

Mgr. Ivan Slavík

Nerealizované projekty plavebních kanálů a železnic mezi Vltavou a Dunajem

Tematický příspěvek k výstavě „Co by, kdyby“ v Regionálním muzeu v Českém Krumlově v rámci přeshraniční Zemské výstavy jižní Čechy – Horní Rakousko 2013 „Dávné stopy, nové cesty“.

Spojení oblasti jihu Čech se severem Rakouska zajišťovaly již od doby pravěku výlučně pozemní komunikace, jejichž trasu profiloval především obchod se solí. S výjimkou Dunaje bylo využití přirozených řečišť vodních toků k transportu významnějšího objemu zboží nemožné bez jejich umělé regulace či vytvoření nového plavebního díla. V éře středověku se pouze na některých říčních úsecích v oblasti Mühlviertlu a v povodí horní Vltavy plavilo kusové dříví, popřípadě kratší vázané vory. Zeměměřičské znalosti i potřebné technologie hrazení břehů však již tehdy umožňovaly vybudování četných vrstevnicově vedených mlýnských a hamerských náhonů, vodních skluzů, jezů, akvaduktů a retenčních nádrží.

Inspirován znalostí technického stavitelství v Itálii a Francii přišel kolem roku 1375 císař Karel IV. s myšlenkou propojení Vltavy s řekou Feldaist, která protéká Freistadtem a po soutoku s říčkou Waldaist se mezi městy Mauthausen a Perg vlévá do Dunaje. Na Šumavu byli vysláni zeměměřiči, aby projektovali nejvhodnější trasu, na které se kromě jezů a říčních mostů počítalo i s tunely. Kromě císaře se na projektu měli podílet i Rožmberkové, jejichž ostrý konflikt s Karlem IV. z roku 1357 byl již zapomenut. O tom, že stavba již byla započata, podal o dvě století později svědectví biskup Jan Skála z Doubravky a Hradiště v díle *Historiae Regni Bohemiae* z roku 1552. Ten na vlastní oči ještě viděl zřetelné stopy díla, které po smrti Karla IV., 29. 11. 1378, upadlo na delší čas v zapomnění.

Přízpusobením přirozených vodních toků k potřebám plavení, zejména transportu ohromných zásob dřeva z oblastí hraničního hvozdu, ztěžovalo nejen nevyzpytatelné kolísání průtoku vody v závislosti na srážkových poměrech a ročních obdobích, ale také četné terénní překážky. Nejproslulejším místem, kde přírodní živel pokořil staleté úsilí člověka, jsou tzv. Čertovy proudy na horním toku Vltavy. Říční koryto mezi Lipenským prahem a Vyším Brodem zde prudce klesá na úseku pouhých devíti kilometrů o 150 výškových metrů a je po celé délce vyplněno mohutnými žulovými balvany. Úzkým údolím je odváděna veškerá voda řeky a jejích přítoků z rozsáhlého povodí o rozloze bezmála 1000 km². Voroplavba na tomto neregulovatelném úseku byla nemožná, s velkými obtížemi se zde dalo plavit pouze kratší polenové dříví. Již kolem roku 1530 byl Rožmberky pověřen Štěpánek Netolický, odborník na vodní stavby a zakladatel rybníků, aby z řečiště odstranil 300 balvanů a zakotvil v něm spádový smyk z dřevěných klád. Velký zájem na splavnění úseku Čertových proudů měl i Vilém z Rožmberka, jehož stavební aktivity i hospodářské podniky byly ve velké míře závislé na dostatku šumavského dřeva. Úpravy přirozeného koryta i veškeré umělé konstrukce v něm však beznadějně zanášely a ničily přivaly vodní masy během jarního tání a povodní.

Bouřlivý rozvoj evropské kartografie v 16. století bezesporu znamenal velký přínos v zobrazení a poznání krajiny, včetně těch nejdlehlších a dosud málo prozkoumaných příhraničních periferií jednotlivých zemí. Přehledné mapy rozsáhlých území poskytly obnovenou naději i vizionářům umělých vodních cest. Opticky nepatrné vzdálenosti ve zmenšeném měřítku map, často ještě umocněné chybami zeměměřičů a rytců, vytvořily zdání, že je splnění snu o propojení Dunaje s Vltavou jen nadosah. Nejen realita neúměrného převýšení hranice kontinentálního rozvodí nad údolímí obou řek, ale také neúprosný fakt geologické podstaty žulového horského masivu na pomezí Čech a Rakouska proměnily tento sen v pouhou iluzi.

Velkolepé válečné plány s loďstvem námořním i říčním pojal Albrecht z Valdštejna, který v roce 1626 usiloval o překročení Šumavy kanálem, jehož stavbu byl odhodlán i financovat. Pro počátek trasy mělo být využito upravené koryto řeky Grosse Mühl, od kláštera ve Schläglu mělo být vybudováno umělé vodní dílo, překračující rozvodí u Ježové a ústící do Vltavy u Frymburka. Splavnost do Vyššímu Brodu měly zaručit stupně mnoha jezů. Dokonce tři varianty propojení Dunaje s Vltavou navrhl kolem roku 1700 zkušený zeměměřič Lothar Vogemonte, z nichž nejdelší vycházela z oblasti Pasova, druhá od Mauthausenu přes řeku Feldaist do Freistadtu a odtud k hornímu toku Malše a do Českých Budějovic. Zcela novou možnost zkoumal Vogemonte propojením řeky Kamp v Dolním Rakousku s přítoky Lužnice od města Weitra. Za mimořádné zásluhy, krom jiného i za plány průplavu mezi Dunajem a Odrou, mu panovník udělil titul ředitele císařského kanálu, včetně mnoha práv a výhod. Kombinaci vodní cesty a přepravy zboží po souši navrhl v letech 1762-1768 Albert baron von Sterndahl. Jeho idea počítala s využitím řeky Feldaist od Dunaje do Freistadtu a odtud po nově upravené silnici do Českých Budějovic. Plán se zamlouval císařovně Marii Terezií natolik, že se rozhodla podpořit jej částkou 20 milionů zlatých. Neúspěšné návrhy v 18. století završil kolem roku 1775 Joseph Walcher, odborník v mechanice a hydraulice, jehož návrh směřoval od Vyššího Brodu kolem Leonfeldenu, počítal s využitím vod říčky Grosse Rodl a posléze vedl strmým údolím Haselgraben do Lince k Dunaji. Tato nejkratší varianta (35 km) by si ovšem vyžádala zřízení 310

propustí, jejichž postupné překonávání by prodloužilo plavbu na 6 dní.

V roce 1784 předložil lesní inženýr Josef Rosenauer (1735-1804) knížeti Janu I. Nepomukovi ze Schwarzenbergu návrh na vytvoření nového plavebního kanálu v říčním úseku Vltavy pod Čertovou stěnou. Oproti dřívějším projektům, které počítaly pouze s lokálními úpravami koryta řeky, se mělo jednat o souvislou stavbu typu smykové nakloněné roviny s kamenným dnem v celkové délce 7 161 metrů, která by za poměrně nízkého stavu vody umožňovala plavit svázané prámy s navršeným dřívím. Tento vorový způsob transportu neznehodnocoval dřevní hmotu dlouhým ponorem ve vodě a navíc sliboval zvýšit roční těžbu a prodej dřeva z knížecích lesů až na trojnásobek (podle odhadu až 57 000 m³). K dílčímu zpracování dřeva bylo na trase kanálu plánováno i 15 vodních pil a 10 kováren, 8 brzdných soustav proti roztržení vorů při plavbě a 3 umělé přepady pro případ velké vody. Stavba měla být dokončena již v roce 1786. Počáteční vstřícná jednání s opatem kláštera ve Vyšším Brodě, na jehož pozemcích měl být kanál postaven, vedla v roce 1785 k uzavření smlouvy, potvrzené zemským guberniem v Praze. Následné obavy, především ze vsakování velkého množství vody do podloží dna nově budovaného koryta, však způsobily novou revizi projektu a nedlouho poté i opuštění jeho realizace. Podle Rosenauerových plánů byla v roce 1789 pod Plešným jezerem zahájena stavba tzv. vídeňského (Schwarzenberského) plavebního kanálu, překonávajícího evropské rozvodí, jehož vyústění do řeky Große Mühl znamenalo jediné, byť pouze jednosměrně využívané, přímé spojení šumavských potoků vltavského povodí s Dunajem.

Tisíce kubických sáhů žádaného kulatinového dříví, které byly každoročně se ziskem prodány podél Dunaje mezi Lincem a Budapeští, se staly pádným argumentem, který ještě načas oddálil myšlenku definitivního opuštění vodních cest a jejich výlučného nahrazování železniční dopravou. Její nástup však byl nezadržitelný a již propočty prvních projektů poukázaly na zjevné hospodářské a finanční výhody: zachování a růst objemu přepravovaného zboží v celoročním obousměrném provozu, snížení transportních nákladů a výrazná úspora času. V roce 1808, tedy ještě před návrhem proslulé koněspřežné dráhy z Českých Budějovic do Lince, představil František Josef Gerstner (1756-1832), profesor matematiky a mechaniky, projekt kombinace úpravy řečiště vodního toku s „železnou cestou.“ Hraniční hřeben mezi Lincem a Vyšším Brodem měl být překonán po nejkratší trase přes Glasau, Zwettl a Leonfelden a po přeložení do nákladních lodí mělo zboží pokračovat stavebně upraveným a prohloubeným řečištěm Vltavy, jejíž splavnost měla být zajištěna na celém úseku až do Českých Budějovic. V důsledku napoleonských válek, celkové ekonomické stagnace a nedostatku finančních prostředků nedospěla ani tato myšlenka k realizaci, moderní princip kolejové dráhy však neupadl nadlouho v zapomnění.

Za oficiální datum počátku železnic v zemích rakouské monarchie je považováno 7. září 1824, kdy František Antonín Gerstner (1796-1840) získal privilegium, na jehož základě byla postavena a v roce 1832 uvedena do provozu první kontinentální železnice – koněspřežní dráha mezi Českými Budějovicemi a Lincem. Páteřními tratěmi parní železnice Rakouského císařství, od roku 1867 Rakouska-Uherska, které měly značný význam pro rozvoj Horního Rakouska a jižních Čech, byly dráha císařovny Alžběty (úsek z Vídně do Lince zprovozněn v roce 1858, do Salcburku 1860) a dráha císaře Františka Josefa (úsek z Vídně přes Gmünd do Českých Budějovic zprovozněn v roce 1869, přes Veselí nad Lužnicí do Prahy v roce 1871). 20. prosince 1873 projel na přebudované koněspřežce mezi Českými Budějovicemi a Lincem první vlak tažený parní lokomotivou. K těmto základním tranzitním trasám přibýly v následujících desetiletích i oblastní odbočky. V Horním Rakousku to byla tzv. Mühlkreisbahn z Lince přes Haslach a Rohrbach do Aigenu (1888) a v jižních Čechách trať z Českých Budějovic přes Český Krumlov a Horní Planou do Želnavy (1892).

Období od roku 1880 do počátku 1. světové války je možno bez nadsázky označit přídomkem „zlatého věku plánů lokálních železnic“. Nosnými argumenty jejich projektantů již nebyl pouze transport soli, dřeva, nerostných surovin, stavebního kamene a zemědělských plodin, ale také mobilita pracovních sil a překvapivě i zvýšení nabídky cestování a turistiky. V severojižním směru bylo uvažováno o přímé trati z Českého Krumlova přes Vyšší Brod do Lince a o několika variantách prodloužení Mühlkreisbahn z Aigenu přes zemskou hranici do Čech (Hůrka, Horní Planá, Želnavá). Český Krumlov měl být jako nový významný železniční uzel propojen s Kaplicí a přes Chvalšiny rovněž s Netolicemi. Do stadia detailní projektové dokumentace dospěly transversální trati, spojující východní a západní oblasti jižních Čech a Mühlviertlu v Horním Rakousku s návazností na tranzitní železnice. Jednalo se především nové linie Gmünd-Weitra-Harrachsthal-Freistadt, Benešov nad Černou-Leopoldschlag-Rybník a Summerau (Freistadt)-Leonfelden-Haslach-Aigen. Všechny tyto slibné plány však většinou ztroskotaly na zdoluhavých jednáních představitelů obcí, nesouhlasu majitelů panství a pozemků a téměř vždy i na obavách z vysokých finančních nákladů, nejisté rentability a konkurence.

Současně s nástupem železniční dopravy se opět a naposledy vynořila myšlenka lodního plavebního kanálu mezi Dunajem a Vltavou, ale i ta nakonec upadla v zapomenutí. S ohledem na úspěchy vnitrozemské plavby na větších řekách v Německu a ve Francii byly po roce 1880 zpracovány studie na propojení Dunaje s Labem, Odrou, Vislou a Dněstrem. V prosinci 1892 došlo ve Vídni ke

zřízení Komise pro stavbu kanálu Dunaj-Vltava-Labe, jejíž činnost byla financována zeměmi Čechy a Dolní Rakousko, městy Prahou a Vídní a obchodními komorami v Praze, Liberci a Drážďanech. Státní zájem na těchto stavbách podpořilo zřízení oddělení pro studium a stavbu průplavů při vídeňském ministerstvu obchodu v roce 1893. V trůnní řeči císaře Františka Josefa I., pronesené 4. února 1900 před poslaneckou sněmovnou, byl v duchu strategie posílení hospodářské politiky monarchie vysloven zájem na budování nových vodních dopravních cest a regulaci řek. Zásadní právní normou pro možnost výstavby a zajištění financování více než 1700 kilometrů nových plavebních úseků byl tzv. Vodocestný zákon, přijatý poslaneckou i panskou sněmovnou říšské rady a podepsaný císařem 11. června 1901. V úvodním paragrafu tohoto zákona je vysloveně podpořena „Stavba lodního průplavu z Dunaje do Vltavy poblíž Budějovic a splavnění Vltavy od Budějovic až do Prahy“. Práce měly být zahájeny v roce 1904, dokončeny během 20 let a jejich celková cena byla plánována na 259.000.000 korun.

Původní plán říčního průplavu z roku 1882 počítal s trasou mezi Korneuburgem (ústí do Dunaje) a Českými Budějovicemi (ústí do Malše u Doudleb a Vltavy) o délce 222 kilometrů a následnými úpravami řečiště Vltavy až k soutoku s Labem u Mělníka o délce 246 kilometrů. Tím by byla pro nákladní lodě propojena vodní cesta v celkové délce 3554 kilometrů mezi Hamburkem a černomořským přístavem Sulína v deltě Dunaje. Průplav měl být budován pro obousměrný provoz v šířce 16 metrů a hloubce 2 metry, což by umožnilo využití nákladních parníků do nosnosti 500 tun. Systémem zdymadel, lodních výtahů a tunelů měl být překonán celkový výškový rozdíl 535 metrů. Bezprostředně po vydání Vodocestného zákona v roce 1901 byl v Linci předložen konkurenční návrh, který počítal s využitím toku Dunaje od Vídně až k Mauthausenu, odkud měly vycházet 2 varianty kanálu překračující hraniční masiv Šumavy. První návrh o délce 39 kilometrů počítal s napojením na Vltavu u Vyššího Brodu a se splavněním úseku řeky do Českých Budějovic, druhý o délce 76 kilometrů měl být budován volným terénem přímo do Českých Budějovic. Nejen mezi projektanty, ale i mezi politiky ve Vídni a Linci začal ostrý a detailní argumentační spor ve věcech technických, provozních a finančních, oboustranné obviňování z nekompetence a prosazování lokálních zájmů. Spor byl ukončen v roce 1904, kdy byl upřednostněn projekt průplavu Dunaj-Odra s možností napojení umělými kanály na řeky Vislu a Labe.

Odvěký komplex vnitrozemského státu měl v době budování socialismu v Československu vyřešit projekt, jenž by, nehledě na existenci železné opony, umožnil přímé spojení území Čech se Středozezemním mořem. Byla to pravděpodobně euforie z budování a otevření prvních dvou tras pražského metra (trasa C v roce 1974 – 6 600 m; trasa A v roce 1978 – 4 700 m), která utvrdila vládnoucí představitele státu o reálnosti plánu stavby, která ve své době neměla ve světě obdoby. V roce 1979, kdy pracovníci podniku Pragoprojekt a Státního ústavu dopravního projektování odevzdali projektovou dokumentaci „Tunel ČSSR – Jadran“, byl nejdelším železničním tunelem Simplon II, mezi Švýcarskem a Itálií (19 823 m). V éře soupeření ideologií byla tato stavba nanejvýš pádnou odpovědí na plány tzv. Eurotunelu pod kanálem La Manche mezi Velkou Británií a Francií, jejichž vlády uzavřely společnou dohodu o společném postupu již v roce 1973. Zahájení ražby Eurotunelu však bylo odsunuto, zejména v důsledku tzv. ropné krize, až na přelom let 1987/1988.

Čistě stavebně technické řešení, které nebralo ohled na reálné možnosti ekonomiky státu a politické rozdělení Evropy, počítalo s vybudováním podzemního železničního tunelu, vedeného z jižních Čech pod územím Rakouska, který by ústil na jaderském pobřeží tehdejší Jugoslávie. Za výchozí bod trasy byly zvoleny České Budějovice a za cílové místo přístav Koper na severu istrijského poloostrova. Z celkové délky 410 000 metrů kolejové trati mělo být 44 000 m v ČSSR, 239 000 m v Rakousku a 127 000 m v Jugoslávii. Kromě krátkých pozemních úseků u Českých Budějovic a u Koperu měl být souvislý tunel přerušen pouze na dvou místech u Lince (38 000 m) a Klagenfurtu (12 000 m), čtyři hluboká alpská údolí pod výškou plánovaného profilu dráhy měla být krátce přemostěna. Důsledně přímou linii celé trasy zakončili autoři návrhu obloukem, který se pod zemí vyhnul hranicím Itálie. Ohromné množství vytěženého kamene mělo posloužit k získání rozlehlého poloostrova v Jaderském moři, na němž by byl zřízen nový nákladní přístav. I přes předpokládané zapojení Rakouska do technologií, ekonomiky a vlastního provozu neměla existence tunelu nikterak oslabit tuhý hraniční režim v tehdy bipolárně rozdělené Evropě. I po třiceti letech plánované doby výstavby měl být princip železné opony zachován i pod zemí.

Použitá literatura:

- ANDĚRA, Miloš – ZAVŘEL, Petr a kolektiv: Šumava. Příroda, historie, život. Baset 2003.
DEUTSCH, Josef: Regulierung der Moldau an der Tefelsmauer. Wien 1876.
FIALA, Ctirad: Železnice. In: Československá vlastivěda. Díl VI. Práce. Praha 1930. s. 438-469.

GERSTNER, Franz Josef: Zwey Abhandlungen über Frachtwegen und Strassen und über die Frage, ob, und in welchen Fällen der Bau schiffbarer Kanäle, Eisenwege, oder gemachter Strassen vorzuziehen sey. Prag 1813.

GERSTNER, Franz Anton: Über die Vortheile der Unternehmung einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau. Wien 1829.

HONS, Josef: Když měřičkové, rybníkáři a trhani krajem táhli. Praha 1961.

KAFTAN, Jan: Pamětní spis o dunajsko-vltavsko-labském průplavu. Praha / Vídeň 1893.

KREJČÍŘÍK, M.: Po stopách našich železnic. Praha 1991.

KUBEC, Jaroslav – Podzimek, Josef: Křižovatka tří moří. Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Praha 2007.

LANDA, Miroslav: Význam plavení dřeva v Čechách v 19. a 20. století. Praha. Rozpravy Národního technického muzea 1971.

RUSS, Viktor: Ein Donau-Elbe-Kanal. Prag 1882.

SCHWARZ, Zdeněk: Vnitrozemská plavba československá. In: Československá vlastivěda. Díl VI. Práce. Praha 1930, s. 480-494.

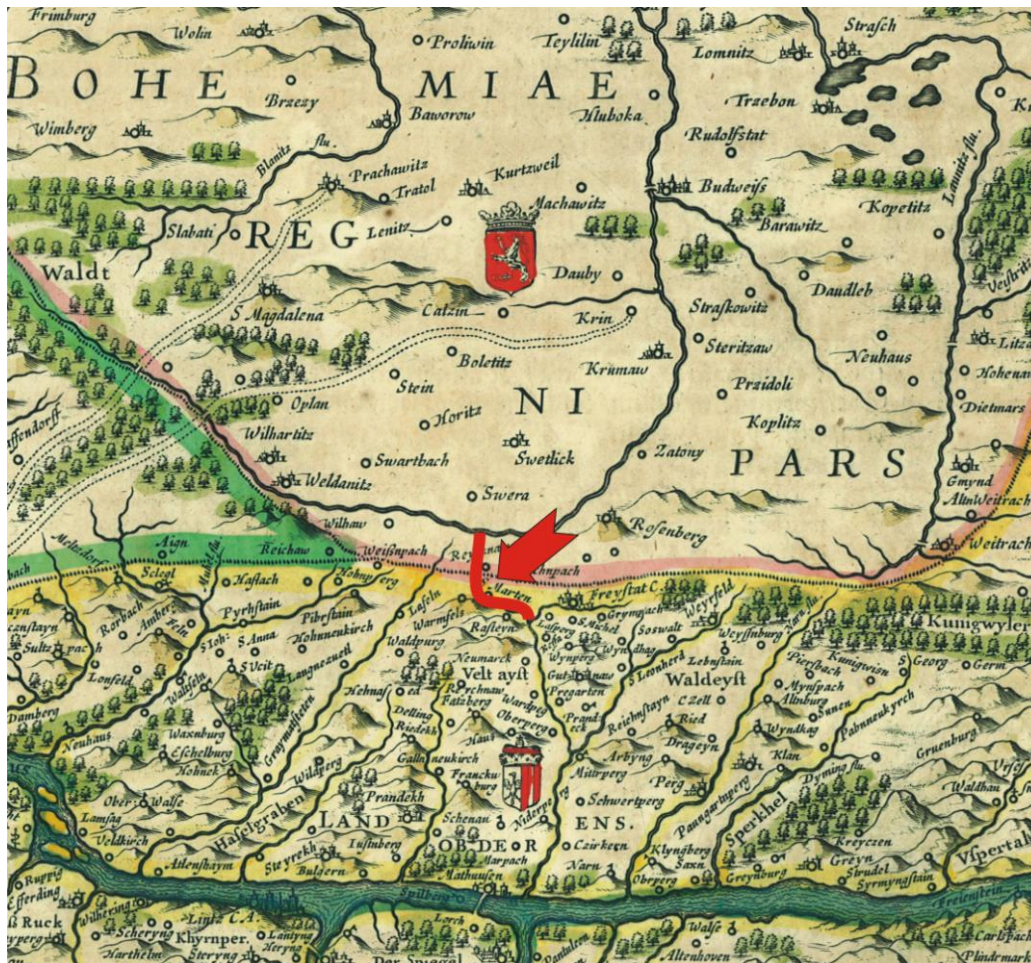
SKÁLA Z DOUBRAVKY (Dubravius), Jan: Historia regni Bohemiae de rebus memoria dignis illa gestis ab initio Boemorum, qui ex Illyria venientes eandem Boiemiam in medio propemodum superioris Germaniae sitam occupaverunt. Prostějov 1526.

STRACH, Hermann: Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Band I-IV. Wien 1898-1899.

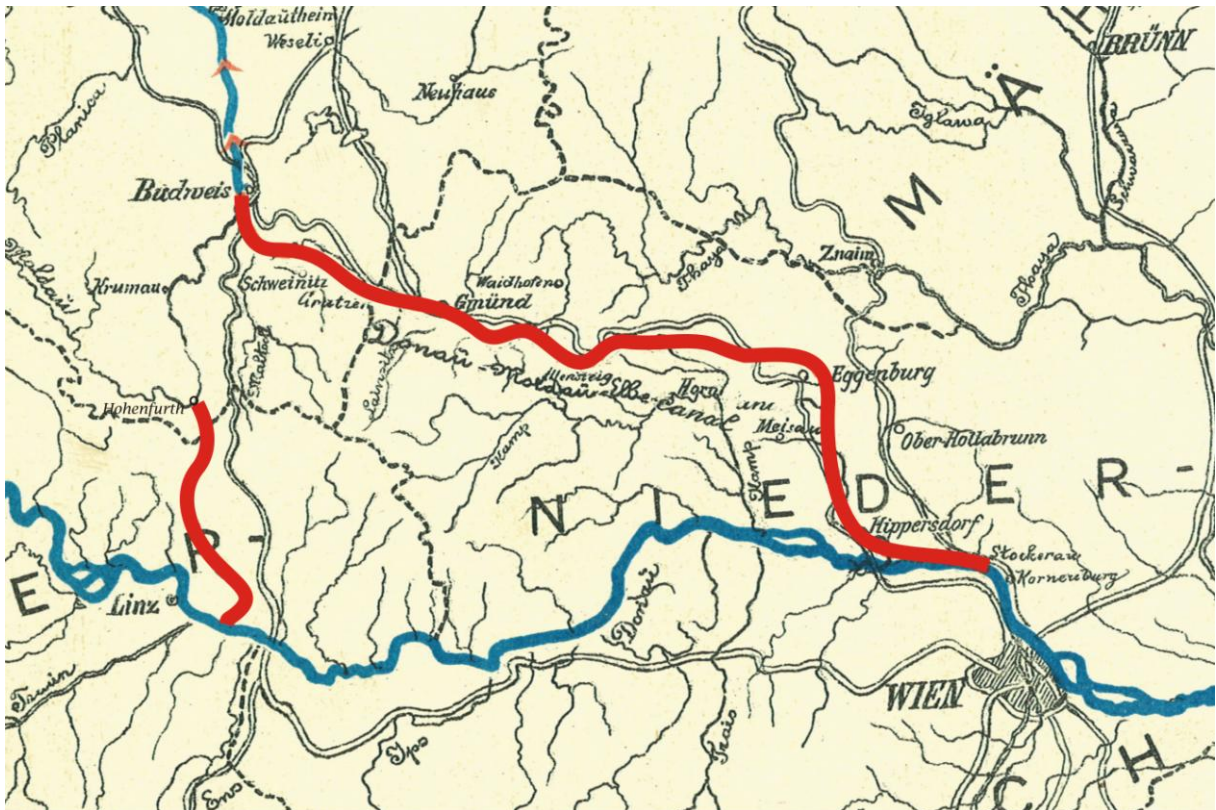
SVOBODA, Miloš: Začalo to koněspřežkou. Praha 1968.

ŠTĚPÁN, Miloslav: Přehledné dějiny československých železnic. Praha 1957.

ŽÁČEK, Václav: Die Geschichte der Projekte des Donau-Moldau Kanals. In: Bücherei der Zeitschrift Schifffahrtswege Donau-Oder-Elbe. Heft 10. Der Moldau-Wasserweg von Prag nach Budweis. I. Teil. Die mittlere Moldau. Prag 1942, s.110-121.



Již za Karla IV. se uvažovalo o spojení Vltavy s Dunajem.



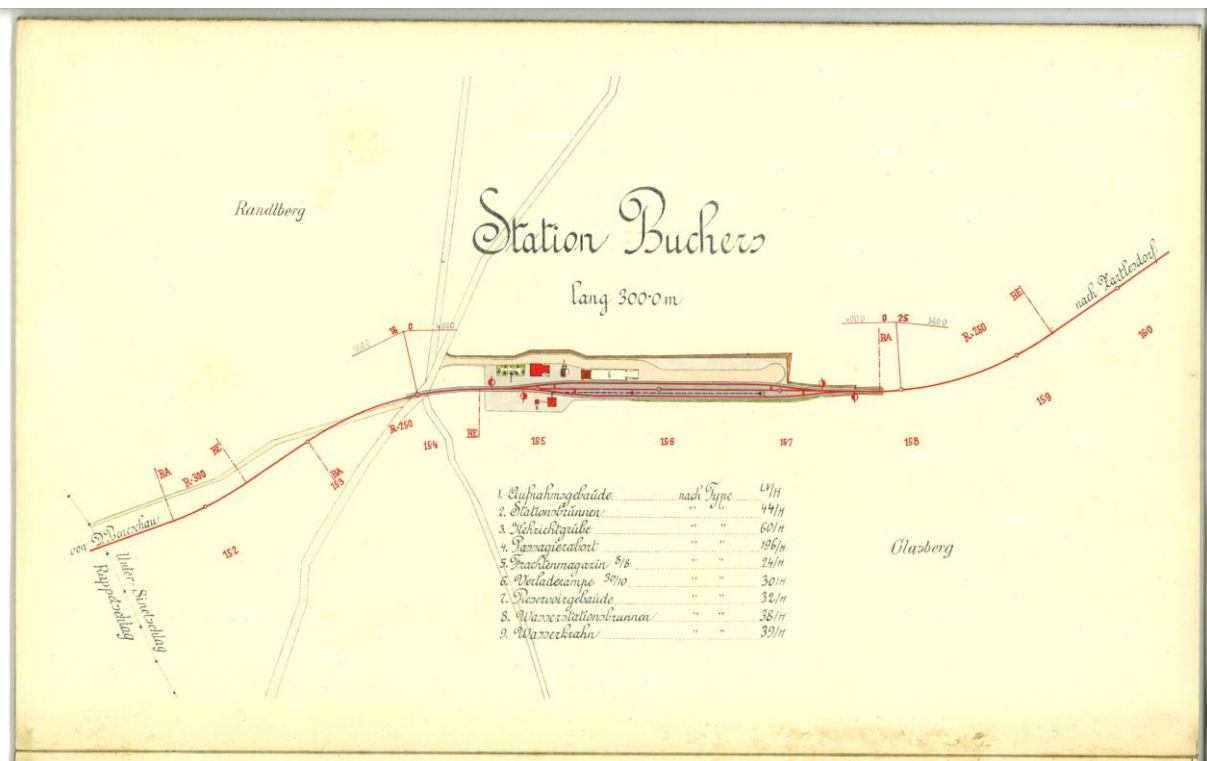
Dvě varianty plavební cesty Vltava-Dunaj z počátku 20. století.



F.J.Gerstner navrhoval železnici Linz-Vyšší Brod ještě před konšpřežkou do Č.Budějovic.



Návrh lokální železnice Benešov nad Černou-Rybník z r. 1911.



Nerealizovaný plán nádraží v Pohoří na Šumavě.