

Počátky plavení dřeva v Novohradských horách

JAROMÍR FLORIAN

Klíčová slova: plavení dřeva – voroplavba – Novohradské hory – jižní Čechy

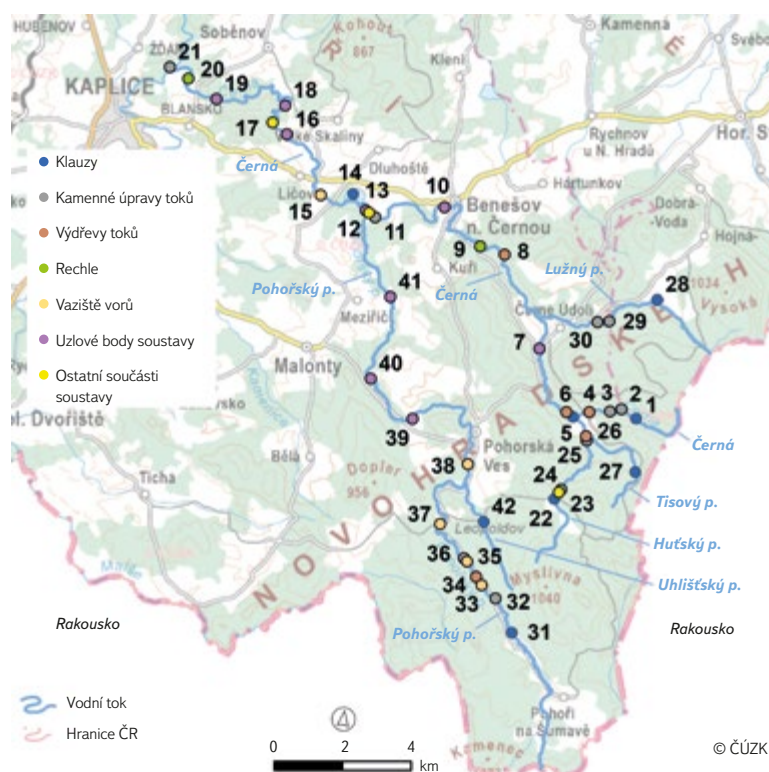
ABSTRAKT

V poslední čtvrtině 18. století byl v Novohradských horách a podhůří vybudován unikátní systém k plavení dřeva. Jeho vznik je spojen se jménem tehdejšího majitele novohradského panství Johanna Nepomuka Buquoye; autorem projektu a garantem vlastní realizace byl inženýr Johann Franz Riemer. Jedinečnost celého systému spočívala v tom, že umožňoval plavení jak volného (polenového), tak svázaného dřeva (vorů neboli pramenů) i na úzkých a málo kapacitních vodních tocích Novohradských hor. Základ plavebního systému tvořily upravené (splavněné) vodní toky, na nichž se nacházely plavební nádrže (rybníky) zajišťující potřebné množství vody pro splavení dřeva. Počátky budování novohradského plavebního systému spadají do druhé poloviny sedmdesátých let 18. století. Materiály dochované v písemné pozůstalosti buquoyové pozemkové vrchnosti poskytují vhled do počátků jeho výstavby v letech 1780–1784. V roce 1783 byla završena první část budování plavebního systému. Od tohoto roku se plavilo polenové dřevo do Českých Budějovic a první prameny putovaly do Prahy. V úseku po České Budějovici plavební cesta zahrnovala Pohořský potok a na něj navazující řeky Černou a Malši. Po roce 1783 pokračovalo rozšiřování plavebního systému také na horní tok Černé a její přítoky. Plavební systém byl dotvořen na přelomu 18. a 19. století splavněním menších přítoků Černé a výstavbou plavebních nádrží na nich. Novohradský plavební systém byl udržován a provozován až do první poloviny čtyřicátých let 20. století.

ÚVOD

Od konce sedmdesátých let 18. století do přelomu 18. a 19. století byl v Novohradských horách a podhůří budován unikátní plavební systém umožňující splavení volného i svázaného dřeva. Klíčová část plavebního systému ležela na panství Nové Hradě, jež bylo od roku 1621 v držení původem francouzského rodu Buquoyů [1]. Ke splavení bohatých zásob dřevní hmoty z lesních revírů Novohradských hor bylo využito řeky Černé a jejích přítoků. Od Kaplice se dřevo plavilo dále k Českým Budějovicím po Malši (obr. 1).

Tato studie se na základě souboru dochovaných a dosud systematicky nezpracovaných pramenů z fondu Velkostatek Nové Hradě pokouší podrobněji zmapovat budování a provozování plavebního systému v poslední čtvrtině 18. století s hlavním důrazem na léta 1780–1784. Studie je zaměřena na obecnější aspekty výstavby a vývoje plavebního systému a navazuje na poznatky prezentované dosavadní odbornou literaturou, která se plavebním systémem zabývala ve vrcholném a pozdním období jeho existence.



Obr. 1. Mapa klíčové části plavebního systému
Fig. 1. Map of key parts of the navigation system

Účel plavebního systému a kontext jeho vzniku

V důsledku tzv. dřevní krize – vyvolané masivní exploatací lesů v souvislosti se zvýšeným zájmem o dřevo jako palivový, technologický a stavební materiál – kolem poloviny 18. století prudce vzrůstala poptávka po palivovém a stavebním dřevu především ve velkých městech. Vlastníkům velkých lesních komplexů se tím otvírala možnost zpeněžit dosud takřka nedotčené zásoby dřevní hmoty. Vodní cesta představovala nejlevnější a ve své době prakticky jediný způsob transportu dřeva. Po technické stránce existovaly dva způsoby plavby dřeva po vodních tocích. Prvním z nich je volná plavba polen (Holztrift, Holzschwemme). Takto se dopravovalo palivové (Brennholz) a později též brusné dřevo (Schleifholz) určené k výrobě celulózy. Druhý způsob představovala voroplavba (Holzfloßung) užívaná ke splavování dlouhých klád. Jednotlivé klády byly spojeny do vorů neboli tabulí (Flöße) a ty pak svázaný

v pramen (Prahm) dlouhý mnoho desítek metrů. Takto se dopravovalo stavební dřevo. Prameny mohly nést další náklad, např. polenové dřevo, různé dřevěné výrobky (šindele, dřevěné tyče, prkna) či další zboží (v případě jihočeských řek zejména sůl z alpských zemí). Tím se zvyšovala výnosnost voroplavby. Z dochovaných historických materiálů víme, že již v první polovině osmdesátých let 18. století byly činěny pokusy zvýšit takto ziskovost buquoyského plavebního systému. I později to byla patrně běžná praxe: koncem 19. a počátkem 20. století se např. na pramenech plavilo palivové dříví, dříví pro doly (Grubenholz) a pražce (Schwellen) [2–4].

Počátky snah o plavení dřeva z lesů Novohradských hor sahají do poloviny 18. století. Roku 1748 navrhoval František Karel Berner volnou plavbu dřeva s využitím plavebních nádrží. První pokus o plavení dřeva z lesů Novohradských hor uskutečnili podnikatelé Goldberg a de Sommer v polovině 18. století [5, 6]. Plavili kmeny na výrobu stožárů do Hamburku, ale zůstalo pouze při tomto pokusu; soustavné plavení vyžadovalo splavnění a úpravu vodních toků. Tehdejšímu majiteli novohradského panství hraběti Franzi Leopoldu Buquoyovi (1703–1767) bylo svého času předloženo více návrhů, jak ve velkém plavit dřevo z Novohradských hor, značně se však rozcházely v otázce finančních nákladů na vybudování systému. Byl mezi nimi i návrh inženýra Johanna Franze Riemera z roku 1761 spočívající ve vybudování plavebních nádrží a ve splavnění vodních toků. V důsledku nepříznivých okolností – za všechny jmenujme hladomor z let 1770–1772 – se Riemerův návrh dočkal realizace až ve druhé polovině sedmdesátých let 18. století za hraběte Johanna Nepomuka Buquoye (1741–1803) [7].

Geografické vymezení plavebního systému

Kostru plavebního systému tvořily plavební toky. Ústřední postavení zaujímaly Malše (Maltsch), Černá (Schwarzaubach) a Pohořský potok (Buchersbach). Do systému byly postupně začleňovány: Uhlištý potok (Kohlstätterbach) jako přítok Pohořského potoka a přítoky Černé – Lužný (Luggaubach), Huťský (Gereutherbach) a Tisový potok (Eibenbach).

Klíčový prvek plavební soustavy reprezentují plavební rybníky či nádrže zbudované na každém z plavebních toků. Jelikož vodní toky zpravidla neposkytovaly dostatek vody pro splavení dřeva, plavební systémy obecně se bez tohoto prvku neobešly. V pramenech z osmdesátých a devadesátých let 18. století jsou plavební rybníky označovány jako rezervoáry (Reservoir), tedy nádrže. Některé z nich původně skutečně sloužily jako rybníky, většina však byla zřízena až jako součást plavebního systému. Na konci 19. a v první polovině 20. století se nádrže označovaly výhradně jako plavební rybníky (Triftteiche). Součástí plavebního systému býval vždy ještě jeden rybník ležící mimo plavební cesty pod soutokem Černé a Pohořského potoka. Dodával vodu pro plavbu po dolním toku Černé a po Malši. Skladba plavebních rybníků se v průběhu vývoje systému poněkud měnila. V první polovině 20. století – ve vrcholné a pozdní fázi plavebního systému – byly v provozu: Pohořský (Buchersteich) a Uhlištý rybník (Kohlstätterteich) na stejnojmenných potocích, Zlatá Ktiš (Goldener Tisch) na Černé, Mlýnský rybník (Mühlbergteich) na Lužném potoce, Huťský (Gereutherteich) a Tisový rybník (Eibenteich) na stejnojmenných potocích



Obr. 2. Uhlištý rybník – ukázka jedné z plavebních nádrží (foto: M. Bureš, červenec 2024)

Fig. 2. Uhlištý Pond – one of the navigable reservoirs (photo: M. Bureš, July 2024)



Obr. 3. Pozůstatky dřevěné výpustní roury na Huťském rybníce (foto: M. Bureš, červenec 2024)

Fig. 3. Remains of a wooden outlet pipe at Huťský Pond (photo: M. Bureš, July 2024)

(obr. 2). Těsně pod soutokem Černé a Pohořského potoka měli Buquoysové od českokrumlovské prelatury pronajatý Kancelářský rybník (Kanzlerteich) [3].

Vypouštěním vody z rybníků (nádrží) byla vytvořena plavební vlna potřebná ke splavení volného či svázaného dřeva na trase z Novohradských hor do Českých Budějovic. Voda se vypouštěla dřevěnými rourami umístěnými v nejnižším místě hráze (obr. 3). Regulace množství vypouštěné vody byla zajištěna osazením rybníků větším počtem rour (dvěma až čtyřmi, počet se u jednotlivých rybníků lišil) a možností otevřít každou rouru jen z poloviny.

Vodní toky musely být pro účely plavby upraveny. Splavnění zahrnovalo celou řadu úprav, jejichž cílem bylo vytvořit hladce průchodnou plavební cestu. Řečiště musela být vyčištěna od skal a nánosů písku. Tam, kde to bylo žádoucí a technicky proveditelné, byla koryta narovnána; říční zákruty prodlužovaly plavební cestu a zvyšovaly riziko vyplavení polenového dřeva na břeh a jeho devastaci, stejně tak komplikovaly i voroplavbu. V exponovaných částech a zákrutách byly břehy chráněny vřdřevami, v ohybech vodních toků byla budována kamenná obezdění (obr. 4). Průchodnost vodních toků pro plavené dřevo zajišťovaly vorové propusti zřízené na jezích. Tam, kde měly být vázány vory, byla zřizována vaziště s vlastními jezy (Bindwehre).

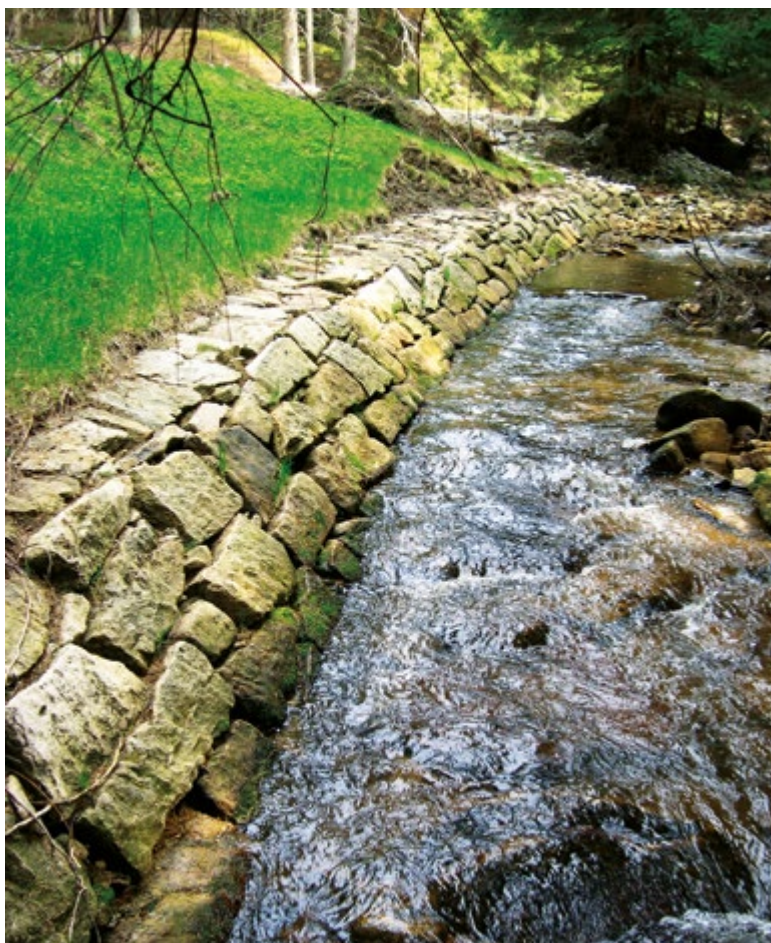
V lesích byla budována místa pro skladování klád a polenového dřeva. V cílových místech plavby dřeva byla zřizována skladiště dřeva (Legstätte) a při skladištních rechle (Rechen, Holzfangrechen, česky též hrable) umožňující zastavit a vytáhnout z vody plavené dřevo (obr. 5) [5, 8]. V polovině osmdesátých let 18. století existovala na plavební cestě do Českých Budějovic skladiště na Černé v Ličově a v Ponholzi nedaleko Blanska u Kaplice, na Malši ve Velešíně a na jižním okraji Českých Budějovic u tzv. Špitálského jezu.

MATERIÁL A METODY

Budování tak rozsáhlého a promyšleného systému zabralo mnoho let a ve své době dalo vzniknout řadě písemných dokumentů. Do dnešních dnů se dochoval soubor písemností pokrývajících se značnými mezerami léta 1780–1799. Je uchovávan ve Státním oblastním archivu v Třeboni v archivním fondu Velkostatek Nové Hradky [9]. Vzhledem k torzovitosti dokumentů lze budování plavebního systému kontinuálněji sledovat jen v letech 1780–1784. Právě toto období ovšem představuje klíčovou etapu vzniku plavebního systému.

Dosavadní odborná literatura o buquoyském plavebním systému není četná. Komplexněji toto téma mapuje stať Michala Bureše a Jana Pařeza [5], částečně též Jana a Eriky Andreskových [6] v knize *Novohradské hory a podhůří*. Jiný autorský kolektiv, jehož členem byl i autor této studie, rekapituloval historii plavebního systému s důrazem na plavbu polenového dřeva; archeolog Michal Bureš zde zhodnotil význam dochovaných částí plavebního systému z hlediska památkové péče [1]. Předkládaná studie navazuje na výsledky bádání publikované v tomto příspěvku. Historie plavení dřeva v Novohradských horách se významně dotýká také Jarmila Hansová ve studii o rechlech [8]. Z drobnějších starších příspěvků lze uvést článek Petra Jelínka [10]. Cenné svědectví o průběhu plavení dřeva v Novohradských horách ve třicátých letech 20. století podává Josef Klouda v příspěvku z roku 1960 [11].

Zdroj základních informací o buquoyském plavebním systému dodnes představují tři publikace buquoyského vedoucího lesního úředníka Theodora Wagnera vydané v letech 1895 [2], 1904 [3] a 1913 [4]. Dosavadní literatura tak plavební systém představuje v jeho vrcholné podobě z přelomu 19. a 20. století.



Obr. 4. Ohbí toku Černé pod Zlatou Ktiší vystavěné z opracovaných kamenných kvádrů (foto: M. Bureš, květen 2003)

Fig. 4. Bend on the Černá River below Zlatá Ktiš Pond, built from dressed stone blocks (photo: M. Bureš, May 2003)

Nejhojněji zastoupený a informačně velmi bohatý pramen představují tzv. stavební zprávy (Bauberichte) podávané v týdenních intervalech Johannem Franzem Riemerem nebo jiným úředníkem vedoucím výstavbu plavebního systému. Zprávy dokumentují ponejvíce čištění potoků, budování, případně opravování propustí, jezů a výdřev dna a břehů. Dále v nich najdeme informace o průběhu plaveb volného i svázaného dřeva. Prostřednictvím stavebních zpráv dostával majitel panství hrabě Johann Nepomuk Buquoy aktuální informace o postupu budování plavebního systému a zároveň mu byly předkládány rozmanité záležitosti k rozhodnutí, jako např. roku 1783 návrh na zřízení nové plavební nádrže. V mnoha stavebních zprávách najdeme jeho rozhodnutí a pokyny, jeho připomínky, ale i pochvalná uznání. Hrabě aktivně zasahoval do budování systému a provozování plavby a od svých úředníků vyžadoval plně pracovní nasazení.

U stavebních zpráv občas nalezneme také přílohy ve formě tabelárních výkazů, jež zachycují práce vykonané za určité období (obvykle týden), zaznamenávají druh a počet stavebního personálu (zedníci, tesaři, pomocníci, odstřelovači kamene), výši vyplacených odměn apod. Nejucelenější dochovaný soubor písemností se vztahuje k plavení polenového dřeva a pramenů (vorů) v dubnu a květnu 1783.

Vysokou informační hodnotu mají také některé další písemné dokumenty – svou povahou návrhy či dobrozdání –, jež se dotýkají řady aspektů budování a provozování plavebního systému od techniky vázání pramenů přes otázku obstarání dostatečného množství plavců (vorařů) a financování stavebních



Obr. 5. Jednoduché rechle (zdroj: převzato z publikace Roučka, Z. *Předválečnou Šumavou. Život – práce – krajina*. Plzeň, 2006)

Fig. 5. Simple timber barrier and so called rechle (from the German Rechen, meaning rake) (source: Roučka, Z. *Předválečnou Šumavou. Život – práce – krajina*. Plzeň, 2006)

nákladů až po zařazení lesního hospodářství v souladu s potřebami plavby. Nelze opomenout ani bohatou mapovou dokumentaci z druhé poloviny 18. století opatřenou v mnoha případech obsáhlými slovními komentáři. Ta je rovněž uložena ve fondu Velkostatek Nové Hradky.

Významný zdroj informací o počátcích plavebního systému představuje strojopisný opis původní zprávy z roku 1795 uložený ve Státním oblastním archivu v Třeboni ve fondu Krajské vodohospodářské rozvojové a investiční středisko České Budějovice [7].

Veškerý výše uvedený pramenový materiál sestávající primárně z desítek ručně psaných písemností z poslední čtvrtiny 18. století bylo potřebné nejprve pročíst, a získat tak představu o tom, jaké spektrum témat pokrývá. Vybrány z něj byly informace, jež umožnily sestavit chronologický nástin počátků plavení dřeva v Novohradských horách. Řada tvrzení z odborné literatury i pramenů samotných byla z hlediska kritického přístupu ověřena (např. informace o tom, že vory se do Prahy poprvé plavily již v roce 1783). K získání mnoha dílčích informací bylo nutné kombinovat a porovnávat informace obsažené v jednotlivých pramenech (písemnostech či mapách). Samostatným úkolem bylo utřídit jednotlivé informace chronologicky, protože prameny nejsou v archivním fondu řazeny tak, aby se daly číst jako souvislé vyprávění.

Vzhledem k tomu, že jádro této studie (část Výsledky) vysloveně stojí na zpracování a interpretaci pramenového materiálu, nebylo únosné každou zjištěnou informaci citovat, neboť citace by musela následovat v podstatě za každou větou a nezhledka by odkazovala na dvě i více písemností. Proto tam, kde je

odkazováno obecně na prameny, nebo není uváděn jiný zdroj, se čerpá z výše představeného souboru pramenů (stavební zprávy a další písemnosti, mapy) z fondu Velkostatek Nové Hradky, z něhož pochází naprostá většina informací.

VÝSLEDKY

Rok 1780

Budování plavebního systému započalo roku 1778 po předchozím zevrubném prozkoumání Riemerova návrhu a získání úředního povolení ke stavbě. Buquoyův plavební systém byl starší než oba proslulé šumavské dřevoplavební kanály Schwarzenberský (budován od roku 1789) a Vchynicko-tetovský (budován od roku 1800). Z hlediska technického řešení byl zcela unikátní, neboť umožňoval provozovat voroplavbu i na málo kapacitních a úzkých vodních tocích Novohradských hor.

Souvislejší řada fragmentárně dochovaného souboru pramenů z fondu Velkostatek Nové Hradky začíná rokem 1780. Tehdy už byly stavební práce v plném proudu a Pohořský potok i část řeky Černé byly již natolik upraveny, že se od 9. do 13. dubna mohlo splavit 955,5 (kubického) sáhu polenového dřeva do skladiště v Ličově (Litschau) pod soutokem Černé a Pohořského potoka. Chceme-li si učit představu, kolik dřeva se v přepočtu na dnes užívané kubické metry splavilo, musíme vzít v úvahu, že šlo o tzv. kubické sáhy prostorové, tedy o objem dřeva srovnaného do hrání (hromad) včetně mezer mezi poleny. 955,5 prostorového kubického sáhu odpovídá asi 6 500 prostorových kubických metrů. Tento orientační převod počítá s kubickým sáhem dle dolnorakouské měrné soustavy, která v osmdesátých letech 18. století v Čechách platila. Podle ní kubický sáh odpovídal zhruba 6,82 metřům kubickým. Objem vlastního dřeva (udávaný v tzv. plnometrech) byl ve skutečnosti o dvě třetiny až polovinu menší. Polena bývala dlouhá dvě nebo tři stopy (stopa dle dolnorakouské měrné soustavy odpovídá přibližně 1/3 metru) [12].

Plavební cesta pod Ličovem byla intenzivně upravována pro účely prodloužení volné plavby a zavedení voroplavby. Patrně v letních měsících roku 1780 byl na Uhlištěském potoce vybudován Uhlištěský rybník (Theodor Wagner ve spisku z roku 1904 uvádí rok 1775). Smlouva na vybudování Uhlištěského rybníka byla uzavřena na jaře (snad duben 1780) s jistým Josephem Wagnerem ze Stropnice za sumu 1 200 zl. Potřebné nářadí, jako např. kolečka, krumpáče, železné tyče, vrtáky či kladiva, mu měla stejně jako střelný prach na rozbíjení kamenů dodat buquoyová vrchnost. V roce 1780 byly postaveny rechle v Ponholzi [8]. Ze stavebních zpráv se dozvídáme kromě jiného o záměru zbudovat rechle ve Velešíně (duben), o čištění dolního toku Pohořského potoka, úpravách jezů na dolním toku Černé (říjen) či výstavbě dvou propustí na jezích u papírny (Papiermühl) nedaleko Blanska u Kaplice (konec roku 1780).

Tomuto druhu splavňovacích a stavebních prací je ve stavebních zprávách věnován poměrně velký prostor. Prováděla je buquoyová vrchnost ve vlastní režii, využívající služeb vlastních (panských) tesařů (Zimmerleiten), zedníků (Maurer), jímž pomáhali tovaryši (Geßelle) a pomocníci (Handlanger), a odstřelovačů kamene (Steinschießer). Za vykonanou práci byli odměňováni v týdenních intervalech. Část prací pozemková vrchnost přenechala na základě smlouvy lidem zvenčí, jako např. u stavby Uhlištěského rybníka. Stavebního dřeva měli Buquoyové dost z panských (vlastních) lesů. Zdrojem financování výstavby plavebního systému byly v ideálním případě příjmy z prodeje dřeva; Buquoyové v první polovině osmdesátých let 18. století obchodovali se dřevem z revírů mimo oblast Novohradských hor – k roku 1782 je výslovně zmiňován prodej dřeva z revírů libějovického panství, jež tehdy Buquoyové také drželi. Jako další finanční zdroj mohl sloužit výnos z obchodu s obilím nebo příjmy plynoucí do vrchnostenské pokladny z feudálních rent. Pokud si měl plavební systém sám na sebe vydělat, bylo třeba jej co nejrychleji dobudovat.

Rok 1781

Na jaře 1781 se ve dnech 23. až 28. dubna plavilo polenové dříví do Ličova, k papírně u Blanska a do Ponholze. Volná plavba tak byla v tomto roce rozšířena na celou řeku Černou od soutoku s Pohořským potokem. Ve všech třech jmenovaných skladištích dřeva bylo dohromady vytaženo 1 471,5 sáhu polenového dřeva. Nejvíce se plavilo do Ponholze – 1 102 sáhů. Nejpozději na podzim 1781 proběhly asi také první voroplavební zkoušky. Dochované stavební zprávy z listopadu nás informují pouze o splavení klád v úhrnném množství téměř 1 200 k (panské) lužnické pile (Luschnitzer Breth-Saag, Luschnitzer Saag Mühle) ležící při Pohořském potoce u Terčí (dnes Pohorské) Vsi. Klády byly zřejmě plaveny z více míst na horním toku Pohořského potoka, mj. snad i od tzv. Baronova mostu (Baronwehr) pod Pohořským rybníkem, kam se později posunul počáteční bod voroplavby [3]. Z dochovaných pramenů vyplývá, že minimálně do roku 1795 se prameny plavily až od lužnické pily, kdežto na horním spáditém toku Pohořského potoka se plavily volné klády [7]. Lužnická pila se nacházela nedaleko Terčí Vsi (obr. 6), proto i tamní skladiště dřeva je běžně označováno jako terčoveské (Theresiendorfer Legstatt). U Terčí Vsi stály rechle umožňující vytažení klád z vody. Ve skladišti mohlo dřevo před další plavbou do místa určení řádně vyschnout.



Obr. 6. Lokalizace Lužnické pily (Herrschaftliche Luschnitzer Saag Mühle) nedaleko Terčí (Pohorské) Vsi (zdroj: Státní oblastní archiv v Třeboni, oddělení Třeboň, fond Velkostatek Nové Hradky, mapa č. 2 759)

Fig. 6. Location of Lužnice sawmill (Herrschaftliche Luschnitzer Saag Mühle) near Terčí (nowadays Pohorská) Ves (source: State Regional Archives in Třeboň, Satellite Office Třeboň, archival fond Nové Hradky Estate, map no. 2 759)

Rok 1782

Roku 1782 se polenové dřevo patrně poprvé ve velkém plavilo po řece Malši. Od 8. do 19. dubna bylo do skladiště ve Velešíně splaveno 2 115,75 sáhu dřeva. Ve dnech 22. až 28. května se plavilo do Ličova (214 sáhů) a Ponholze (352 sáhů). Pro rok 1782 máme doloženu také první podzimní plavbu realizovanou od 4. do 9. listopadu; polenové dřevo tehdy putovalo do Ličova (319,25 sáhu) a Ponholze (258,5 sáhu).

Z jara 1782 pocházejí první zprávy o zkušebních voroplavbách na Pohořském potoce a Černé, a to v úseku od skladiště v Terčí Vsi, kam se klády plavily jednotlivě, do Ponholze. Prameny hovoří o sérii čtyř zkušebních voroplavb, které proběhly od konce dubna do první poloviny května. Při čtvrté plavbě konané 13. května bylo z Terčí Vsi do Ponholze úspěšně splaveno 13 156 vídeňských sáhů dřeva. Pramen dorazil do Ponholze za velkého obdivu přihlížejících lidí. Cesta k Českým Budějovicím byla otevřená. Na rok 1783 se počítalo s splavením

vorů do Prahy a byly k tomu konány přípravy. Počátkem prosince 1782 se sešli přední úředníci novohradského panství za účasti Riemera a samotného hraběte Buquoye, aby projednali přípravy na volnou plavbu a voroplavbu v roce 1783. Řešilo se zřízení skladiště dřeva v Českých Budějovicích, otázka poptávky po polenovém dřevu v Budějovicích, způsob organizace kácení stromů pro volnou plavbu i plavení pramenů a financování dalšího rozvoje plavebního systému. Bylo usneseno vystavět skladiště nad Budějovicemi u tzv. Špitálského jezu (Spitalwehr), přičemž pozemek měl být pronajat, nikoli zakoupen. Zároveň měly být během zimy sondovány možnosti prodeje dřeva v Budějovicích. I v roce 1782 probíhaly stavební a splavňovací práce na plavební cestě. Pokračovalo čištění koryta potoků, budování a opravy dřevěného opevnění břehů.

Rok 1783

V dějinách buquoyského plavebního systému zaujímá rok 1783 výsadní postavení. Ve dnech 7. až 15. dubna se uskutečnila první plavba polenového dřeva do Českých Budějovic. V čerstvě vybudovaném skladišti dřeva nedaleko Špitálského jezu bylo tehdy z vody vytaženo 1 232 sáhů dřeva. Dřevo bylo splaveno ze skladiště v nedalekém Velešíně. Šlo o dřevo (či jeho část) splavené z Novohradských hor do Velešína v předchozím roce, pro něž se zřejmě nenašli kupci.

Druhá plavba polenového dřeva do Českých Budějovic následovala ve dnech 23. dubna až 13. května. Byla to první plavba polenového dřeva do Budějovic přímo z lesů Novohradských hor. Na Pohořském potoce se tehdy na více místech polena vhažovala 23. a 24. dubna. 13. května bylo veškeré splavené dřevo v českobudějovickém skladišti srovnáno do hrání. Celkem šlo o 1 933 sáhů zčásti tvrdého, převážně však měkkého polenového palivového dřeva. Zároveň s českobudějovickou plavbou se plavilo dřevo také do Ponholze. K tamním rechlím bylo tehdy splaveno 492 sáhů polenového dřeva. Náklady na plavbu polenového dřeva do Českých Budějovic a Ponholze v termínu od 23. dubna do 13. května činily 1 575 zl. 44 kr., čistý zisk z plavby čítal 2 697 zl. 1 kr.

Z května 1783 máme zprávy o dvou pokusných voroplavbách, které měly i čistě praktický rozměr, neboť posloužily k dopravení dřeva na stavbu propustí v závěru plavební trasy těsně před Českými Budějovicemi. První pokusná voroplavba proběhla ve dnech 6. až 8. května 1783. Plavilo se z Terčí Vsi k mlýnskému jezu v Plavu. Voroplavba časově kolidovala s plavbou polenového dřeva. Obě plavby tehdy nebyly koordinovány a, jak píše inženýr Riemer ve zprávě z 11. května 1783, pramen plul od Doudleb až k mlýnskému jezu u Plavu přes nakupené polenové dřevo. Druhá voroplavba (z Terčí Vsi) se uskutečnila od 15. do 19. května 1783 a jejím cílem byl opět mlýnský jez pod Plavem, kam mířilo stavební dřevo na propustí. Při obou voroplavbách byly z Terčí Vsi vypraveny tři menší prameny stavebního dřeva, jež byly u papírenského mlýna nedaleko Blanska u Kaplice převážány v jeden velký pramen. Sestával z 10 tabulí (vorů) o osmi nebo devíti kmenech. Voroplavba stejných parametrů proběhla pak ještě na počátku června 1783, tentokrát ovšem až do Vidova. Plavené stavební dřevo bylo určeno pro vybudování propustí v Plavu, Vidově a u Špitálského jezu a také ke stavbě domku pro dozorce v budějovickém skladišti dřeva.

V roce 1783 panovalo velké sucho; navíc předchozí rok byl na srážky rovněž chudý. Snad to byl i nedostatek vody, co Riemera koncem května přimělo k podání návrhu na zřízení nové plavební nádrže, tentokrát na Černé. Po jejím zřízení, uvádí Riemer, nebude pokaždé nutné s další voroplavbou čekat do opětovného naplnění Pohořského potoka vodou. Při malém vodním stavu se budou moci vody z obou rezervoárů doplňovat. Z textu nevyplývá, o kterou plavební nádrž se jedná. S největší pravděpodobností šlo o později zaniklý Leberhartský rezervoár (Leberharter Reservoir), jehož existenci dokládá nedatovaná mapa vzniklá patrně těsně po roce 1795 (obr. 7). Tato plavební nádrž se nacházela při soutoku Černé a Huťského potoka. Druhá plavební nádrž na Černé – Zlatá Ktiš – byla budována později, v letech 1789–1796 (podle Theodora Wagnera v publikaci z roku 1904). V roce 1783 patrně z vybudování rezervoáru

sešlo, protože návrh na jeho zřízení opakuje obsáhlé dobrozdání buquoyského hospodářského úřadu z počátku února 1784.



Obr. 7. Situace na horním toku Černé ve druhé polovině devadesátých let 18. století; mapa zachycuje Leberhartský rezervoár (zdroj: Státní oblastní archiv v Třeboni, oddělení Třeboň, Velkostatek Nové Hradky, mapa č. 2 759)

Fig. 7. Situation on the upper reaches of the Černá River in the second half of the 1790s; the map shows the later defunct Leberhart Reservoir (source: State Regional Archives in Třeboň, Satellite Office Třeboň, archival fond Nové Hradky Estate, map no. 2 759)

První prameny do Prahy se – byť zřejmě v omezeném množství – plavily s největší pravděpodobností na podzim 1783. V letních měsících brzdilo sucho výstavbu propustí v závěru plavební trasy do Českých Budějovic, totiž u Plavu, Vidova a Špitálského jezu; pro nízký stav vody nebylo možné plavit stavební dřevo v pramenech z Novohradských hor. Zprávy, jež by popisovaly voroplavbu či voroplavby z podzimu 1783, studované prameny sice neobsahují, nicméně z nařízení hraběte Buquoye ze 14. ledna 1784 lze usuzovat, že se na podzim 1783 muselo alespoň pokusně do Prahy plavit. Rok 1783 uvádí jako počátek voroplavby zpráva o plavebním systému z roku 1795 [7], stejně jako komentář v mapě plavebního systému vzniklé těsně po roce 1795 (v inventáři pořízeném k mapám z fondu Velkostatek Nové Hradky má tato mapa č. 2 760).

Do roku 1783 spadá také počátek splavňování toku Černé v úseku nad jejím soutokem s Pohořským potokem. V červenci 1783 mělo být zahájeno čištění Černé, aby mohla být následně splavněna, k čemuž došlo v roce 1785 (dle komentáře v mapě č. 2 760 uložené ve fondu Velkostatek Nové Hradky).

Rok 1784 a další osudy plavebního systému

Z června 1784 pochází první výslovná zmínka o plavení pramenů z Novohradských hor přes České Budějovice dále do Prahy. Ve zprávě ze 4. června ohlašuje Riemer plavbu pramene o 400 kladách do Prahy, kam měl pramen dle jeho předpokladu dorazit 14., nejpozději 15. června. Mělo na něj být naloženo sáhové dřevo z lesů buquoyského statku Libějovice. Elaborát datovaný 7. září 1784 řeší otázku přípravy voroplavby na rok 1785 dává tušit, že se i v roce 1784 prameny plavily v omezeném množství a voroplavba zatím nepřinášela hrabětem očekávaný zisk. Celý plavební podnik se potýkal s nedostatkem plavců (vorařů) a jisté problémy zřejmě panovaly i ohledně přichystání dostatečného množství kmenů ke splavení tak, aby se maximálně využila kapacita plavebního systému.

Navzdory pomalějšímu rozjezdu voroplavby znamenala léta 1783 a 1784 zásadní přelom v dějinách buquoyského plavebního systému. Úspěch v podobě zprovoznění plavební cesty z Novohradských hor do Českých Budějovic korunoval mnohaleté úsilí hraběte Buquoye a jeho služebníků – inženýra Johanna

Franze Riemera a panských úředníků (správních, finančních, lesních) a dalších zúčastněných – plavců (vorařů), řemeslníků (zedníků, tesařů) i námezdních pracovníků (odstřelovačů kamenů a řadových pomocníků).

V následujících letech byl plavební systém dále rozšiřován. Plavební nádrž na Černé navrhovaná roku 1783 musela být zbudována buď v roce 1784, nebo 1785, neboť v roce 1785 se již mělo na horním toku Černé plavit polenové dřevo, prameny pak od roku 1792. Na konci osmdesátých let 18. století se začalo se stavbou druhé plavební nádrže na Černé – Zlaté Ktiše, jež byla dokončena nedlouho po roce 1795. Na přelomu 18. a 19. století byly splavněny potoky Lužný, Huťský a Tisový. Na posledních dvou byly zbudovány stejnojmenné plavební nádrže.

Budování a provozování plavebního systému znamenalo proměnu dosud řídké osídlených lesů Novohradských hor v kulturní krajinu protkanou sítí zcela nových horských sídel. Plavební systém fungoval a prosperoval po celé 19. století a téměř celou první polovinu 20. století. Vorořplavba byla provozována do léta 1938. Polenové dřevo se prokazatelně plavilo ještě v první polovině čtyřicátých let minulého století [1, 10].

DISKUZE

Studie navazuje na dosavadní výsledky bádání o buquoyském plavebním systému, přičemž se zaměřuje na počáteční léta jeho existence. Poskytuje řadu nových poznatků, zčásti pak upřesňuje informace tradované v literatuře především pod vlivem spisů Theodora Wagnera z konce 19. a počátku 20. století.

Díky dochovaným pramenům lze poměrně dobře sledovat postupné rozšiřování plavební cesty v letech 1780–1783. Roku 1783 byl buquoyský plavební systém jak pro volné dřevo, tak pro prameny (vory) doveden do Českých Budějovic, což koresponduje s údaji ve Wagnerových spiscích a v odborné literatuře. Výzkum také umožnil posunout vybudování Uhlíšťského rybníka do roku 1780; Wagner uvádí rok 1776 [3]. Z pramenů také vyplývá, že součástí plavebního systému byl v počátečních letech panský (buquoyský) Velký ličovský rybník (v dobových pramenech označován německy jako Seifritzteich nebo Seifriedsteich), teprve později nahrazený Kancléřským rybníkem pronajímáním od českokrumlovské prelatury.

Zejména díky souboru pramenů z fondu Velkostatek Nové Hradky bylo možné poodhalit organizačně-institucionální pozadí budování a provozu plavebního systému – např. zapojení vrchnostenských úřadů a jejich personálu či aktivní roli hraběte Buquoye. Cenné jsou informace o prvních zkušebních vorořplavbách, které dokumentují technické problémy, s nimiž se první plavci (voraři) potýkali. Písemnosti z let 1783 a 1784 vydávají svědectví o nelehkých počátcích vorořplavby a její nedostatečné rentabilitě v prvních letech provozu plavebního systému.

Limity výzkumu představovala torzovitá a přece jen omezená pramenná základna, takže řadu otázek nebylo možné zcela spolehlivě rozřešit nebo zůstaly otevřené. Jde např. o otázku, zda a v jaké míře se na Pohořském potoce a Černé plavilo volné dřevo již před rokem 1780. Prakticky nic bližšího nevíme ani o průběhu a rozsahu vorořplavby z podzimu 1783. Jen velmi kusé informace máme k dispozici o splavňování Černé nad soutokem s Pohořským potokem, jakož i o vybudování nejstarší plavební nádrže na Černé, tzv. Leberhartského rezervoáru. Vzhledem k tomu, že klíčový archivní fond Velkostatek Nové Hradky není dosud zpracován, není vůbec vyloučené, že ještě ukrývá písemnosti, jež by mohly vnést více světla do osudů plavebního systému.

Rozsáhlý – třebaže mezerovitě dochovaný – pramenný materiál nebylo možné vytěžit beze zbytku. K tomu by bylo zapotřebí delšího času a úzké spolupráce s dalšími odborníky, zejména archeology, kteří by dokázali interpretovat informace týkající se technické stránky výstavby systému, a odborníky na lesní hospodářství.

ZÁVĚR

V poslední čtvrtině 18. století byl na vodních tocích Novohradských hor a podhůří vybudován unikátní plavební systém umožňující plavení nejen volného, ale i svázaného dřeva (pramenů, vorů), a to na málo kapacitních vodních tocích o značném spádu. Klíčová část plavebního systému ležela na panství Nové Hradky vlastněném hraběcí rodem Buquoyů. Dílo bylo realizováno podle projektu inženýra Johanna Franze Riemera, jenž stavbu vedl a zásadním způsobem určoval další rozvoj plavebního systému až do podoby, již získal na konci 18. století a ve které pak s jistými změnami přetrval až do první poloviny 20. století. Hlavní plavební osu systému tvořily Pohořský potok, Černá a Malše vlévající se v Českých Budějovicích do Vltavy.

Budování plavebního systému započalo na konci sedmdesátých let 18. století. Do roku 1783 byl systém připraven k plavení polenového dřeva a vorů (pramenů) do Českých Budějovic; vory pak pokračovaly přes České Budějovice a Týn nad Vltavou do Prahy. V roce 1783 zahrnoval plavební systém Pohořský potok, Černou od soutoku s Pohořským potokem a Malši. Existovaly tehdy tři plavební rybníky (nádrže): Pohořský (druhá polovina sedmdesátých let 18. století) a Uhlíšťský (1780) zřízené na stejnojmenných tocích a Velký ličovský rybník pod soutokem Pohořského potoka a Černé ležící mimo vlastní plavební trasu. Skladiště dřeva při plavební trase se nacházela v Terčí (Pohorské) Vsi, Ličově, Ponholzi, Velešíně a v Českých Budějovicích. Zatímco polenové dřevo se plavilo k příslušným skladištům dřeva přímo z nejvyšších úseků plavební cesty, byla vorořplavba poněkud složitější. Klády se plavily volně z lesa až ke skladišti v Terčí Vsi, kde byly teprve svázané do pramenů. U papírenského mlýna nedaleko Blanska bylo několik pramenů plujících z Terčí Vsi svázané v jeden dlouhý a ten pak pokračoval do Českých Budějovic.

Od roku 1785 se plavilo polenové dřevo také na horním toku Černé, tj. nad soutokem s Pohořským potokem. Předcházelo tomu splavnění Černé a vybudování dalšího vodního rezervoáru na Černé; pravděpodobně šlo o později zaniklý Leberhartský rezervoár při soutoku Černé a Huťského potoka. Pro nedostatek zdrojů si o rozšiřování plavebního systému během osmdesátých a devadesátých let 18. století můžeme učinit jen základní představu. Další vývoj šel cestou splavňování vyšších partií Černé a jejích přítoků – Lužného, Huťského a Tisového potoka. Od roku 1792 se měly plavit vory také na horním toku Černé. To je zajímavá informace, jelikož z konce 19. a první poloviny 20. století nemáme zprávy o tom, že by byla v této části plavebního systému vorořplavba provozována. Roku 1796 byla dokončena Zlatá Ktiš na Černé a následně byly kolem roku 1800 zřízeny plavební rybníky na Huťském a Tisovém potoce (Mlýnský rybník na Lužném potoce byl staršího původu). Tím bylo pod vedením inženýra Riemera dovršeno budování celého plavebního systému.

Poděkování

Studie vznikla v rámci plnění grantového projektu NAKI III, č. DH23P03OVV007 „Komplexní přístupy k identifikaci, ochraně a údržbě historických systémů retence a distribuce vody v horských oblastech České republiky s ohledem na památkovou péči“. Na tomto místě bych rád poděkoval oběma recenzentům – Ing. Magdaleně Nesládkové a Radku Štovičkoví.

Literatura a prameny

- [1] VYSKOČIL, A., FLORIAN, J., SVITÁK, Z., BUREŠ, M. Plavení dřeva na Novohradsku ve světle meziválečných plavebních programů a reliktů dochovaných v krajině. *Památky. Jižní Čechy*. 2024, 3(2), s. 5–46.
- [2] WAGNER, B. *Statisticko-topografický a lesnický popis hraběcích Buquoyových lesů světského panství Nových Hradů vyhotovený za příčinou návštěvy České lesnické jednoty při 47. valné a plné hromadě v městě Nových Hradech dne 5., 6. a 7. srpna 1895*. Praha, 1895.
- [3] WAGNER, T. *Entstehung, Wesen und Betrieb der auf der Exzellenz Karl Graf Buquoy'schen Domäne Gratzen in Böhmen bestehenden künstlichen Trift und Flößerei des Brenn- und Rundholzes*. Wien: Selbstverlag, 1904.
- [4] WAGNER, T. *Statistisch-topographische Beschreibung der Forste der Karl Graf von Buquoy'schen Fideikommiß-Herrschaft Gratzen (Böhmen)*. Gratzen: Selbstverlag, 1913.
- [5] BUREŠ, M., PAŘEZ, J. Plavení dřeva. In: DUDÁK, V. (ed.). *Novohradské hory a novohradské podhůří. Příroda, historie, život*. Praha: Nakladatelství Miloš Uhlíř Baset, 2006.
- [6] ANDRESKA, J., ANDRESKOVÁ, E. Lesnictví. In: DUDÁK, V. (ed.). *Novohradské hory a novohradské podhůří. Příroda, historie, život*. Praha: Nakladatelství Miloš Uhlíř Baset, 2006.
- [7] *Státní oblastní archiv v Třeboni, oddělení Třeboň, fond Krajské vodohospodářské rozvojové a investiční středisko České Budějovice 1880–1958 (1969)*, balík M 7, opis zprávy datované 1. dubna 1795.
- [8] HANSOVÁ, J. Rechle nejsou krytá lávka. Historie a podoba plavebního zařízení na příkladu rechlí Ponholz v Blansku u Kaplice. *Památky. Jižní Čechy*. 2024, 3(2), s. 47–91.
- [9] *Státní oblastní archiv v Třeboni, oddělení Třeboň, fond Velkostatek Nové Hradky 1359–1945*.
- [10] JELÍNEK, P. Dvě a půl století od počátku splavňování říček v Novohradských horách. *Výběr. Časopis pro historii a vlastivědu jižních Čech*. 2002, 39(3), s. 241–245.
- [11] KLOUDA, J. Plavení dříví po Malši. *Výběr z prací členů Historického klubu při Jihočeském muzeu v Českých Budějovicích*. 1965, 2(1), s. 14–21.
- [12] HLAVÁČEK, I., KAŠPAR, J., NOVÝ, R. *Vademecum pomocných věd historických*. 3. opr. a dopl. vyd. Jinočany: Nakladatelství H + H, 2002.

Autor

Mgr. Jaromír Florian, Ph.D.

✉ jaromir.florian@centrum.cz

ORCID 0000-0001-9651-1443

Historický ústav Akademie věd ČR, pobočka Brno (Česká republika)

Příspěvek prošel recenzním řízením.

DOI: 10.46555/VTEI.2025.09.002

ISSN 0322-8916/© 2025 Autor. Tuto práci je kdokoli oprávněn šířit a využívat za podmínek licence CC BY-NC 4.0

THE BEGINNINGS OF TIMBER FLOATING IN THE REGION OF NOVOHRADSKÉ HORY

FLORIAN, J.

Institute of History of the Czech Academy of Sciences, Brno (Czech Republic)

Keywords: timber floating — timber rafting — Novohradské hory (Gratzen Mountains) — South Bohemia

In the last quarter of the 18th century, a unique system for floating timber was built in the region of Nové Hradky. Its creation is linked to the name of the then owner of the Nové Hradky estate, Johann Nepomuk Buquoy, while the author of the project and guarantor of its implementation was engineer Johann Franz Riemer. The uniqueness of the system lay in the fact that it allowed the floating of both loose (logs) and bound wood (rafts) even on the narrow and low-capacity streams of the Novohradské hory (Gratzen Mountains). The basis of the navigation system was formed by modified (navigable) watercourses, on which there were navigation reservoirs (ponds) ensuring the necessary amount of water for wood floating. The beginnings of the construction of the navigation system date back to the second half of the 1770s. Materials preserved in the archival fond of the Nové Hradky estate provide insight into the beginnings of the waterway construction in 1780–1784. In 1783, the first part of the construction of the navigation system was completed. From that year on, log wood was transported to České Budějovice and the first rafts to Prague. In the section to České Budějovice, the waterway included the Pohořský Stream, which connects to the Černá and Malše rivers. After 1783, the expansion of the waterway system continued to the upper reaches of the Černá River and its tributaries. The navigation system was completed at the turn of the 18th and 19th centuries with making smaller tributaries of the Černá River navigable and with the construction of reservoirs on those streams. The navigation system was maintained and operated until the first half of the 1940s.