

Plavební kanál Suchý + Šmelcovna na Drahanské vrchovině
(příspěvek k jeho zapomenuté existenci, historii a současnému stavu)

1. Úvod

S rozvojem měst a zvýšením počtu obyvatel se zvyšuje i spotřeba dřeva jako palivového a stavebního materiálu. Zároveň se také zvětšuje i vzdálenost, na kterou muselo být dopravováno. Naši předkové museli tedy nahradit obvyklou dopravu dřeva koňskými potahy, které se daly využít jen na kratší vzdálenosti, jiným druhem dopravy, která by byla levnější a měla by také větší kapacitu. V průběhu doby se ukázala pro tyto účely nejvhodnější vodní doprava. Dřevo dopravované tímto způsobem mělo také menší riziko poškození, lépe se řezalo a zpracovávalo, bylo odolnější proti škůdcům a pevnější v tahu i tlaku.

Pomocí vodních cest se kmeny mohly dopravovat dvojím způsobem. Oba způsoby si však vyžádaly určité upravy přirozených vodních toků a měly také své výhody a nevýhody. První z těchto způsobů byla plavba svázaného dřeva - voroplavba. Ta byla méně náročná na počet lidí zajišťujících provoz a měla menší ztráty, ale více zde záleželo na tocích a jejich úpravách než u druhého způsobu. Tím byla plavba nesvázaného dřeva - volná plavba, někdy zvaná i plávka.

Většinou se nesvázané dřevo plavilo především na horních tocích řek, ale v průběhu 18. století vznikají i umělé cesty pro dopravu nesvázaného dřeva - plavební kanály. V odborné literatuře se uvádějí většinou jen tři. Jako nejstarší stavba tohoto druhu je uváděn Novohradský plavební kanál. Byl vybudován v letech 1778 - 1783 a plavilo se jím dříví do Českých Budějovic. Za dva roky budeme slavit 200. výročí od zahájení stavby v pořadí druhého, ale nejrozsáhlejšího plavebního kanálu. Je to Schwarzenberský plavební kanál, který podle záměru svého projektanta ing. Josefa Rosenauera (1735 - 1804) obdivuhodným a technicky zajímavým způsobem spojil povodí Vltavy a Dunaje. Po úplném dokončení v roce 1822 dosáhl včetně

smvků délky 90 km a ještě v 50. letech 20. století jeho část sloužila k dopravě dřeva ze šumavských lesů. Poslední z trojice známých kanálů byl postaven v letech 1799 - 1801. Je jím Vchynicko - tetovský plavební kanál, projektovaný také ing. Josefem Rosenauem. Byl dlouhý 14,4 km a obcházel balvanitý tok říčky Vvdry.

Z tohoto velmi stručného výčtu by se mohlo zdát, že plavební kanály byly regionální záležitostí Jižních Čech a usnadňovaly dopravu dřeva pouze z oblastí Šumavy a Novohradských hor. Ale také na Moravě se zachovaly tyto zajímavé a náročné technické památky. I když tento článek popisuje jen jeden plavební kanál, bylo jich v okolí města Boskovic více. Dohromady vytvářely tyto kanály celou, dnes už zapomenutou plavební soustavu, která byla ukončena u pily Šmelcovny. Dnes se bohužel boskovická plavební soustava zachovala jen zlomkovitě a to nejen v terénu, ale i v archivních fondech. Dnes však známe už jen dva kanály, které ji tvořily: Kořenecký a plavební kanál Suchý - Šmelcovna. A právě plavebním kanálem Suchý - Šmelcovna bych se chtěla na příštích řádcích zabývat.

2. Historie plavebního kanálu Suchý - Šmelcovna

V historii plavebního kanálu Suchý - Šmelcovna zůstává ještě dnes mnoho temných míst. Je to dáno tím, že schází nejenom větší množství literatury, ale i dokladů archivní povahy, které by dobu vzniku a zániku plavebního kanálu nejenom upřesnily, ale také dokreslily. Kromě několika archiválií Velkostatku Boskovice, uložených ve Státním oblastním archivu v Brně, které potvrdily existenci a trasu plavebního kanálu a vymezily pravděpodobnou dobu jeho vzniku a zániku, dokládá jeho existenci také nečetná literatura. Základním literárním pramenem je "Vlastivěda moravská - Boskovský okres" (Jan Knies, Brno 1904), ve které se nacházejí tři několikavětné zmínky (str. 17, 177, 217). Zestručněním této knihy vznikají "Dějiny, památnosti a pověsti kraje boskovského" (Viktorin 1921), kde zůstala také jedna zmínka o kanále. Je to vůbec nejmladší dílo, ve kterém se upozornění na existenci kanálu nachází, protože od této doby zůstává kanál v odborné literatuře historické a vlastivědné nepovšimnut. Holá existence

kanálu je také zaznamenána v lesních hospodářských plánech polesí Suchý.

Z výše uvedených důvodů nelze kanál přesně datovat. Lze jen s určitostí říci, že kanál musel být v provozu před rokem 1800. Státní oblastní archiv v Brně vlastní mapy lesního zaměření, které lze podle provedených oprav datovat k roku 1840. Na těchto mapách je podrobně zakreslena zemní část kanálu (staničení 5,380 km - 8,080 km), ale jeho další části, více podléhající zkáze (např. dřevěný vodní skluz), zde zakresleny nejsou. K zmapované zemní části je připsán text: "Alter Holzschemmgraben" příp. "Gew. Holzschemmgraben" tedy starý plavební kanál na dřevo. Odečteme-li od doby zhotovení mapy dobu, za kterou mohl propadnout zkáze neudržovaný dřevěný vodní skluz, vyjde nám, že kanál musel být v provozu někdy před r. 1800 a kolem r. 1800 se zde přestalo plavit dříví. Pro správnost tohoto tvrzení je zde ještě jeden důkaz. Kdyby kanál byl později ještě provozuschopný, musel by být v roce 1848 zapsán v podrobném ocenění boskovického panství v oddílu: "Wasserwege und Canale". Ale protože zde o kanále není ani malá zmínka, nemohl být v této době ani ve stavu, kdy by ho bylo možno třeba i s menšími opravami používat.

Domnívám se, že kanál nemusel být stavěn jednorázově, ale mohl být postupně dobudováván. Lze jej totiž rozdělit na dvě části. První z nich (staničení 0,00 - 5,380) mohla existovat samostatně, může být tedy starší, kdežto druhá část - "zemní" (v zemním korytě) (staničení 5,380 - 8,08 km) na ni navazuje, musela být vybudována buď současně anebo později patrně proto, aby kanál měl dostatek vody, ale také proto, aby se zvětšila plocha lesních porostů, která ke kanálu gravitovala.

Pakliže pomineme možnost, že obě části byly vystaveny zároveň, nabízejí se nám pro stáří starší části zemního kanálu ještě dvě možnosti. Mohla být vystavena

1. v prvních desetiletích 17. století. Tehdy stejně jako v celém Českém království byla i na boskovickém panství rozsáhlá hospodářská konjunktura,
2. v sedmdesátých a osmdesátých letech 17. století. V roce

1672 se vzpomíná farský mlýn ve trati Mlýnek (pod Vratíkovem) na potoce Kozel. Brzy po tomto datu byl velkostatkem zničen a nesměl být obnoven. Je možné dávat do souvislosti zničení farského mlýna se stavbou kanálu, jemuž mohl překážet z důvodů stavebních i provozních. Podmínující pro tuto stavbu byla však celková hospodářská a ekonomická situace panství. Výstavba mohla být zahájena jen v období celkové hospodářské prosperity a s náležitým počtem robotníků. V druhém případě toto období nastává až po určité době, kdy hospodářství rozvrácené třicetiletou válkou mohlo dosáhnout předválečné úrovně.

Hypoteticky lze tedy výstavbu starší části posunout do 17. století a to buď v prvních desetiletích 17. století (do vypuknutí stavovského povstání) a nebo až koncem tohoto století.

Může však existovat i třetí možnost, která předpokládá, že obě části byly vystaveny současně. Zde by bylo vodítkem stáří zemní části, která mohla být vybudována až po roce 1763. Tehdy kníže Leopold Dietrichstein, majitel boskovického panství, získává výměnou s panstvím šebetovským část lesa zvanou od té doby Příbyty. Tímto lesem velká část kanálu v zemním korytě vede. Proč byla uskutečněna samotná výměna pozemků, o tom není nikde žádná zmínka,¹⁾ ale předpokládám, že důvodem byla zamýšlená výstavba či prodloužení plavebního kanálu.

V tomto období však došlo na boskovickém panství k několika zajímavým událostem, které by mohly být v souvislosti s výstavbou tohoto díla. V roce 1763 při uskutečňování výměny pozemků byla přestěhována obec Suchý na své dnešní místo.²⁾ Noví osadníci byli usídleni jen několik stovek metrů od dnešního koryta kanálu. Za tři roky vypukla vzpoura robotníků východní části boskovického panství pro neúměrné zvyšování robotních povinností obzvláště lesních robot.³⁾ Vzpoura, která trvala tři roky (1766-1769), byla nakonec krutě potlačena. V této době na panství dochází k rozvoji lesního hospodářství zásluhou vynikajícího lesmistra Josefa Böhma, který v roce 1785 sepsal první spis o úpravách v lesním hospodářství. Zásady tohoto spisu provedl v praxi v roce 1798, kdy stanovil obmýtní doby pomocí lánové soustavy a zavedl řád pro zakládání pasek.⁴⁾

Stručně lze říci, že plavební kanál Suchý - Šmelcovna patří nejenom k unikátním památkám tohoto druhu na Moravě, ale lze ho právem počítat mezi nejstarší plavební kanály v našich zemích. Proto se na závěr této kapitoly pokusím zhodnotit jeho někdejší význam.

Podstatný byl především ekonomický a hospodářský přínos. Uvážíme-li stav tehdejších komunikací, jejich spád a kapacitu koňských potahů, vyjde nám, že vodní doprava dřeva byla mnohem levnější, rychlejší, najednou se splavilo více dřeva a tím se zvýšila i produktivita práce. Výstavbou plavebního kanálu nebyla vyřešena jen otázka dopravy dřeva z jinak velmi těžce dostupných lesů, ale bylo také usnadněno jeho přibližování a další zpracování. V kanále se totiž plavilo (podle Vlastivědy moravské) nejen dříví palivové, ale také stavební. Podle propočtů provedených na minimálních technických parametrech kanálu (poloměr oblouku zatáčky 30 m, šířka koryta 1 m) se mohly v kanálu zcela bezpečně plavit až 12 m dlouhé kmeny. Naproti tomu palivové dřevo nemuselo být používáno jen na hradě, případně v zámecké rezidenci a měšťanských domech Boskovic, ale mohlo být používáno v hutích, ledkových hutích, sklárnách, potašárnách a snad i jako surovina pro dietrichsteinskou papírnu ve Lhotě Rapotíně.

3. Současný stav plavebního kanálu Suchý - Šmelcovna a pokus o rekonstrukci někdejšího stavu

Pro usnadnění popisu je nutno trasu plavebního kanálu rozdělit na pět charakteristických úseků, které budou popisovány po směru toku (staničení je podle ČSN od vtoku do rybníčka na pilu Šmelcovnu):

1. napájecí stoka
2. plavební kanál v zemním korytě
3. vodní skluz
4. úsek od "Markovýho rybníčka" po vtok do Bělé
5. úsek vedoucí Bělou a přiváděcí kanál na Šmelcovnu.

3.1 Napájecí stoka -

- staničení 7,960 km - 8,080 km; délka 120 m, spád 8 ‰.

Napájecí stoka, která se liší od vlastního plavebního ka-

nálu už svým profilem a charakterem svého koryta, sloužila pouze k přivádění vody z Benešovského rybníčka až po vlastní počátek kanálu.

Benešovský rybníček byl používán jako rezervoár vody pro plavbu dřeva. Mimo hlavní přítok, dlouhý 2 km, byl ještě napájen velkým množstvím vody z okolních vrchovištních rašelišť. Dnes je však už mělký a plytký i dnešní výusť je na jiné straně a vypuštěná voda směřuje do rybníka Suchý. Původní výusť, směřující do napájecí stoky, se nacházela po pravé straně lesní rozdělovací linie směřující k rybníčku (Sudická) tam, kde se dnes nachází hromada opracovaných kamenů a zůstal přirozený průsek.

Také napájecí stoka vede zpočátku podél rozdělovací linie a ve staničení 8,0 se od ní odchyluje a velkým obloukem ústí do kanálu. Při ústí je posílena stružkami sloužícími k odvodňování porostů.

3.2 Plavební kanál v zemním korytě -

- staničení 5,380 km - 7,960 km, délka 2580 m, spád 13 ‰

Tento úsek plavebního kanálu je nejzachovalejší, patrně proto, že zde byly provedeny stavební práce největšího rozsahu. Trasa kanálu alespoň v první části tohoto úseku (staničení 5,750 km - 7,950 km) vede po vrstevnici, takže spádu mohlo být dosahováno pouze zahlubováním nivelety dna. Navíc byl terén přerušován příčnými depresemi, takže se na trase kanálu nacházejí směrové oblouky o velmi malých poloměrech (do 30 m) a místy muselo těleso kanálu vést v dnes už nezachovaném náspu (staničení 6,220 km).

Ale patrně největším technickým problémem bylo překonání rozvodnice mezi povodím říčky Punkvy a Bělé. (K povodí říčky Punkvy patří Benešovský rybníček i se svým přítokem a k povodí Bělé zase potok Kozel, na který se kanál dál napojuje). Kanál tuto rozvodnici překonává ve staničení 6,900 km a zde také koryto dosahovalo své největší hloubky oproti ostatnímu terénu. Tato hloubka činila asi 5-6 metrů, ale dnes je koryto zasypáno odpadky chatové rekreační oblasti na Suchém. Tato divoká skládka zlikvidovala již kilometrový úsek této za-

jímavé části plavebního kanálu a stále rychleji se rozšiřuje.

Přes veškeré nebezpečí, které kanálu ze strany rekreační oblasti hrozí, si však místy ještě můžeme prohlédnout zachované profily, z nichž se dá usuzovat jak bylo koryto kanálu opevněno. Boky byly opevněny laťovými plůtky, po nichž se zachovaly svislé stěny v blízkosti dna kanálu (staničení 6,650 - 6,700 km). Ve dně byly nalezeny ploché kameny, ale jejich dnešní počet neodpovídá potřebě plně opevněného dna kanálu, je však možné, že vhodnější kameny byly později využity pro jiné stavební účely (např. rovnanina čel trubního propustku ve staničení 6,220 km). Pravděpodobněji však bylo dno chráněno podélně položenými otesanými kmeny jako ve čtvrtém úseku, protože v blízkém okolí obce Suchý byl a v současné době stále je velký nedostatek kamene, vhodného pro tyto stavební práce. Vyhloubená zemina byla ukládána po obou stranách kanálu a tím byly vytvořeny násypy. Na nich jsou místy patrné chodníčky, z nichž bylo plavené dřevo usměrňováno. Větší část kanálu vedla, pokud to díky reliefním podmínkám bylo možné, středem lesních porostů, aby tak bylo usnadněno přibližování dřeva.

Zemní kanál ve své závěrečné části (staničení 5,380 km - 5,750 km) má poněkud odlišný charakter, způsobený příznivějšími spádovými podmínkami. Niveleta dna kanálu dosahuje hodnoty 95 ‰, proto nebylo nutno provádět stavební práce v takovém rozsahu, jako na předchozím úseku. Na konci této zemní části plavebního kanálu je v pozvolné levotočivé zatáčce situován první přítok později nazývaný potokem Kozlem.

3.3 Úsek plavebního kanálu vedoucí vodním skluzem -

- staničení 4,150 km - 5,380 km, délka 1230 m, spád 124 ‰

Někde v místech, kde se v terénu ztrácejí poslední stopy po zemním korytě, se musel plavební kanál napojovat na dřevěný vodní skluz, napájený vodou z potoka Kozla, který se však nezachoval. Dnešní koryto potoka Kozla je totiž balvanité s přirozenými stupni a prahy a dosahuje průměrného spádu 124 ‰. Proto další doprava dřeva nemohla pokračovat v při-

rozeném korytě potoka Kozla, ale musela být výškově vedena nad úrovní terénu v korytě dřevěného vodního skluzu. Pro jeho existenci svědčí nejen terénní podmínky, ale také zmínka ve Vlastivědě moravské, kde se uvádí (str. 217) "...Z lesů u Suchého vedl hluboký příkop, dosud zachovalý, do potoka Kozla, který byl vybedněn dřevem a takto utvořenou stokou na jaře a za přívalů dešťových plavívalo se dříví do Bělé k pilám boskovským ..."

Vodní skluz ústí do "Markovského rybníčka". Dnes tato nádrž, napájená kdysi vodami potoka Kozla a Velenovského potoka, je nepoužívaná a zvolna zarůstá stromovým náletem. Násilně protrženou hrází, v místech někdejší výustě, protéká potok Kozel, vytvářející na dně nádrže četné meandry. Dříve však tato nádrž sloužila k zastavení plaveného dřeva, k jeho vytrídění a v neposlední řadě jako nádrž na akumulaci vodv.

Uvažíme-li, že vodní skluz dosahoval délky 1230 m a spádu 124 ‰, musíme se obdivovat dokonalému provedení této tesařské práce a litovat, že se z ní nic nedochovalo.

3.4 Úsek od "Markovského rybníčka" po vtok do Bělé

- staničení 0,850 km - 4,150 km, délka 3300 m, spád 36 ‰

Pod Markovým rybníčkem dostává kanál zcela nový profil. Koryto potoka Kozla bylo zahlubováno a rozšiřováno - o tom svědčí dva valy po stranách koryta, vytvořené ze země vybrané ze dna. Dno (podle svědectví velenovských občanů⁵⁾) chránily podélně položené otesané kmeny. Boky kanálu byly opevněny 1 - 1,5 m vysokou kamennou rovnáninou "na sucho". Na rozdíl od opevnění dna se zbytky tohoto druhu opevnění zčásti zachovaly (např. ve staničení 4,100 km - těsně pod hrází "Markovského rybníčka" - jedná se o tři 0,8 m vysoké zbytky na pravém břehu a ve staničení 2,800 km - "Vaškovo pole" - zbytky 1,5 m oboustranné rovnániny). V okolí Velenova se jednalo o tradiční materiál, neboť ještě dnes si v obci můžeme všimnout zídek zhotovovaných tímto způsobem. Zajímavá je však skutečnost, jak stavitelé dokázali lehce využít místně dostupného materiálu. V předchozích obou úsecích byl kanál opevněn z větší části

dřevem, protože se v jeho okolí nacházelo jen velmi málo vhodných kamenů, kdežto v tomto úseku, kdy je kamenů dostatek, bylo použito k ochraně toků právě tohoto materiálu.

Na trase si můžete všimnout také několika úseků, kdy meandrující potok Kozel opouští rovné koryto někdejšího kanálu (staničení 3,200 km a 3,000 km).

Potok Kozel je posilován ještě dvěma dalšími přítoky. Jedním z nich, který se vlévá do Kozla ve staničení 3,185 km, se podle starých lesnických map také plavívalo dříví. Situace soutoku potoka Orlového (též Ortový podle katastrálních map) s potokem Kozlem byla však poněkud jiná než dnes. Kanál ve staničení 2,700 km⁶⁾ se odchyloval od dnešního koryta potoka, které se prudce lomí a přímočaře se spojuje s Orlovým. Trasa kanálu vedla obloukem o velkém poloměru zprvu po dnešní cestě, pak se vyhnula malé terénní vyvýšenince - skalnímu výběžku a nakonec se spojila s potokem Orlovým v místech počátku dnes likvidované rekreační oblasti. Stavitelé se tímto řešením vyhnuli nejenom dvěma velkým meandrům, které by nutně musely ztěžovat plavbu dřeva, ale také dosáhli příznivějších spádových poměrů a zkrácení přepravní vzdálenosti o cca 300 m. Toto řešení soutoku potvrzují nejen staré lesnické mapy, ale také val z kamenů u jednoho okraje polní cesty. Ta vznikla patrně po zastavení plavby zasypáním koryta kanálu a kameny valu by mohly pocházet z opevnění koryta.

Dál už kanál vedl dnes likvidovanou rekreační oblastí. Zde bylo koryto potoka několikrát překládáno a upravováno a proto zde nemůžeme najít žádné úpravy k plavbě dřeva.

3.5 Úsek vedoucí říčkou Bělou a přiváděcí kanál na Šmelcovnu -
- staničení 0,000 - 0,850 km, délka 850 m, spád 13 ‰

Potok Kozel, jímž vedl plavební kanál, ve staničení 0,850 km ústí do Bělé, jako její levostranný přítok. Její dnešní koryto je balvanité, neregulované a nese známky destrukce přívalovými vodami. Navíc je v současné době překládáno za účelem stavby přehrady. V dobách funkce kanálu muselo však být regulováno a zesplavněno různými technickými úpravami, aby byla umožněna doprava dřeva. Dnes však z těchto úprav se

zachovaly jen zbytky jezového zařízení (staničení 0,235), sloužícího jako usměrňovací hrable. Tyto hrable usměrňovaly dřevo do přiváděcího kanálu na Šmelcovnu a také zajišťovaly dostatečné množství vody pro tento kanál i pro vodní pohon pily.

Přiváděcí kanál byl zajímavě technicky vyřešen. Byl veden souběžně s říčkou Bělou, ale výškově nad úrovní jejího koryta ve skalnatém svahu. Toto provedení usnadňovalo plavbu dřeva, ale také zajišťovalo dostatečný výškový rozdíl hladin pro pohon vodních kol pily. Přiváděcí kanál je dlouhý 235 m a ústí do rybníčka před objektem pily. Odpadní kanál byl krytý a vedl přes silnici zpět do Bělé.

Dnes je přiváděcí kanál zanešen spadáním listím a kamením, místy z něj teče voda zpět do Bělé. Rybníček slouží jako chovné zařízení a pila Šmelcovna (v katastrálních mapách zvaná Schmelztzhütte) dnes stále slouží svému účelu, ale pohon vodními koly je nahrazen elektrickou energií.

4. Závěr

I když dnes dochované části kanálu představují jen nepatrný zlomek někdejšího díla, musíme se jim obdivovat. Dokazují pracovitost, um a řemeslnický fortel našich předků. Vyspělostí technického řešení a rozsahem stavebních prací se může toto vodní dílo postavit po bok Schwarzenberskému plavebnímu kanálu a dalším dílům Josefa Rosenauera, které představují vrchol výstavby plavebních kanálů v našich zemích. V rámci celé stavby dokázali stavitelé využít nejen různých stavebních materiálů, ale také i různých typů vodních cest. Tento plavební kanál je také unikátní památkou na Moravě a patří bezesporu k nejstarším plavebním kanálům v našich zemích. Zasloužil by si proto stejnou ochranu a péči jako ostatní technické památky.

Zatím však kanál pomalu mizí nejenom z vědomí většiny lidí, ale i z povrchu zemského. Na dolním toku kanálu se staví přehrada na pitnou vodu pro blanenský okres. Za několik let, po jejím napuštění, zmizí pod její hladinou veškeré pozůstatky po plavebním kanálu ve staničení 0,500 - 2,500 km a v celém okolí se změní hydrologické a klimatické poměry. Výstavbu této

přehradu nelze změnit a nebylo by to snad ani účelné, ale domnívám se, že je naprosto v lidských silách zabránit šíření divoké skládky odpadků rekreační chatové oblasti na Suchém. Tato divoká skládka již pohltila kilometrový úsek kanálu a byl to úsek stavebně i technicky nejnáročnější. Skládka se stále rychleji rozšiřuje a proto jsem přesvědčena, že by tento problém šel vyřešit kontejnerovým odvozem odpadků. K záchraně kanálu by tedy stačil zákaz skládky odpadků Místním národním výborem v Suchém. V blízkosti koryta by bylo vhodné umístit informační tabuli či dokonce naučnou stezku, která by náhodného návštěvníka informovala nejen o historii a významu plaveb kanálu Suchý - Šmelcovna, ale také o jiných kulturně historických památkách okolí.

Poznámky

- 1) Sychra, A.: Vztah pluziny zaniklé vsi Jablonsko k dnešní osadě Suchý na Dražanské vrchovině, Vlastivědný sborník moravský-1978, str. 307-309 uvádí svědeckou výpověď Šimona Žáčka ze Žďárné týkající se výměny pozemků: "Vím to jen od slyšení, že příčina toho kasírování měla být, poněvadž dobytek sousedů tam bejvalejch dělával panu prelátovi hradištskému v obilí velkou škodu". Zdá se mi tento důvod nedostačující, neboť vrchnost měla možnost původní obyvatele obce jiným způsobem potrestat, takže nemuselo dojít hned k přestěhování obce.
- 2) podrobněji viz Ferulík, A.: Sklářny na Dražanské vrchovině, Vlastivědné muzeum Boskovic, Boskovice 1958.
- 3) podrobněji viz Reulík, A.: Selské boje na Dražanské vrchovině v letech 1766-1769, Okres.národní výbor Boskovice 1956.
- 4) podrobněji viz Jurek, J.: Z boskovičských lesů, Vlastivědné muzeum Boskovic, Boskovice 1965
- 5) Opírám se o svědectví kronikářky obce Velenov paní Ludmily Dvořáčkové
- 6) Toto místo je v katastrálních mapách nazýváno tratí Mlýnek. Název tratě může souviset s pravděpodobným umístěním stavby farského mlýna.

Holzflösskanal Suchý - Šmelcovna in der Dražanská-Anhöhe hat eine Länge von 8080 m und überwindet die Punkwa-Wasserscheide in Bělá. Aller Wahrscheinlichkeit nach wurde er in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gebaut und bis zu Anfang des 19. Jahrhundert genutzt. Er ist zum Teil im Gelände erhalten geblieben, in einigen Abschnitten ist er durch sogenannte "wilde Abfallplätze" im Erholungsgebiet (Suchý) vernichtet worden.

Seznam obrázků

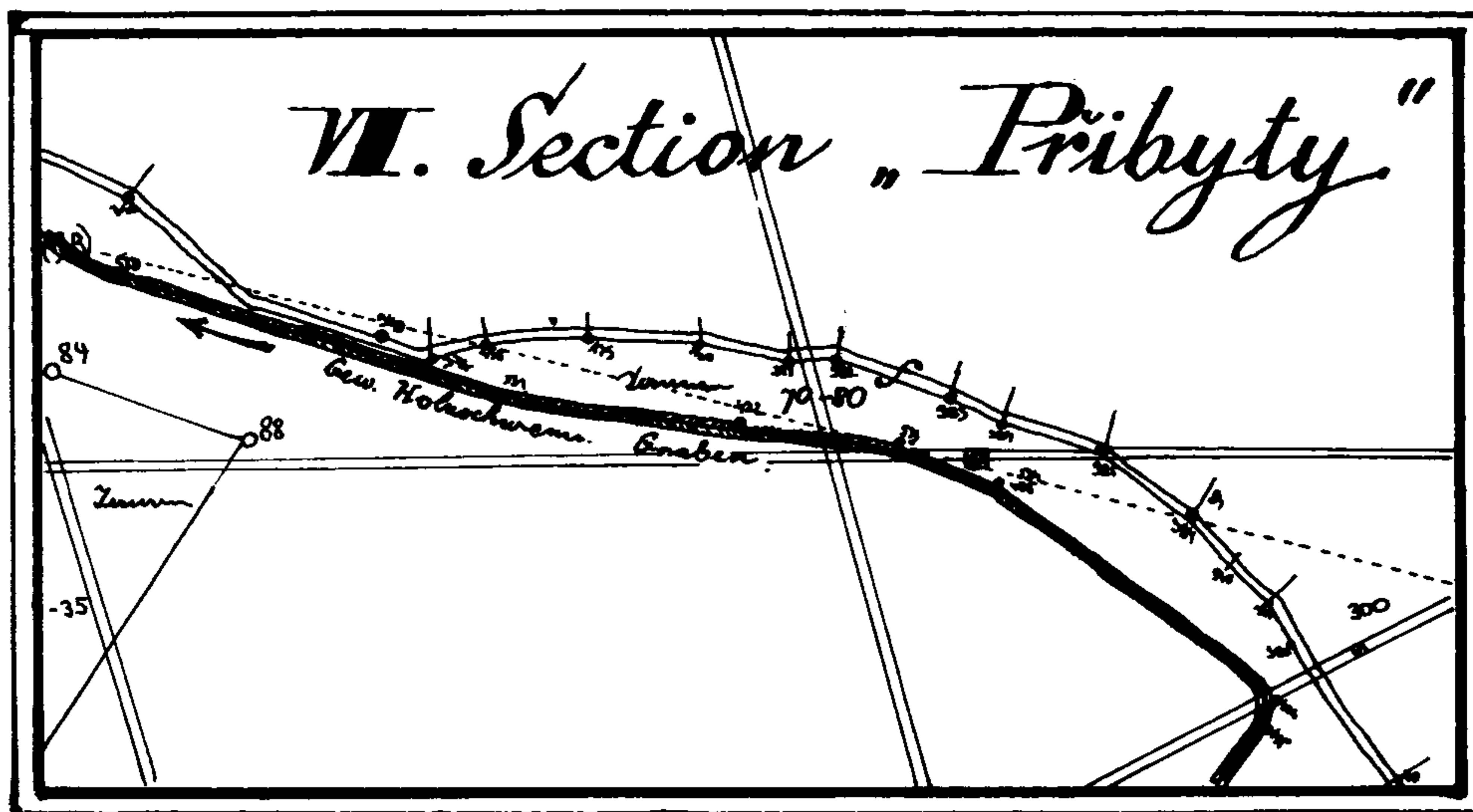
- obr. 1. Kořenecký kanál
- obr. 2. Přesná kopie mapy lesního zaměření, zobrazující kanál v zemním korytě
- obr. 3. Přesná kopie mapy lesního zaměření, zobrazující napojení kanálu v zemním korytě do potoka Kozla /staničení 5,380 km/
- obr. 4. Napájecí stoka
- obr. 5. Plavební kanál v zemním korytě staničení cca 6,2 km /pokus o rekonstrukci/
- obr. 6. Plavební kanál v zemním korytě staničení cca 6,9 km /pokus o rekonstrukci/
- obr. 7. Hráz Markového rybníčka
- obr. 8. Plavební kanál v úseku od Markového rybníčka po vtok do Bělé /pokus o rekonstrukci/
- obr. 9. Přiváděcí kanál na Šmelcovnu
- obr. 10. Přesná kopie mapy lesního zaměření, zobrazující celkovou situaci zaústění přiváděcího kanálu na Šmelcovnu

Přílohy

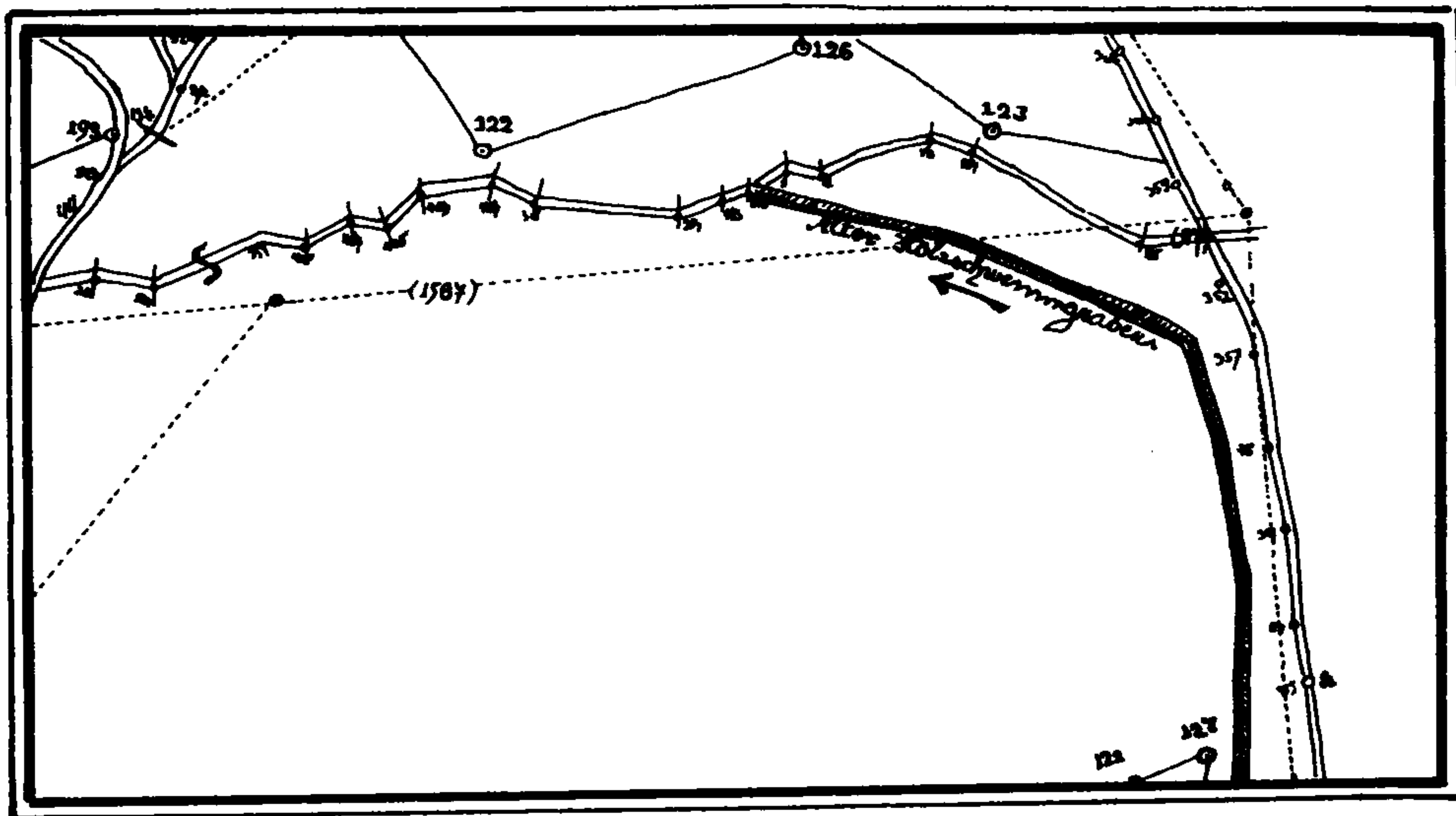
- 1. Přehledná situace Plavebního kanálu Suchý - Šmelcovna
- 2. Podélný profil Plavebního kanálu
- 3. Příčné profily Plavebního kanálu /současný stav/



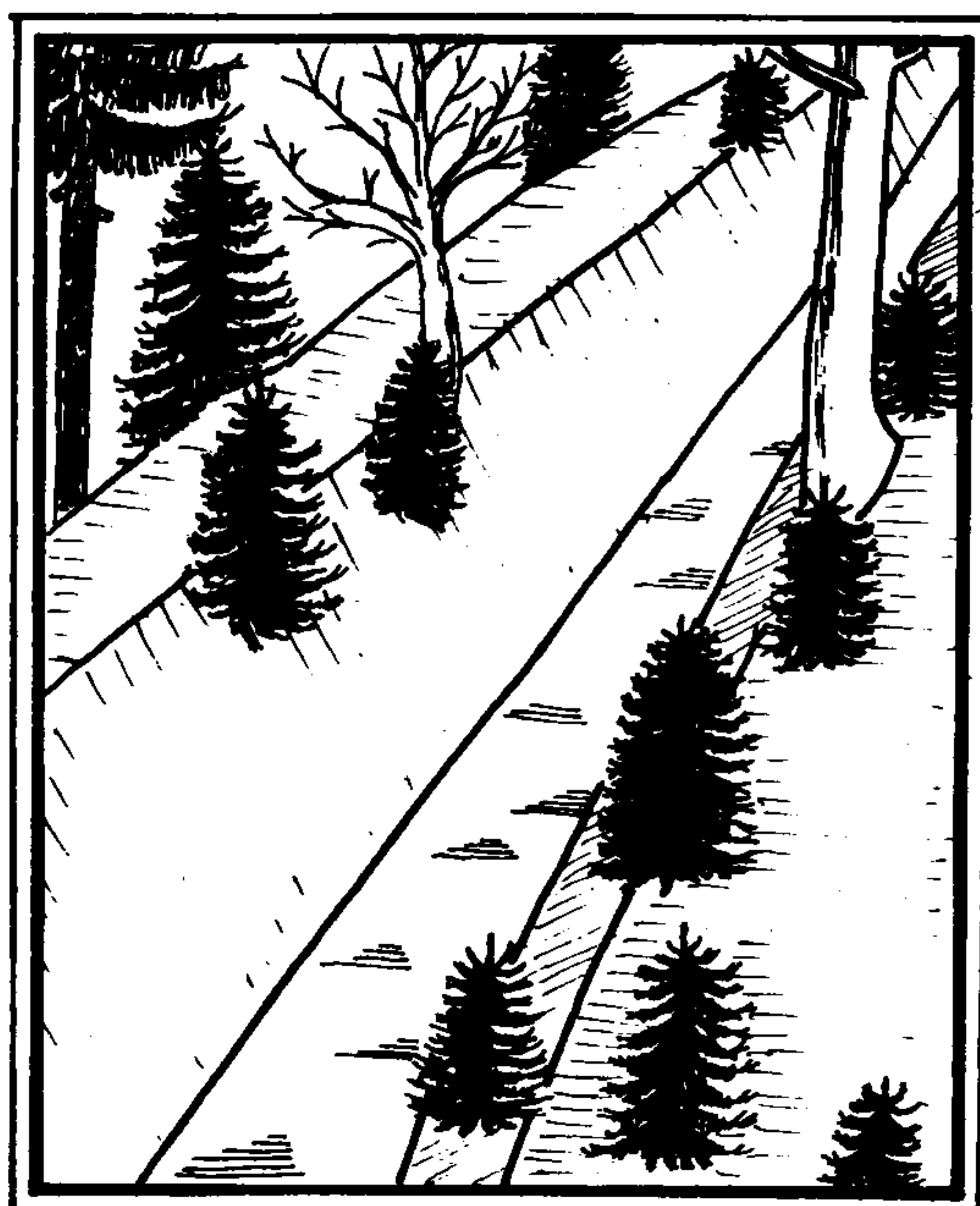
Obr. 1



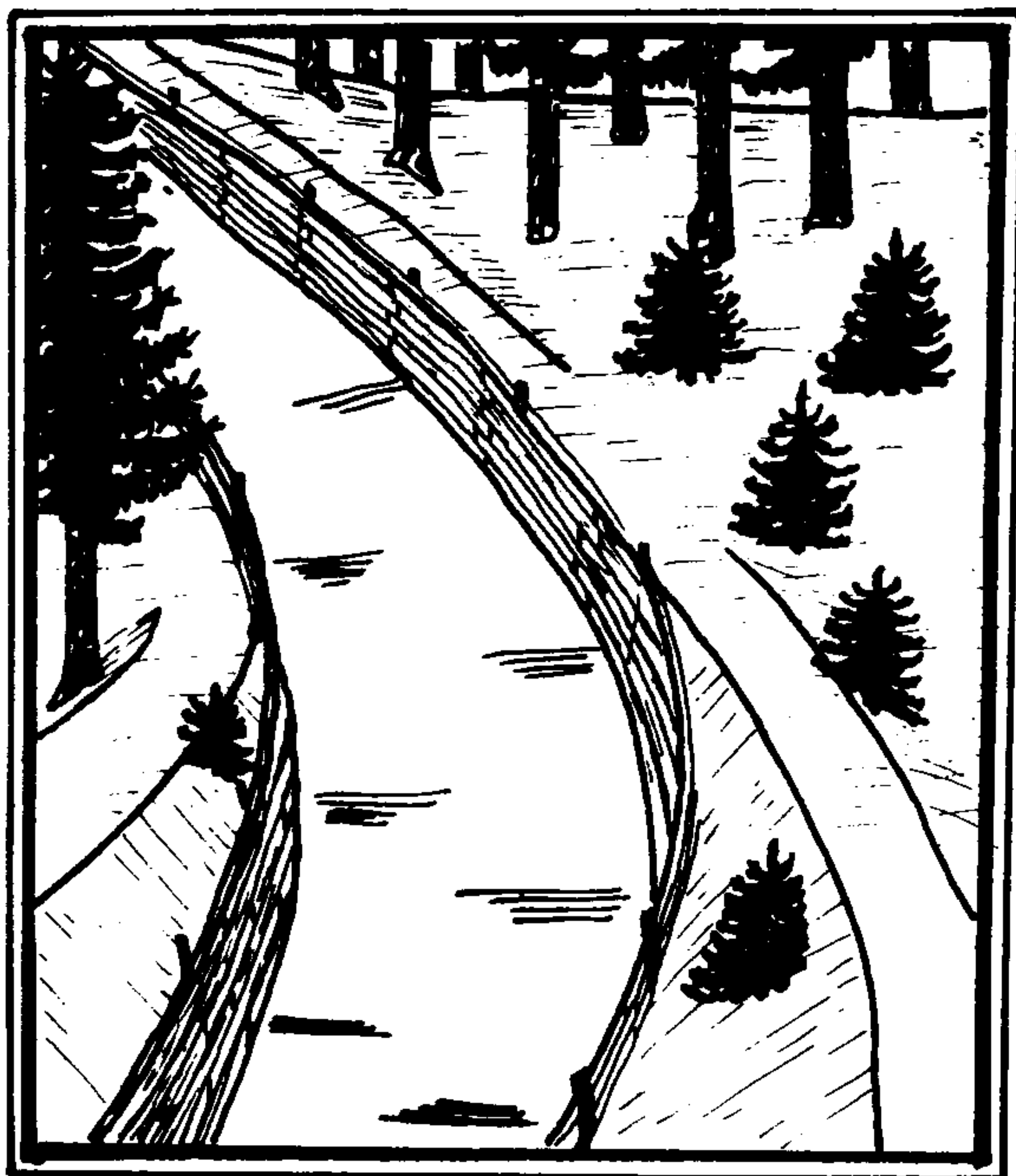
Obr. 2



Obr. 3



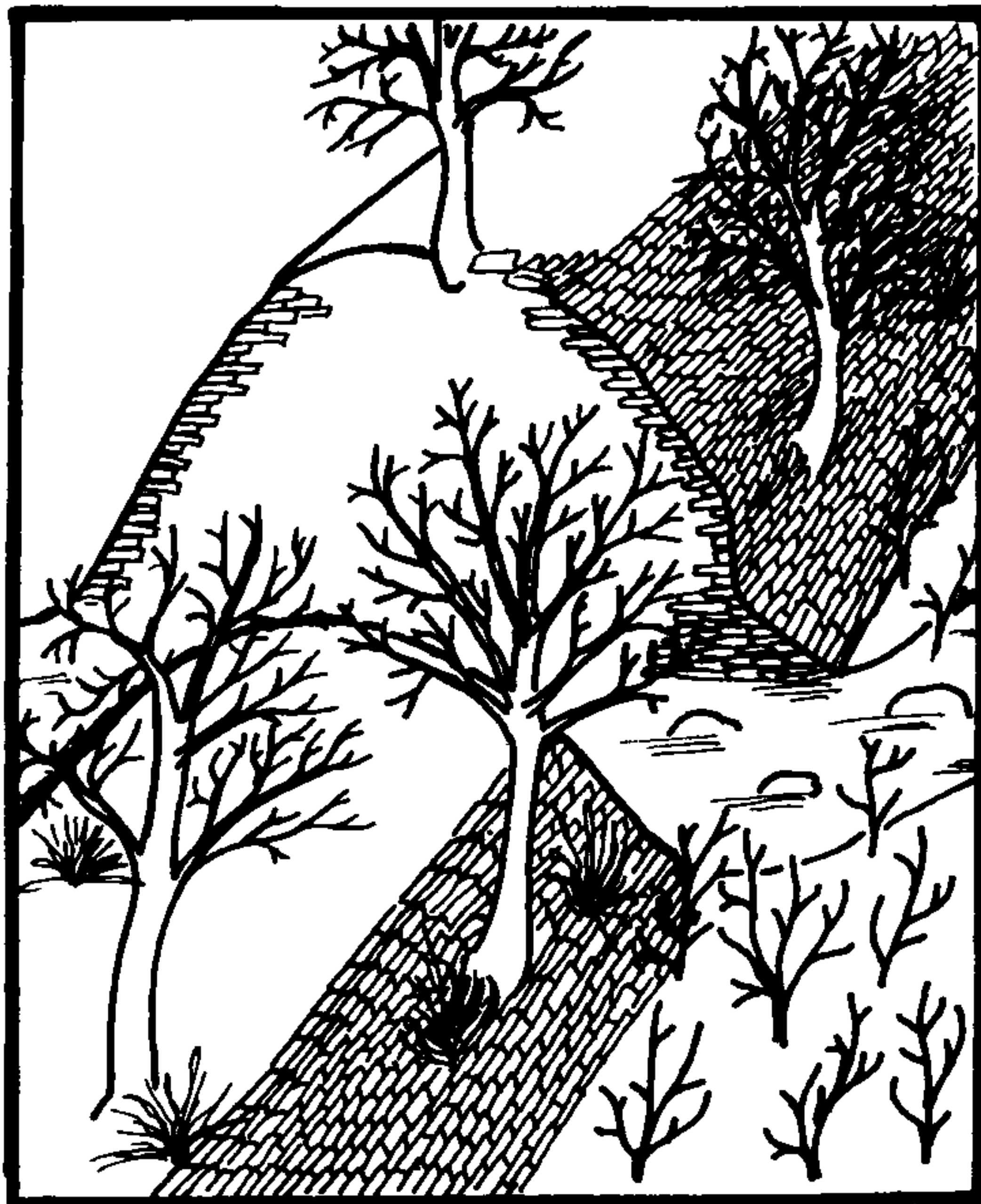
Obr. 4



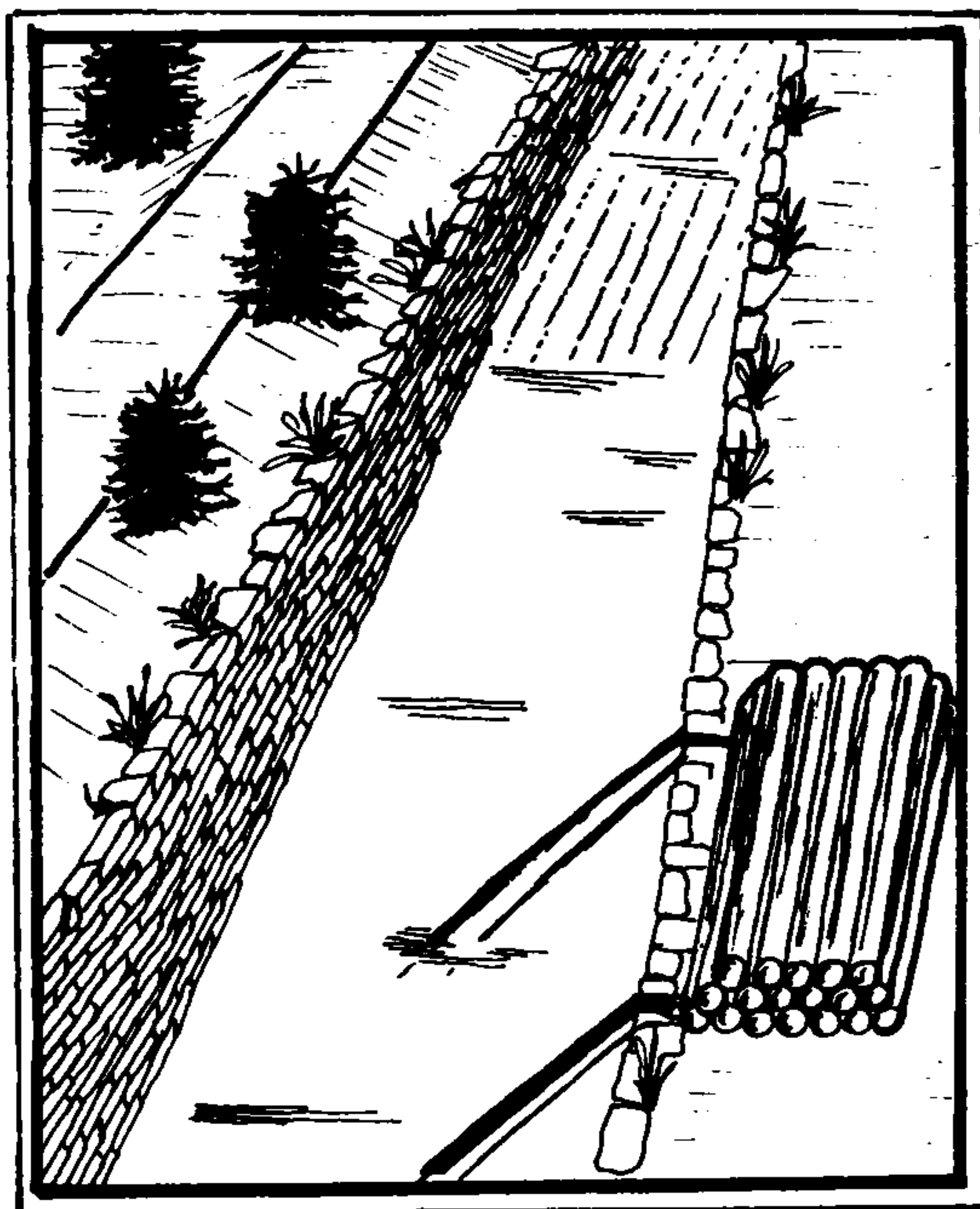
Obr. 5



Obr. 6



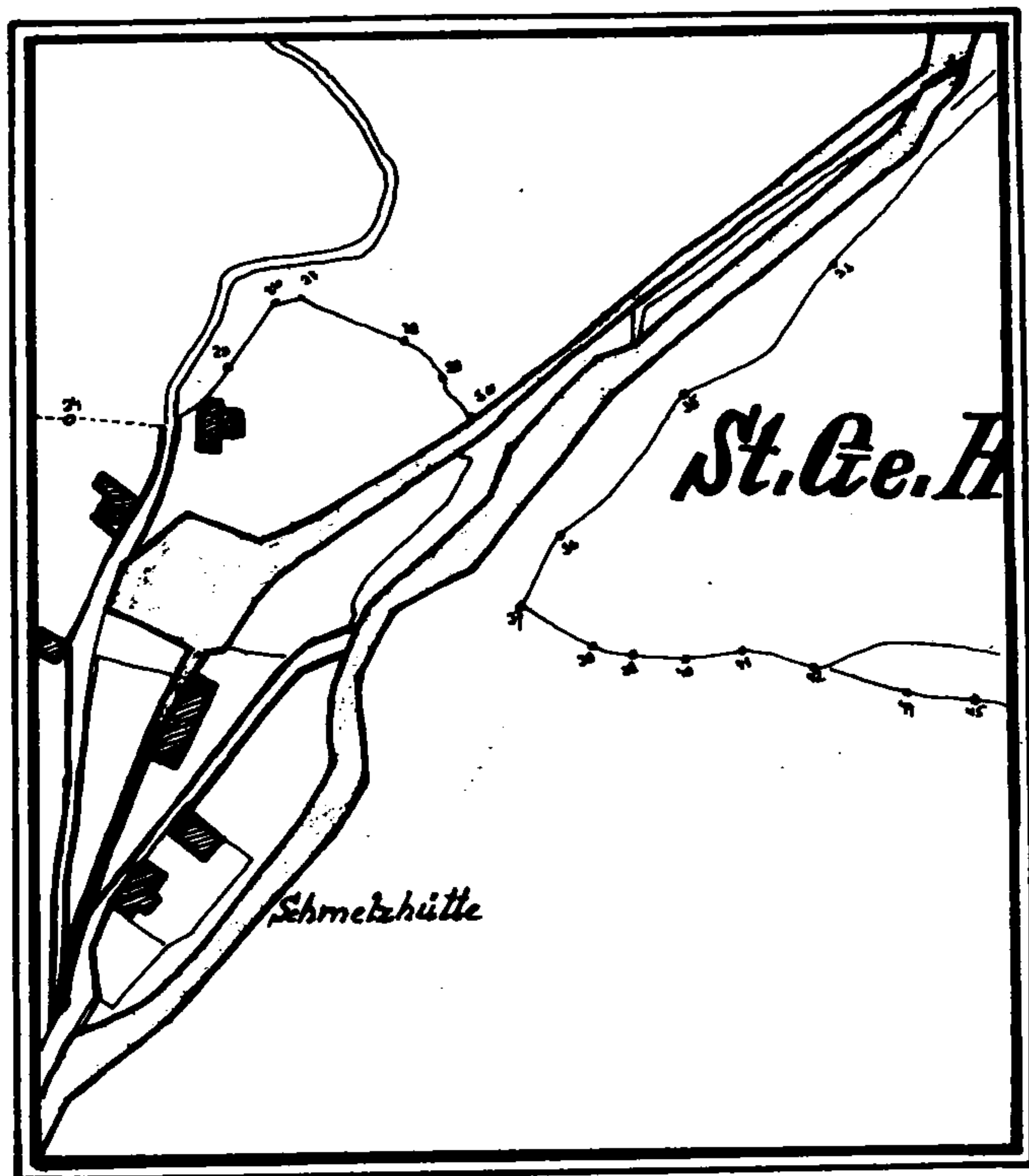
Obr. 7



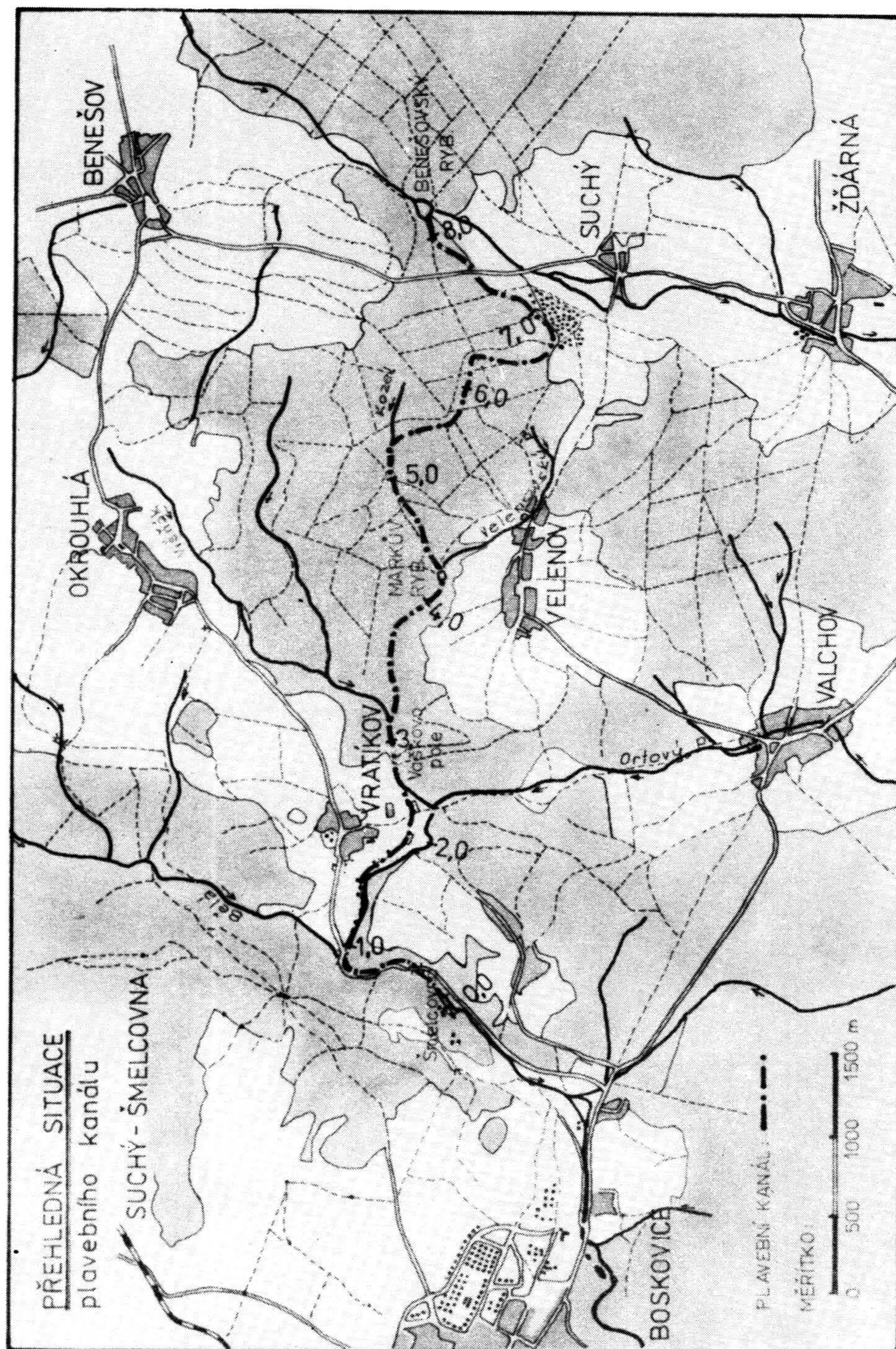
Obr. 8



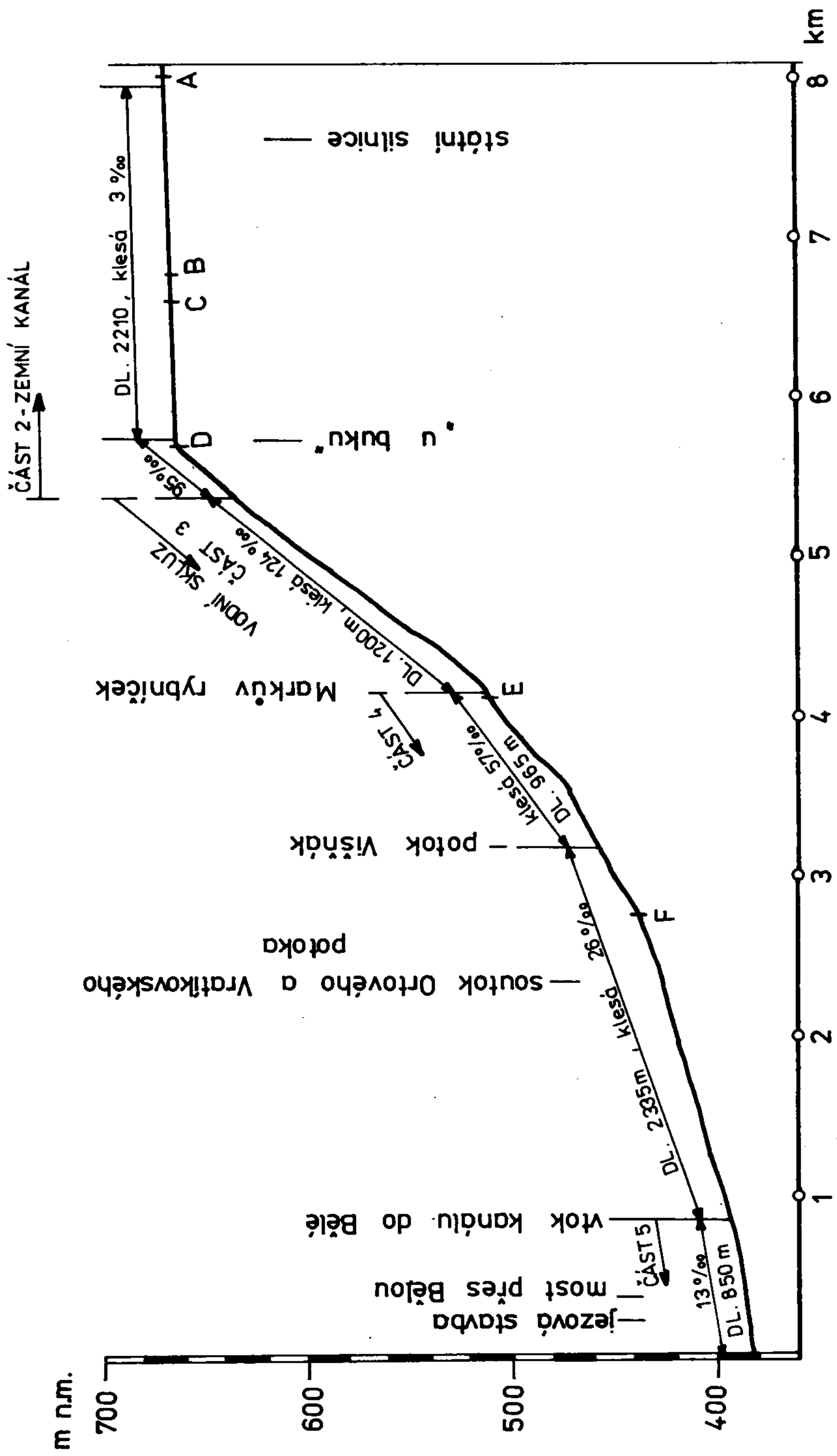
Obr. 9



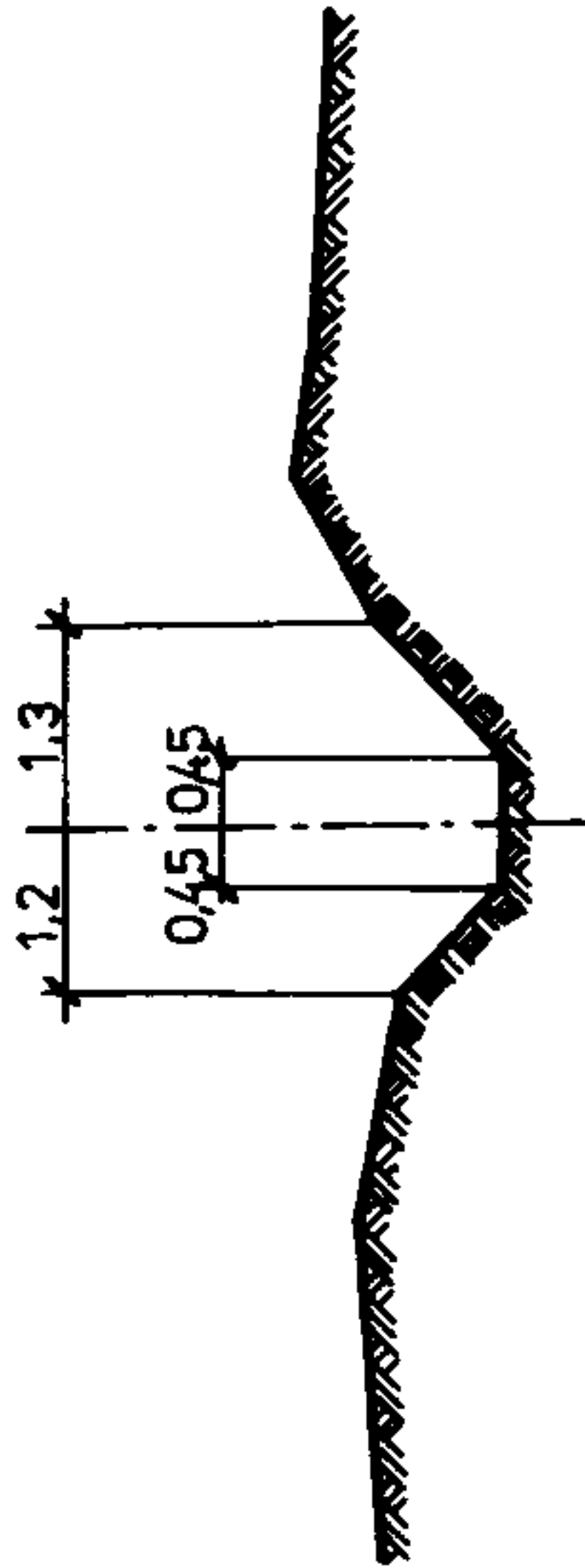
Obr. 10



PODÉLNÝ PROFIL PLAVEBNÍHO KANÁLU „SUCHÝ-ŠMELCOVNA“

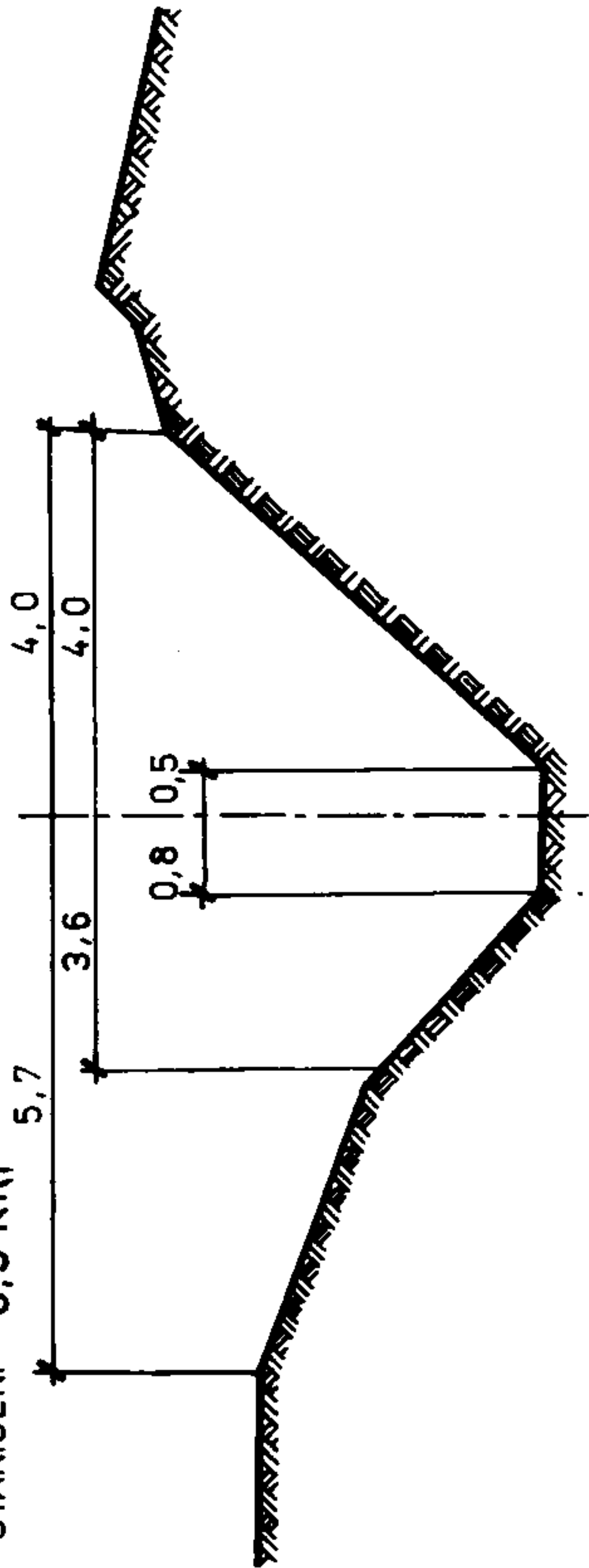


A STANIČENÍ 8,0 km – napájecí stoka

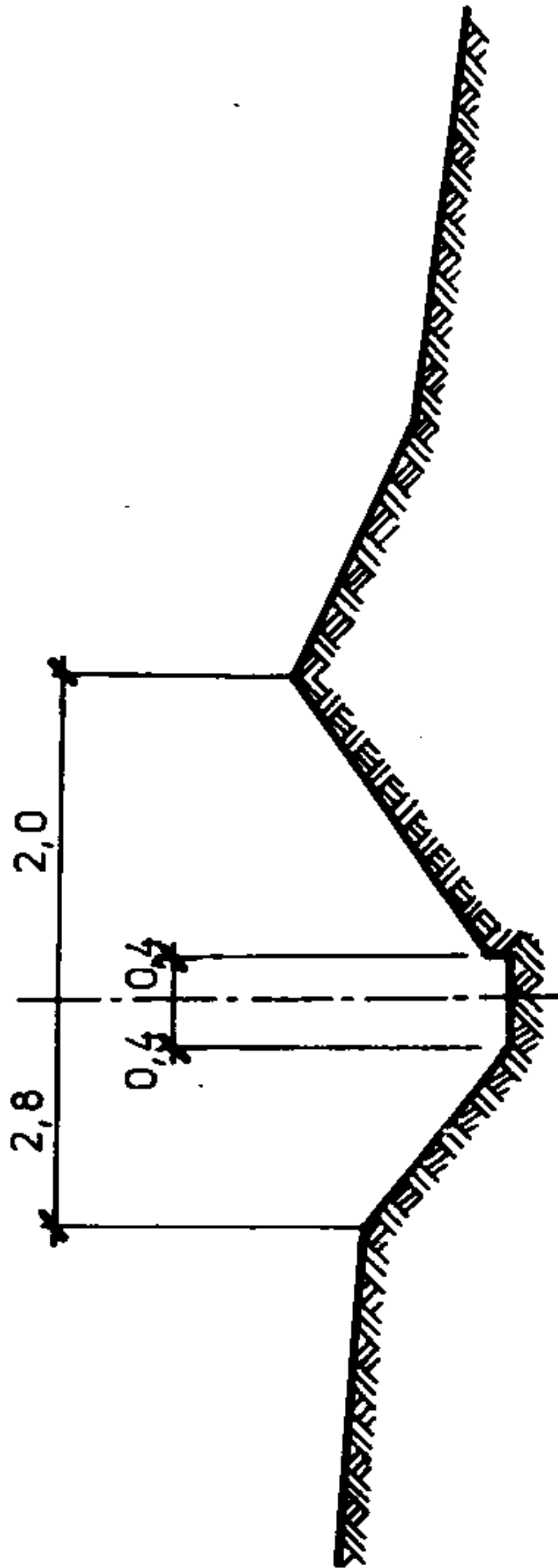


zemní koryto

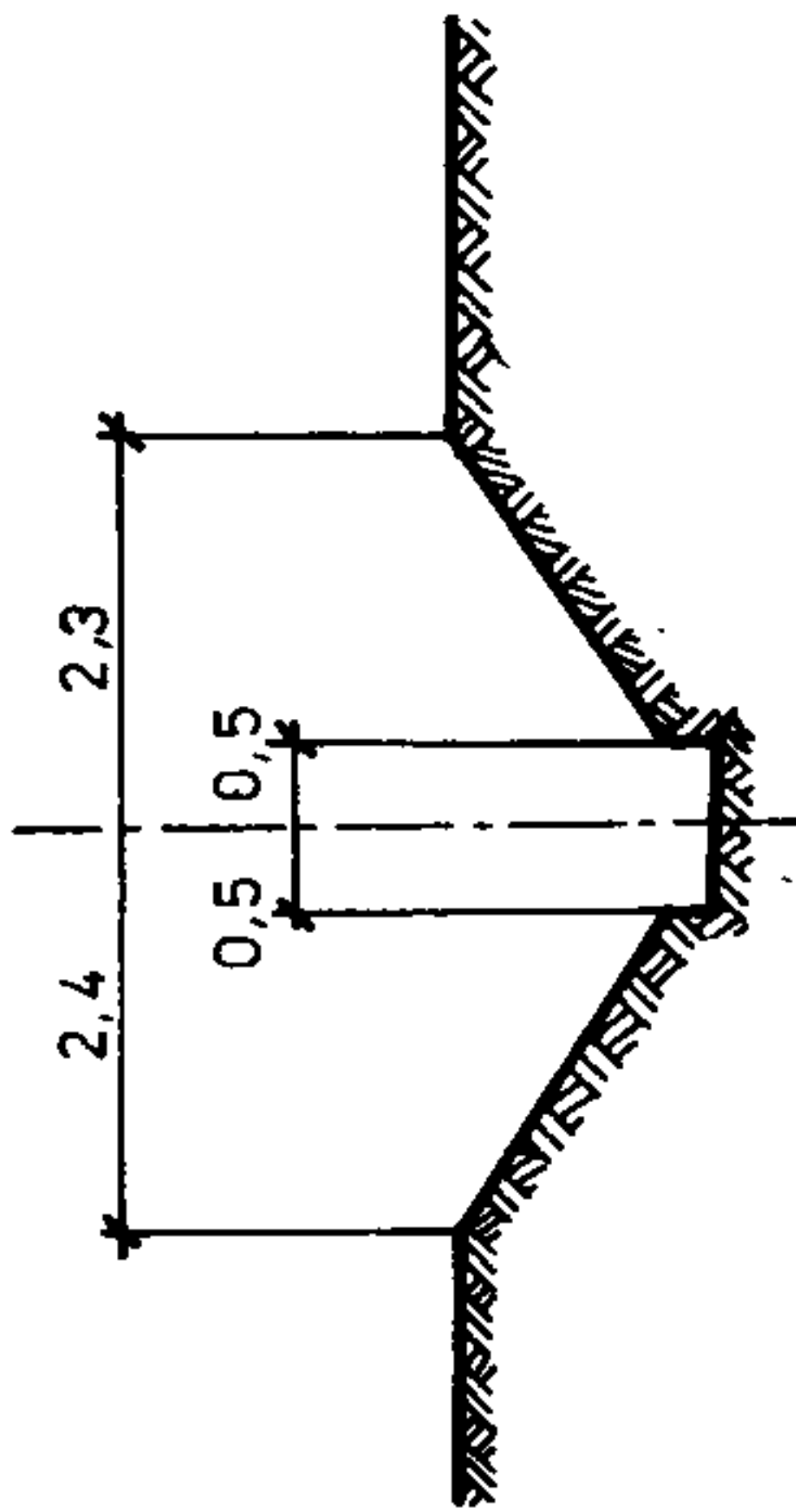
B STANIČENÍ 6,9 km



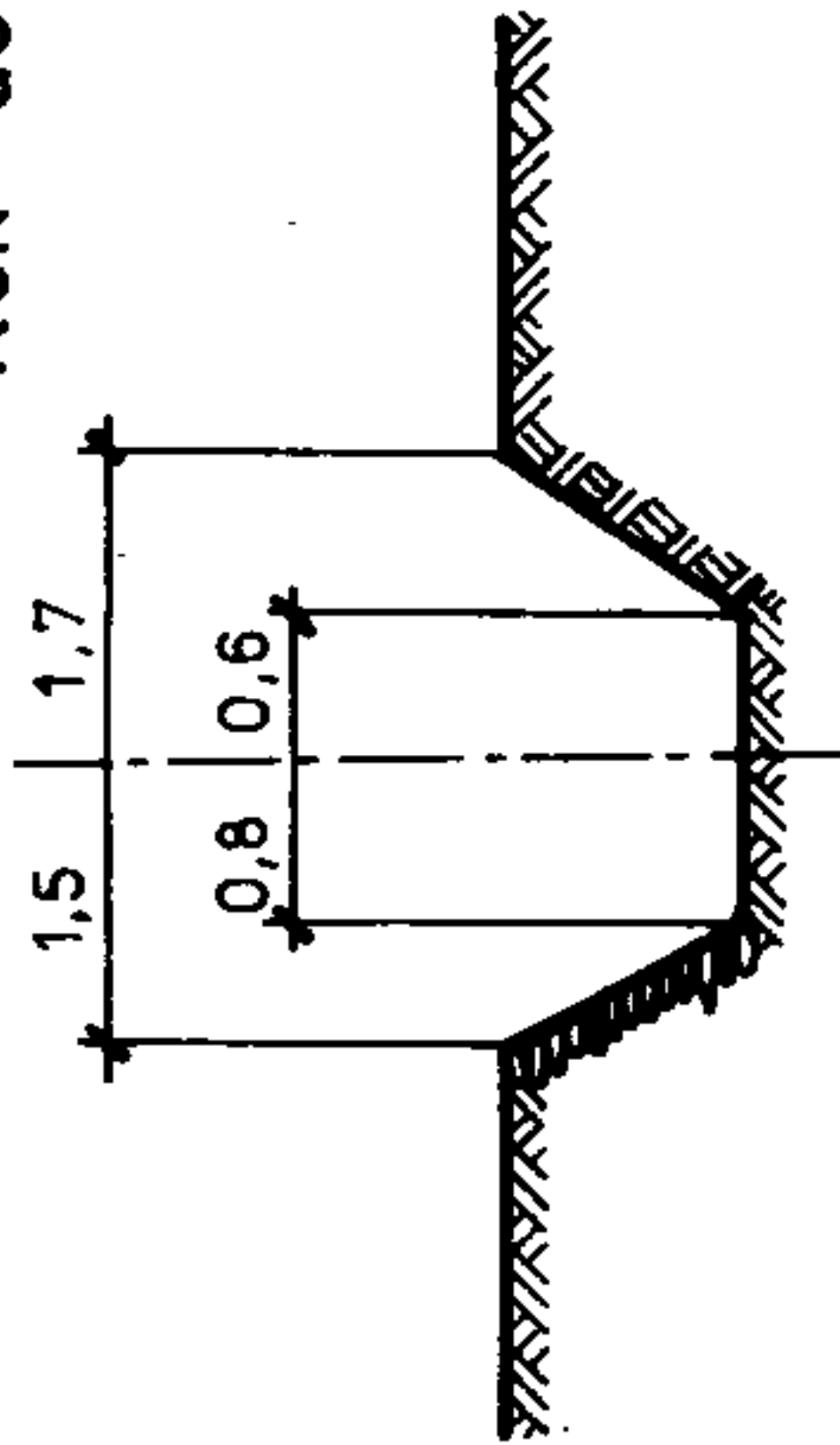
C STANIČENÍ 6,6 km – zemní koryto



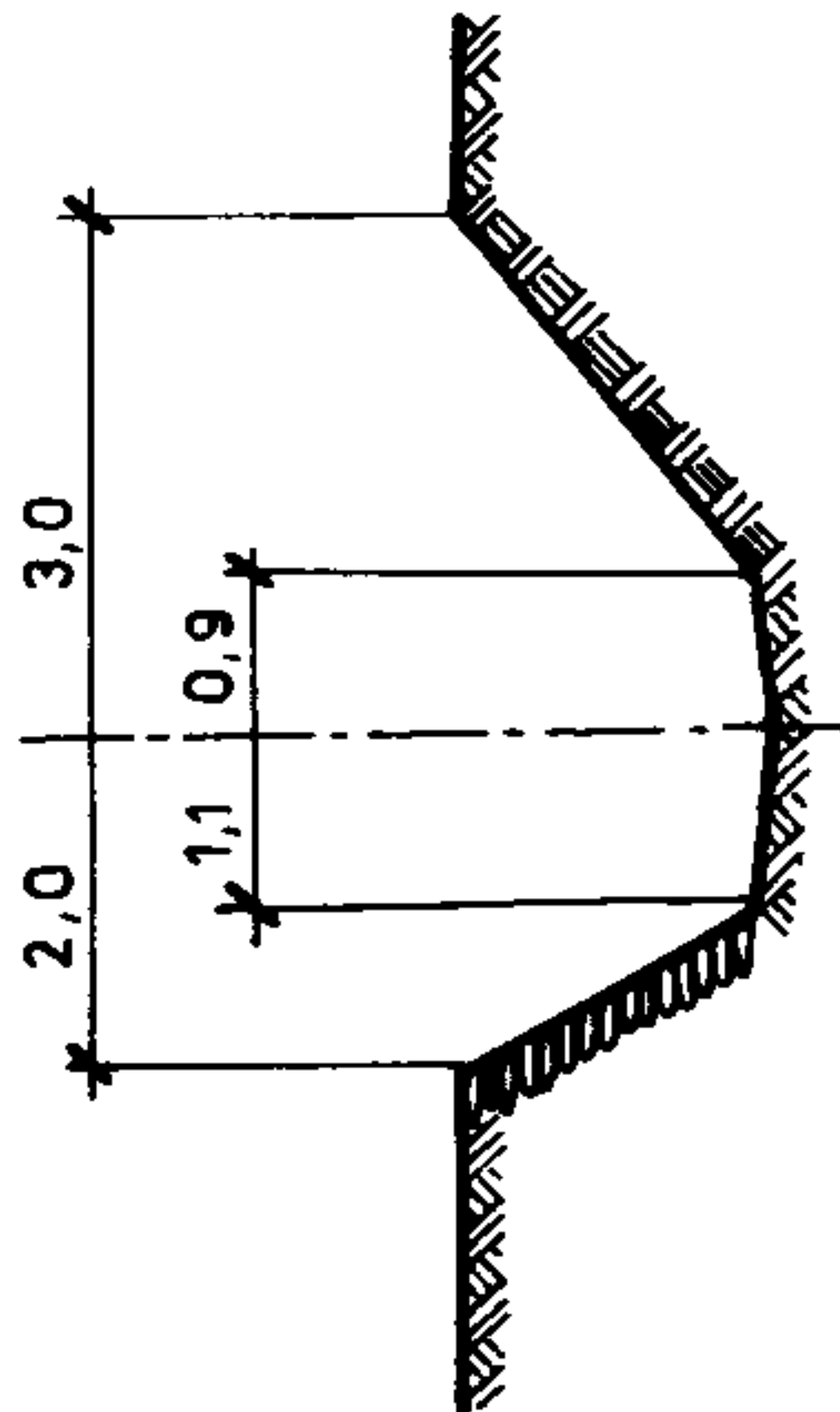
D STANIČENÍ 5,7 km – zemní koryto



E STANIČENÍ 4,125 km – Markův rybníček po vtoku do Bělé



Příčné profily koryta plavebního kanálu



měřítko: 0 1 2 3 m