

Solill

Project Group „Bread and Housing“ in České Budějovice

Renovation of an ancient area city

Revitalizace lodní dopravy v Českých Budějovicích

Revitalization of the shipping transport in České Budějovice

Mgr. Václav Vondra

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zdravotně sociální fakulta
Projektová skupina „Chléb a bydlení“: **SoLiLL 2002**

V souvislosti s úpravou vodního toku Mlýnská stoka se začalo uvažovat v Českých Budějovicích o obnovení osobní lodní dopravy po řece Malši a Vltavě.

Městský úřad v Českých Budějovicích zvažuje zavedení místní dopravy pro návštěvníky města malými lodičkami od domu Slávie na Malši po Sokolský ostrov, a proti proudu Vltavy k tzv. Velše.

O obnovení dopravní cesty po Vltavě po proudu až k přehradám na středním toku řeky usiluje také nová samospráva Jihočeského kraje ve spolupráci s dopravci a zástupci plavební správy. O možnosti dopravní cesty se zmiňuje poprvé v roce 2001 v souvislosti s řešením dopravní situace mezi severem a jihem Evropy. S regulací řeky se v plánu severojižního Eurokoridoru počítá.

V rámci studijního úkolu SoLiLL 2002 „*Revitalizace historických objektů a míst v památkové rezervaci města*“ jsme se vydali dne 2.5. 2002 na odbor dopravy Jihočeského kraje v Českých Budějovicích za vedoucím Jiří Kláskem a informacemi z nejbližšího zdroje.

Projekt se skutečně v programu rozvoje turistiky a cestovního ruchu nachází, je ve fázi přípravy a zkoumání proveditelnosti z hlediska technického (jezy, plavební komora) a především finančního. Je ustaven realizační tým, odpovědným závodem Horní Vltava, a. s., Povodí Vltavy. Ředitel závodu ing. František Hladík říká, že by to znamenalo zřízení plavebních komor v Hluboké nad Vltavou a v Českém Vrbném a prohrábnutí říčního dna. Zaměstnanci Povodí Vltavy akci vítají. Tyto nutné úpravy vodního toku budou stát podle předběžných propočtů půl miliardy Kč, tj. 16.000.000 EUR.

V týdnu od 22. do 25. dubna 2002 byla uskutečněna anketa mezi občany s cílem zjistit reakci lidí na říční dopravu. Položili jsme jim otázku: „Domníváte se, že je správné obnovení lodní dopravy po Vltavě?“

Paní Božena P., 34 let, prodavačka:

„Nevidím důvod, proč by neměla být lodní doprava. Škoda, že to nebylo dříve. Určitě bych to volila za svatební cestu.“

Pan MUDr. J. P., Č. Budějovice:

„Je to doprava ekologická ve srovnání s automobilismem či leteckou dopravou, které jsou hlučné a ničí životní prostředí.“

Paní Ema K., 60 let, Rudolfov:

„Už aby to bylo. Ráda jezdím na výlety a víte, jaká by to byla romantika, jet lodí z Českých Budějovic po Vltavě až do Prahy? Víte, jaké nové pohledy na Zvíkov i Orlík budou z hladiny Vltavy? Rozhodně lodí pojedou.“

Pan Karel N., rybář:

„Mám rybářský lístek a jezdím rybařit na Vltavu k Purkarci. I když nic nechytím, ten klid mě léčí. A nyní budou jezdit hlučné lodě, bude po klidu a všechny ryby mi odeženou.“

Starosta města Hluboká nad Vltavou Tomáš Jirsa zaujal v novinách Jihočeské listy dne 13. dubna 2002 negativní postoj:

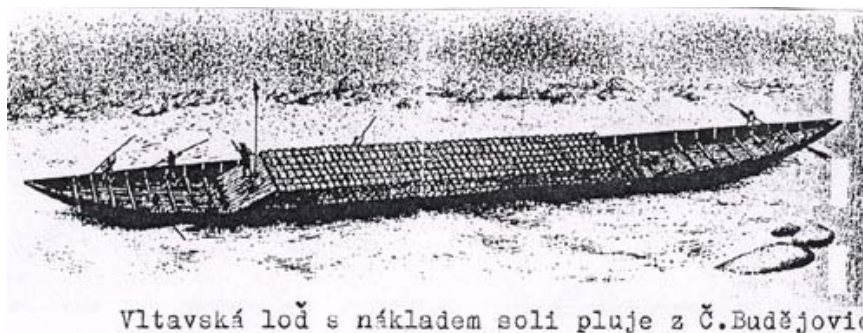
„Na Hněvkovické přehradě i u Hluboké se už dnes na černo prohánějí skútry a motorové čluny. Máme s tím řadu problémů. Nedovedu si představit, kolik stížností se na úřad naválí až začnou jezdit regulérně.“



Hejtman Jan Zahradník usuzuje ze skutečnosti, že Česká plavba, a. s., bude investovat na obnovení lodní dopravy v rámci Středočeského kraje, mohl by pak tentýž investor zpřístupnit pro lodní osobní dopravu Vltavu od Českých Budějovic.

Říční doprava sloužila odedávna k přepravě dřeva jako stavebního materiálu. Karel IV. Pojal již roku 1375 smělou myšlenku spojit Prahu s důležitou vodní trasou Dunajem. Vory na Vltavě sloužily k přepravě soli a dalšího zboží, ale zboží bylo málo chráněno. Rozmachu dosáhla doprava za Ferdinanda I. v 16.

století, neboť Habsburkové měli monopol na rakouskou sůl. Nejprve se však muselo upravit řečiště po celé délce plavební dráhy. První zkušební plavba se 125 prosticemi soli (tj. 9,2 t) byla vykonána do Prahy 28. 9. 1550.

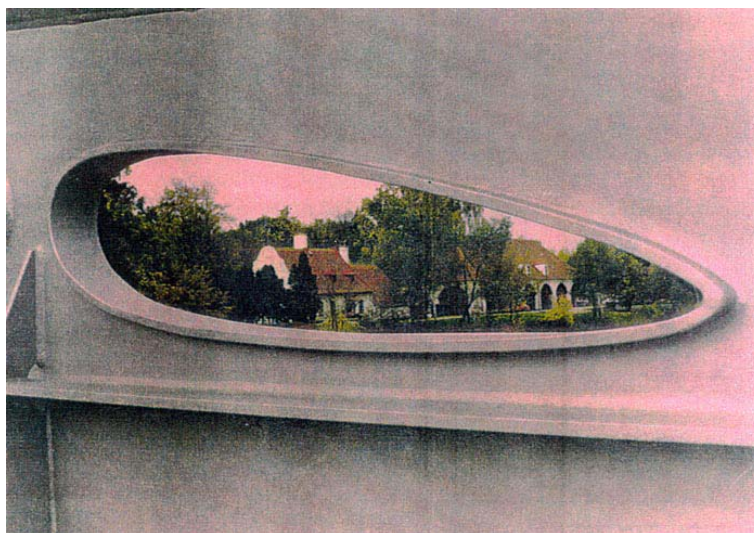


Od roku 1773 měli dopravu soli pronajatu Schwarzenbergové a v jejich službách prováděli plavbu loďmistři z rodu Lannů.



Pohled na město České Budějovice od západu z 1. pol. 19. století

Lodě se vyráběly v loděnici na levém břehu Vltavy za Dlouhým mostem. Dodnes stojí obdélná přízemní budova s vysokými arkádami a s dřevěnými vraty. Byla postavená v 1. polovině 19. století, od roku 1963 je to chráněná nemovitá kulturní památka, dnes jsou zde sklady.



V loděnici byly stavěny čluny, převoznické prámy, ruční bagry pro úpravu plavební dráhy a především dva typy lodí – menší na 21 tun nákladu a větší na 56 tun nákladu. Prostor k přepravě nákladů nebyl zakryt deskami, proto se jim říkalo „naháči.“. Posádku tvořil kormidelní a několik plavců. Lodě měly malý ponor, aby nezachytávaly o kameny. Největší produkce byla v letech 1851 – 1862, kdy bylo ročně postaveno na 300 lodí, v roce 1890 jen 37 lodí. Skupiny po 8 mužích stavěly celou loď od začátku až do konce přibližně 10 dní při deseti hodinové pracovní době. Po řece pluly lodě samotíží podle potřeby používala posádka krátkých vesel.



K největšímu rozkvětu loděnice a říční plavby došlo za Adalberta Lanny (1805 – 1866). Lanna sám vykonal plavbu po Vltavě a Labi až do Hamburku a v roce 1832 koupil loděnici od hlubockého panství. Jeho syn pak roku 1908 věnoval budovu s částí pozemků nadaci pro sirotky.

Po zrušení solního monopolu v roce 1829 převzal A. Lanna prakticky veškerou dopravu soli a dalších produktů. Plavba do Prahy trvala jeden a půl dne, jen v říční dopravě zaměstnával Lanna 200 osob.

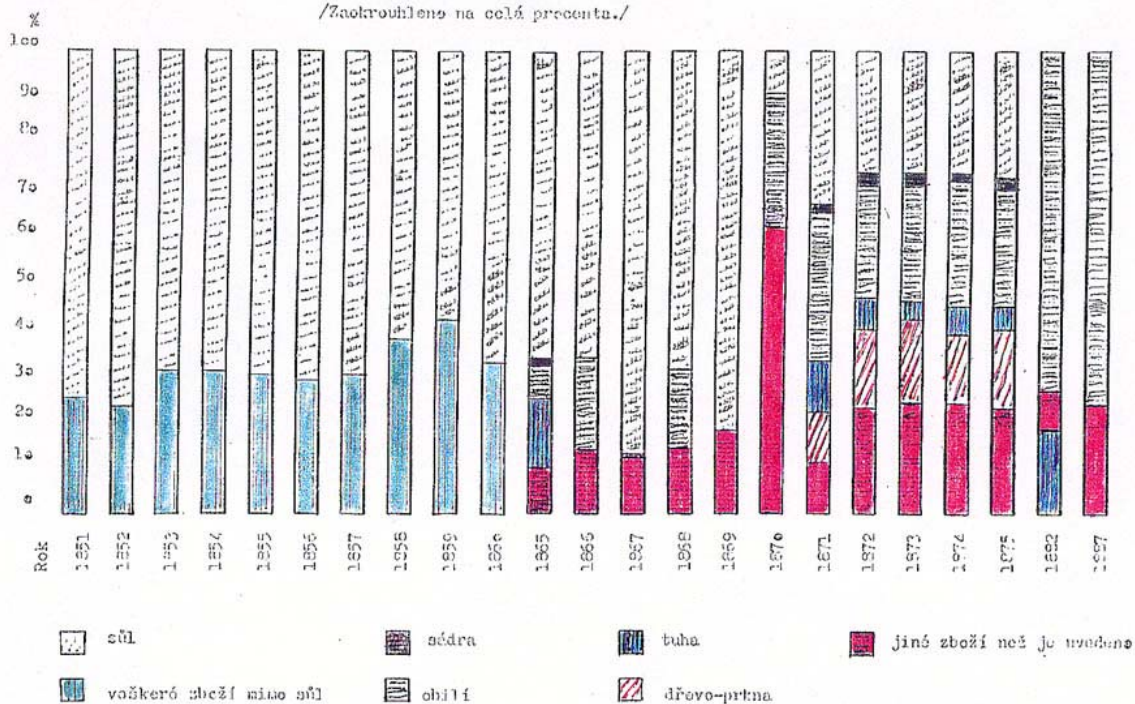
Vrchol říční dopravy po Vltavě byl v letech 1852 – 1865, kdy bylo v Českých Budějovicích vypravováno ročně 500 – 630 lodí, které odvezly ročně 21 000 tun nákladu. Po roce 1870 podstatně klesá počet vypravených lodí vlivem konkurence železnice České Budějovice – Praha, mění se také struktura nákladů, po roce 1889 končí říční doprava vůbec.

<i>Rozsah říční dopravy</i>			
Rok	Počet lodí z Č. B.	Přeprava v t	Z toho sůl v t
1852	596	17 161	13 192
1855	631	20 572	14 390
1860	?	15 355	12 150
1865	520	17 597	11 678
1870	138	10 899	619
1875	147	11 783	2 648
1887	?	1 182	---

Většina lodí plula do Prahy (80%), do Děčína a do Německa plulo v průměru 20 % lodí. Do roku 1860 tvořila sůl až 80% nákladů, později prevažovalo obilí (20%), grafit (až 19 %), sádra, prkna, kupecké zboží a na konci 19. století pak písek a stavební kámen.

<i>Druhy dopravovaného zboží v procentech</i>						
Rok	Sůl	Sádra	Obilí	Tuha	Dřevo	Jiné zboží
1860	79,1	1,4	2,6	?	?	16,9
1865	66,3	1,6	7	15,6	?	9,2
1871	28,1	1,5	16,9	19,4	8,3	25,6
1875	22,4	1,9	20,5	16,6	14,3	23,8

Objem lodní přepravy zboží po Vltavě z Č.Budějovic do Děčína v %
 Procentní podíly jednotlivých druhů zboží.
 /Zaokrouhleno na celá procenta./



Kromě soli a zboží používali lodí i příležitostní cestující, zvláště před začátkem provozu železnice. Po lodích se jezdilo do Prahy na proslulé svatojánské poutě, lodí se plavila v květnu 1868 deputace o 40 osobách, jež vezla z Českých Budějovic na stavbu Národního divadla základní kameny z Trocnova a Doudleb. Právě takovou má v úmyslu krajský úřad plavbu obnovit.

Jak to vyjádřil 18. dubna 2002 primátor Miroslav Tetter:

„Možnost putovat na lodích z Českých Budějovic až do Prahy je obnovením původní tradice. Vždyť už to tady jednou bylo. Lannova loděnice je pojem. Myslím si, že by šlo zejména o lákadlo pro rekreaty.“

Prameny:

Encyklopedie města Českých Budějovic, České Budějovice, 1997
 Statistické zprávy Obchodní a živnostenské komory z let 1852 – 1889.
 Českobudějovické listy 18. 4. 2002