

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE  
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ



**VYBRANÉ OBJEKTY A ČINNOSTI ZANIKLÉ  
VÝSTAVBOU VODNÍ NÁDRŽE ORLÍK**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

Vedoucí práce: Ing. Jakub Burket

Autor práce: Petr Zadražil

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Petr Zadražil

Územní technická a správní služba v životním prostředí

Název práce

**Vybrané objekty a činnosti zaniklé výstavbou vodní nádrže Orlík**

Název anglicky

**Selected objects and activities that ceased to exist due to the construction of the Orlík dam**

---

### Cíle práce

Cílem bakalářské práce je vypracovat literární rešerši srovnávající historii a současnost vybraných zatopených objektů Orlické přehrady. Práce se dále bude zabývat smyslem vybudování Vltavské kaskády jako protipovodňové ochrany, a zároveň jejím negativním dopadem na lidská osídlení a jejich obyvatele, jež stály v cestě konkrétně vodní nádrži Orlík. V rešerši budou také zmíněny zaniklé činnosti, které musely ustoupit Vltavské kaskádě. Ve vlastní práci student prozkoumá historické a současné zdroje. Vhodným zdrojem informací jsou také muzea a v práci budou své místo zaujímat fotografie jak historické, tak autorské.

### Metodika

- Literární rešerše: Popsat vznik a historii, zánik a současnost vybraných objektů na v.n. Orlík k nimž neodmyslitelně patří také vorařství. Dále vybudování Vltavské kaskády a pohledy v dvou rovinách – jeden jako protipovodňová ochrana, a druhý jako zánik několika desítek stavení a přesídlení obyvatelstva.
- Vlastní šetření: V této fázi bude provedena osobní návštěva výše popsaných objektů s fotodokumentací současného stavu, pokud úroveň hladiny umožní. V závěru práce student shrne výsledky svého bádání.

**Doporučený rozsah práce**

50

**Klíčová slova**

Orlík, vorařství, historická činnost, Vltavská kaskáda

**Doporučené zdroje informací**

- BROŽA, V. a kol.: Přehradý Čech, Moravy a Slezska, 2005, ISBN80-86660-11-7
- ČÁKA, Jan. Zmizelá Vltava. 1. vyd. Litomyšl: Paseka, 2002. 335 s.
- DAŇHELKA, J., ELLEDER, L. a kol.: Vybrané kapitoly z historie povodní a hydrologické služby na území ČR, 2012, ISBN 978-80-87577-12-7
- FREJTIHOVÁ, Jarmila. Můj rok 1961. Brno: BizBooks, 2021. ISBN 978-80-265-0969-1.
- FRYŠ, Josef: Vltavská kaskáda – Nový život staré řeky. Obrazová publikace o stavbě, historii i současnosti všech devíti vodních děl Vltavské kaskády. Vydalo nakladatelství Universum 2022. 272 stran. Vitt, L. J., Caldwell J. P., 2013: Herpetology: An Introductory Biology of Amphibians and Reptiles (4th ed.). Academic Press. Cambridge. 776s.
- KLICH, Ivan. Vltavské vyhlídky. Praha: Knižní klub, 2016. Universum (Knižní klub). ISBN 978-80-242-5298-8.
- KOZÁK, Jan a kol.: Povodně v českých zemích, Praha: Professional Publishing, 2007, 144 s, ISBN 978-80-86946-39-9
- KUČERA, Václav. Architektura inženýrských staveb. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-2504-8.
- VONDRÁŠEK, František. Vorařská kronika Františka Vondráška z Purkarce. Pelhřimov: Městské centrum kultury a vzdělávání – Městské muzeum v Týně nad Vltavou, 2012. 112 s.

**Předběžný termín obhajoby**

2022/23 LS – FŽP

**Vedoucí práce**

Ing. Jakub Burket

**Garantující pracoviště**

Katedra vodního hospodářství a environmentálního modelování

Elektronicky schváleno dne 21. 3. 2023

**prof. Ing. Martin Hanel, Ph.D.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 22. 3. 2023

**prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.**

Děkan

V Praze dne 23. 03. 2023

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou/závěrečnou práci na téma: „Vybrané objekty a činnosti zaniklé výstavbou vodní nádrže Orlík“ vypracoval samostatně a citoval jsem všechny informační zdroje, které jsem v práci použil a které jsem rovněž uvedl na konci práce v seznamu použitých informačních zdrojů.

Jsem si vědom, že na moji bakalářskou/závěrečnou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.

Jsem si vědom, že odevzdáním bakalářské/závěrečné práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby.

Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

V Praze dne \_\_\_\_\_

## **Poděkování**

Rád bych touto cestou poděkoval Ing. Jakubu Burketovi za odborné vedení bakalářské práce za pomoc a rady při zpracování této práce. Další poděkování patří paní Anně Husové a její neteři Anně (Anitě) Crkalové za odbornou konzultaci a dobové vzpomínky v oblasti voroplavby. Dále také mé přítelkyni a rodině za ochotu a trpělivost.

## **Abstrakt**

Bakalářská práce se zabývá objekty a činnostmi zaniklých z důvodu vzniku Orlické přehrady. Rešeršní část se zabývá vznikem Vltavské kaskády, zejména stavbou Orlické přehrady a jejích dvou protipólů, kdy na jedné straně působí jako protipovodňová ochrana a na straně druhé připravila stovky lidí o domov a živobytí. Dále se zabývá objekty, které jsou svým přínosem, historií či zánikem zajímavé. Jednotlivé objekty jsou rozprostřeny po celé délce Orlické přehrady. Dále jsou zmíněny činnosti, jež byly výstavbou přehrady nejvíce zasaženy jako jsou mlynářství, pohostinství, těžba dřeva a zejména pak vorařství. Vlastní část práce obsahuje srovnání dobových fotografií a vlastních fotografií současného stavu vybraných objektů. Další částí byla osobní schůzka s Annou Husovou, dcerou plavce Vojtěcha Husy a sestrou posledního voraře Václava Husy. Hlavním cílem práce bylo zmapování zaniklých objektů a jejich historie ve srovnání s jejich současným stavem, seznámení s již zaniklou voroplavbou a přiblížení života plavců.

**Klíčová slova:** Orlík, vorařství, historická činnost, Vltavská kaskáda

## **Abstract**

The bachelor's thesis deals with objects and activities that have disappeared due to the creation of Orlický dam. The research part deals with the creation of the Vltava cascade, especially the construction of the Orlický dam and its two opposite poles, when on the one hand it acts as flood protection and on the other hand it deprived hundreds of people of their homes and livelihoods. It also deals with objects that are interesting for their contribution, history or demise. Individual buildings are spread over the entire length of the Orlický dam. The activities that were most affected by the construction of the dam are also mentioned, such as milling, hospitality, logging and especially timber rafting. The actual part of the work contains a comparison of period photographs and own photographs of the current state of selected objects. Another part was a personal meeting with Anna Husová, daughter of rafter Vojtěch Husa and sister of the last Czech rafter Václav Husa. The main goal of the work was to map the defunct objects and their history in comparison with their current state, to get acquainted with the now defunct rafting and to get closer to the rafter's life.

**Keywords:** Orlický dam, timber rafting, historical activity, Vltava cascade

## Obsah

<b>1 Úvod .....</b>	<b>1</b>
<b>2 Cíl práce a metodika.....</b>	<b>2</b>
<b>3 Vltavská kaskáda .....</b>	<b>3</b>
3.1.1 Povodeň .....	4
3.1.2 Protipovodňová ochrana.....	4
3.2 Vodní nádrž Orlík .....	5
3.2.1 Technické specifikace .....	5
3.2.2 Stavba hráze.....	6
3.2.3 Železniční vlečka z Tochovic .....	8
3.2.4 Zabezpečení památek .....	10
<b>4 Objekty dotčené výstavbou vodního díla Orlík .....</b>	<b>11</b>
4.1 Zaniklé objekty .....	12
4.1.1 Jezy.....	12
4.1.2 Řopíky na Hladné a Pašovicích .....	12
4.1.3 Nikdy nepostavený most .....	13
4.1.4 Nový mlýn .....	14
4.1.5 Mlýn Rejzíkovi .....	15
4.1.6 Vesnice Podolsko .....	16
4.1.7 Kostel sv. Mikuláše.....	16
4.1.8 Zaniklá vesnice Těchnice .....	16
4.2 Přesunuté/ zachráněné objekty.....	17
4.2.1 Vesnice Červená .....	17
4.2.2 Řetězový most u obce Podolsko .....	18
<b>5 Zaniklé činnosti.....</b>	<b>20</b>
5.1 Závod České Budějovice – Praha .....	20
5.1.1 Vodácká historie .....	20
5.1.2 České Budějovice - Praha.....	21
<b>6 Vorařství .....</b>	<b>22</b>
6.1 Plavecké řemeslo.....	23
6.2 Ze života plavců .....	23
6.3 Stavba a popis vorového pramene.....	24
6.4 Plavba .....	30
6.5 Spolek Vltavan.....	31
6.6 Zapsání voroplavby na seznam UNESCO.....	32
<b>7 Rozhovor s paní Annou Husovou.....</b>	<b>33</b>
7.1 Rozhovor .....	33



<b>8 Srovnání fotografií.....</b>	<b>37</b>
8.1 Vodní elektrárna Nový Mlýn.....	37
8.2 Samota „U Staňků“ .....	41
8.3 Mlýn a elektrárna Rejzíkovi .....	42
8.4 Železniční most u Červené nad Vltavou .....	44
8.5 Kostel sv. Bartoloměje .....	46
8.6 Obec Těchnice .....	47
<b>9 Diskuse .....</b>	<b>48</b>
<b>10 Závěr .....</b>	<b>49</b>
<b>11 Seznam literatury.....</b>	<b>50</b>
11.1 Knižní zdroje.....	50
11.2 Internetové zdroje.....	52
11.3 Zdroje fotografií.....	55

# 1 Úvod

Údolí nynější Orlické přehrady znamenalo pro desítky lidí mnohé - bydlení, práci, místo k rekreaci, ale hlavně Domov, kam se rádi vraceli. Nacházelo se zde přes dvacet malebných vesnic a osad, které zde stály od nepaměti. Lidé z tohoto kraje uměli využít divoké řeky tak, jak dovedl málokdo. Stávalo zde několik jezů, které naháněly vodu do mlýnů a velmi často byly k mlýnům přidruženy i pily. Řeku také uměli využívat i jako dopravní tepnu, neboť již od středověku zde byla provozována voroplavba. Která znamenala obživu a tradici.

Tomu všemu učinila přítrž výstavba Orlické přehrady. Tato monumentální stavba, v té době jediná svého druhu, byla zahraničím opěvována a obdivována, zatímco obyvatelé zatopeného údolí jí nemohli přijít na jméno.

Orlická přehrada rozpoltila společnost na dva tábory. Jedna část touto výstavbou přišla doslova o vše, co měla, kdežto druhá část tím získala pocit ochrany a bezpečí. Tento boj ukončily až povodně roku 2002, kdy přehrada udržela větší množství vody, než s jakým se kdy počítalo. Lidé, kteří přehradu dosud nenáviděli a zatracovali, byli za odvrácení katastrofy vděční a schopni ji odpustit jejich vlastní dřívější ztrátu.

Dnes je veškerá historie nenávratně pohřbena na dně jezera orlické přehrady. Ovšem stále je možné dohledat některé pamětníky, jež na dobu dávno minulou rádi zavzpomínají. Jedním takovým je i Anna Husová, jejíž rodina po generace patřila k velmi zkušeným voroplavcům. Paní Anna Husová se se svou neteří Annou Crkalovou starají o to, aby se tradice vorařství dostala více do povědomí lidí. Právě tyto dvě dámy jsem oslovil, abych se sám dozvěděl více informací o plaveckém řemesle a způsobu života.

Bakalářská práce obsahuje autorské fotografie vybraných dotčených míst a objektů. Které byly vybrány jako průřez vším, co poznamenala výstavba hráze.

## 2 Cíl práce a metodika

Cílem bakalářské práce je vypracovat literární rešerši srovnávající historii a současnost vybraných zatopených objektů Orlické přehrady. Práce se dále bude zabývat smyslem vybudování Vltavské kaskády jako protipovodňové ochrany, a zároveň jejím negativním dopadem na lidská osídlení a jejich obyvatele, jež stály v cestě konkrétně vodní nádrži Orlík. V rešerši budou také zmíněny zaniklé činnosti, které musely ustoupit Vltavské kaskádě. Ve vlastní práci student prozkoumá historické a současné zdroje. Vhodným zdrojem informací jsou také muzea a v práci budou své místo zaujímat fotografie jak historické, tak autorské.

V rámci literární rešerše byly schraňovány informace jak z knih, tak z článků tištěných i internetových. Byla navštívena výstava Vltava – proměny historické krajiny, kde se také nacházely informace jak o stavbě Orlické přehrady, tak o stavbě celé Vltavské kaskády a jejím dopadu na krajinu. Důležité byly informace o přehradě a její výstavbě, ale i o jednotlivých místech a kuriozním osudu daných míst.

V praktické části práce byla navštívena daná vybraná místa a zachycena na fotografii v aktuální podobě. Podmínky pro sběr fotografií byly příznivé a tak se podařilo nafotit i místa, která jsou běžně skryta pod vodní hladinou. Dále byla domluvena schůzka s paní Annou Husovou a Annou Crkalovou, které poskytly mnoho zajímavých informací k voroplavbě. S paní Annou Husovou pak díky schůzce vznikl rozhovor o voroplavbě.

### 3 Vltavská kaskáda

Řeka Vltava svým poměrně velkým spádem přímo vybízí k výrobě elektřiny. Myšlenky na tento podnikatelský počín se zrodily již v 19. století, ale v té době byly investiční náklady pro podnikatele mnohonásobně vyšší, než bylo v jejich silách. Vše se ale zlomilo ve 20. letech 20. století, kdy v té době dominující zájem plavby byl převážen zájmem energetickým (Fryš, 2020).

V původním návrhu se nacházelo osm přehradních stupňů a to: Štěchovice, Slapy, Kamýk, Těchenice, Žďákov, Podolsko, Hněvkovice a Hluboká (Keil, 1967). To ale vzbudilo rozruch u odborníků, a v souvislosti ze strachu o Prahu projekt utichl (Kuthan, Stecker, 2006). Další odvážný projekt byl desetistupňový, a rozděloval Vltavu mezi Českými Budějovicemi a Prahou, ačkoli byl projekt neúspěšný, byl inspirací pro budoucí Vltavskou kaskádu (Broža, 2005).

Z existujících návrhů nakonec vycházel pan inženýr Bartovský, který roku 1925 přichází se svým projektem, který se postupně začíná realizovat (Čáka, 2002). Jako první byla realizována přehrada ve Vraném, stavět se začalo roku 1930. Další na řadě měl být jeden z hlavních stupňů, Orlík, ale vzhledem k náročnosti této přehrady, jak časové, tak finanční, dostaly přednost Slapy (Kredba et al., 1953). Zde došlo k zásadnímu rozdílu, jelikož Vranská přehrada byla stavěna na lodě o výtlaku až 1000 tun, při výstavbě vodního díle Slapy již na toto myšleno nebylo, bylo tedy vyprojektováno zařízení pro přepravu lodí do výtlaku 300 tun (Broža, 2005). Po válce již byla potřeba velkých vodních zásobáren a energetických zdrojů, stavba Orlické přehrady přišla tedy velice vhod. Její přípravy byly ovšem časově velice nákladné, a tak se její stavba velice protáhla.

Dnes má Vltava ve svém toku devět vodních děl s elektrárnami, které dohromady tvoří tzv. Vltavskou kaskádu (Fryš, 2022). Mezi tato díla patří Lipno I, Lipno II, Hněvkovice, Kořensko, Orlík, Kamýk, Slapy, Štěchovice a Vrané.

V roce 1960 došlo k zásadní změně týkající se povodí, tou byla změna kilometráže. Do té doby byla kilometráž značena od pramene k soutoku, od tohoto roku se polarita kilometráže obrátila, a je tedy nově značena od soutoku k prameni. S čímž nedílně souviselo přeměření Vltavy (Čáka, 2002).

### 3.1.1 Povodeň

Dle §64 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, rozumí přechodné výrazné zvýšení hladiny vodních toků nebo jiných povrchových vod, při kterém voda již zaplavuje území mimo koryto vodního toku a může způsobit škody nebo ztrátu na majetku a životech (Vodní zákon, 2002).

Povodně tu byly, jsou a budou, proto je tedy nutností posilovat onu povodňovou paměť. Její následky jsou vždy různé a různě ničivé, počínaje škodou ekologickou, škodou na majetku až po ztráty na životech. Ačkoli lze dopad povodní snížit odstěhováním se od vodních toků, nelze toho dosáhnout z důvodu hospodaření a úrodnosti na takové půdě (Kozák, 2007).

V našich podmínkách rozlišujeme dva druhy povodní, povodně přirozené a povodně zvláštní. Přirozené povodně lze dělit do několika typů, zimní a jarní způsobené táním ledu a sněhu v kombinaci s dešti, letní povodně způsobené dlouhými regionálními dešti, letní povodně způsobeny krátkodobými srážkami o velké intenzitě a zimní povodně způsobeny ledovými jevy i na relativně malých tocích. (Edpp, 2023). Zvláštní povodně jsou způsobeny umělými vlivy, jedná se tedy o protržení přehrady či hráze z různých důvodů (Edpp, 2023) (Daňhelka, Elleder, 2012).

Známe tři stupně povodňové aktivity, které jsou určeny limity vodních toků v souvislosti na denních srážkách. Tyto stupně vyjadřují míru povodňového nebezpečí a je velice dobré jim věnovat pozornost.

I.SPA - bdělost

II.SPA - pohotovost

III.SPA – ohrožení

(Vojtěchovská, 2023)

### 3.1.2 Protipovodňová ochrana

Protipovodňová opatření slouží k zastavení nebo alespoň minimalizaci povodňové aktivity. Tato opatření jsou tvořena mimo povodňový stav, kde v záloze vyčkávají na jejich uplatnění (Hovorka, Máchová, 2013). Opatření máme preventivní či operativní. Zatímco preventivní, neboli přípravná jsou realizována v době, kdy povodně nehrozí, operativní jsou realizována během přímého nebezpečí. Posledním opatřením je popovodňové, kdy se jedná o nápravu vzniklých škod (Strnad, 2013).

Protipovodňovou ochranu lze také dělit na technickou a netechnickou. Netechnická ochrana je ta, která je blízká přírodě a může být samovznikající. Jedná se tedy o procesy, které zvyšují akumulaci vody a retenci půdy ve vztahu k udržení vody, tedy zatravňování, zalesňování břehů, protierozní mezi nebo tvorba vegetačních pásů. Definování záplavových zón je ovšem také jednou z forem netechnické ochrany. Technická opatření přímo ovlivňují průtok a jsou nějakým způsobem stavebním dílem, ať už se jedná o přehradu, hráz, jez či zdrž. (Kozák, 2007).

## **3.2 Vodní nádrž Orlík**

V údolí Vltavy, 91 km jižně od Prahy je řeka přehrazena naším největším vodním dílem, přehradou Orlík (Broža, 2005). Rozprostírá se přes jižní a střední Čechy a je druhou největší vodní plochou v rámci Vltavské kaskády. Přehrada nese název podle nedalekého stejnojmenného zámku Orlík, nacházejícím se přibližně 12 km proti proudu řeky při levém břehu (Frejtichová, 2021).

Dříve se tento hrad tyčil vysoko nad vodní hladinou, ale dnes je od ní vzdálen pouhých několik metrů. Vodní nádrž Orlík je po toku řeky druhou největší vodní plochou v rámci Vltavské kaskády. Toto dílo bylo vybudováno mezi lety 1954 a 1961. Celková délka nádrže činí 68 km, plocha pak 24 km<sup>2</sup> a největší hloubka je úctyhodných 74 metrů (Klich, 2016).

### **3.2.1 Technické specifikace**

Technické údaje a specifikace, nejsou pouze čísla. V první řadě bychom si měli říct, o jakou přehradu, resp. jaký typ se v tomto případě vlastně jedná a jaké typy rozlišujeme.

Hráze řadíme do několika typů, především dle konstrukce a druhu použitého materiálu. Z jakého materiálu je hráz postavena, bývá patrné na první pohled. Přehrady mohou být budované z místního materiálu, dále přehrady betonové, zděné, dřevěné, ocelové nebo kombinované z různých materiálů (Broža, 2005).

Přehrady z místního materiálu jsou sypané z hornin a zemin, které se těží v okolí stavby, což výrazně snižuje náklady na jejich dopravu (Kučera, 2009).

Orlícká přehrada ale není sypaná, nýbrž betonová tížná, kdy svou vlastní tíhou zadržuje vodu v nádrži a zatížení přenáší do podloží. Betonové přehrady jsou zhotovovány z vhodných

betonů ze speciálních cementů a vhodného kameniva, případně i s přídavkem elektrárenského popílku, díky kterému se předejde smršťování betonu – zachová si přesně požadovaný tvar.

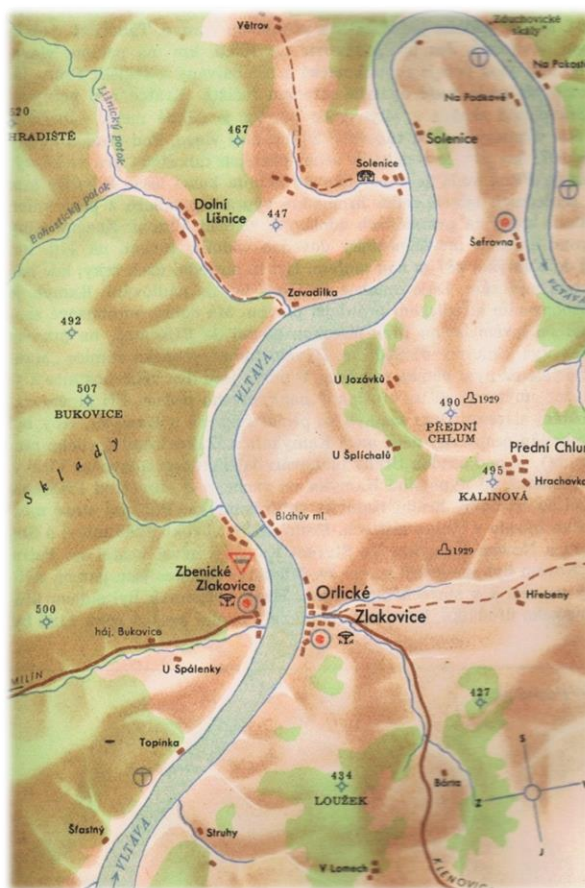
Podle způsobu přenášení hydrostatického tlaku vody mají tížné přehrady své další rozdělení. Dělí se na klenbové – zatížení přenáší do boků údolí, kopulové – přenos zatížení do podloží skrze pilíře a jiné, například kotvené – pomocí několika kotev je hráz spojena s podložím (Broža, 2005).

Parametry Orlické přehrady jsou vskutku úctyhodné. Její 450 metrů dlouhá hráz dosahuje výšky 81,5 metrů, což ji činí nejvyšší přehradní hrází v České republice. Největší hloubka v jezeru Orlické přehrady je přibližně 74 metrů. Celkový objem betonu hráze činí přes 1 milion m<sup>3</sup> (Košutová, 2012). Zatopená plocha nádrže činí 2 732 ha, délka vzdutí na Vltavě je 68 km, na Lužnici 7 km a na Otavě, největším přítoku, 22 km. Celkový objem nádrže je 716,5 mil. m<sup>3</sup> a po vodní nádrži Lipno je druhý největší v České republice. Jelikož se jedná o vodní elektrárnu, je samozřejmě vybavena turbínami, v tomto případě typu Kaplan. Turbíny jsou v hrázi instalovány 4 o celkovém výkonu 364 MW a každá s maximálním průtokem až 150 m<sup>3</sup>/s (Vodní dílo Orlík, 2013).

### **3.2.2 Stavba hráze**

O stavbě přehradní nádrže v oblasti Zlákovic (obrázek 1) se mezi lidmi mluvilo po generace, avšak nikdo netušil, kdy ona chvíle nastane. Místní doufali, že se této chvíle nedožijí. Z omylu je ale vyvedl rok 1942, kdy ač v zemi zmítané válkou, se ve výše zmíněné oblasti po obou březích Vltavy objevili pracovníci geologického ústavu, zkoumající vhodné podloží pro stavbu hráze, samozřejmě pod německým dohledem (Krátký Film Praha, 1964). Průzkum bohužel kýžený výsledek nepřinesl. Válečné události nabraly rychlý spád, jež zapříčinil ukončení mapování a průzkum území, a tím i stavbu hráze. Ne však na dlouho (Fryš, 2020).

Geologický průzkum přehradního profilu byl uskutečněn již v letech 1946-49, k jeho definitivnímu ověření pak došlo v roce 1953 (Broža, 2005). Nakonec se ale vynaložené úsilí vyplatilo a nejvhodnější místo pro stavbu hráze bylo nalezeno a následně zaměřeno.



Obrázek 1: Stará vodácká mapa místa budoucí vodní elektrárny Orlík (Vorel. Anders, 1955)

Roku 1951 započaly práce, jejichž výsledkem byl souvislý zářez po obou březích Vltavy v ose budoucí hráze (obrázek 2). Stupňovité výlomy byly provedeny až na kamenné podloží (Fryš, 2020). Po čtyřech letech projekčních prací bylo dne 1. října 1954 předáno staveniště a zahájeny přípravné práce, které probíhaly až do roku 1957 a zahrnovaly mimo jiné výstavbu železniční vlečky a betonárny na levém břehu, skládky šterkopísku, tři lanových jeřábů s nosností 20 t, provizorního sociálního ubytovacího zařízení v Solenicích pro cca 2 000 lidí (Broža, 2005).

Přípravné práce se neobešly bez kvalitního zázemí pro několik stovek pracovníků. Bylo zapotřebí zajistit minimálně stravování a ubytování do té doby, než bude vystavěn sídlištní komplex v Solenicích, a tak dělníci přebývali mj. v budově Zlakovické školy. V letech 1954 – 1955 bylo ve Zbenických Zlakovcích na pravém břehu postavena provizorní dřevěná jídelna, šest dřevěných ubytoven, každá s 35 lůžky (Fryš, 2020).



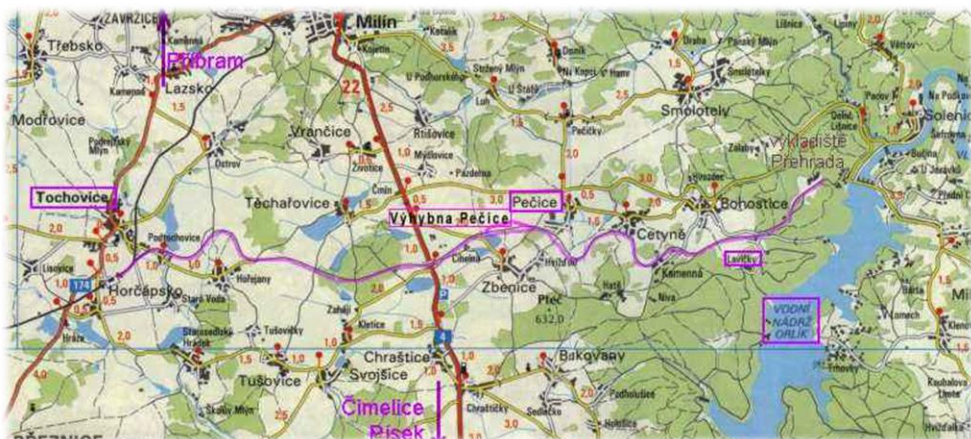
Jednou z dominant tamní oblasti byla i plavecká hospoda Zavadička. Ta stávala poblíž Líšenického potoka při levém břehu Vltavy už od roku 1650 (Příkryl, 1963). S výstavbou přehrady, mj. souviselo i bezpečnostní zvýšení terénu, čemuž stála hospoda v cestě. Její historie se přestala psát v roce 1954 (Fryš, 2020). Dnes je na jejím místě rodinný dům se zahradou.



Obrázek 2: Stavba přehrady orlík (Leoš Nebor, 2.2. 1958, ČTK)

### 3.2.3 Železniční vlečka z Tochovic

Už při průzkumných vrtech před započítím stavby hráze bylo zjištěno, že místní kámen nebude pro stavbu vhodný. Přehrada byla založena ve špatně přístupném údolí a veškerý materiál bylo zapotřebí dovážet. Dopravovat materiál auty bylo ekonomicky, kapacitně a i časově náročné. A tak bylo rozhodnuto o vybudování železniční vlečky, jež bude dopravovat



Obrázek 1: Mapa vlečky Tochovice - Orlická přehrada (Káldy, 2001)

cement, šterkopísek, vápno a armovací ocel na stavbu přehrady (obrázek 3), takřka nepřetržitě (Fryš, 2020).

Roku 1956 byla oficiálně zahájena stavba trati. První vlak plný šterku zde projel 1. června 1958. Stavba byla dokončena za rekordních 22 měsíců (Gutwirth, 2013).

Vlečka byla zřízena na trati Protivín – Zdice. Vycházela od nádraží Tochovice (obrázek 4), přes Pečice, kde byla výhybna vlaků, dále přes překladiště Lavičky a nakonec výkladiště Přehrada, jen pár set metrů od nově budované orlické přehrady. Celá trať měřila 16 km. Provoz zajišťovaly Československé státní dráhy dvěma lokomotivami řady 555, zvanými „Němka“. Za dobu jejího provozu bylo na trať vypraveno 4857 nákladních vlaků o celkové hmotnosti 2.150.000 t (Vrána, 2019).

Dochovalo se několik artefaktů železnice, které jistě stojí za zmínku. Jedním z nejhezčích je nádražní budova Tochovice. Přidružený dřevěný objekt sloužil jako dopravní kancelář výpravčích (Fryš, 2020).



*Obrázek 2: Tochovická nádražní budova z 19. století, v popředí dřevěná administrativní budova pro potřeby vlečky (Boháč, 2018)*

Po dostavbě Orlické přehrady již nebyla vlečka zapotřebí, a tak její význam upadal. Od 60. let do roku 1990 byla využívána armádou, která na bývalém překladišti Lavičky měla sklad pohonných hmot (Vrána, 2019). Po roce 1992 se vlečka přestala používat a o 5 let později, v roce 1997, bylo rozhodnuto o jejím snesení (Fryš, 2020).

Dodnes jsou zbytky tratě patrné kupříkladu na státní silnici I/4 Praha – Písek, kde stále stojí řidičům dobře známý železobetonový most u obce Chraštice (obrázek 5).



*Obrázek 3: Železobetonový nadjezd přes silnici I/4 Praha - Písek, pohled směr Praha, vpravo je zřetelný výřez v bývalém tělese dráhy pro budoucí dálnici D4 (Mapy.cz, 2022)*

### **3.2.4 Zabezpečení památek**

Vzhledem k výšce hladiny a celkovému vzduť bylo zapotřebí ochránit památky, které by kolísání vodní hladiny mohlo ohrozit, ba dokonce nenávratně poškodit (Hašková, 1961).

Hlavní pozornost byla věnována hradům Orlík a Zvíkov, zámku v Kolodějích a románskému kostelu v Červené nad Vltavou. Hrad Orlík ze 14. století, jehož mělké základy do té doby ležely ve výšce 67 m nad hladinou, se nyní zrcadlí v přehradním jezeře zvýšeném o 61 m. Skalní masiv, silně prostoupený trhlinami, bylo nutné utěsnit injektáží tak, aby kolísání hladiny neohrozilo jeho stabilitu. Severní strana onoho skalního útvaru byla opevněna kamennými obklady kotvenými předpjatými ocelovými táhly. Tyto velmi rizikové práce byly prováděny ve výšce 33 m na trubkovém lešení, jež bylo založeno pouze na výčnělcích skály, a obešly se bez jediného úrazu (Broža, 2005).

## 4 Objekty dotčené výstavbou vodního díla Orlík

Vodní nádrži Orlík muselo z důvodu její výstavby ustoupit několik vesnic, s nimi i 14 mlýnů, velký počet pil a na 650 obytných a hospodářských staveb (Příbram, 2019). Mezi dalšími objekty, kterých se budování přehrady dotklo byly mosty, řopíky, malé vodní elektrárny, kaple či kostely (obrázek 6).

Zatopených vesnic je vícero, mezi nimi například Orlické Zlákovice, Zbenické Zlákovice, Těchnice, Korce, Lavičky, Podskalí, Radava, Velký Vír, Žďákov a Letošice (Kučera, 2019).



Obrázek 4: Mapa s vyobrazením řešených objektů a obcí, archiv Petra Zadražila

## 4.1 Zaniklé objekty

Zatopení se netýkalo pouze vesnic, ale i jejich součástí, jako jsou hospody, pily, statky, kaple či kostely (Hašková, 1963). Jelikož celkový počet těchto objektů je velice vysoký, vybral jsem ty z mého pohledu nejzajímavější a významnější, a zároveň tvoří průřez různými typy objektů jež zde stávaly.

### 4.1.1 Jezy

Řeku bez jezů si dnes lze jen těžko představit, ne jinak tomu bylo za rozmachu voroplavby. Dříve bývalo v místě nynější Orlické přehrady celkem pět jezů. K těm nejzachovalejším z nich patří Novomlýnský a Rejzíkovo. Zbytky navigace s křížkem na pravém břehu jsou poslední stopy po jezích v Horním a Dolním Lipovsku. Poslední z jezů nesl název Bouda, po něm ovšem nezbyl ani jediný náznak existence (Raft.cz, 2019). Ve všech případech se jednalo o pevné jezy s vorovými propustmi, v případě Nového mlýna a Rejzíkova i s nátokem na bývalé mlýny a později elektrárny, které se zde dříve nacházely. Jezy v Horním a Dolním Lipovsku měly také nátok na tehdejší mlýny, u kterých stály i pily, ovšem po mlýnech ani pilách už ale nezbyly žádné stopy (Šimek, 2017).

### 4.1.2 Řopíky na Hladné a Pašovicích

Nedaleko obce Hladná lze za příznivě nízkého stavu vody v korytě řeky najít krásně dochovaný objekt lehkého opevnění, zvaný řopík. Ten těsně sousedí s dnes již zaniklým hostincem „U Čížků“ (nebo také „U Študenta“), který stejně jako většina stavení musel ustoupit přehradnímu jezeru Orlík. Bunkr (obrázek 7 a 8) jako jeden z mála nebyl německou ženijní armádou odstřelen, právě kvůli sousedství s již zmíněným hostincem. Řopík se nachází na pravém břehu (říční km 196), naproti pilířům nikdy nepostaveného mostu. Pilíře jsou dodnes k vidění na opačném, tedy levém břehu Vltavy (Bolek, 2015).

O 2,5 km dále proti proudu, směr vodní nádrž Kořensko pod obcí Pašovice, lze nalézt další objekt lehkého opevnění. Nebyl odstřelen ze stejného důvodu jako řopík na Hladné, neboť tento pašovický stál v těsné blízkosti stavení rodiny Černých. Aby se předešlo použití obou bunkrů, byly vstupní otvory zabetonovány, a malé obranné pevnůstky byly ponechány svému osudu (Ryjáček, 2019).



*Obrázek 7: Bunkr č. 139/28/A-180 Z a hostinec „U Študenta“ u obce Hladná, fotografie ze 30. let 20. století (zdroj: @OrlickaPrehrada)*



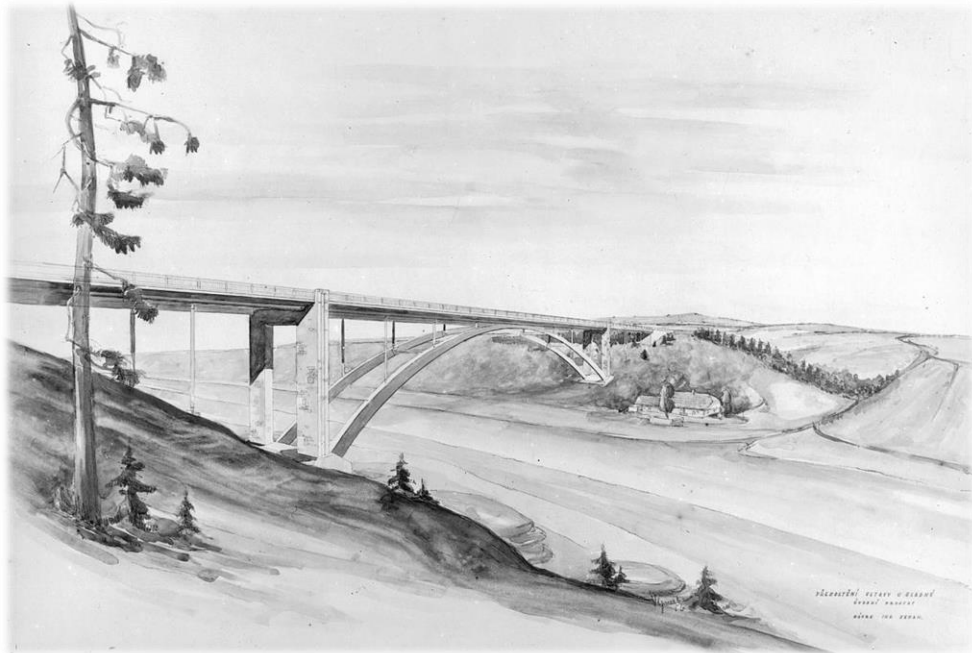
*Obrázek 8: Bunkr č. 139/28/A-180 Z u obce Hladná, vyfoceno dne 1.1.2021 za sníženého stavu vody (zdroj: @OrlickaPrehrada)*

#### **4.1.3 Nikdy nepostavený most**

Další zajímavostí z okolí Hladné jsou zbytky mostních pilířů, které tu byly postaveny v letech 1940 - 1941. Plánovaný most měl propojovat obce Albrechtice nad Vltavou a Doubravu (obrázek 9). Most měl být nýtované železné konstrukce (Janda, 2022) a zcela původně měl být vyroben pro Podkarpatskou Rus, v důsledku odtrhnutí od Československa ale

zůstal v Čechách, kde měl být využit k přemostění Vltavy (Justi, 2020). Během 2. světové války se stavba na povel okupantů přerušila, ale k jejímu obnovení již nedošlo (Crkalová et al., 2023). Ačkoli most postaven nebyl, byl zanesen v německých mapách jako hotový. To se Němcům v květnu roku 1945 vymstilo, jelikož si na ústup před Ruskou armádou vybrali právě tento nepostavený most. Nechali tak na břehu veškerou vojenskou techniku a dále prchali po svých, mnoho z nich se ve Vltavě, ve snaze ji přeplavat, utopilo. K dostavění mostu po válce již nedošlo, poněvadž již nesplňoval nové požadavky na šířku (Bolek, 2015).

Nyní lze část tohoto mostu, přesněji jeden ze tří oblouků najít v obci Skryje na Křivoklátsku, kde přemostňuje řeku Berouнку od roku 1948 (Justi, 2020).



Obrázek 9: Návrh mostu u Hladné Ing. Josefa Zemana (Janda, 2022)

#### 4.1.4 Nový mlýn

Dalším ze zaniklých objektů je i Novomlýnská elektrárna, kterou doprovází i pestrá historie. Novomlýnská elektrárna stávala poblíž obce Doubrava, na jejím místě se původně nacházel od roku 1450 mlýn (Vorel, Anders, 1955), roku 1718 zde byl postaven Nový mlýn, jehož součástí byl splaz pro palivové dřevo a k jeho činnosti patřil i přívoz. Později byl mlýn odkoupen Adolfem Schwarzenbergem, zbourán a přestavěn na moderní elektrárnu za účelem dodávky elektřiny pro protivínský pivovar. Tato přestavba byla dokončena roku 1929, jednalo se o jednu z největších malých elektráren své doby (Mareš, 2020). Z důvodu této přestavby byl jez vyvýšen o 3 metry a s ohledem na voraře a šífaře zde vznikla 62 metrů dlouhá retardérová

vorová propust', známá pod názvem „novomlýnská retardérka“, jež byla zajímavým místem vodáckého závodu České Budějovice – Praha (Čáka, 2002). Před zatopením byla zbourána celá strojovna a kovové díly byly odvezeny (Lovec pokladu, 2015).

Nyní se na tomto místě nachází torzo elektrárny, odstřelené před napuštěním přehrady, dokonale zachovalý jez, „retardérka“ a náhon k turbínám (Čáka, 2002). Za normálního stavu hladiny není z jezu ani elektrárny vidět zhora nic. Jediné, co napovídá tomu, že se něco skrývá pod hladinou je zděná budka pro limnigraf (obrázek 10), který byl součástí elektrárny. Limnigraf byl využíván k měření a registraci hladiny a vodního toku (Lovec pokladu, 2015)



*Obrázek 10: Pohled na budku limnigrafu, jediné věci, co je z bývalé elektrárny za normálního stavu vody vidět, archiv Petra Zadražila*

#### **4.1.5 Mlýn Rejzík**

Rejzíkuvský jez leží necelé dva kilometry po proudu řeky pod Novým Mlýnem, mezi obcemi Údraž a Doubravka. Za menšího stavu vody lze vidět propust' a jedna třetina původní přelivné plochy. Celý jez má tvar písmene V, a vedl k mlýnu, jež dříve vedle jezu stával (Raft.cz, 2019). Rejzíkuvský mlýn, který v roce 1919 vlastnil Jan Liser (Chaty Rejzík, 2015), měl kolo na spodní vodu a později se z mlýnu stala malá vodní elektrárna (obrázek 11) s dvěma Francisovými turbínami. Nyní je na tomto místě hojný nános bahna, a po původním mlýnu již není ani stopy. Jez je ale stále sjízdný u pravého břehu řeky, kde lze vidět zbytek stezky pro tažení šífů proti proudu (Mareš, 2020).





*Obrázek 11: Dobová fotografie Rejzíkovského mlýna a elektrárny (zdroj: @chaty rejzík)*

#### **4.1.6 Vesnice Podolsko**

Jednou takovou vesnicí je Podolsko. Tato osada stávala v oblasti nynějšího Podolského mostu. Součástí Podolska byl mlýn, hostinec, či kaplička svaté Anny. Ačkoli byla záchrana oné kapličky zvažována, bohužel ji potkal stejně hořký osud jako celou osadu, žádný z těchto objektů se nedočkal záchrany a jsou společně nenávratně pohřbeny pod vodní hladinou na dně Orlické přehrady. Zkáza Podolska je ale rájem pro nadšené potápěče, kterými je toto místo hojně vyhledáváno a navštěvováno (Prokýšková, 2017).

#### **4.1.7 Kostel sv. Mikuláše**

Obdobný osud postihl i kostelík svatého Mikuláše, který stával ve Zvíkovském podhradí. Gotický kostelík byl zbořen a zcela zatopen (David, Soukup, 2002). Dávno před tím, než se tak stalo, byl z něj roku 1833 vyzvednut cenný oltář s reliéfem Klanění tří králů. Nyní se oltář nachází v hradní kapli sv. Václava na hradě Zvíkov (Radostová, 2022).

#### **4.1.8 Zaniklá vesnice Těchnice**

Nejlákavějším kostelem se právě díky zatopení stal gotický kostel sv. Štěpána, který se nachází 40 – 50 m pod hladinou. Leží v již neexistující obci Těchnice (obrázek 12) (Kučera, 2019).

Toto místo je zcela unikátní svou zachovalostí. Na rozdíl od jiných zatopených osad a vesnic, nebyly Těchnice před napuštěním přehrady rozbourány. Dodnes jsou zde velmi dobře patrná celá stavení a především již zmíněný kostel sv. Štěpána založený roku 1384 (Cacák, Rybák, 2007). Ten byl ještě před zatopením odsvěcen, byla mu demontována pouze střecha věže. Části kostela jako jsou věž, okna s dřevěnými vitrážemi, a schody k otvoru po hodinách zůstaly zachovány (Kapr Divers, 2019).



Obrázek 12: Dobová pohlednice vyobrazující obec Těchnice s kostelem sv. Štěpána (Cacák, Rybák, 2007)

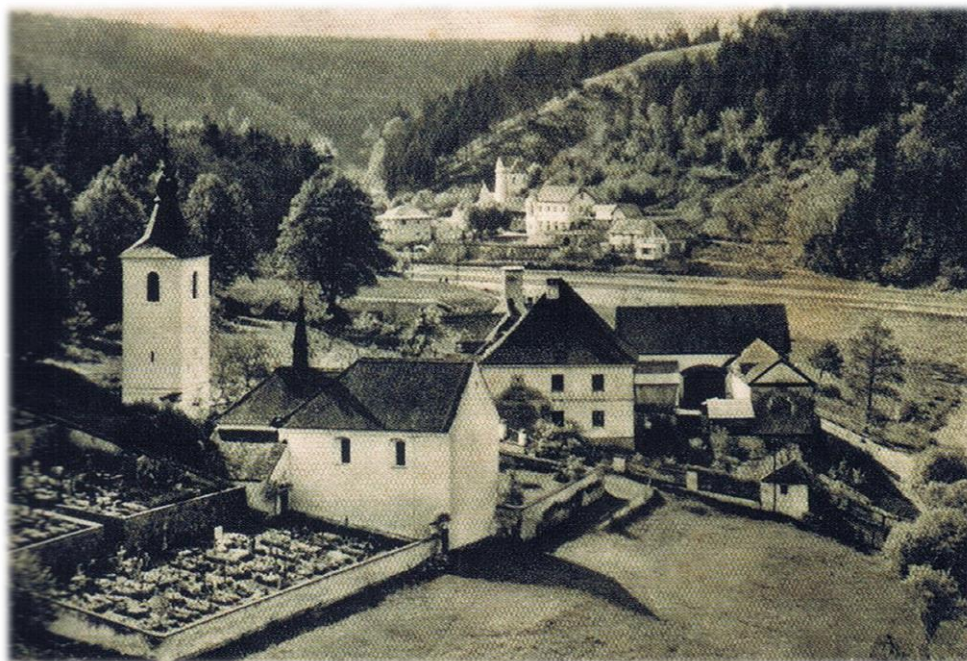
## 4.2 Přesunuté/ zachráněné objekty

Ne ale všechny objekty potkal stejný osud, a některé mají i šťastný konec.

### 4.2.1 Vesnice Červená

Vesnice, která opravdu stojí za zmínku nese název Červená. V této vsi stával románský kostel svatého Bartoloměje (obrázek 13), založený současně se vsí před rokem 1190 (David, Soukup, 2002). Kostel byl umělecky cenný, proto byl rozebrán a následně nově postaven na novém místě, o 30 metrů výše (Pribram, 2019). Díky tomuto rozebrání byly objeveny gotické nástěnné malby, o kterých doposud nikdo nevěděl. Po přemístění zůstal kostel nevybaven a je

přístupný pouze jednou v roce, při bohoslužbě svátku svatého Bartoloměje (David, Soukup, 2002).



*Obrázek 13: Kostel svatého Bartoloměje před jeho rozebráním a přesunutím (Cacák, Rybák, 2007)*

#### **4.2.2 Řetězový most u obce Podolsko**

Mezi lety 1847 a 1848 zhotovil stavitel Vojtěch Lanna starší u obce Podolsko řetězový most, v empírovém slohu podle plánů Ing. Gassnera a Ing. Bedřicha Schnircha (Svobodová, 2013). Tento úchvatný, celkem 157 metrů dlouhý a 6 metrů široký most sloužil svému účelu dlouhých 113 let a byl veledůležitým prvkem na obchodní cestě z Bavorska do Haliče, jenže s houstnoucí dopravou přestal být dostačující (Jankůj, 2007). A tak bylo rozhodnuto o výstavbě mostu nového, mnohem většího, tentokrát železobetonového, jen pár metrů od mostu původního. Postaven byl mezi lety 1938 – 1943. Novému Podolskému mostu se díky jeho monumentálnosti a také tvaru, přezdívalo „brána do nebe“ (Mareš, 2020).

Oba mosty vedle sebe pobývaly (obrázek 14) dalších téměř 20 let, poté byl nový Podolský most vyztužen a Lannův řetězový most demontován, jako příprava před napuštěním Orlické přehrady. V roce 1959 byl prohlášen za národní technickou památku a bylo rozhodnuto o jeho záchraně a přesunu (Vítek, 2002). Svého znovupostavení se ovšem dočkal až o 15 let později, roku 1975. Nyní tento most, poslední svého druhu u nás, stojí u městyse Stádlec, kde přemostňuje řeku Lužnici (Pribram, 2019).



*Obrázek 14: Fotografie nového Podolského mostu, pod ním lze vidět empírový řetězový most, než byl přesunut do Stádlce, dále pak vesnici Podolsko, která byla později zatopena (archiv Prácheňského muzea)*

## 5 Zaniklé činnosti

Výstavba Orlické přehrady neměla dopad pouze na stavení a lidi v nich žijící, velmi se dotkla také jejich zaměstnání a obživy, ať už se jednalo o zemědělství a zánik statků, o pohostinství a zánik hospod či o vorařství. Všechny tyto činnosti v dané oblasti utrpěly ránu, kterou ne vždy zvládly (Hašková, 1963).

Mezi ty nejvíce dotčené patřily právě plavecké hospody, jelikož jejich provoz široce souvisel s voroplavbou, byly tedy přímo závislé na návštěvnosti plavců, kteří se zde rádi zdrželi během splavování dřeva (Čáka, 2002).

Jedna z takových hospod stávala v Horním Rejsíkově, kde na jednom břehu stála vesnice a na druhém hospodářská usedlost. V těsné blízkosti tohoto stavení byl jez, tudíž se takové místo k zastávkám během plavení samo nabízelo. Za první světové války byl mlýn v Horním Rejsíkově přestavěn na elektrárnu, z tohoto důvodu byl přestavěn i tamější jez. Zmínit je též potřeba plavecký hostinec Zavadilka, ten byl mezi plavci vyhlášený. Stával přibližně 2 km po proudu od dnešní (Cacák, Kouba, 2008).

### 5.1 Závod České Budějovice – Praha

#### 5.1.1 Vodácká historie

O plavbu po Vltavě a jiných našich řekách se lidé snažili již od nepaměti, ať už se jednalo o pouhou zábavu, či potřebu k živobytí či dopravě. Hlavním průkopníkem byl za dob renezanace rytíř Zachař z Pašiněvsi, který během svých cest doputoval až do Laponska, kde žil nějaký čas s Eskymáky. Když pak přicestoval zpět do vlasti, postavil si kajak, na kterém poté mohl brázdit řeky (Pacina, 1986). Další inspirace byla čerpána z Itálie, kde již od nepaměti probíhají slavnosti s mnoha plavidly. Do českých zemí se takové lodě dostaly v období baroka.

Lodě, které již směřovaly ke sportu jsou ale známy až od 18. – 19. století. Počátkem 19. století byla již vodní turistika velice rozšířená. Roku 1913 vzniká svaz kanoistů Království českého (Smotlacha, 1935).

Konec 1. světové války přinesl rozvoj veškerých sportů, včetně vodní turistiky a kanoistiky. Závodů na krátké tratě se jezdilo vcelku mnoho, ovšem těch na delší trať bylo o poznání méně a byly o poznání více náročné. Jedním z takových závodů na dlouhou trať je závod „České Budějovice - Praha“ (Mašek, 1932).

### 5.1.2 České Budějovice - Praha

Tento závod se jel poprvé 13. srpna 1922 a zúčastnilo se 7 posádek. Tento závod vyhrála posádka Engstler – Richter, kteří zdolali trať dlouhou 189km v rekordním čase 27 hodin a 12 minut bez jediné přestávky. Pořadatelům bylo ale vyčítáno, že je závod příliš náročný a tak se hned další rok začal jezdit na etapy. Etapy byly hned čtyři České Budějovice – Červená, Červená – Žďákov, Žďákov – Záhoří, Záhoří – Praha (Český Yacht Klub) (Čáka, 2002). Nejrychlejší čas v závodě na rozděleném na etapy měla posádka Černý – Oták a to 13 hodin a 18 minut, a to ještě v době, kdy mezi Budějovicemi a Prahou proudila volná Vltava. V roce 1935, byl již součástí závodu přeběh okolo Vranské přehrady.

Po 2. světové válce a 11-leté odmlce byl závod roku 1948 obnoven. Postupem času závod nabíral na své slávě a prestiži a tak počet účastníků každým ročníkem rostl. Spolu se změnami na trati se ale měnila i podoba závodu, přibývaly části, kdy se závodníci museli přesouvat i s lodí po souši a také počet etap se v průběhu let měnil.

Poslední závod se jel roku 1959 a zúčastnilo se ho přes 89 lodí (Výsledky komplet historie, 2014).

Závod byl po více než 50ti letech obnoven, v roce 2010 se Zbraslavští kanoisté rozhodli navázat na dlouholetou tradici a uspořádali 28. obnovený ročník. Během obnovených ročníků se průběžně hledala ideální podoba závodu, proto byl někdy na více etap a jindy se jelo nonstop. Nyní se závod dlouhý 168km jezdí na 3 etapy, České Vrbné – Orlík Husárna, Orlík Husárna – Slapy Ždán, Slapy Třeбенice – Praha (40. závod České Budějovice – Praha, 2023).

## 6 Vorařství

Historie plavení dřeva se začala v českých zemích psát už před mnoha stovkami let, dosahuje až do 12. století. Ovšem v jaké formě bylo dřevo plaveno, zda volně nebo svázané do vorových tabulí nám není známo. Záznamy o rozkvětu voroplavby jsou až z roku 1316, v době vlády Jana Lucemburského. Toto plavení se týkalo hlavně Sázavy a Berounky, jelikož Vltava byla dle purkarecké kroniky splavná pro vory až v 14.-15. století. Roku 1366 vydal císař Karel IV. nařízení, které se týkalo konstrukce jezů. Veškeré jezy měly nyní nařízenou šířku vorové propusti 20 loktů pražských, nyníjších 12 metrů (Vondrášek, 2012). Zároveň s tím bylo zrušeno mnoho celnic, které bránily rozkvětu voroplavby, vybírání poplatků tak bylo omezeno jen na několik míst – Hlubokou, Újezdec, Zvíkov, Orlík, Kamýk, Braník a Vyšehrad (Hašková, 1961).

Ve středověku se na Vltavě dalo splouvat dříví už od Vyššího Brodu, dříve to z důvodu kamenitého řečiště nebylo možné (Velková, Frölich, 2017). Mezi hlavní suroviny, které byly po řece plaveny nepatřilo pouze dřevo, ale i písek, kámen a nebo rakouská sůl. Stavební materiály byly dopravovány na vorech, sypké suroviny pro změnu na šífech. Zmíněná sůl byla koňským povozem dopravena z rakouského Hallstattu do českých zemí a dále pak plavena na šífech. Prázdné šífy se pak za pomoci koní tahaly zpět proti proudu řeky (Cacák, Kouba, 2008).

Vzhledem k rozvoji voroplavby musela být upravena i samotná koryta řek, která často obsahovala nánosy bahna, kamení či skaliska, jež byly pro plavce velmi nebezpečné. Všechny tyto účelné a nezbytné práce byly prováděny během 17. století. Zasloužil se o ně strahovský opat Kryšpín Fuk (Hašková, 1963).

Bezproblémová plavba tak mohla probíhat až v 19. století, kdy voroplavba zažívala svůj největší rozkvět. Ročně bylo vypravováno na 3000 pramenů, jeden pramen obsahoval zhruba 12 vorových tabulí. Tou dobou totiž vzrůstala poptávka po stavebním materiálu a tak se v rozmezí od jara do podzimu stávala Vltava velice rušnou dopravní tepnou (Husa, Husa, 2022).

Začátek dvacátého století byl pro plavečinu (vorařinu) velmi přínosný i v ohledu vázání vorů. Nyní se začal namísto houžví (napařené kroucené mladé stromky) používat 3 – 4 mm silný drát a místo ušní byly použity hřebíky. Úpadek a následný zánik voroplavby ale následoval v polovině 20. století v návaznosti na výstavbu Vltavské kaskády (Vondrášek, 2012).

## 6.1 Plavecké řemeslo

Když se řekne „vorař“ (nebo též plavec), každému se vybaví člověk, který pluje s vorem po řece. Kéž by to ale bylo takhle jednoduché. Vorař, nemohl být jen tak někdo, musel to být člověk fyzicky zdatný, obratný, zdravý, spolehlivý a v neposlední řadě také zodpovědný, proto si vrátní (vůdci vorů) pečlivě vybírali, koho vezmou do své party. Řemeslo se dědilo z otce na syna. Označení vrátný je odvozeno od slova „vrata“, těmi se otevíraly vorové propusti na jezích, aby vory mohly proplout a pokračovat dále (Husa, Husa, 2022).

Plavci nebo také prameňáci, jak se jim říkalo (označení „vorař“ je slovo umělé a plavci jej nikdy nepoužívali) museli skvěle znát řeku, umět vodu číst – kam mohou pramen (soustava jednotlivých vorových tabulí) nasměrovat, aby bezpečně dojeli do místa určení bez újmy na zdraví a majetku (Vondrášek, 2012).

## 6.2 Ze života plavců

Každý vrátný měl pod sebou v partě několik plavců, kteří se ale nejprve museli řemeslo naučit, což měl na starosti právě vůdce vorů. Když shledal, že jeho „učněň“ plavečinu ovládá a může být přijat do společnosti ostatních plavců, sešli se všichni v hospodě, kde se zrovna při plavbě nocovalo, tam to celé začalo. Uchazeč o místo v plavecké společnosti byl položen na lavici a jeho „kmoťr“ (vždy tuto funkci zastával nejzkušenější vrátný) mu uštědřil 3 rány houžví (lano zhotovené z krouceného mladého smrčku, dříve k vázání vorů) a k tomu recitoval:

*"První rána za císaře pána, druhá rána za knížete pána (nebo jiného majitele panství), který nám práci dává, třetí rána za plavce, kteří tě přijímají mezi sebe."* (Crkalová, 2022).

Nový plavec pak koupil tuplák (litr) piva. Nejprve dal připít kmoťrovi, pak svému vrátnému a nakonec ostatním plavcům. Plavci měli své průkazy, tzv. plavecké knížky.

Vrátný, to už byl člověk mezi plavci vážený. Stát se vrátným byl jakýsi pomyslný stupínek vzhůru v plavecké hierarchii. Kdo se chtěl stát vrátným, musel nejprve složit zkoušky u Pražské paroplavební společnosti. Testy byly velmi náročné, trvaly 3 dny. Po jejich úspěšném složení nový vrátný získal licenci (tzv. patent) (obrázek 15), což byla listina, jež ho zavazovala



k odpovědnosti za celý náklad i posádku. Byla vydávána na celou řeku nebo jen její část (Vondrášek, 2012).

NĚMECKÁ ŘÍŠE  
PROTEKTORÁT ČECHY A MORAVA

**PRŮKAZ  
O PLAVECKÉ ZPŮSOBILOSTI NA LABI**

Lodník – voroplavec) Vojtěch Husa  
státní příslušník Protektorát Čechy a Morava  
přihlášen do Albrechtic, okr. Týn n/Vlt.  
bydlíštěm v Albrechtické Hledné, pp. Neznašov  
jest oprávněn řídit na Lučnici a Vitavě  
a to od Soběslavi do Prahy – Smíchova  
Parkarce  
V Praze, dne 5. července 1940.

PŘÍLOHA: OSVĚDČENÍ

Místo a den narození Albrechtická Hledná, 16. dubna 1908  
Postava vysoká Podobačka opavěrného:  
Oči oválný  
Vlasý tmavé  
Oči hnědé  
Nos normální  
Zvláštní znamení

*Vojtěch Husa*  
Podpis opavěrného:

Podpisový úřad srozumí, že posádku předstává osoba tímto průkazem opavěrnou,  
která v tohoto úřadu se podřepila na tomto pýpizace o plavecké způsobilosti.  
V P r a z e, dne 5. července 1940.

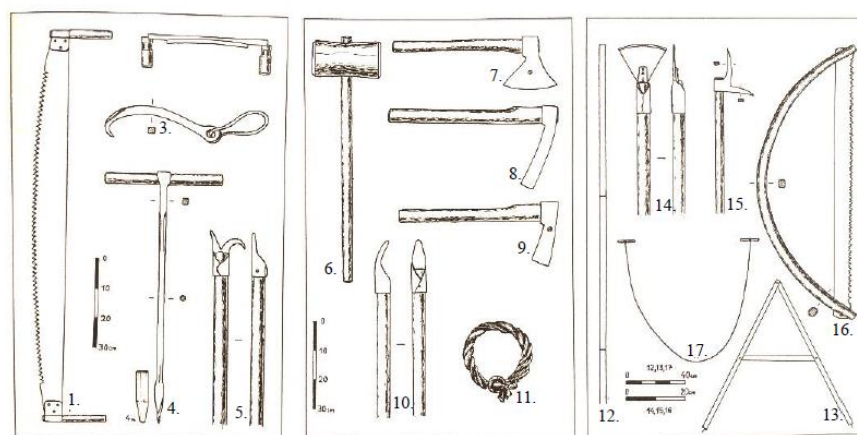
Převzetí přílohy úřadu:  
*Š. Šolc*  
\* Nebodici se buď štápani.

Obrázek 15: Vrátenký patent Vojtěcha Husy, archiv rodiny Husovi

### 6.3 Stavba a popis vorového pramene

Stavba voru a následně celého vorového pramene byla velmi náročná, a podílet se na ní mohli jen ti nejzkušenější. Stavba byla v mnoha ohledech také nebezpečná, a nepozorný člověk zde lehce přišel k úrazu (Vondrášek, 2012).

Všechno to začalo kácením stromů v lese. Kácení dříví se provádělo především v zimních měsících, když se s plavením skončilo kvůli zimě, sněhu a ledu. Tehdy začala pro plavce těžká práce, neboť příprava dřeva byla hůře placená než voroplavba, a v dřívějších dobách dokonce příprava nebyla placena vůbec. Těžít se nemohlo jakékoliv dřevo, musely to být stromy o výšce přibližně 30 metrů s rovnými nepokroucenými kmeny. Po porážení se strom odvětvil a stáhl z kůry (Scheufler, Šolc, 1970).



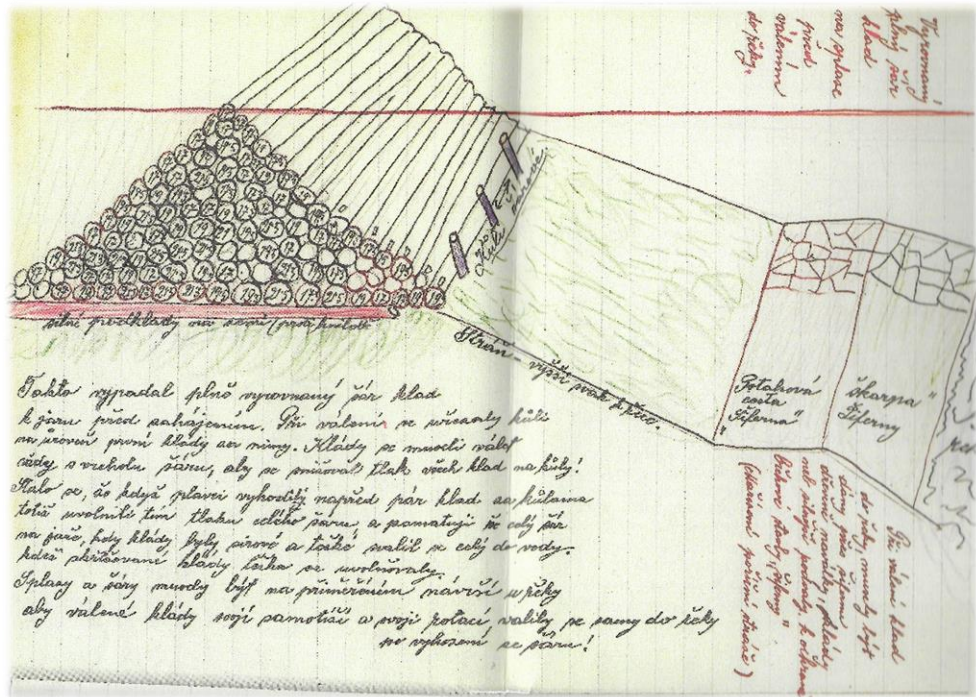
*Nářadí k přípravě a vázání voru*

1. pila s obloukovitou hroticí, 2. poříz, 3. obraceč, 4. nebozez, 5. háček, 6. palice, 7. sekera širočina, 8. sekera úzká, 9. sekera úzká, 10. okovec, 11. houžev, 12. míra, 13. krok, 14. loupač, 15. manipulační hák, 16. pila oblouková, 17. tahačky

*Obrázek 16: Nářadí pro přípravu a stavbu vorů (Crkalová et al., 2023)*

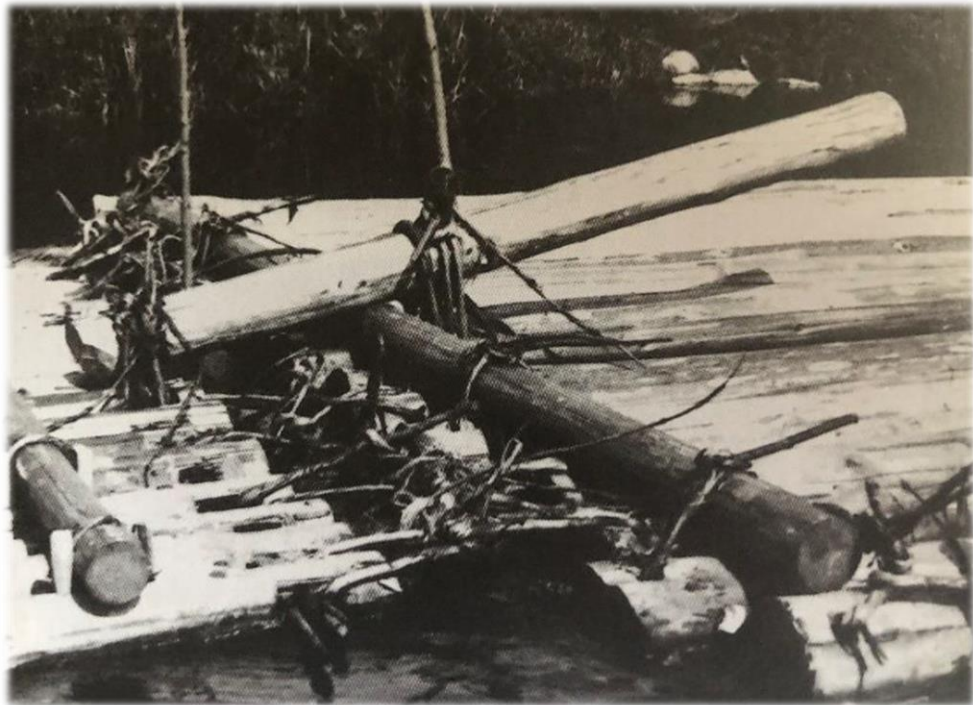
Žádný plavec by se v létě na plavbě nebo v zimě při kácení neobešel bez svého speciálně upraveného nářadí (obrázek 16). Většinou se jednalo o časem a zkušenostmi zdokonalené nástroje, které se daly snáze pořídit, ale ne každý kovář je uměl správně vyrobit. Byly to různé druhy sekyr, speciální háky, nebozezy nebo tzv. ryčky na strouhání kůry z kmenů. Mechanizace v podobě dnešních motorových pil, atp. neexistovala, všechno se dělalo ručně (Husová, 2021) (Vondrášek, 2012).

Oblečení dřevorubců nebylo ani zdaleka takové, jaké známe dnes. Dříve se chodilo v čemkoliv co bylo. Mnohdy měl pracovník pouze jedny šaty a boty se šetřily na plavbu. Do lesa se chodilo v tzv. „kleňáčích“, což byla dřevěná obuv, vydlabaná z jednoho kusu dřeva. Boty to byly velmi nepohodlné a těžké. Připravené klády se musely někde skladovat a nejlépe v místě, kde se z nich po skončení těžby stavěly vory (obrázek 17). Takovému místu se říká „splaz“ neboli vaziště vorů. Splazy byly téměř vždy u plaveckých osad tam, kde to umožňoval sklon okolního terénu, aby bylo vůbec možné klády udržet (Svoboda, 2018).



Obrázek 17: Plně vyrovnaný "šár" (hromada) klád u vaziště vorů (Vondrášek, 2012)

Aby vory držely u sebe, bylo zapotřebí je něčím spojit. To se provádělo tzv. houžvemi (obrázek 18), což byly kmínky mladých smrčků, kroucené nad ohněm, čímž vzniklo pevné lano.



Obrázek 18: Vory svázané houžvemi (Crkalová et. al, 2023)

V pozdějších dobách, zejména ke sklonku voroplavby byl namísto houžví používán drát (Jungmann., 2005).

Vorům k sobě svázaných se říkalo „pramen“. Aby byla plavba co nejúčinnější a zároveň co nejbezpečnější, nemohly se vorové tabule k sobě svázat jen tak. I toho mělo svá pravidla. První 3 vory měly své určení jasné (Svoboda, Savický, 2021).

První vor, zvaný „předák“ byl určený pro vůdce vorového pramene neboli vrátného. Ten měl k sobě jednoho až dva mladší plavce, co od něj přebírali zkušenosti, proto byla na předáku 2 – 3 vesla. Levé veslo patřilo vždy vrátnému (Scheufler, 1985).

Druhý vor se nazýval „slabák“. Ten byl napevno spojen s prvním vorem tzv. „vejponou“ - kratší kláda, která zajišťovala bezpečné nasměrování pramene do vorové propusti na jezu, a také se celý pramen snáze ovládal. Na druhé vorové tabuli bylo mimo jiné zbudované ohniště, v dostatečné výšce nad vodou, aby bylo uchráněno před spláchnutím do řeky. Zde si plavci vařili jídlo nebo kávu. Funkce ohně na voru nebyla pouze k přípravě pokrmu nebo pro zahřátí v nepříznivém počasí. Tento živel sloužil při noční plavbě také jako signalizace pro jiná plavidla. Plavba v noci se ale podnikala zřídka kdy. Mnohem příjemnější, a také bezpečnější bylo na noc zakotvit v některé z plaveckých hospod, kterých bylo na Vltavě mnoho (Velková, Frölich, 2017).

Na slabáku bylo připevněno jedno veslo, jež bylo otočené proti směru plutí, říkalo se mu „vopačina“, „opačina“ a nebo „ve slabejch“ a sloužilo také ke korekci směru jízdy pramene. Ještě byl na druhé vorové tabuli umístěn název firmy (obrázek 19), které plavené dřevo patřilo, a jméno vrátného za pramen zodpovědného, který s ním plul. Toto nepromokavé plátno muselo být umístěno nad nákladem, aby bylo z břehu čitelné. Za nenatažení firmy dostal vrátný pokutu (Vondrášek, 2012) (Svoboda, Savický, 2021).



Obrázek 19: Plátěná firma se jménem majitele dříví a jménem vrátného (Vondrášek, 2012)

Třetí vorové tabuli se říkalo „šrekový“ (obrázek 20). To kvůli brzdě zvané „šrek“ – dřevěný kůl, který se v případě potřeby zastavení pramene zasunul do vody a dřel o dno řeky, a tím celý pramen brzdil. Dalším vorům se říkalo „na střídě“ a byly určeny pro náklad. Nejčastěji se převáželo dřevo, obilí, ale také lidé, nejčastěji obchodníci nebo turisté, kteří cestovali zadarmo. Plavci byli lidé skromné, a za cestu většinou nic nechtěli. Před poslední vorovou tabulí musel být opět „šrek“ neboli brzda, jelikož jedna brzda by pramen jen těžko zastavila (Vondrášek, 2012).



Obrázek 20: Plavec brzdící vorový pramen šrekem - brzdou (reportéři ČT)

A nakonec poslední vor, zvaný „zadák“. Plavec, jež poslední vor obsluhoval měl za úkol kormidlování. Musel tedy být s předákem v dokonalé souhře, aby pramen (obrázek 21 a 22) bezpečně nasměrovali do každé šlajсны (vorové propusti) nebo bez obtíží projeli zákeřnými skalisky, jako byly kupříkladu Svatojánské proudy (obrázek 23) (Pavelčík, 2009). Dnes na místě oněch proudů stojí Slapská přehrada.



Obrázek 21: Model vorového pramene



Obrázek 22: Model vorového pramene, vlastnoruční výroba Vaclav Husa, archiv rodiny Husovi 2023

## 6.4 Plavba

Když bylo vše řádně připraveno, čekalo se jen na povel k vyplutí. Plavci sobě nakoupili potřebné jídlo, jakým bylo například pečivo, zrnková káva, nějaké to maso. Museli mít dostatek zásob, jelikož plavba do Prahy trvala 3 – 4 dny, podle toho, kolik bylo v řece vody (Nedbal, 2008) (Scheufler, Šolc, 1970). Aby plavci věděli jestli je stav vodní hladiny pro plavbu bezpečný, rozlišovali několik „druhů“ vody.

Voda „malá“, ta byla pro plavbu nevhodná, „normální“ byla pro plavbu ideální, „břežní“ voda byla též vhodná, „rozmarní“ byla jen pro zkušené vrátné, „záslapní“ pro opravdu zkušené vrátné, ale i pro ně bylo plutí na téhle vodě nebezpečné, a nakonec voda „velká“, ta byla pro plavbu zcela nevhodná, a riskovat život svůj a svých plavců se vrátným opravu nechtělo (Pixová, 2022) (Vondrášek, 2012).

Poté, co plavbu úspěšně absolvoval celý pramen a doplul do pražského Smíchova, zaplatil vrátný každému plavci co mu právem náleželo. Za Rakouské monarchie činila mzda plavců 5 zlatých, vrátný měl o 2 zlatky více, čili 7 zlatých. Za Československa si plavci vydělali od 2 000 do 3 000 Kč. Když plavci dostali zapláceno, vyrazili zpátky domů, někteří vlakem, jiní pěšky a celé to mohlo začít znovu (Nedbal, 2008).



Obrázek 23: Vorový pramen ve Svatojánských proudech (Kuthan, Strecker, 2006)

## 6.5 Spolek Vltavan

Plavečina, jak svému řemeslu plavci přezdávali, byla velmi nebezpečným povoláním. Roku 1871 byl mladými plavci z Prahy ve spolupráci s těmi z Podskalí založen spolek, jehož členy se mohli stát všichni, jejichž povolání mělo něco společného s Vltavou (Mikšovský, 2023). Plavci platili členský příspěvek, jež byl v případě nemoci nebo úmrtí člena spolku vyplácen jako podpora v nemoci nebo pozůstalým.

Na Vltavě postupem času vzniklo několik spolků. Jako první byl založen ten pražský, druhým byl spolek v Davli z roku 1897. O rok později byl založen spolek Vltavan ve Štěchovicích, a jako poslední byl v roce 1902 založen spolek v Purkarci v jižních Čechách. Členové jednotlivých spolků mají každý své nádherné stejnokroje, vždy trochu odlišné. Stejnokroje si oblékají jen o slavnostních příležitostech (Vondrášek, 2012).

Dodnes jsou všechny spolky stále aktivní. Mezi ty nejaktivnější patří spolek Vltavan Davle (obrázek 24), který se i zasadil o zařazení voroplavby na seznam nehmotného dědictví UNESCO (Novák, 2023). Spolky se dnes věnují především kulturní činnosti, pořádají mše za všechny utonulé lidi na českých tocích a za zemřelé členy spolků. Spolky pořádají také oblíbené plesy a velmi významnou činností je podpora společnosti hendikepovaných občanů (Zápis vorařství na světové dědictví UNESCO, 2023) (České vorařství je zapsané na seznamu nehmotného kulturního dědictví lidstva UNESCO, 2022).





Obrázek 24: Fotografie členů spolku Vltavan Davle ze dne 6.7. 2012

## 6.6 Zapsání voroplavby na seznam UNESCO

Voroplavba má v českých zemích dlouhou tradici. Historie na českých řekách sahá až do 11. století. Nadnárodní nominace byla pod názvem „Timber rafting“ připravena za spolupráce šesti evropských států. I když voroplavba jako taková stavbou přehrad na Vltavě zanikla, jsou vorařské písně a slang spolu s řemeslnou stavbou vorů pořád živé, zejména díky spolkům Vltavan (Zápis vorařství na světové dědictví UNESCO, 2023) (České vorařství je zapsané na seznamu nemotného kulturního dědictví lidstva UNESCO, 2022).

Cesta k zápisu trvala přibližně od roku 2015, kdy se začalo mezi spolky usilovat o samotná zápis a předávání plaveckých tradic budoucím generacím. A právě zásluhou stálého držení tradic bylo 1.12. 2022 Výborem UNESCO zasedajícím v Maroku rozhodnuto o zapsání vorařství na seznam nemotného kulturního dědictví.

Nominaci společně podalo Česko, Německo, Lotyšsko, Rakousko, Španělsko a Polsko, jež celou žádost koordinovalo (Benediktová, 2022).

## 7 Rozhovor s paní Annou Husovou

Anna Husová, narozena 8. května 1938 v Hladné v jižních Čechách, dcera Vojtěcha Husy a sestra Václava Husy, donedávna nejstaršího voraře v Čechách (obrázek 25). Otec Vojtěch Husa obchodoval se dřevem a byl majitelem voroplavecké firmy. Na počátku padesátých let rodinný podnik zanikl i kvůli stavbě vltavské kaskády. Pod hladinou orlické přehrady se ocitl i dům rodiny Husových a musel tedy být srovnán se zemí. V téže době Anna úspěšně vystudovala gymnázium a po maturitě nastoupila na lékařskou fakultu v Praze. Po studiích začala pracovat jako dětská lékařka.



Obrázek 25: MUDr. Anna Husová

Anna je autorkou textů o vorařství a životě kolem vody, pečlivá kronikářka rodu Husových. S manželem bydlí v Praze, ale většinu roku (zejména v letních měsících a jak říká „dokud to počasí dovolí“) pobývají na chatě na Hladné, kde prožili kouzelné mládí a kam se vždy rádi vracejí.

### 7.1 Rozhovor

#### 1) Jaké to bylo, žít ve vorařské rodině? Musel to být poměrně specifický způsob života.

Vzhledem k tomu, že v naší rodině všichni muži byli plavci (voraři) a na Hladné u řeky v každé rodině byl plavec, tak moje dětství bylo provoněné dřevem. Na břehu u řeky všude byly složeny haldy, tzv. "šáry" dřeva. Na splaze plavci váleli klády do řeky, u břehu pak stavěli vory, jinde se osekávala vesla, strouhaly plotovky a jiný náklad, všude se prostě pracovalo s dřevem. My děti od jara od zimy jsme se koupaly v řece a pozorovaly těžkou práci plavců. Všude bylo slyšet volání, halekání a výskání dětí. Muži kromě voroplavby hospodařili na svých malých políčkách, to znamená že v létě se věnovali sklizení obilí. Za letní sezónu udělali několik rázů (tj. plavba do Prahy a návrat domů) a o hospodářství se v tu dobu staraly ženy a my - děti - musely často pomáhat. Při koupání v řece jsme my děti někdy dostrkávaly klády, které plavcům odpluly, dál na řeku. Jednou mi tatínek vyzval, abych na té kládě přijela. Snažila jsem se, lezla na kládu a padala a padala. Tatínkovi jsem oznámila: *"Na té kládě nepřiřpluju, ona se pořád"*

točí." Tatínek s úsměvem odpověděl: *"To já vím. Ale kdybys svázala dvě klády k sobě, tak už na nich můžeš plout."* Moje dětství bylo nejen provoněné dřevem, ale také plné smíchu a písniček. U řeky díky plavcům a formanům bylo vždycky živo.

## **2) Oblékání plavců, bylo něčím specifické?**

Plavci nosili pracovní oblečení podobně jako lesní dělníci. Ostatně i oni v zimě často pracovali v lese. Chodili bosí nebo nosili holínky. Nenosili ponožky, ale používali onuce, tj. kus seprané látky, do kterého se noha zabalila.

## **3) Jaký byl život plavců, když se zrovna neplavilo?**

Plavci se věnovali plavbě od jara do zámrazu. Každý plavec měl ještě obvykle řemeslo – zedník, truhlář, tesař, šenkýř, švec apod. – a tomu se věnoval, když se neploulo (tj. neplavily vorové prameny). Zároveň se věnoval svému hospodářství nebo také v zimě pracovali v lese.

## **4) Jaké bylo vaše "poprvé" na voru, jak jste vnímala svou první plavbu?**

Na vorovém pramenu jsem stála a běhala už jako dítě. Vory bývaly přivázané u břehu, než odpluly, a my děti jsme při koupání skákaly z vorů, podplavávaly vory apod. V r. 1947 můj tatínek Vojtěch Husa zrušil svou firmu obchod s dřívím a voroplavba, a od té doby se ploulo z Hladné výrazně méně. Ale na skutečné plavbě jsem byla až v r. 1952, ve svých 14 letech. Plouli jsme pouze do Kamýka nad Vlt. To proto, že při dostavbě přehrady Slapy byla do Prahy už od r. 1951 plavba uzavřena. Voroplavba byla výrazně omezena a ploulo se jen na Orlík nad Vlt. a Kamýk nad Vlt. Svatojánské (Štěchovické) proudy jsem nikdy neviděla, ale plula jsem dvakrát přes proudy Červenské (u Červené nad Vlt.) Byl to úžasný zážitek a ráda na něj vzpomínám.

## **5) Podílela jste se na stavbě voru?**

Ne, stavba, resp. vázání vorů byla záležitost pouze plavců pod vedením vrátného (tj. vůdce či kapitána vorového pramenu).

## **6) Jak dlouho trvala stavba průměrně dlouhého pramene? Z jakého důvodu bylo plavené dřevo tak žádané?**

Stavba průměrně dlouhého pramene trvala přibližně 3 - 4 dny. To tehdy, když bylo dřevo navezeno a na stavbě voru pracovala parta plavců, tj. 3 – 4 plavci a vrátný. Samotná plavba z Hladné do Prahy trvala (samozřejmě podle stavu vody a počasí) přibližně 3 dny a pak se plavci vraceli zpátky domů, vlakem, nebo pěšky. Takže jeden „ráz“ trval 7 – 9 dnů. Zajímavé je, že

dřevo se plavením zušlechťovalo pobytem ve vodě. „Plavené dříví“ je odolnější proti škůdcům a trvalejší v tahu a bývalo proto velmi žádaným stavebním materiálem. Téměř všechny sakrální stavby v Praze jsou z plaveného dřeva.

### **7) Měli noví plavci nějaký zasvěcovací/přijímací rituál?**

Když vrátný uznal, že plavec už řemeslo – tzv. vorařinu či plavečinu - už zná, byl přijímán do společnosti plavců. Tento obřad byl označován jako křest. Probíhal takto: v hospodě, kde se při plavbě nocovalo, byl uchazeč uložen na lavici a „kmoť“, jehož funkci zastával nejzkušenější vrátný – na Hladné to byl Josef Hronek – mu uštědřil houžví tři rány (houžev - tj. "lano" ze zkrouceného mladého smrčku). A přitom recitoval:

*"První rána za císaře pána, druhá rána za knížete pána (nebo jiného majitele panství), který nám práci dává, třetí rána za plavce, kteří tě přijímají mezi sebe."*

Nový plavec koupil tuplák (litr) piva. Nejdříve dal připít kmoťovi, pak svému vrátnému a nakonec ostatním plavcům. Plavci měli své průkazy, tzv. plavecké knížky.

### **8) Jaké museli plavci mít znalosti, dovednosti pro získání způsobilosti a pro plavbu jako takovou?**

Plavcem se nestal každý. Plavec musel být zdravý, rychlý, fyzicky zdatný, obratný, spolehlivý a zodpovědný. Musel milovat řeku a naučit se jí číst. Znáť její tok a i její záludnosti. Musel umět vázat klády do jednotlivých vorů a z nich sestavovat celý vorový pramen. Pracoval se specifickým plaveckým nářadím. „Plavečinu“ se učil u zkušeného vrátného.

Ze zkušených plavců se mohli stát vrátní (vůdci, kapitáni), pokud složili náročné zkoušky u Pražské paroplavební společnosti. Tyto zkoušky trvaly 2 dny. Museli znát každé skalisko v korytě řek, každou záludnost vody (víry, peřeje), všechny vodní stavby (jezy, propusti, mosty, mlýny, přívozy). Samozřejmě byla znalost kilometráže, signalizace (i pro parníky), museli znát i obchodní praktiky. Vrátný musel být rychlý, energický, pohotový a spolehlivý. Zodpovídal za celou plaveckou partu, za správnou stavbu pramenů a bezpečnou plavbu, za náklad a celý pramen.

Někteří vrátní měli i mezinárodní licenci. Zkoušky na mezinárodního vrátného byly ještě náročnější. Uchazeč musel znát dokonale své řeky, Vltavu i s přítoky a „Velké Labe“ (to je Labe od soutoku s Vltavou u Mělníka až do moře v Německu, do Hamburku. Musel umět postavit nejen vorové prameny, ale i „šípu“, která velikostí odpovídala dvěma vltavským pramenům, tzn. šířka 10 -12 m, délka 130 m. Navíc k tomu všemu museli znát německý jazyk.

**9) Jak na vás s odstupem času působí stavba Orlické přehrady, berete ji jako zkázu a zánik řemesla?**

Orlickou přehradu vnímám jako zkázu, protože nás připravila o malebné krásné vltavské údolí a vzala nám domovy. Můj rodný dům musel být totiž v r. 1959 zbourán a srovnán se zemí, právě z důvodu výstavby Orlické přehrady.

Také jsem slýchala od tatínka: „Voda se bude hodně odpařovat, koryto řeky se zanese bahnem, bude málo vody, zanikne doprava na řece.“ To vše se stalo...

Ale při povodni v srpnu v roce 2002, když jsem viděla zatopenou Prahu, tak jsem se s přehradou usmířila. Věřím, že pomohla zachránit Prahu před zkázou. Výstavbou Orlické přehrady skončila téměř tisíciletá tradice voroplavby. Můj tatínek, jeho bratr a řada jiných plavců hledalo a našlo zaměstnání zase na řece. Tatínek pracoval až do svého odchodu do důchodu jako lodník na parníku na Orlickém jezeře.

**10) Pamatujete si nějak detailněji na stavení Novomlýnská elektrárna, U Staňků a Rejzíkuv?**

Pamatuji si velmi dobře na novomlýnskou elektrárnu, na chalupu Staňků (Jindů) a Břeháků, i na elektrárnu Rejzíkuv. Zнала jsem hlavně levý břeh Vltavy z Hladné na Nový Mlýn, tato kamenná cesta – navigace, tzv. šífarna – byla jako pěší zóna pro nedělní korzování, se zastávkou a odpočinkem u šlajсны (vorové propusti), kde stále šuměla a zpívala řeka. Maminka mi vyprávěla, že se tam učila tancovat polku, na tzv. tančírně neboli dlážděné ploše u hučícího jezu.

Retardérová šlajсна sloužila jako „testovací“ při závodech kanoistů Budějovice – Praha. Byla zkouškou jejich obratnosti i odvahy. Při nízkém stavu hladiny řeky, např. v r. 2003, 2018 a 2022, bylo možné si připomenout procházku pro navigaci k Novému Mlýnu a vidět zbytky stavby elektrárny a i limnigrafu (vodočet). Do elektrárny Rejzíkuv jsme ještě v 50. letech nosili nabíjet akumulátor pro rádio. Vzpomínám, jak byl hodně těžký. Jeden den jsme ho tam donesli a druhý den jsme pro něj šli. Vybavuji si, že cestička od Nového Mlýna na Rejzíkuv byla užší a kamenitější.

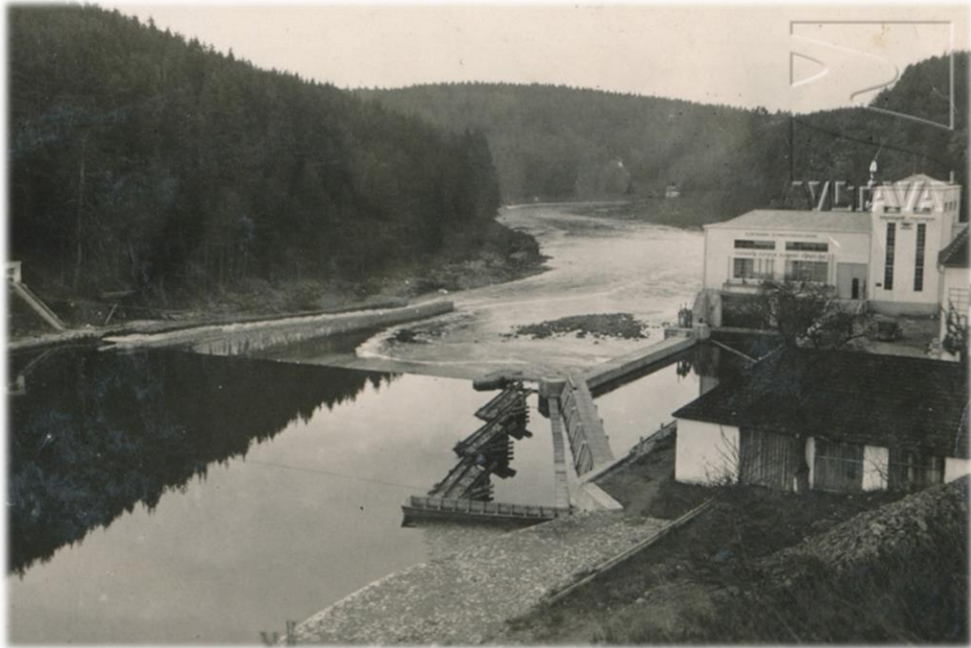
MUDr. Anna Husová

14. března 2023

## 8 Srovnání fotografií

Tato část práce je věnována srovnání fotografií doby minulé, kdy bylo vorařství na svém vrcholu. Původní fotografie byly pořízeny přibližně ve 30. – 50. letech minulého století. Od těch novodobých je dělí bezmála třičtvrtě století. Aktuální fotografie jsou ze dne 21. února 2023 nebo října roku 2015.

### 8.1 Vodní elektrárna Nový Mlýn



*Obrázek 26: Novomlýnská elektrárna, z archivu Vojtěcha Pavelčíka*



*Obrázek 27: Aktuální fotografie, archiv Petra Zadražila*

Na prvních dvou fotografiích je možné vidět celkový pohled na vodní elektrárnu Nový Mlýn. Pohled po proudu z pravého břehu. Při levém břehu se nachází ona slavná retardérová vorová propust, jež vytrstala nejdnoho vodáka či plavce.

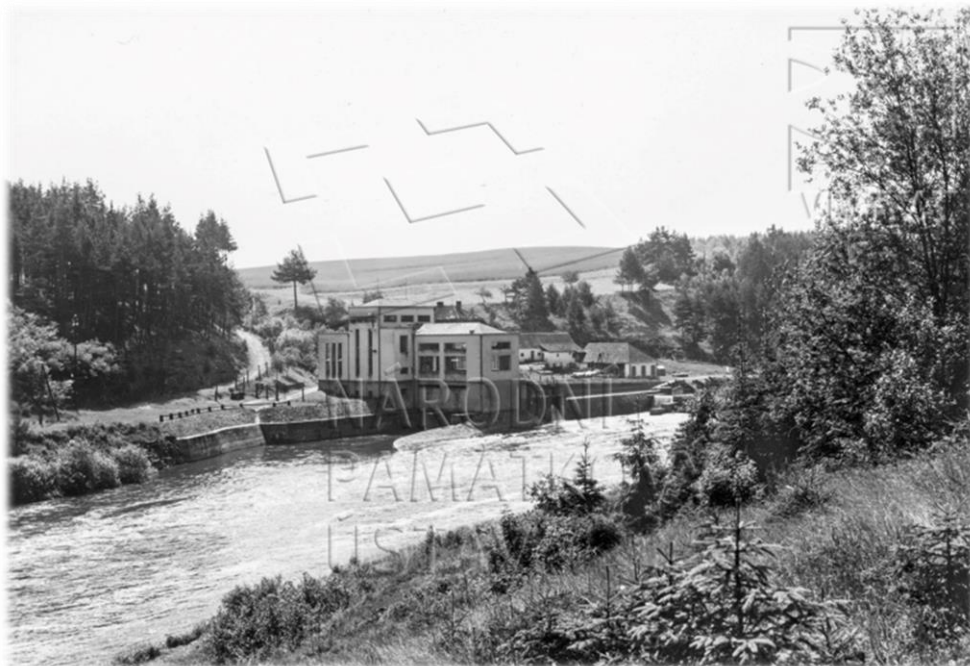


*Obrázek 28: Areál elektrárny Nový Mlýn, archiv Vojtěcha Pavelčíka*



*Obrázek 29: aktuální fotografie, archiv Petra Zadražila*

Zde opět pohled na novomlýnskou elektrárnu. Tentokrát z levého břehu.



*Obrázek 30: Novomlýnská elektrárna, archiv Vojtěcha Pavelčíka*



*Obrázek 31: aktuální fotografie, archiv Petra Zadražila*

Areál elektrárny a jez při pohledu proti proudu ze svahu nad řekou na levém břehu.





*Obrázek 32: Novomlýnská elektrárna, archiv Rudolfa Kosteckého*



*Obrázek 33: archiv Petra Zadražila*

Pohled na budovu elektrárny Nový Mlýn z levého břehu od konce vorové propusti v posledním období jejího fungování.

## 8.2 Samota „U Staňků“

Bezmála půl kilometru po proudu od Novomlýnské elektrárny stávala samota „U Staňků“ nebo též „U Jindů“. Ale bohužel i na tomto malebném kousku řeky Vltavy se podepsalo vzedmutí hladiny a stavení muselo beze zbytku k zemi. Dnes jsou při nízkém stavu vody dobře patrné základy stavení.



*Obrázek 34: Samota „U Staňků“, Archiv fondu Národního památkového ústavu*



*Obrázek 35: Archiv Petra Zadražila*

### 8.3 Mlýn a elektrárna Rejzík

Objekt, který vzal opravdu za své je mlýn a pozdější vodní elektrárna Rejzík (v některých pramenech též uváděno jako „Rejsíkov“). Po původním stavení nejsou dnes ani památky, a s přibývajícimi roky jsou jeho ruiny pod čím dál tím větším nánosem bláta.



*Obrázek 36: Budova elektrárny Rejzík při pohledu z pravého břehu, září 1959, archiv Masarykův ústav a Archiv AV ČR, v.v.i.*



*Obrázek 37: Fotografie vorové propusti a tělesa jezu Rejzík, ze dne 3.10. 2015, archiv Petra Zadražila*



*Obrázek 38: Pohled na již demolovanou elektrárnu Rejzík z pravého přehu z roku 1960, archiv Masarykův ústav a Archiv AV ČR, v.v.i.*



*Obrázek 39: Pohled na zbytky jezu Rejzík ze skály nad řekou na pravém břehu, 3.10. 2015, archiv Petra Zadražila*

## 8.4 Železniční most u Červené nad Vltavou

Železniční most příhradové konstrukce u Červené nad Vltavou stojí na tomto místě od roku 1889. Jedná se o nejvyšší železniční most v ČR (Čáka, 2002). I když se jeho okolí značně proměnilo, most zůstal po mnoho let stále stejný a fungující.

Dnes je z okolí mostu rozsáhlé staveniště, neboť byl shledán jako technologicky nevyhovující. Dokonce se uvažovalo o jeho stržení a na jeho místě postavení mostu nového. Ještě než se tak stalo, byl prohlášen za technologickou památku, tudíž zůstane zachován. V jeho těsné blízkosti vyroste most nový, železobetonový.



*Obrázek 40: Most v Červené nad Vltavou, rok 1900, archiv SOkA Písek*



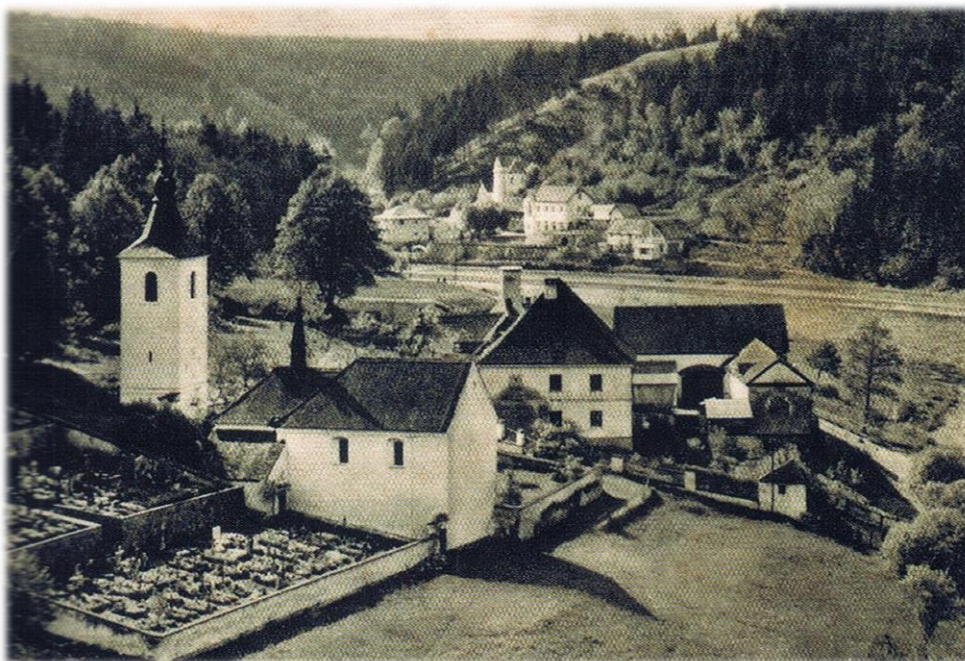
*Obrázek 41: Pohled na železniční most, archiv Petra Zadražila*



*Obrázek 42: Nový železniční most ve výstavbě, dokončení 2024, archiv Petra Zadražila*

## 8.5 Kostel sv. Bartoloměje

Barokní kostel sv. Bartoloměje z Červené nad Vltavou je jedinou živou vzpomínkou, která byla zachráněna před zatopením této obce. Dnes je pro veřejnost uzavřený. Nic nenasvědčuje tomu, že by bylo o takovou památku nějak zvláště pečováno.



*Obrázek 43: Kostel sv. Bartoloměje před zatopením (Cacák, Rybák, 2006)*



*Obrázek 44: Kostel sv. Bartoloměje dnes, z archivu Petra Zadražila*

## 8.6 Obec Těchnice

Malebná obec Těchnice se nacházela necelé 4 km od Orlické přehrady. Z bývalé obce se nedochovalo vůbec nic. Ale i tak je místo velmi oblíbené mezi potápěči, konkrétně pak kostel sv. Štěpána, který na dně stojí téměř v celé své kráse. Jediné, co místo obce dnes připomíná jsou svázané barely na vodní hladině, od nichž se podél lana lze dostat přímo k již zmíněnému kostelu. Potápěčské vybavení je samozřejmostí.



Obrázek 45: Obec Těchnice, pohled z pravého břehu, archiv Zdeňka Hamra



Obrázek 46: Místo, kde dříve bývala vesnice Těchnice, archiv Petra Zadražila



## 9 Diskuse

Původní myšlenka na téma a obsah bakalářské práce se zrodila již dávno. Zejména okolí Novomlýnské elektrárny je mi velice blízké, jelikož jsem zde trávil velkou část dětství. Jako malý jsem při nízkém stavu vody zkoumal torzo elektrárny, a tak jsem se o daném místě chtěl dozvědět více. Postupným bádáním o historii Novomlýnské elektrárny jsem zjistil, že objektů s podobným osudem je daleko více. Proto jsem se s ohledem na dané místo rozhodl věnovat práci dalším zajímavým místům s obdobným osudem. Kterých je právě na Orlické přehradě mnoho.

Pro pořízení fotodokumentace jsem se vydal na Orlickou přehradu hned dvakrát, naštěstí přály podmínky a tak bylo možné fotografovat za nízké hladiny vody. Výška hladiny byla ovlivněna modernizací a rekonstrukcí lodního výtahu Orlické přehrady spolu s budováním nového bezpečnostního přelivu.

Práce ale není pouze o fotografiích. Dále bylo zapotřebí nastřádat dostatek informací z různých zdrojů. Jedním takovým zdrojem byla i muzea Voroplavby, ta jsou ale bohužel přes zimu zavřená a tak jsem si domluvil osobní schůzku s panem Radkem Šťovíčkem nadšencem a majitelem muzea Voroplavby v Českém Krumlově. Od něj jsem poté získal řadu užitečných informací, zdrojů a kontaktů.

Voroplavba jako taková se ale ukázala ještě zajímavější, než bylo původně očekáváno. Díky Radku Šťovíčkovi jsem se poté sešel s MUDr. Annou Husovou, která mi poté vyprávěla o životě plavců, nástrahách řemesla a vznikl tak zajímavý rozhovor.

S ohledem na nově nabitě informace mohu podotknout že, se osobně nemohu přiklonit ani k jedné straně v otázce vzniku přehrad a zániku mnoha vesnic a přilehlého okolí. Na jednu stranu přehrada prokázala své kvality, zejména při povodních. A na straně druhé bych se rád podíval do doby, než bylo vše pohřbeno na dně přehrad.

## 10 Závěr

Původní oblast nyní již zatopeného údolí jezera Orlické přehrady bylo jistě místem s krásnou přírodou a divokou řekou a místem, kam se lidé velice rádi navraceli, kde pracovali, bydleli a žili. Toto je ale bohužel nenávratně ztraceno a veškeré vzpomínky jsou již zatopeny na dně. Lidé, kteří zde žili přišli výstavbou přehrady o vše a byli nuceni začít znovu od začátku. Za to jim ovšem patří velké díky, jelikož jejich oběť znamenala ochranu a bezpečí jiných do budoucna.

Ať už byl osud objektů zbourání, přesunutí či zatopení, zub času se na nich podepsal bez výjimky. Z původních pěti jezů můžeme za příznivých podmínek nalézt zbytky po dvou z nich – Nový Mlýn a Rejzík. Z všemožných mlýnů, elektráren a přidružených pil nezbylo nic. Osud vesnic byl různý, buď byly zbourány a zatopeny, nebo byla zbourána a zatopena jen jejich část. Kostely byly odsvěcovány, aby z nich mohly být odneseny některé relikvie, následovalo zbourání, zatopení, ale dokonce i záchrana kostela v podobě jeho přesunutí do nezátopové oblasti. Mezi dotčené objekty patří i mosty, které se bouraly, přesouvaly a nebo vůbec nemohly být postaveny.

Celkem bylo zatopeno 650 budov, mezi nimi byly 4 elektrárny, 14 mlýnů a 6 pil.

Mezi činnosti zaniklé z důvodu výstavby Orlické přehrady patří zemědělství v dané oblasti, pohostinství a jedno z nejvýznamnějších – vorařství.

Právě vorařství zde mělo dlouholetou tradici, kdy se tato činnost dědila z generace na generaci a patřit mezi plavce znamenalo jistou prestiž a postavení. Právě kvůli informacím o voroplavbě, o stavbě vorů, plavbě a způsobu života plavců jsem kontaktoval rodinu, která patřila mezi plavce po generace – rodina Husů. Muži v této rodině byli hrdými plavci, kteří znali zákoutí a nástrahy Vltavy jako nikdo, uměli je popsat i z paměti a věděli přesně, kde si dát pozor na jakou překážku.

Právě pro jedinečnost a náročnost tohoto řemesla je jistě velkým úspěchem zápis na seznam UNESCO, díky čemuž nebude alespoň toto zapomenuto.

Díky této práci vznikl malý, ucelený přehled o zajímavých místech, a činnostech doby dávno minulé. Které jsou jen malou ochutnávkou toho, co hlubiny Orlického jezera skrývají.

## 11 Seznam literatury

### 11.1 Knižní zdroje

- BROŽA, Vojtěch. Přehrady Čech, Moravy a Slezska. Liberec: Knihy 555, 2005. ISBN 80-86660-11-7.
- CACÁK, František a Jan KOUBA. Jak vzniklo a co skrylo Orlické jezero. [Česko: s.n.], c2008. ISBN 978-80-254-2194-9.
- CACÁK, František a Jaroslav RYBÁK. Vltava v zrcadle dobových pohlednic. Příbram: Pistorius, 2007. ISBN 978-80-87053-03-4.
- ČÁKA, Jan. Zmizelá Vltava. 1. vyd. Litomyšl: Paseka, 2002. 335 s.
- DAŇHELKA, J., ELLEDER, L. a kol.: Vybrané kapitoly z historie povodní a hydrologické služby na území ČR, 2012, ISBN 978-80-87577-12-7
- DAVID, Petr. SOUKUP, Vladimír. 777 kostelů, klášterů, kaplí České republiky. Praha: Kartografie, 2002. ISBN 80-7011-708-7.
- FREJTICHOVÁ, Jarmila. Můj rok 1961. Brno: BizBooks, 2021. ISBN 978-80-265-0969-1.
- FRYŠ, Josef. Spoutaná řeka: zrození orlické přehrady. Praha: Euromedia Group, 2020. ISBN 978-80-242-6916-0.
- FRYŠ, Josef. Vltavská kaskáda: nový život staré řeky. Praha: Euromedia Group, 2022. Universum (Euromedia Group). ISBN 978-80-242-8511-5.
- HAŠKOVÁ, Lenka. Sbohem, stará řeko. Praha, 1963
- HAŠKOVÁ, Lenka. Vltavská kaskáda. Praha 1961
- HOVORKA, Petr. MÁCHOVÁ, Jana. Protipovodňová opatření. 2013. s. 8. ISBN 978-80-87096-17-8.
- HUSA, Vojtěch a Josef HUSA. Kronika plaveckého rodu Husů: paměti a vzpomínky na plavbu a co s ní souviselo. Praha: Mare Czech, 2022. Lodě v české minulosti (Mare-Czech). ISBN 978-80-88215-71-4.
- HUSOVÁ, Anna. O zaniklém řemesle vorařství. Praha: vlastním nákladem, 2020.
- CHALUPNÝ, Emanuel. Vltava. Praha: Melantrich, 1925.
- JUNGSMANN, Jan. Zaniklé Podskalí: Vory a lodě na Vltavě. Praha: Muzeum hlavního města Prahy, 2005. ISBN 80-85394-49-9.
- KREDBA, Miloš, ZOUBEK Vladimír, BĚHOUNEK, Rudolf, Geologické podklady k projektu údolní přehrady na Vltavě u Zlákovic, Praha 1953.

- KEIL, Jaroslav (ed.), Výstavba vodního díla Orlick. Sborník statí, Praha 1967
- KLICH, Ivan. Vltavské vyhlídky. Praha: Knižní klub, 2016. Universum (Knižní klub). ISBN 978-80-242-5298-8.
- KOZÁK, Jan a kol.: Povodně v českých zemích, Praha: Professional Publishing, 2007, 144 s, ISBN 978-80-86946-39-9
- KUČERA, Václav. Architektura inženýrských staveb. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-2504-8.
- KUTHAN, Jan. STRECKER, Martin. Vltava v proudu času. Sedlčany, 2006
- MAŠEK, Vladimír. Vodní tura z Českých Budějovic do Prahy. A Neubert, Praha, 1932
- NEDBAL, František. Historie voroplavby v Čechách na řece Vltavě. České Budějovice: Herbia, 2008.
- PACINA Václav. Sport v království českém, Mladá fronta, Praha, 1986
- PAVELČÍK, Vojtěch. Krajem soutoku Vltavy se Sázavou: místa jižně od Prahy na dobových fotografiích Josefa Dvořáka z Davle. Praha: Mladá fronta, 2009. ISBN 978-80-204-2106-7.
- PIXOVÁ, Jaroslava. Když Vltava zpívala. Putim: Blanice, 2022. ISBN 978-80-907560-3-8.
- PŘIKRL František. Vodní dílo Orlick. Praha, 1962
- RADOSTOVÁ, Šárka, ed. Ad unicum: umělecká díla z fondů Národního památkového ústavu. Praha: Národní památkový ústav, 2022. ISBN 978-80-7480-089-4.
- RYGL, Tomáš. Vltava: panoramatická mapa toku Vltavy od pramene po ústí do Labe : průvodce památkami a dějinami Povltaví. Jihlava: ATP, c2000. ISBN 80-86374-03-3.
- SCHEUFLER, Vladimír. Já jsem plavec od vody: historie jihočeské vodoplavby. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství, 1985.
- SCHEUFLER, Vladimír a Václav ŠOLC. Voroplavba na jihočeských tocích: Flösserei auf den südböhmischen Wasserläufen. Praha: Československá akademie věd, Ústav pro etnografii a folkloristiku, 1970. Opera ethnologica.
- SMOTLACHA František, Vývoj a dějiny kanoistiky a vodní turistiky v Československu, Praha, 1935
- STRNAD, Zdeněk a kol. Vodní právo. 2013. s. 135. ISBN 978-80-87437-45-2.)
- SVOBODA, Jiří. Historie voroplavby v Čechách. Průhonice: Professional Publishing, 2018. ISBN 9788088260059.

- SVOBODA, Jiří a Nikolaj SAVICKÝ. Stavba a plavba šífů na Vltavě. [Praha]: Národní zemědělské muzeum, 2021. ISBN 978-80-88270-20-1.
- VELKOVÁ, Radka a Jiří FRÖHLICH. Lidé od vody: plavecké historky z Vltavy a Otavy. 3. vydání. Písek: J & M, 2017. ISBN 978-80-86154-81-7.
- VOREL, Stanislav. ANDERS, Josef. Vodácká mapa Vltavy, Praha: Ústřední správa geodesie a kartografie. 1955
- VONDRÁŠEK, David. Vltava, po dně staré řeky. Praha: Ondřej Novák, 2009. ISBN 978-80-254-4616-4.
- VONDRÁŠEK, František. Vorařská kronika Františka Vondráška z Purkarce. Pelhřimov: Městské centrum kultury a vzdělávání – Městské muzeum v Týně nad Vltavou, 2012. 112 s.

## 11.2 Internetové zdroje

- BENEDIKTOVÁ, Jana. Tradice stavby a plavení vorů je na seznamu UNESCO, nominaci podalo i Česko [online]. 2022 [cit. 2023-03-31]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/kultura/3547690-tradice-stavby-a-plaveni-voru-je-na-seznamu-unesco-nominaci-podalo-i-cesko>
- BOLEK, Roman Jan. Vltavské břehy odhalily zbytky pevnostní linie. Jižní Čechy Ted' [online]. 27.11.2015 [cit. 2023-02-28]. Dostupné z: <https://www.jcted.cz/vltavske-brehy-odhalily-zbytky-pevnostni-linie/>
- CRKALOVÁ, Anna, Anna HUSOVÁ a Václav HUSA. Vorařství nejen na Hladné. In: Vorarstvi.cz [online]. 2023 [cit. 2023-03-02]. Dostupné z: <https://www.vorarstvi.cz/hladna-drive/>
- České vorařství je zapsané na seznamu nehmotného kulturního dědictví lidstva UNESCO. Vltavan praha [online]. 2022 [cit. 2023-03-30]. Dostupné z: <https://www.vltavan-praha.cz/category/unesco/>
- GUTWIRTH, Jiří. O trati kdys důležité, dnes už neexistující [online]. 2013, 7.10.2013 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.pribramsko.eu/o-trati-kdys-dulezite-dnes-uz-neexistujici-4937?ID=4937>
- HUSOVÁ, Anna, Václav HUSA a Anna CRKALOVÁ. Vorařství nejen na Hladné [online]. 2023 [cit. 2023-03-30]. Dostupné z: <https://www.vorarstvi.cz/>

- Chaty Rejzík. In: @chaty Rejzík [online]. 2015 [cit. 2023-03-02]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/photo?fbid=1220198761339400&set=pcb.1220204108005532>
- JANDA, Tomáš. Nerealizovaný návrh přemostění řeky Vltavy u Hladné na počest 100 let od narození Josefa Zemana, tvůrce Žďákovského mostu. In: <https://silnice-zeleznice.cz/> [online]. 2022 [cit. 2023-03-02]. Dostupné z: <https://silnice-zeleznice.cz/silnice/nerealizovany-navrh-premosteni-reky-vltavy-u-hladne-na-pocest-100-let-od-narozeni-josefa-zemana-tvurce-zdakovskeho-mostu-695>
- JANKŮJ, Pavel. Rekonstrukce unikátního řetězového mostu u Stádlece [online]. 2007, 16.4.2007 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/rekonstrukce-unikatniho-retezoveho-mostu-u-stadlece/>
- JUSTI. DO SKRYJÍ NEJEN ZA TRILOBITY. In: Nepamatky.cz [online]. 2020 [cit. 2023-03-02]. Dostupné z: <https://www.nepamatky.cz/mosty/do-skryji-nejen-za-trilobity-149>
- KAPR DIVERS. Potápění v zatopeném kostele na Orlíku v Těchnicích [12.2.2023] 2019, Dostupné z: [https://www.youtube.com/watch?v=KpzEVIztEdM&ab\\_channel=KaprDivers](https://www.youtube.com/watch?v=KpzEVIztEdM&ab_channel=KaprDivers)
- KRÁTKÝ FILM PRAHA. Orlík vodní dílo, [11.2.2023] Praha, 1964, Dostupné z: [https://www.youtube.com/watch?v=dLrPa-fJAVs&ab\\_channel=Jesenik1979](https://www.youtube.com/watch?v=dLrPa-fJAVs&ab_channel=Jesenik1979)
- KUBÁT, Petr. Orlické poklady. Výlet na místa, která byla desítky let pod hladinou Zdroj: [https://www.idnes.cz/cestovani/tipy-na-vylet/prehrada-orlik-a-poklady.A151022\\_150637\\_tipy-na-vylet\\_tom](https://www.idnes.cz/cestovani/tipy-na-vylet/prehrada-orlik-a-poklady.A151022_150637_tipy-na-vylet_tom). Idnes.cz [online]. 2015 [cit. 2023-02-20]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/cestovani/tipy-na-vylet/prehrada-orlik-a-poklady.A151022\\_150637\\_tipy-na-vylet\\_tom](https://www.idnes.cz/cestovani/tipy-na-vylet/prehrada-orlik-a-poklady.A151022_150637_tipy-na-vylet_tom)
- KUČERA, Jakub. Příběhy zatopených míst českých přehrad. Kostel, který musel ustoupit vodní nádrži s děsivou pověstí. [online], 2019. dostupné z: <https://www.ctidoma.cz/zivotni-styl/2018-06-15-pribehy-zatopenych-mist-ceskych-prehrad-kostel-ktery-musel-ustoupit-vodni?fbclid=IwAR1TqYfN3VFVKFejHBqp9nWxtMTbbl6ExI9GIIx7GUQtYmix3uFVffhfCg>
- Na vlnách vypuštěného Orlíku. Raft.cz [online]. 2019 [cit. 2023-02-20]. Dostupné z: <https://www.raft.cz/Clanek-Na-vlnach-vypusteneho->

Orliku.aspx?ID\_clanku=2156&fbclid=IwAR2JVv6lTqGMVDqqQMWwBONDuSUX  
HH0PQh0QGk0LWVtz0QXjSzbiLwBOKlg

- NOVÁK, J. VLTAVAN DAVLE [online]. 2023 [cit. 2023-03-30]. Dostupné z: <https://vltavan-davle.cz/>
- MAREŠ J, Vyplavené poklady vypuštěné Orlické přehrady. Badatele.net [online]. [cit. 2023-02-20]. Dostupné z: <https://badatele.net/vyplavene-poklady-vypustene-orlicke-prehrady/>
- MIKŠOVSKÝ, Karel. SPOLEK VLTAVAN V PRAZE [online]. 2023 [cit. 2023-03-30]. Dostupné z: <https://www.vltavan-praha.cz/category/historie/>
- Opuštěný a zatopený retardérový jez. Lovec pokladu [online]. 2015 [cit. 2023-02-20]. Dostupné z: <https://www.lovecpokladu.cz/home/opusteny-a-zatopeny-retarderovy-jez-6704>
- PRIBRAM.CZ, Orlík odhalil zatopené vesnice [online]. 2019, dostupné z: [https://www.pribram.cz/clanek/orlik-odhalil-zatopene-vesnice/14818/?fbclid=IwAR2Czwcl5XAt\\_z9vpo5FZc6QX6pG9G2SMk4lZ3mSJbGLosg5h10TyFAX6pw](https://www.pribram.cz/clanek/orlik-odhalil-zatopene-vesnice/14818/?fbclid=IwAR2Czwcl5XAt_z9vpo5FZc6QX6pG9G2SMk4lZ3mSJbGLosg5h10TyFAX6pw)
- Přirozená povodeň. Edpp.cz [online]. 2023 [cit. 2023-03-15]. Dostupné z: [https://www.edpp.cz/poc\\_prirozena-povoden](https://www.edpp.cz/poc_prirozena-povoden)
- PROŠÝŠKOVÁ, Monika. Orlík zatopil více než pět stovek budov. Z kostelíku je hit potápěčů [online], 2017. dostupné z: [https://www.idnes.cz/ceske-budejovice/zpravy/orlik-podolsko-most-pisek-tabor-historie-vltava.A170818\\_346128\\_budejovice-zpravy\\_jbr?](https://www.idnes.cz/ceske-budejovice/zpravy/orlik-podolsko-most-pisek-tabor-historie-vltava.A170818_346128_budejovice-zpravy_jbr?)
- RYJÁČEK, Jaroslav. Na vlnách vypuštěného Orlíku. Raft.cz [online]. 16.12.2019 [cit. 2023-02-28]. Dostupné z: [https://www.raft.cz/Clanek-Na-vlnach-vypusteneho-Orliku.aspx?ID\\_clanku=2156&fbclid=IwAR2JVv6lTqGMVDqqQMWwBONDuSUXHH0PQh0QGk0LWVtz0QXjSzbiLwBOKlg](https://www.raft.cz/Clanek-Na-vlnach-vypusteneho-Orliku.aspx?ID_clanku=2156&fbclid=IwAR2JVv6lTqGMVDqqQMWwBONDuSUXHH0PQh0QGk0LWVtz0QXjSzbiLwBOKlg)
- SVOBODOVÁ, Pavlína. Řetězový most u obce Stádlec, POHLED DO HISTORIE [online]. 2013, 13.5.2013 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://www.pribramsko.eu/retezovymost-u-obce-stadlec-pohled-do-historie-4658?ID=4658>
- ŠIMEK, Rudolf. Dolní Lipovský mlýn. Vodnimlyny.cz [online]. 2017 [cit. 2023-03-18]. Dostupné z: <https://www.vodnimlyny.cz/mlyny/objekty/detail/6286-dolni-lipovsky-mlyn>

- VÍTEK, Slavomír. Stádlecký most [online]. 2002, 28.5. 2002 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://www.hrady.cz/most-retezovy-most>
- VOJTĚCHOVSKÁ, Míša. Co je povodeň a protipovodňová opatření. Zemepisec.cz [online]. 2023 [cit. 2023-03-15]. Dostupné z: <https://zemepisec.cz/hydrologie/protipovodnova-opatreni/>
- VONDRÁČEK, David. Poslední vorář [online]. 2021 [cit. 2023-03-30]. Dostupné z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1142743803-reporterictv/221452801240019/0/77735-posledni-vorar/>
- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. §64/1.
- Zápis vorařství na světové dědictví UNESCO. Vltavan davle [online]. 2014 [cit. 2023-03-30]. Dostupné z: [vltavan-davle.cz/unesco](http://vltavan-davle.cz/unesco)
- Zvláštní povodeň. Edpp.cz [online]. 2023 [cit. 2023-03-15]. Dostupné z: [https://www.edpp.cz/poc\\_zvlastni-povoden](https://www.edpp.cz/poc_zvlastni-povoden)
- VRÁNA, Jakub. ZANIKLÉ TRATĚ: Postavila orlickou přehradu, cestujících se ale nedočkala [online]. 2019, 3.11.2019 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/zanikle-trate-25-tochovice-prehrada-orlik-stavba-zeleznice-draha.A191101\\_151846\\_po-cesku\\_vrja](https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/zanikle-trate-25-tochovice-prehrada-orlik-stavba-zeleznice-draha.A191101_151846_po-cesku_vrja)
- Výsledky komplet historie. 2014. Dostupné také z: [https://budejovicepraha.cz/wp-content/uploads/vysledky\\_komplet\\_historie1.pdf](https://budejovicepraha.cz/wp-content/uploads/vysledky_komplet_historie1.pdf)
- 40. závod České Budějovice - Praha [online]. 2022 [cit. 2023-03-28]. Dostupné z: <https://budejovicepraha.cz/pro-zavodniky/propozice/budejovice-praha/>

### 11.3 Zdroje fotografií

- archiv Prácheňského muzea
- [http://1gr.cz/fotky/idnes/17/082/org/JBR6d6474\\_Podol1.jpg](http://1gr.cz/fotky/idnes/17/082/org/JBR6d6474_Podol1.jpg)
- BOHÁČ, Jiří. Po zapomenuté železnici z Tochovic k přehradě Orlík [online]. In: . 2018, 24.4.2018 [cit. 2023-03-28]. Dostupné z: <https://www.pribram.cz/clanek/po-zapomenute-zeleznici-z-tochovic-k-prehrade-orlik/10225/>



- CACÁK, František a Jaroslav RYBÁK. Vltava v zrcadle dobových pohlednic. Příbram: Pistorius, 2007. ISBN 978-80-87053-03-4.
- KÁLDY, Saša. Mapa vlečky Tochovice - Orlík [online]. In: . 2001, 23.6.2001 [cit. 2023-03-28]. Dostupné z: <http://udalosti.wz.cz/orlik/index.htm>
- Mapy.cz: Snímek obrazovky [online]. In: . 2022, 5.10.2022 [cit. 2023-03-28]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?pano=1&pid=92315533&newest=1&yaw=6.261&fov=1.257&pitch=-0.107&x=14.0699028&y=49.5917272&z=16>
- @OrlickaPrehrada [online]. 2021 [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: [https://m.facebook.com/OrlickaPrehrada/photos/a.2205167366258745/3525833840858751/?type=3&paipv=0&eav=AfY7-uOAossry6F\\_7OawGztpHWBDAAoP3FIP2STE7PWJOM65ud9-A0xk9RY5f0utv4o&\\_rdr](https://m.facebook.com/OrlickaPrehrada/photos/a.2205167366258745/3525833840858751/?type=3&paipv=0&eav=AfY7-uOAossry6F_7OawGztpHWBDAAoP3FIP2STE7PWJOM65ud9-A0xk9RY5f0utv4o&_rdr)
- VONDRÁŠEK, František. Vorašská kronika Františka Vondráška z Purkarce. Pelhřimov: Městské centrum kultury a vzdělávání – Městské muzeum v Týně nad Vltavou, 2012. 112 s.