

Střední Vltava.

Bylo cosi hluboce tragického, co dojímalo účastníky pojíždky, pořádané Povltavskou Jednotou v dnech 25.—27. května 1903 z Čes. Budějovic po Vltavě do Prahy k tomu účelu, aby zvětšil a udržel se zájem o splavnění této vodní trati, stavebním programem vládním z června 1902 z vodocestných projektů prvního období stavebního 1904—1912 úplně vypuštěné.

Pluli jsme po tři dni krajem plným nevýslovných krás přírodních. Břehy vltavské brzy vysoko se pnuly nad hladinou skalnaté, holé a pusté, brzy zas porostlé jehličnatými lesy, nad něž sotva má krásnějších střední Evropa, jinde opět svěží zeleň lučin mile dojímala oko. Každým skoro okamžikem měnila se scenerie, při každém záhybu řeky nové vynořovaly se půvaby a jedno romantické zákoutí bylo vystřídáno druhým ještě úchvatnějším. A řeka sama tu hlasitě šuměla, když balvany řečiště zatarasovaly jí cestu, tu zas jakoby tiše stála jen proto, aby se v ní mohly vzhlížeti skály a lesy, mlýny a samoty. Místy byli jste jakoby na jezeře, do jehož vln smáčejí se lesní velikánové.

Tak vypadají Alpy, když mlhy zakrývají jejich ledovce, takovou krásou obdařila příroda břehy jezera mälarského ve Švédsku — tak nevypadá daleko Rýn ani ve své nejproslulejší části od Mohuče ke Koblenci.

A uprostřed té krásy nevýslovná bída hospodářská. Na celé trati od Budějovic ke Štěchovicům není kromě Týna nad Vltavou a Kamýku i jen poněkud větší osady. Zříte jen osamělé mlýny, namnoze silně zanedbané, a sem tam chalupu s doškovou střechou. Ani silnice nevede souběžně s řekou v tomto údolí, železnice daleko se mu po obou stranách vyhnuly, i lodní stezky jen místy jsou udržovány, ani stopy téměř po průmyslových podnicích, vyjma

mlýny a kamenné lomy. Po březích pobíhají nebo klečí vyhublé děti, prosíce o almužnu, dospělí lidé brodí se řekou nebo v člunu se plaví za vhozeným kusem chleba nebo rohlíkem — a vy věříte, že není to žebravost a lenost, ale trpká bída, která pudí tyto spolu-příslušníky našeho národa k honbě za krejcarem, a kdežto zprvu jste se styděli, nyní naplnění jste politováním a trpkostí nad tím, co vše je po desítiletí možno několik hodin nad Prahou, v srdci království.

Věru, kraj tento je krutou obžalobou nejen vlády, ale i nás samých, našich politických činitelů, našich hospodářských korporací a institucí kulturních. Hřešili jsme proti přírodě, místo co bychom jí byli využítkovali, zkazili jsme ji sobě na škodu.

Ještě na konci 17. století byla Lužnice od Plané splavná pro lodí, arci jen menšího rozsahu, a Otava až do dvacátých let století 19.: Berounka byla ještě před 100 lety splavná pro vory, před 40 lety pluly vory ještě dokonce i po Želivce. Vodnatost českých řek bývala druhdy vůbec mnohem značnější, nežli jest za našich dnů. Jsou-li řeky dříve splavné dnes zaneseny štěrkem neb pískem, zdivočilé, bezvodé a tudíž k plavbě zhola neschopné, má to dvě příčiny: pustošení lesů pohraničních i vnitrozemských a úžasný úpadek rybničního hospodářství. Na březích vltavských smutným bylo vysvědčením, že kde končil velkostatek, ihned místo lesů toliko holé stráně označovaly majetek selský a obecní — a stejně jest asi jinde. A rybníky, kterých bylo v království Českém koncem 16. století 148.400 hektarů a koncem stol. 18. ještě na 78.500 *ha*, byly v století 19. zmenšeny na celkovou rozlohu asi 12.000 *ha*. Tím zničeny byly regulatory vodních toků, rozdíl mezi nejvyšším a nejnižším stavem vody od té doby ustavičně vzrůstá, po silných deštích odtékají v několika dnech řečištém bez užitku a druhdy s nesmírnými škodami obrovské spousty vody a brzy následuje zase pravidelný nízký stav, sotva stačící k pohonu několika mlýnů.

Zájem o udržení splavnosti Vltavy úplně klesl, jakmile v r. 1871 vystavěna byla dráha Frant. Josefa od Prahy na jih. Již od polou let 60tých bylo lodí v Budějovicích a Vltavotýně zbudovaných užíváno pouze k plavbě po proudu, načež byly v Polabí prodávány (dříve jezdil jistý počet stálých lodí mezi Budějovicemi a Prahou v obou směrech), od r. 1882 odpadla úplně plavba soli a tuhy a dnes plují po Vltavě mezi Vltavotýnem a Štěchovicemi pravidelně pouze vory a do roka několik nákladních člunů ve Vltavotýně vystavěných a k prodeji na dolní Vltavě nebo Labi určených. Řeka, po

kteřé druhy jen mezi Budějovicemi a Vltavotýnem konáno bylo ročně na 600 jízd tam a zpět a která bývala dle svědectví Stránského takřka všecka pokryta transporty obilí, ryb, sýra, soli a j. potravin i stavebního dříví, zpustla tak, že nedostačuje na mnoha místech ani lodím s ponorem 15—20 centimetrů, řečiště plno jest pískových nánosů a balvanů, vtoky bystřin, po větší část roku zcela vyschlých, značeny jsou spoustou štěrku, jako poloostrovy do řeky vyčnívajících, jezy jsou namnoze pouhými rozvalinami, jimiž si voda prorvala cestu, vorové propustě zanedbány. Obraz bídy a pouště.

A s řekou zpustl celý kraj. Týn nad Vltavou ztratil v posledních desíletích skoro polovici svého obyvatelstva, okresy povltavské jsou to, v nichž poměrně nejvíce obyvatelstva ubývá a se vystěhovává.

Pojížděkou středovltavskou dostatečně vzbuzen a oživen byl zájem pro starou tuto vodní dráhu. Bylo též dojímavo patřiti, jaké naděje upíná povltavské obyvatelstvo k této první orientační plavbě, k tomuto prvnímu okázalému projevu interese o kraj, který byl dosud zůstaven sám sobě. Bůh dej, aby naděje tyto nebyly zklamány ...

Interes onen nesmí býti pojížděkou vyčerpán — vlastní práce Povltavské Jednotě i povltavským obchodním komorám teprv nastane. Práce dlouhá a krušná: úhrnný náklad splavnění Vltavy s výkupem pozemků a odškodněním rozpočten jest na 112 mil. korun, na krátkou místní dopravu zde, zvláště v první době, téměř ani počítati nelze, půjde skoro jen o transporty přímo mezi dolní Vltavou a Budějovicemi, rovněž lze tu sotva mysliti na mezinárodní transitní dráhu vodní mezi Dunajem a Labem s výkonností, jaká projektuje se pro průplav dunajsko-oderský a pardubicko-přerovský.

Nicméně splavnění střední Vltavy, třeba i jen na výkonnost 400 tun, na jakou jest upravena na př. pruská Odra a východo-pruské průplavy vůbec, má význam samostatný a nemělo by záviseti na problematickém osudu průplavu dunajsko-vltavského, ať směrem k Vídni či k Linci. Zdokonalí spojení se zeměmi alpskými, zjedná Budějovicům silné překladiště a jest podmínkou regulace všech přítoků vltavských.

Nezahrne povltavský kraj hnědým uhlím severočeským, ani jej dlouho ještě neposeje komíny továrními. Avšak poskytne na dvacet let obyvatelstvu zaměstnání i odbyt plodin, bude vyžadovati značného stálého personálu k obsluze a udržování, rozmnoží

výdělek a obživu obyvatelstva provozováním a službou dopravní, vyvolá nové komunikace podélné a příčné, zjedná vltavskému údolí spojení s Prahou, vzbudí značný ruch turistický a přivábí vždy větší a větší počet bohatých měšťáků na čarovné břehy Vltaviny, podél nichž poplují čluny s nákladem pro Budějovice, Linec a Terst, pro Prahu, Drážďany a Magdeburk.

A tím dostane se krásné od přírody naší Vltavě toho, z čeho v tak neobyčejné míře těší se Rýn: zámožnějšího obyvatelstva a oněch četných výtvorů lidské práce, které teprve v ladný celek doplňují přírodu a bez kterých i sebe nádhernější kraj připadá člověku na konec pustým a jednotvárným. **Dr. Josef Gruber.**