



Hloubení nového koryta nad mostem železniční tratě do Týniště nad Orlicí, 1909 (Povodí Labe)

## Příprava na budoucí splavnění Labe

Přelom 19. a 20. století poznamenal technickým pokrokem také střední Polabí, které se začalo po vzoru Vltavy a dolního Labe aktivně podílet na prosazení splavnění středního Labe od Mělníka po Jaroměř pro lodní dopravu. V té době se v českých zemích znovu objevila již dříve diskutovaná otázka průplavního spojení Labe s Odrou a Dunajem. Splavnění českých řek a jejich propojení s vodními cestami za hranicemi Čech a Moravy postupně přerostlo v celonárodní politickou otázku a boj jednotlivých politických stran a frakcí. Právní podpory se těmto snahám dostalo v roce 1901 říšským vodocestným zákonem. Během pouhých dvaceti let mělo být provedeno nejen splavnění středního Labe, ale také výstavba průplavního propojení Dunaj-Odra-Labe-Vltava. Již na samém počátku prací bylo jasné, že při velikosti a obtížnosti takového úkolu nebude možné lhůtu v žádném případě dodržet. Pro organizování rozsáhlých splavňovacích prací bylo ve Vídni ustaveno Ředitelství pro stavbu vodních cest s pobočkou v Praze a Přerově.

Generální projekt splavnění Labe mezi Jaroměří a Hradcem Králové byl hotov již v roce 1904. Podle něj měl být postaven pohyblivý jez s plavební komorou a plavebním kanálem v Hradci Králové, Pláckách, Předměřicích nad Labem, Lochenicích, Smiřicích, Černošicích a Josefově. V Hradci Králové a Josefově měly být také velké obchodní přístavy. Špatný stav labského řečiště a neustálé ohrožování Polabí záplavami nakonec vedly k velkému politickému tlaku na zahájení úpravy Labe na několika místech najednou, nikoli postupně od Mělníka proti proudu. Jako první se podařilo prosadit práce v Hradci Králové a jeho okolí, neboť po zrušení pevnosti byl úpravou vodních poměrů podmíněn další urbanistický rozvoj města.

V letech 1907–1912, kdy se na Labi pod Mělníkem stavěly velké plavební stupně s ručně obsluhovanými hradlovými nebo členěnými stavidlovými konstrukcemi, které se nemohly v zimě kvůli ledům provozovat, se Hradec Králové na budoucí splavnění připravoval již v pokrokovém duchu. Nový jez Hučák měl pohyblivou hradicí konstrukci tvořenou elektricky ovládaným ocelovým segmentem, kterou bylo možné provozovat také v zimním období. Nad jezem na pravém břehu bylo připraveno místo pro vjezd do plavebního kanálu a pravostranná nábrežní zeď byla ukončena tak, aby vymezovala jeho budoucí směr. Také linie zástavby nových královéhradeckých škol na dnešním Týlově nábreží odklonem respektovala osu tohoto kanálu. Pražský most neměl středový pilíř, který by bránil lodnímu provozu, a proto tehdy používané lodě měly



Bourání hučavého jezu, 1908 (Muzeum východních Čech)

také dostatečnou podjezdovou výškou. Při stavebním zajišťování bývalých pevnostních nábrežních zdí byly přízdívky na pravém břehu vyvedené 50 cm nad normální hladinu vzdušnou novým jezem Hučák. Takto vzniklý chodník měl v budoucnu sloužit pro kolejiště malých parních jeřábů a jiných strojů. Při vtoku Labe do nábrežních zdí nad dnešním Týřovým mostem (dokončen v roce 1933) bylo vybudováno oboustranné překladiště zboží vybavené úvaznými kruhy a navázané na místní komunikace. Toto malé překladiště mělo být později nahrazeno přístavním bazénem na pravém břehu Labe pod soutokem s Orlicí v místě zvaném Rybárny.

Splavňovací práce na středním Labi však po roce 1912 pokračovaly jen velmi zvolna a živý lodní provoz mezi Pardubicemi a Jaroměří se stával čím dál víc nereálným. Ředitelství vodních cest v Praze, nástupce vídeňského Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze, během 2. světové války na příkaz okupačních orgánů předběžně zjišťovalo možnosti využití středního Labe pro válečné zásobování Říše. Z té doby existuje návrh překladiště a zimního přístavu s vodní plochou o rozměru 200 × 60 m na pravém břehu Labe pod soutokem Labe s Orlicí. Napojení tohoto přístavu na vodní cestu, která tehdy začínala v Kolíně a vedla k Mělníku, však bylo neuskutečnitelné.

Krátce po osvobození, v roce 1946, již umístění plavebního kanálu s plavební komorou na pravém břehu z hlediska nových plavebních požadavků na bezpečný lodní provoz nevyhovovalo. Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze doporučilo vhodnější variantu. Plavební kanál měl odbočovat vlevo nad jezem Hučák, přetínat Jiráskovy sady a ústít do Orlice těsně před soutokem s Labem. Tato varianta předpokládala zrušení valné většiny Jiráskových sadů, zbourání části filtrační stanice městské vodárny umístěné u jezu Hučák a části bloku obytných budov na nábreží. Tehdejší městský národní výbor tuto variantu zapracoval do nového územního plánu a pozemky dosud určené pro pravobřežní variantu uvolnil pro výstavbu sídliště Labská kotlina I. v letech 1947–1955.

Po roce 1971 byla středolabská vodní cesta v úseku od Mělníka po Chvaletice zmodernizována a v roce 1977 otevřena pro dopravu uhlí do nové tepelné elektrárny ve Chvaleticích. Se splavněním dalšího úseku po Hradec Králové se uvažovalo jako s výhledovou stavbou do roku 2000, mimo jiné také pro dopravu uhlí do tepelné elektrárny Opatovice nad Labem. Od roku 1996 se však již uhlí do chvaletické elektrárny vozí po železnici a nad středolabskou vodní cestou a pokračováním splavňovacích prací visí velký otazník.



Pevnostní Pražský most, 1910 (Povodí Labe); foto na titulní stránce – nahore jez hučavý s parní vodárnou, 1905 (Muzeum východních Čech), dole provizorní vorový propust v místě odbouraného moravského pevnostního mostu, 1909 (Muzeum východních Čech)



### Povodí Labe, státní podnik

500 03 Hradec Králové, Vita Nejedlého 951

ústředna: 495 088 111, centrální fax: 495 407 452

e-mail: labe@pla.cz, www.pla.cz

Vydalo Povodí Labe, státní podnik v srpnu 2012, jako účelový náklad.

Technické zpracování a grafická úprava: Pep-in, s.r.o.

Tisk: GARAMON s.r.o. Hradec Králové



# LABE ORLICE

## Dvě řeky, jeden příběh

Historie říčních staveb první poloviny 20. století v Hradci Králové





Pohled z Bílé věže na pevnostní Pražský most, 1885 (Muzeum východních Čech)

Malé podélné návrší, které se zvedá asi 20 m nad soutokem Labe s Orlicí, je ústředním bodem Pardubické kotliny. Je zbytkem štěrkopískové terasy nanesené ve starších čtvrtohorách oběma řekami, které okolo návrší vytvářely typickou deltu. Labe zde teklo v pěti a Orlice minimálně ve třech ramenech a soutoky jednotlivých ramen byly posunuty více po toku dnešního Labe. Pro svoji strategickou polohu bylo návrší osídleno již v pravěku, v 9. století zde stálo opevněné slavníkovské hradiště, později sídelní hrad Přemyslovců a od roku 1225 královské město Hradec čili malý hrad. Od roku 1373 se stává Hradec věnným městem českých královen.

Centrem města bylo městské návrší, kolem něhož mezi rameny obou řek byla rozložena četná předměstí. Závažné změny v přirozeném vývoji města nastaly v roce 1765, kdy císař Josef II. rozhodl přeměnit město ve vojenskou pevnost, která by chránila pravé křídlo rakouské armády v úseku od Hradce Králové po Vrchlabí proti výbojnému Prusku. Toto rozhodnutí znamenalo pro město ztrátu všech předměstí, zákaz výstavby v obvodu městského návrší a na více než 100 let také ztrátu politické prestiže.

V 19. století byl již význam velkých vojenských pevností z hlediska strategického i vojensko-taktického překonán. U královéhradecké pevnosti to přesvědčivě dokázaly vojenské události roku 1866, kdy se rozhodující bitva prusko-rakouské války odehrála na otevřeném poli u Hradce Králové, nikoli u královéhradecké pevnosti. Trvalo však dalších 18 let, než bylo roku 1884 rozhodnutím císaře Františka Josefa I. nařízeno zrušení královéhradecké pevnosti a dovoleno částečné zboření pevnostních hradeb. Hradec Králové již nadále neměl být pokládán za opevněné město. Po následných vleklých jednáních představitelů města s vojenským a finančním erárem byla nakonec v roce 1893 uzavřena transakční smlouva, kterou město získalo majetek králové-hradecké pevnosti včetně jezů a práva honitby a rybolovu v Labi a Orlici v celkové hodnotě 1 001 352 zlatých.

Bývalé pevnostní pozemky neměly být zastavěny živelně, ale podle předem stanoveného územního plánu, což v té době nebylo běžné. Představitelé města chtěli Hradci Králové novým moderním pojetím vrátit ztracenou dominantní pozici svobodného věnného města. Po odtajnění pevnostních plánů urychleně vypsala městská správa mezinárodní soutěž na regulační plán města. V podmínkách soutěže byl kromě jiného požadavek na odvodnění rozsáhlých pevnostních kotlin zejména směrem k železničnímu nádraží (dnešní Pražské Předměstí) a návrh opatření proti zatápnění budoucí zástavby povodněmi.



Nový Pražský most a upravená nábřeží, 1920 (Státní okresní archiv Hradec Králové)

V roce 1895 byl do čela správy města zvolen JUDr. František Ulrich (1859–1939), který se za 30 let své působnosti ve funkci starosty zasadil o všestranný rozvoj města. Jeho zásluhou pracovala v první třetině 20. století v Hradci Králové řada vynikajících českých architektů, kteří vtiskli moderní architektonický vzhled nejen významným budovám, ale také novým mostům a do té doby zcela nezvykle rovněž vodním stavbám. Ty se pak právem zařadily do seznamu významných staveb Salonu republiky, jak moderní metropoli nazvali její četní obdivovatelé.

## Úprava Labe

Úprava koryta Labe v okolí bývalé královéhradecké pevnosti byla součástí úpravních a splavňovacích prací prováděných od roku 1904 na Labi od Mělníka po Jaroměř. Dílčí úprava od Opatovického jezu ve Vysoké nad Labem po most v Pláckách byla 9,1 kilometrů dlouhá. Práce zajišťovala v letech 1907–1911 Expozitura c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze a stavební práce prováděla firma Podnikatelství Kress & Bernard z Prahy.

Úprava začínala 400 metrů nad Opatovickým jezem a postupovala směrem proti toku. Trasa byla vedena v původním korytě, které bylo po vyrovnání, rozšíření a prohloubení schopno pojmout průtok ve výši 380 m³/s (původní koryto pojalo jen 60 m³/s). Na třech místech, u Velkého jezera, v Zadních lukách a u louky zvané Vlachovský, byly provedeny průkopy. Odříznuté meandry byly propojeny s novým korytem a ponechány jako rybí útluky.

Nejnáročnějším úsekem stavby byl úsek v obvodu bývalé pevnosti. Jediným přístupovým mostem do města byl kamenný Pražský most. Měl osm úzkých otvorů, které bylo možné v případě bojové pohotovosti zahradit dřevěnými stavidly a říční proud tak odklonit do uměle sníženého labského kotle a rozsáhlých inundací. Tímto způsobem byla pevnost chráněna vodou do vzdálenosti 500 metrů ze strany severní a východní. Aby most mohl dobře plnit svoji vojenskou funkci, byl postaven na vysokém roštovém základu téměř 2 metry nad dnem přirozeného řečiště. Z dolní vody byl tento základ chráněn před zpětnou erozí vodního proudu pevným jezem zvaným hučavý.

Při úpravě bylo zde labské koryto ponecháno v pevnostní trase mezi starými nábrežními zdmi, mělo pojmout průtok ve výši 500 m³/s, odvozený z pozorovaných výšek povodní v letech 1784, 1846, 1891 a 1897. Prohloubení dna mezi pevnostními



Výletníci u starého jezu u Malšovic s mlýnem Na čertovině, 1910 (Muzeum východních Čech)

zdmi si vyžádalo technicky velmi náročné zajištění jejich základů. Zdi byly totiž mělce založeny a snížením dna se základy ocitly nad jeho úrovní. V roce 1908 byl hučavý jez zbourán a o 150 metrů níže po toku byl v letech 1908–1912 postaven nový pohyblivý jez Hučák s vodní elektrárnou a mostem. V letech 1908–1910 proběhla také výstavba nového Pražského mostu. V další etapě prací bylo staré nábřeží prodlouženo levobřežní zdí směrem k novému jezu Hučák a oboustrannými zdmi od dnešní budovy muzea směrem proti vodě. Na korunu zdí bylo umístěno umělecky zpracované železné zábradlí s osvětlovacími kandelábry a nábrežní promenády byly osázeny stromořadím.

Trasa nad bývalou královéhradeckou pevností byla rovněž vedena v původním korytě, které bylo vyrovnáno, rozšířeno a prohloubeno stejně jako pod městem. Nad mostem železniční trati do Týniště nad Orlicí a v lokalitě U zabitého byly provedeny další dva průkopy. Zde byly odříznuté meandry zasypány. V roce 1910–1912 byl starý dřevěný most u Plácek nahrazen betonovým klenutým mostem podle architektonického návrhu arch. Františka Sandera (1871–1932).

### Úprava Orlice

Při výstavbě královéhradecké pevnosti bylo také pro Orlici stejně jako pro Labe vykopáno nové koryto, jehož část byla hlavním pevnostním příkopem. Přístup do pevnosti zajišťovaly z této strany dva mosty. První dřevěný stával pod dnešním Malšovickým mostem a neměl vojenskou funkci. Druhý na říšské silnici do Vysokého Mýta, nazývaný Moravský, měl osm úzkých otvorů, které v případě bojové pohotovosti bylo možné zahradit dřevěnými stavidly a vodu převést do uměle sníženého orlického kotle a dvou rozsáhlých inundací. Tímto způsobem byla pevnost chráněna vodou do vzdálenosti 500 metrů ze strany východní a jižní. Aby Moravský most mohl plnit svoji strategickou úlohu, byl postaven na vysokém roštovém základu více než 2 metry nad dnem přirozeného řečiště a z dolní vody chráněn před zpětnou erozí vodního proudu vysokým pevným orlickým jezem.

Po zrušení královéhradecké pevnosti bylo prvořadým úkolem vrátit dno Orlice na jeho přirozenou úroveň a zabránit zatápnění budoucí zástavby Slezského Předměstí. Kromě nekapacitního koryta, zvýšeného dna mezi pevnostními zdmi a také úzkých otvorů Moravského mostu zhoršovala špatné odtokové podmínky Orlice vysoká hráz říšské silnice, která vedla přes celé inundační území na jejím levém břehu. Ta soustřeďovala



Bourání roštu pod pevnostním moravským mostem, 1910 (Muzeum východních Čech)

rozlité povodňové vody do úzkého koryta mezi nábrežními zdmi těsně nad pevnostním moravským mostem. Situaci nezlepšilo ani zvětšení mostních otvorů odbouráním pilířů objeden v roce 1897.

Úprava Orlice v Hradci Králové byla součástí velkého projektu úpravy směrových a spádových poměrů této řeky od Týniště nad Orlicí po vyústění do Labe. Tento projekt byl zahrnut do programu Zemské komise pro úpravu řek v Čechách, do jejíž kompetence od roku 1903 patřila organizace prací na přítocích Labe. První etapa prací proběhla v letech 1907–1908 ve vyústní části. Na tuto etapu v letech 1909–1913 navázaly technicky velmi obtížné práce mezi bývalými pevnostními zdmi, jejichž součástí bylo snížení dna, výstavba nového Moravského pohyblivého jezu spojeného se silničním mostem a zajištění starých pevnostních zdí. Současně v letech 1911–1913 pokračovala úprava koryta směrem od konce zdí ke starému jezu u Malšovic. Koryto zde bylo navrženo na kapacitu 300 m³/s (původní kapacita se pohybovala mezi 30–50 m³/s), které bylo dosaženo oboustrannými hrázemi nasypánými rovnoběžně se směrově a spádově vyrovnanou trasou koryta. Nad dnešním Orlickým mostem na levém břehu (rameno zvané Bejčák) a v místě dnešní parkové úpravy za nákupním střediskem EuroCenter na pravém břehu byly provedeny průkopy širokých meandrů. Stavební práce v úseku po starý jez u Malšovic prováděla firma Podnikatelství Kress & Bernard z Prahy.

Pro válečné události a následný nedostatek finančních prostředků pokračovala další etapa úpravy Orlice až v letech 1923–1928 výstavbou nového Malšovického jezu, úpravou v jeho nadjezí včetně výstavby oboustranných svodných hrází a jejich navázání na podélné hráže pod Malšovickým jezem. Svodné hráže byly položeny napříč širokou orlickou inundací vysoko nad hranicí tehdejší zástavby Slezského Předměstí a Malšovic a jejich úkolem bylo soustředit rozlitou vodu při povodních do profilu Malšovického jezu, odkud byla voda bezpečně vedena korytem opatřeným vysokými podélnými hrázemi do Labe. Tyto práce prováděla firma Bratři Benediktové z Prahy.

V letech 1930–1939 proběhly další čtyři etapy dílčích úprav Orlice, většinou průkopů ostrých meandrů, na Slezském předměstí, u Malšovy Lhoty a Svinar.