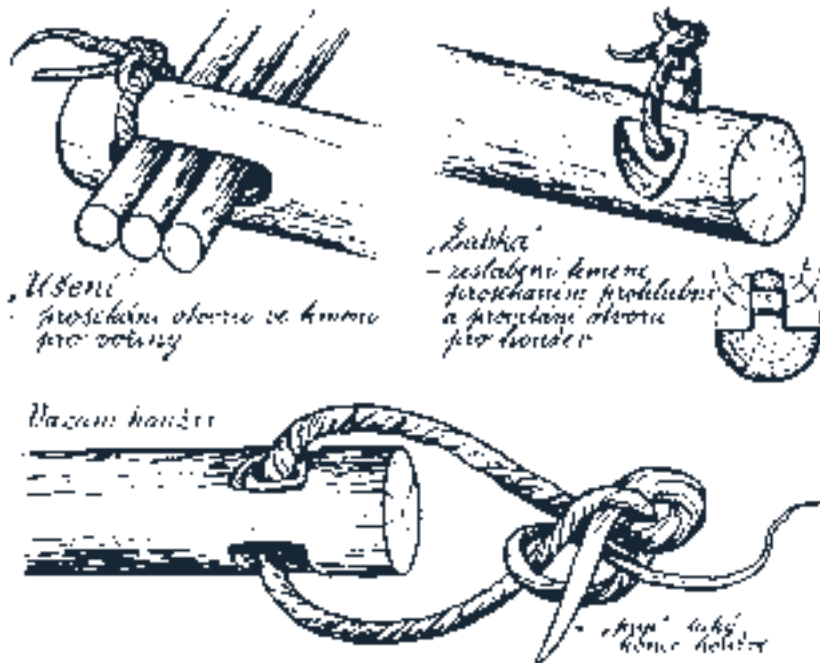


Když byl v roce 1936 dostavěn vodní stupeň ve Vraném nad Vltavou, museli se plavci přizpůsobit jeho plavební komoře a délka pramene nemohla být od tohoto roku delší než 134 metry. A když se dostavěla Štěchovická přehrada, zkrátil se tento rozměr jen na 114 metrů. Tabule měla na přídi, kde byly slabší konce kmenů, šířku 4,5 metru a na zádi 5,5 metru.

Jednotlivé vory se svazovaly v pramen houžvemi, a to tak, že každá kláda předcházející tabule se svázala s protější kládou voru následujícího. Rozlišovaly se i mezery mezi jednotlivými tabulemi, kterým plavci říkali *stříhy*. Byly stříhy volné, čili dlouhé, a naopak krátké, vázané do tuha. Volné byly na předních tabulích, aby nebránily stáčet pramen v ostrých říčních zákrutech.

Každý vor (tabule) měl v řazení do pramene své pojmenování. Prvním a nejdůležitějším byl *předák*. Ten musel být z největších a nejsilnějších klád a nejpevněji svázán. Na jeho přídi byla umístěna původně tři vesla k řízení pramene, po zatopení Svatojánských proudů postačila už jen dvě. Vesla, v plavecké řeči *rudle*, v množném čísle *rudlata*, byla vyrobena otesáním kmene a pečlivým vyhlazením rukojeti. Měla délku 11 až 12 metrů. Upevněna byla v podpěrách a čepech, kterým se říkalo *nožice*. Nožice, zhotovené ze štípaného dřeva, byly zasazeny do svlaku, klády upevněné na příd předáku takzvaným *slukováním*. To znamenalo přitažení houžve kolíky, které se zatloukaly do navrtaných otvorů ve dřevě. U rukojetí vesel byla zhotovena *stolička*, někdy zvaná *lávka*. Na té si muži u vesel občas odpočinuli a v méně obtížných vorových propustích na ni usedli, aby tu zdvižením nohou uchránili boty před zalitím vodou.

Náročnější než u ostatních tabulí bylo spojení předáku s vorem následujícím, zvaným *slabák*, ve starší době také vor *pacholčí*. Vedle obvyklého svázání tabulí houžvemi zde byla ještě zvláštní spojnice v podobě asi 2,5 metru dlouhé klády, které se říkalo *vejpona*. Vejpona byla položena přes příčnou kládu *pojízď*, umístěnou na zadní části předáku, a přesahovala na vor slabák. Svými konci



byla k předáku a slabáku pevně přivázána. Účelem této výztuhy bylo, aby v propusti nevjel slabák pod zvednutou záď předáku. K vypínání a upevnění vejpony sloužilo takzvané *vajíčko*, slabší kmínek, kterým jako pákou nadzvedávali plavci vor.

Na vejponě (někdy však až na voru slabáku) byla umístěna *firma*. Mezi dvěma tyčkami tu bylo napjaté plátno obdélníkového tvaru, kde nahoře stálo jméno a sídlo majitele firmy provozující voroplavbu, napsané červenou fermežovou barvou. Pod ním pak byl další nápis, černý, kde bylo jméno a domovská obec *vrátného*, čili hlavního člena plavecké party, jenž odpovídal za pramen.

Podobnou funkci a způsob uvázání jako vejpona měla při spojování vorů také *rozvora*, slabší kláda přibližně 12 metrů dlouhá a okolo patnácti centimetrů silná. Rozvora se dávala zpravidla mezi první a druhý a druhý a třetí vor.

K vybavení předáku patřilo ještě zvláštní boční veslo zvané *ve slabejch*, umístěné oproti hlavním veslům na přídi opačně. Jeho nožice byla zasazena do už zmíněné klády pojíždě, a to na pravé, takzvané *pacholčí* straně voru, rozumí se ve směru plavby. Levé straně říkali plavci *vrátnská*, protože tam stál u příďového vesla vrátný.

Druhý vor pramene, slabák čili *pacholčí* nesl už náklad, stejně jako vory následující. Kromě základních kmenů, z nichž byly sestaveny tabule, se na pramelech dopravovaly i tzv. *špalky*, což byly kratší klády, a pak hlavně palivové dříví



U předních vesel  
čili „rudlat“

v metrových polenech. Náklad se umísťoval na slabší kmínky – *pančavy*, aby neležel přímo na voru, a proti pohybu se zajišťoval houžvemi, později též drátem. Na 130 metrů dlouhý pramen se dalo naložit 60 až 80 kubických metrů dřeva.

Důležitým doplňkem pramene bylo ohniště, jež se zřizovalo na vyrovnaném nákladu na voru slabáku. Jeho základem byla vrstva čerstvého chvojí, na kterou se nanosila vrstvička hlíny a pak drny. Tady si plavci během plavby vařili jednoduchá jídla.

V pořadí třetí vor se nazýval *šrekový*, podle brzdy *šreku*, která zde byla umístěna. Té se užívalo k zastavení pramene či k jeho zpomalení. Kláda, někdy až pět metrů dlouhá se upravenou mezerou mezi kmeny voru vsunovala kolmo do vody, až narazila na říční dno. Tento kůl, zvaný též *jehla*, se opíral o silné, napříč voru dobře uvázané břevno, tzv. *šrekovou pojížd'*.

Následující tabule uprostřed pramene už zvláštní pojmenování neměly, teprve až vor předposlední. Na tom byla opět brzda – *šrek*, a proto mu říkali *zadní šrekový*. A konečně tu byl vor poslední, *zadák*. Zde bylo veslo, sloužící jako kormidlo voru, obsluhované mužem, jenž byl z osádky pramenu po vrátném nejzkušenější. Také jemu se říkalo *zadák*.

Z drobných potřeb k obsluze pramene jmenujme již jednou připomenutý okovec, tyč pro odrážení a vyrovnávání pramene, a háček na přitahování klád. Nezbytná byla i *vyhražovačka*, silný provaz se zauzlovanými konci, která se užívala k *vyhražování*, tj. otevírání vorových propustí. O tom si ještě později blíže povíme. Osádka pramene musela mít na cestu i základní nářadí pro případ poškození voru – pilu, sekeru širokou i kladařku, nebozez, rezervní houžve (později svazek drátu a kleště). Také speciální dlouhé houžve – *šlahouny*, kterými se pramen přivazoval ke břehu než nastoupil drát. Vrátný měl v brašně doklady – mezi nimi nezbytný *vrátnský patent*.

Když byl pramen dokončen a nachystáno všechno potřebné, mohl přijít okamžik vyplutí. Na ten se plavci vždy těšili, jak to dokládají i slova písně Plavecká v zápisu Františka Vodráška z Purkarce:

*Hurá, hoši kamarádi, již nám nastal den,  
hurá, již nám nastal den,  
že my od nás časně z rána zítra poplavem,  
hurá, zítra poplavem.  
Prameny jsou hotový, vesla jsou osázený,  
aby nám dal Pánbůh zdraví, bysme doplouli,  
hurá, bysme doplouli.*

Ano, *doplouli, plouli* – to byl ten jediný správný výraz prozrazující Vltavou křtěného plavce. Pokud šlo o vůbec první vyplutí roční sezóny, předcházela mu v předvečer oslava v plavecké hospodě. V minulosti bývaly při zahájení, ale i při ukončení plavecké sezóny pořádány i honosnější oslavy na náklad firmy provozující voroplavbu. Plavci byli bohatě pohoštěni a také se pro ně v kostele sloužila zvláštní plavecká mše. Tak tomu bylo nejdéle na Týnsku. Ale ať plavci slavili jak slavili, za úsvitu stáli všichni spolehlivě na svých místech.

Na střední Vltavě bylo zvyklostí, že posádku pramene tvořili čtyři muži, tatáž parta, která i pramen zhotovila. Na horní Vltavě, nad Českými Budějovicemi, se počet plavců zvyšoval až na šest, aby se lépe zvládly ostré zákruty řeky. Tato posila však po překonání obtížných úseků pramen opouštěla.

Hlavní osobou na pramenu a hlavou plavecké party byl, jak už řečeno, vrátný. Také on se dostal do populární písničky Plavecká:



*Dva vorové prameny dorazily do Štěchovic. Fotografie z doby druhé světové války*





„Plavecký patent“, listina, kterou si každý vrátný chránil jako oko v hlavě. Jedna ze starších variant

níže od Slapu hořejšího, kde tyto největší vltavské proudy začínaly. Záslapní voda znamenala, že bylo nutno plout za Slap, čili do užšího ramene řeky vlevo od tohoto ostrůvku.

V předchozích stupních se zásadně volilo rameno pravé. Poslední kategorií byla *velká voda* – povodeň, při které už se samozřejmě plout nedalo.

V převážné části střední Vltavy pluly prameny neseny proudem – samotíží, jen v některých úsecích, kde byl proud pomalý, si plavci pomáhali odrážením pramene okovcem. Tak se dělo, hlavně když se pramen octl na *víru*. K tomuto slovu je ovšem třeba vysvětlení: na Vltavě mělo totiž zcela opačný význam, než vír v obecném pojmu vody běhuté, točící se zpětnými proudy. V řeči plavců byl vír tišinou, kde se pramen jen sotva vlekl. Okovcem se také vyrovnávaly vory, jestliže se linie pramenu nežádoucně pokřivila.

Vesla – plavecky rudlata – sloužila výhradně k usměrňování přídě a zádě pramene. V ostrých zátočinách s proudem bylo nutno veslovat – *rudlovat* – velmi



Plavci u přídových vesel při proplouvání propusti v Letošnici. Vlevo vrátný Václav Štědronský ze Zbonína, dále Josef Štědronský a Matěj Mašek, oba ze Štědronína. Asi rok 1958

usilovně, na přídi vždy v jednom tempu krátkých rychlých pohybů. Vesla se výhradně používala při proplouvání vorovou propustí, plavecky *vraty*.

*Když přijedem na Kořensko, na první vrata,  
Hurá, na první vrata,  
vrátný křičí: chaso moje, vemte rudlata,  
hurá, vemte rudlata,  
vytahujte z kouta ven, ať tady nezůstanem,  
neb je tady za ostrovem násep veliká, hurá, násep veliká.*

To je další ze slok písně Plavecká. Jsme-li u propusti čili vrat, musíme připomenout další slovo plavecké terminologie a další důležitý úkon voroplavby – *vyhražovat*. V minulosti na celé Vltavě, od konce 18. století už jen od vsi Podskalí vzhůru, se vorové propusti uzavíraly kládami otesanými do hranolů, kterým se říkalo *podlahy*. Tyto na sebe naskládáné a v zářezu na boku propusti uchycené klády vytvořily uzávěru – vrata. Nad ní se pak nad jezem zadržovala voda potřebná pro náhon na mlýnská kola. Připlul-li pramen k uzavřeným vratům, bylo nutno přirazit ke břehu – plavecky *chytit* – a pak šel vrátný vyhradit čili otevřít vrata. Tím se také vysvětluje, proč se předákovi plavecké party říkalo vrátný.

K vyhražování přišla k propusti celá osádka pramene. S sebou nesli *vyhražovačku*, asi desetimetrový provaz s uzly na koncích, a také háček. Ten vrátný

zaklestit pod vrchní podlahu a kládu povytáhl tak, aby se ukázal otvor, provrataný na jejím konci. (Stejný byl i na konci opačném.) Otvorem se pak protáhl provaz – vyhražovačka, ten plavci pevně uchopili a podlahu vytáhli na rovný horní okraj propusti – *sруб*. Tak se postupně vytahovaly všechny klády, až prostorem uvolněnou pod úroveň jezu bouřil dravý proud, někdy většina celého říčního průtoku. Nato se plavci vrátili na svá místa, pramen odvázáli a odrazili – *pustili* – a nasměrovali do propusti. Po jejím proplutí se o opětně uzavření vrat už nestarali, to byla práce mlynáře či jiného uživatele jezu.

Prameny na řece sloužily i jako dopravní prostředek pro obyvatele Povltaví, a to zejména předtím, než vznikly železniční tratě do jižních Čech. Dobrosrdeční plavci vzali vždy na svůj pramen každého, kdo se potřeboval svézt, a za tuto službu nikdy nežádali odměnu. Tak po vorech přicházela do Prahy služebná děvčata z povltavských obcí i širšího okolí, studenti vracející se do hlavního města z prázdnin, ale snad nejvíce sloužila tato levná doprava hokynářkám, které tak vozily své zboží na pražské trhy. Ty využívaly čas na pramenu k oškubávání drůbeže a někdy na voru u svého nákladu i nocovaly. V posledním údobí voroplavby vděčili pohostinnosti plavců i mnozí turisté za nevšední poznání Vltavy.

Denní úseky plavby si plavci rozvrhli tak, aby cestu zakončili u některé plavecké hospody, na místě, kde byl *stan*. Také toto slovo se nekryje s dnešním



*Na cestě ku Praze, nazval Antonín Levý svou kresbu venkovanů, putujících po vorech. Jeho xylografie zdobí 2. svazek rozsáhlého díla Čechy nakladatele Jana Otty – Vltavu. Z této knihy pocházejí i všechny následující reprodukce dřevorytů, pokud není uvedeno jinak*





*Snímek zachycuje vorový pramen pod Červenou v létě roku 1941. Protože záhy přijdou peřeje Červenských proudů, stojí jeden plavec (na fotografii v popředí) i u pomocného vesla ve slabějších*

pojmem. V plavecké mluvě, ale i v úřední řeči poříční správy znamenal stan příhodné místo k přivazování pramenů při přerušení jejich plavby. K tomu sloužily železné kruhy, zapuštěné v kamenech navigační hráze.

Plavecká hospoda byla pro osádku pramene významným bodem cesty, zaslouženým oddechem po celodenním pracovním vypětí. Jednotlivé plavecké party už měli své oblíbené štace, kde je šenkýři vítali jako doma. I když tyto často osaměle stojící hospody nemávaly valný sortiment jídla, přece jejich majitelé uměli vyjít plavcům maximálně vstříc. Po večeři se popilo pivo nebo kořalka, a při dobré náladě často došlo i na zpěv s doprovodem harmoniky. Ta obvykle patřila k inventáři hospody. Zpívaly se národní písně i veselé popěvky z módních kupletů, ale nejvíce se parta rozpálila u svých plaveckých písniček. Třeba jako v této, líčící plavbu z horní Lužnice do Prahy:

*Na Vltavu připlujeme, táhne nás to k náhonu,  
vrátnej křičí: budem chytat u Lávičky, u Zvonu.  
Tam plaveček, tam nocuje,  
pivíčko a štamprdičku popije.  
K Palusovi, ke Krútovi, potom přijde Svatý Ján,  
v Štěchovicích, v Lahovicích, piva máme plný džbán.*

Je to jen malý úryvek z písně Polužnická, ale postihuje plavecké hospody, které na střední Vltavě patřily k nejoblíbenějším. Když vrátný uznal, že už pro jeho plavce večer pokročil, přinesl hospodský do šenkovny otep žitné slámy, rozložil ji na podlaze a plavci ulehli. Často jen ke krátkému spánku, protože už před východem slunce odráželi svůj pramen nanovo do proudu.

Během dne se plavci už v žádné z hospod, jež míjeli, nezastavili. Pramen musel plout, zdržování nepadalo v úvahu. Tehdy se jídlo, hlavně však pití, objednávalo „na dálku“. Daleko před hospodou plavci zahoukali – zvuk se po vodě dobře nesl – a to bylo signálem pro šenkýře. Když se objevil před hospodou, zpřesnili své přání většinou vždy jen dvojitým druhem zavolání. Buď „vyvézt!“, nebo „pivo!“ Na přání „vyvézt“ naskládal hospodský do košíku, co měl k jídlu – většinou to byly jen uzeniny a chleba – k tomu přidal pár lahví piva, košík odnesl do loďky a s tou přirazil k prameni. Plavci si z jeho nabídky vybrali, pivo přelili do svých hrnků, zaplatili a rozloučili se. Za záslapní vody se však této praktiky nedalo bez potíží užít, a tehdy se plavci museli se zásobováním spoléhat jen sami na sebe. Viz opět sloku v písni Plavecká:

*Když přijedem na Podolsko, volám na pivo,  
hurá, volám na pivo, šenkýř křičí: velká voda, nevyvezu ho,  
hurá, nevyvezu ho.  
Co my máme dělati, nezbývá nám než plouti,  
musíme se jenom černě trochu napítí,  
hurá, s kuráží plouti.*

„Černá“, to byla černá žitná káva, kterou si plavci na prameni také často vařili. Jejich ohniště na druhém voru pak posloužilo i k přípravě jídla. Většinou to byla polévka uvařená přímo z říční vody, pěkně hustá, protože obsahovala většinu vařiva, jaké ženy nachystaly plavcům do uzlíku: brambory, nudle, vejce, krupky i kousky uzeného masa.

Po zdolání všech nástrah, které řeka na svém toku na plavce nalíčila (i ty se odrážejí v jejich písničkách), je tu Praha, kde převážná část pramenů končí svou pouť:

*Do Prahy příplavíme, k ostrovu se stavíme.  
Vrátný plavce splatí, každý se hned ztratí,  
jako by ho lupal honem, pospíchá na dráhu ven.*

„Tak zas jeden ráz jde ke konci“, říkají si plavci cestou z vorového přístavu na smíchovské nádraží. Ráz v jejich mluvě znamená sestavení pramene, jeho splavení a cesta zpět domů. Zkušená parta takových rázů dokázala v příznivém roce uskutečnit až kolem dvaceti. V minulosti stihli rázů méně, protože



*Vorový přístav na Císařské louce v Praze Smíchově, nejčastější cíl vltavských plavců. Xylografie podle kresby Karla Liebschera (Ottovy Čechy, díl Praha)*

až do sedmdesátých let 19. století putovali plavci z Prahy do svých domovů v jižních Čechách pěšky. Do míst na Týnsku na to zpravidla padly tři dny, i když cesty plavců vedly co nejpříměji s využíváním mnohých zkratek. Na peníze, které vrátí svým plavcům po odevzdání dřeva vyplatil, čekalo někdy na dlouhé cestě nebezpečí, jak o tom píše ve svých pamětech plavec Tomáš Sypal z Českých Budějovic: *Horší to měli naši dědové, kteří chodili z Prahy pěšky, když ještě nebyla železnice, nadcházeli si různými pěšinami a odpočívali si, když je svezl nějaký forman, a samozřejmě měli taky hlad a žízeň. V takovém případě je hospůdka milá, i když je začouzená, a z rázu jim nezbylo nic...*

Plavci bývali v očích svých sousedů, drobných chalupníků, dělníků v lomech a na regulačních pracích či lesních zaměstnanců, lidmi velmi dobře placenými. A také oni si to občas i sami o sobě mysleli, protože peníze, jež dostali za ráz, si nikdo v hospodářství, dělnickou či řemeslnickou práci ani službou za tak krátkou dobu nevydělal. Někdy pro to mívali i sklony k furianství a pýše. Ale přece jejich vysoké výdělky byly jen relativní. Vždyť vlastně vykonávali tvrdou práci od svítání až do noci, často v nepříznivých podmínkách. Ne vždy se plulo v sluneční pohodě. Pokud už byl pramen na vodě, musel plavbu dokončit i v čase nepřetržitých lijáků, mlhavé a studené jarní či podzimní nepohody. K tomu stále hrozilo nebezpečí dravého říčního živlu.

Navíc tu bylo zimní období, kdy plavectví mělo několikaměsíční pauzu, ve které byl plavec zcela bez příjmu. To pak byl konec pejsky a tomu, kdo si něco neušetřil, nezbylo než zkroušeně zanotovat jinou plaveckou: