

# Dopravní trasa, zdroj obživy i strategický prvek Labe za třicetileté války

Marek Ďurčanský

**The transportation route, the source of livelihood and the element of strategy. The Elbe river during the Thirty Years' War.** The aim of the study is to show, how the events of the Thirty Years' War influenced the forms of the transport at the Elbe river and the situation of the towns on the riverside. During the war the river was intensively used for the transport of the nourishment and military material for the troops operating in the Empire; later in the 30's and 40's the Elbe river presented significant element of strategy, as it divided the North-Western Bohemia in two parts. The study focuses also on the problem of bridges and ferries which were used by the fighting armies for crossing of the river and with the aims of the opponents to prevent it.

**Keywords:** the river of Elbe • Thirty Years' war • transportation • strategy

## Úvod

Úkolem tohoto článku je naznačit, jak a proč se zvýšila strategická úloha Labe na území Čech v době třicetileté války jednak jako obranného prvku, jednak jako dopravní trasy pro vojenské účely a jak oba tyto jevy ovlivnily život v sídlech na řece, zvláště ve městech. Starší domácí odborná literatura se zaměřila především na horní tok českého Labe, který byl v raném novověku klíčovou oblastí pro dopravu dřeva z krkonošských lesů do středního Polabí, v první řadě pro potřeby kutnohorských dolů, dále pak i pro potřeby ostatních lokalit ležících na řece a v přilehlých spádových oblastech. Z dobových pramenů ovšem jednoznačně plyne, že doprava a obchod na horním a středním českém Labi měla zvláště ve vyhrocených okamžicích, kterých třicetiletá válka přinesla několik, celozemský rozměr a důsledky. Události na dolním Labi zhruba mezi Mělníkem a Děčínem mnohem těsněji souvisely s celoevropskou situací a měly úměrně tomu větší dosah. Role Labe jako dopravní tepny zásobující císařskou armádu během jejích operací v říši je podle mého soudu větší, než je možné z dosavadní literatury věnované třicetileté válce vysledovat. Téměř by se dalo říci, že se ve sledované době a prostoru ve vnitrozemských podmínkách dost výrazně naplnila teze Fernanda Braudela, formulovaná spíše v souvislosti s výzkumem Středomoří: „Po dlouhá staletí dopravu ovládala voda a loď, přičemž pevnina se považovala za jakousi podřadnou dopravní cestu.“<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Fernand BRAUDEL. Dlouhé trvání. In *Antologie francouzských společenských věd*. Antropologie. Sociologie. Historie. Cahiers du CEFRES 8, 1995, s. 156.

Celkově se v případě předkládaného příspěvku jedná o téma poměrně široké, které není možné v jedné studii plně vyčerpat. Pokusil jsem se tedy podat především určitý chronologický a tematický přehled, založený hlavně na dvou velkých edicích – šestisvazkových *Pramenech k dějinám třicetileté války* Václava Lívy<sup>2</sup> a podobně objemné, pozdější edice Josefa Polišínského a řady dalších editorů *Documenta bohémica bellum tricennale illustrantia*.<sup>3</sup> První z nich zahrnuje hlavně písemnosti ústředních úřadů, místodržících a české komory, uložené dnes v Národním archivu v Praze. Druhá podchycuje v prvé řadě písemnosti obecnějšího významu z archivů předních šlechtických rodů. Díky těmto dvěma edičním počínům bylo možné pokusit se vytvořit pro sledované téma určitý politický a ekonomický rámeček. Do jisté míry bylo možné přihlídnout na základě lokálních pramenů také k místním podmínkám měst na středním toku českého Labe, v zásadě mezi Čelákovickými a Kolínem, kde jsem mohl vycházet ze svého staršího výzkumu. Řadu věcí přitom bylo možné zatím pouze načrtnout.

## Doprava po Labi pro vojenské účely ve 20. letech 17. století a za obou saských vpádů

Předně představovalo Labe za třicetileté války živou dopravní tepnu, jejíž význam se opakovaně zvyšoval v důsledku vývoje na bojištích, nejčastěji v souvislosti se situací v dnešních spolkových zemích Sasko a Sasko-Anhaltsko. Nebyla to situace úplně nová. V prvních fázích třicetileté války ještě žila řada pamětníků, kteří mohli sledovat dopravu vojska, zbraní a proviantu z říše na uherská bojiště během tureckých válek konce 16. a počátku 17. století. Z německých oblastí byla mj. dovážena těžká dělostřelecká výzbroj. Zhruba s odstupem dvou desetiletí se v r. 1623 císařský zbrojmistr Oldřich Kalt pídlil po devíti ze třinácti děl, která měl Rudolf II. nechat dovézt z Hamburku a ponechat v Litoměřicích.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Václav LÍVA (ed.). *Prameny k dějinám třicetileté války. Regesta fondu Militare*. Díl 3–8. Praha, Naše vojsko, 1951–1957.

<sup>3</sup> Josef POLIŠENSKÝ et al. (eds.). *Documenta bohémica bellum tricennale illustrantia*. Díl 1–7. Praha, Academia, 1971–1981 (dále jen *DBBTI* a číslo svazku). *Documenta* zohledňují hlavně mezinárodní kontext a písemnosti v nich zachycené ukazují, jak velkým soudobým tématem byla ve 20. letech plavba a obchod na Labi v říši z ekonomického, politického i vojenského hlediska.

<sup>4</sup> Mělo se jednat o původně 13 železných děl, která byla zakoupena v Hamburku. Čtyři z nich se dostala do Prahy, zbylých devět mělo zůstat v Litoměřicích. Karel z Lichtenštejna zbrojnímu písaři Kaltovi, 11. 11. 1623, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny* 3, s. 455. O dopravě děl a dalšího vojenského materiálu po Labi z říše, zejména z Drážďan, na turecká

Pro období stavovského povstání, kdy saský kurfiřt dlouho zachovával v ozbrojeném konfliktu neutralitu, se problematika labské plavby v písemnostech centrálních úřadů objevuje spíše okrajově. Bojovalo se hlavně v jižní části země a ve chvíli, kdy fronta přišla do severozápadních a středních Čech, se stavovský odpor v podstatě zhroutil. Města a vsi na Labi byly bezprostředního válečného dění na další desetiletí ušetřeny, nikoli ale opakované přítomnosti císařského vojska i společenských a konfesijních turbulencí.

Právě do období násilné fáze rekatolizace v českých královských a komorních městech na přelomu let 1625–1626 spadá vojenské ohrožení severozápadních Čech v důsledku utvoření protihabsburské koalice v čele s Dánskem a zvýšení významu Labe jakožto vodní cesty, po níž byl dopravován proviant,<sup>5</sup> čemuž se Dánové a jejich spojenci snažili zabránit.<sup>6</sup> Zatímco armáda spojenců postupovala pod Mansfeldovým vedením na jihovýchod, kam ji táhli vstříc císařští pod velením Albrechta z Valdštejna, Čechám připadla role zázemí zabezpečujícího armádu v říši potravin, především obilí. Císař Ferdinand II. pověřil zajištěním dopravy obilí po Labi pro vojenské účely měšťana a císařského rychtáře z Ústí nad Labem Šalomouna Freydenbergera z Hawelsperku a drážďanského měšťana Jakuba Gralla.<sup>7</sup> To je vzhledem k situaci v následujících desetiletích dost výrazná odlišnost, protože později se proviantmistři rekrutovali takřka výhradně z příslušníků nižší šlechty s předchozí zkušeností s vojenskou i civilní správou. Obilí bylo sváženo fůrami k Labi a odtud plaveno do Ústí nad Labem a Děčína. Doprava po Labi na úseku mezi Roudnicí a Lovosicemi byla považována za velmi zdlouhavou, jeden z úředníků české komory proto doporučoval svázet obilí fůrami přímo do Lovosic.<sup>8</sup> V polovině března 1626 Freydenberger sděloval do Prahy, že už začal v Děčíně nakládat na lodi. Kromě toho měl připraveno 20.000 strychů (tedy asi 18.600 hl<sup>9</sup>) obilí a chtěl využít příznivého stavu

---

bojiště na přelomu 16. a 17. století srov. Oldřich KOTYZA – Jan SMETANA – Jindřich TOMAS a kol. *Dějiny města Litoměřic*. Litoměřice, Město Litoměřice, 1997, s. 172.

<sup>5</sup> *DBBTI IV*, s. 8.

<sup>6</sup> Albrecht z Valdštejna Ferdinandovi II., 7. 3. 1626, Ascherleben. *DBBTI IV*, s. 103.

<sup>7</sup> Patent Ferdinanda II. z 9. 3. 1626, Vídeň. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 57. K proměnám správy v soudobých královských městech srov. Marek ĎURČANSKÝ. *Česká města a jejich správa za třicetileté války. Zemský a lokální kontext*. Praha, Karolinum, 2013, s. 100–124 (Freydenberger/Freudenberger zmiňován na s. 100).

<sup>8</sup> Účetní služebník české komory Jan Engelman radovi české komory Abrahamu Günzlovi z Günzlfeldu, 11. 7. 1626, Lovosice. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 113.

<sup>9</sup> Počítáno na české (pražské) strychy. Gustav HOFMANN. *Metrologická příručka pro Čechy, Moravu a Slezsko do zavedení metrické soustavy*. Plzeň – Sušice, Státní oblastní

vody k jejich odvozu.<sup>10</sup> Ve skutečnosti ale asi bylo, soudě podle pozdějších výkazů, odvezeno obilí v podstatně menším objemu.<sup>11</sup> Také během průjezdu saským územím docházelo nepochybně ke ztrátám. Proviantmistr Grall byl dokonce v Drážďanech uvězněn pro dluhy a obviněn z toho, že část obilí svévolně prodal, aby mohl zaplatit lodníkům.<sup>12</sup> Doprava byla finančně náročná – podle svých účtů na ni Freudenberger vydal během čtvrt roku téměř 10.000 zl.<sup>13</sup> (Pro srovnání – v polovině 30. let uvolňovali Ferdinand II. a jeho syn na dopravné ke svozu obilí za armádou jednorázové částky ve výši 4 tisíce, později pak 6 tisíc zlatých.<sup>14</sup>)

Postup vojevůdce Arnošta z Mansfeldu, působícího nyní v dánských službách, se brzy zastavil. Albrecht z Valdštejna jej porazil ve slavné bitvě u Desavy na Labi 25. dubna 1626 a znemožnil mu tak vniknout do srdce habsburského soustátí labským údolím.<sup>15</sup> Nepodlomil ale bojeschopnost Dánů a jejich spojenců zcela. Nadále proto bylo třeba dodávat císařské armádě po Labi proviant, což se dělo až do letních měsíců, kdy doprava v okolí Ústí nad Labem uvázla pro nízký stav vody, a bylo nutné obilí překládat z velkých lodí na menší.<sup>16</sup> Valdštejn tehdy apeloval přímo na císaře, aby byly dodávky obilí co nejrychleji obnoveny, protože dostatek stravy byl základem pro udržení kázně ve vojsku.<sup>17</sup> V tom měl nepochybně plnou pravdu a císař jeho požadavky bez výhrady podpořil.<sup>18</sup> Po Labi byly v letních měsících roku 1626

---

archiv v Plzni – Muzeum Šumavy v Sušici, 1984, s. 87. Převody na současné jednotky v tomto i dalších případech je třeba považovat za čistě orientační.

<sup>10</sup> S. Freydenberger Pavlu Michnovi z Vacínova, 15. 3. 1626, Děčín. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 60.

<sup>11</sup> Výkaz z 30. 5.–7. 6. 1626: za tuto dobu bylo po Labi odesláno 850 strychů obilí. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 88.

<sup>12</sup> Albrecht z Valdštejna Ferdinandovi II., 3. 7. 1626, Ascherleben. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 112–113. Podle Valdštejnových údajů bylo v Čechách shromážděno 60.000 strychů obilí, ale jen malá část z toho se dostala k armádě do říše.

<sup>13</sup> Freudenbergerovo vyúčtování za dobu od 11. 3. do 16. 6. 1626. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 113.

<sup>14</sup> Konkrétně v roce 1636. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 3537, 42, 73.

<sup>15</sup> V české literatuře otázku bitvy u Desavy a roli Valdštejna v ní naposledy na základě pramenů zpracoval Josef KOLLMANN. *Valdštejn a evropská politika 1625–1630. Historie I. generalátu*. Praha, Academia, 1999, s. 100–111. Srov. též *DBBTI IV*, s. 10–12.

<sup>16</sup> S. Freydenberger Pavlu Michnovi z Vacínova, 30. 6. 1626, Ústí nad Labem. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 106.

<sup>17</sup> Albrecht z Valdštejna Ferdinandovi II., 3. 7. 1626, Ascherleben. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 112–113.

<sup>18</sup> Ferdinand II. české komoře, 11. 7. 1626, Vídeň. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 112.

císařskému vojsku v říši dopraveny také velké dodávky střelného prachu v objemu 500 centů (tedy kolem 30 tun<sup>19</sup>), nakoupeného v Řezně a postupně přivezeného povozy do Litoměřic.<sup>20</sup> Z jedné z tehdejších zpráv vyplývá, že česká komora měla tehdy k dispozici asi 30 lodí schopných odvézt 100 až 150 strychů obilí (tj. 94 až 140 hl) každá,<sup>21</sup> v pozdější době byly v případě nedostatku lepších plavidel používány k plavbě obilí také prámy a solní čluny;<sup>22</sup> císař v následujících letech naléhal na stavbu co největšího počtu nových plavidel.<sup>23</sup> Doprava mezi Roudnicí a Drážďany zabrala obvykle osm až čtrnáct dní – podle stavu vody.<sup>24</sup>

Dopravu po Labi využili Sasové za obou vpádů do českého vnitrozemí v letech 1631<sup>25</sup> a 1634, pro podrobnější rekonstrukci by ale bylo třeba sáhnout také do drážďanských archivů. Oproti tomu je možné dobře sledovat opatření zemských úřadů na podzim 1633, kdy byla uzavřena další z protihabsburských koalic sdružující tentokrát vedle Švédska a Francie právě také sousední Sasko. Nejen vojenští velitelé si byli vědomi své zodpovědnosti za střežení labské cesty.<sup>26</sup> Místodržící vydali v říjnu 1633 dekret s podrobnými instrukcemi, jak postupovat v případě zajištění viktualii pro vojsko a jejich dopravy po Vltavě a Labi do Litoměřic;<sup>27</sup> shromážděno mělo být také veškeré rychle dosažitelné dřevo využitelné pro zhotovení vozů a lodí. Plavci se měli pod hrozbou trestu sami hlásit do služby. Obecně je třeba říci, že doprava pro válečné účely, jak lodní, tak suchozemská, byla přinejmenším po formální stránce odměňována.<sup>28</sup> Je ovšem otázka, jak velká část plavců a majitelů vozů dostala

<sup>19</sup> Počítáno na české centnýře. G. HOFMANN. *Metrologická příručka*, s. 53.

<sup>20</sup> Ferdinand II. Karlovi z Lichtenštejna, 17. 7. 1626, Vídeň. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 117.

<sup>21</sup> Jan Engelman Abrahamu Günzlovi z Günzfeldu, 11. 7. 1626, Lovosice. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 113.

<sup>22</sup> Situace v roce 1639, srov. V. LÍVA (ed.), *Prameny 5*, s. 211, 219.

<sup>23</sup> Ferdinand II. Baltazaru Marradasovi, 28. 2. 1628, Praha. *DBBTI IV.*, s. 245.

<sup>24</sup> Freundenberger a Grall české komoře, 19. 7. 1626, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 118.

<sup>25</sup> V české literatuře je podstatně lépe zpracována otázka prvního saského vpádu. Srov. zejména Antonín REZEK. *Dějiny saského vpádu do Čech (1631–1632) a návrat emigrace*. Praha, I. L. Kober, 1890; Oldřich KORTUS. *Saské vojsko a každodenní život v letech 1631–1632. Sborník archivních prací*, 63, 2013, č. 1, s. 3–65.

<sup>26</sup> Martin Maxmilián z Golče Rudolfu Thunovi, 3. 10. 1633, Žitava; Rudolf Colloredo Rudolfu Thunovi, 9. 10. 1633, Karlovy Vary. *DBBTI V.*, s. 196 a 200.

<sup>27</sup> Místodržící hejtmanům pražských měst, 25. a 27. 10. 1633, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 305.

<sup>28</sup> Tamtéž. Dále například náklady na platy formanům za již zmíněnou dopravu 500 centů střelného prachu, které měly činit cca 500 tolarů. Ferdinand II. Karlovi z Lichtenštejna, 17. 7. 1626, Vídeň. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 117.

skutečně zapláceno a jaká se musela spokojit s písemným potvrzením a nadějí na nejistou náhradu v budoucnu, nebo ani tou ne.

Během saských vpádů máme také doloženu stavbu lodních mostů, pro něž byly asi hlavně využívány na Labi běžné lodě, nikoli jen speciální vojenská plavidla. Tak tomu bylo třeba v případě čtyř lodí, které na podzim 1633 přepravovaly proviant z Prahy do Litoměřic, a vojáci je zrekvírovali pro stavbu lodního mostu na Ohři;<sup>29</sup> v září 1634 je doložen lodní most vybudovaný císařskými u Kostelce nad Labem.<sup>30</sup> V únoru 1640 se vojsku švédského generála Königsmarcka nepodařilo postavit lodní most v Ústí nad Labem kvůli vysoké hladině vody, proto muselo odtahnout směrem na Litoměřice.<sup>31</sup>

Téměř po celá třicátá a čtyřicátá léta byly v případě ohrožení strhávány a spalovány a poté znovu obnovovány dřevěné mosty na Labi. Patrně nejpodrobněji byla v dosavadní literatuře zpracována situace pro Mělník.<sup>32</sup> Tam byl původně pouze přívoz. Most byl vzhledem k velké frekvenci vojsk překračujících Labe vybudován nejpozději v roce 1634, byl dřevěný a za jeho vznikem zprvu stáli dva císařští důstojníci. Na zimu byl rozebírán a na jaře znovu postaven; dřevo bylo opakovaně používáno do té doby, než podlehl zkáze. Mělničtí se snažili minimalizovat své náklady na jeho udržování a suplikovali k nadřízeným úřadům i panovníkovi s odůvodněním, že finanční situace zadluženého města to nedovoluje. Skutečně bylo povoleno použít na údržbu mostu prostředky nejprve z pivního a vinného tácu, později pak z hraničního cla. Během jarní kampaně roku 1636, kdy měly u Mělníka překročit Labe císařské jednotky mustrované ve Slezsku, pověřil Ferdinand III. zajištěním vybudování zdejšího mostu českou komoru.<sup>33</sup> Pokud nebyl most právě k dispozici, přepravovali se vojáci na prámech, které si hejtman mělnického panství musel vypůjčit od okolních měst a šlechtý.<sup>34</sup> Zároveň se ale v letních měsících mohla jízda za příhodného počasí snadno dostat přes brody (alespoň to tak v červnu 1632 líčil Vilém Slavata).<sup>35</sup>

<sup>29</sup> Litoměřičtí místodržícím, 4. 11. 1633, Litoměřice. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 305.

<sup>30</sup> Rudolf Colloredo Matyáši Gallasovi, 2. 9. 1634, Praha. *DBBTI V.*, s. 310n.

<sup>31</sup> Rudolf Colloredo Ottaviu Piccolominimu, 11. 2. 1640, Praha. *DBBTI VI.*, s. 351.

<sup>32</sup> Jan KILIÁN. *Město ve válce, válka ve městě. Mělník 1618–1648*. České Budějovice, Veduta, 2008, s. 152.

<sup>33</sup> Ferdinand III. místodržícím, 23. 4. a 9. 5. 1636, Vídeň. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 28 a 33.

<sup>34</sup> Místodržící hejtmanům Litoměřického kraje, 3. 3. 1639, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 210. O tři roky později byl už konstatován také naprostý nedostatek lodí pro přepravu vojáků v tomto místě. Hejtmani litoměřického kraje místodržícím, 3. 1. 1642, s. 1. V. LÍVA (ed.). *Prameny 6*, s. 236.

<sup>35</sup> Vilém Slavata Jaroslavu Bořitovi z Martinic, 9. 6. 1632, Vídeň. *DBBTI V.*, s. 90.

Jak vidíme, dřevěné mosty měly povětšinou nejspíše provizorní charakter a vlivem povětrnostních podmínek i válečné situace dlouho nevydržely. Dobře je známa situace mostu v Litoměřicích,<sup>36</sup> který byl rovněž dřevěný, a jehož jedinou stabilní součástí představovaly kůly zaražené do řeky; ostatní části mostu se na zimu rovněž rozebíraly. Teprve ve druhé polovině 16. století byla situace vylepšena osazením jednoho kamenného pilíře uprostřed řeky. Za války byly konkrétní důvody k zánikům mostů různé – často se jednalo o jejich likvidaci ustupující stranou, jsou ale doloženy i případy zničení mostu, který si vybudoval nepřítel, což se stalo třeba v září 1634, brzy po druhém obléhání Nymburka, v případě poděbradského mostu postaveného Sasy.<sup>37</sup>

## Vliv válečných operací 30. a 40. let na život ve městech na středním toku českého Labe

Opevněná města na Labi měla značný strategický význam, který byl v praxi prověřen právě za saských a později za švédských vpádů do Čech. Samozřejmě v globálním měřítku ne takový, jaký připadal velkým svobodným říšským městům na Labi, z nichž ta největší mohla vést svou vlastní politiku a vydržovat vlastní vojenské jednotky, případně odolávat po delší dobu obléhání početnou armádou. V symbolické rovině mohlo být dění v Čechách v jistém smyslu vnímáno jako určitá zmenšenina dění v iříši. Na Labi ležící Magdeburg, dobytý a zničený císařskými vojsky 20. května 1631, se vzhledem k mimořádně krutému postupu vůči civilnímu obyvatelstvu stal jedním z krvavých mement třicetileté války.<sup>38</sup> V českých podmínkách bylo k těmto událostem přirovnáváno dobytí Nymburka 16. srpna 1634 a povraždění dvou stovek obyvatel obojího pohlaví a různého stavu i věku, z toho zčásti dokonce v místním kostele.<sup>39</sup> Skutečnost, že se jednalo o druhé obléhání v krátké době (poprvé bylo

<sup>36</sup> O. KOTYZA – J. SMETANA – J. TOMAS a kol. *Dějiny města Litoměřic*, s. 156. Jeho obnova byla velením císařské armády považována za urgentní např. na jaře 1634. Matyáš Gallas Ottaviu Piccolominimu (?), 11. 4. 1634, Sušice. *DBBTI V.*, s. 277.

<sup>37</sup> Českobudějovičtí Martinu Huertovi, 2. 9. 1634, České Budějovice. V. LÍVA (ed.). *Prameny 4*, s. 117.

<sup>38</sup> Srov. zejména Matthias PUHLE (Hg.). „... gantz verheeret!“ *Magdeburg und der Dreißig-jährige Krieg*. Halle (Saale), Mitteldeutscher Verlag, 1998; Hans MEDICK. Historical Event and Contemporary Experience: the Capture and Destruction of Magdeburg in 1631. *History Workshop Journal*, 52, 2011, s. 23–48.

<sup>39</sup> Přirovnání použil již soudobý císařský rychtář Pavel Chotounský z Chotouně; jeho list cituje Otakar ODLOŽILÍK. *Zkáza Nymburka za třicetileté války. (K třístému výročí napsal O. O.)*. Nymburk, Musejní spolek, 1934, s. 17. Dále srov. Antonín REZEK (ed.).

město v prosinci 1631 za prvního saského vpádu zapáleno dělostřelbou a ze tří čtvrtin vyhořelo), svědčí o strategickém významu Nymburka jako severovýchodního předpolí obrany Prahy.<sup>40</sup> Je také příznačné, že od počátku třicetileté války nebyly podniknuty zásadnější kroky ke zmodernizování opevnění města, ačkoli je doloženo, že si jeho strategického významu byli vědomi již stavovští direktori v prvních měsících povstání,<sup>41</sup> ale k větším stavebním úpravám a modernizaci nedošlo před Bílou horou ani po ní. Dvojí pás původních středověkých hradeb a dvou vodních příkopů napojených na Labe proto nemohl odolat dělostřeleckému vybavení, jímž disponovali Sasové.

Nešťastné druhé obléhání Nymburka v roce 1634 nejenže významně poznamenalo další vývoj města samotného, ale bezprostředně ovlivnilo také nejbližší události a osudy okolních měst. Kolínští se po zprávách o masakru v Nymburce rozhodli nebránit, část obyvatel opustila město a zbylí otevřeli nepříteli brány.<sup>42</sup> Je dost pravděpodobné, že zhodnocení obranyschopnosti bylo v tomto případě realistické a Kolínští jen zabránili další zbytečné řeži. V případě Pardubic nebo Hradce Králové, kde bylo opevnění novějšího data, resp. bylo účinně modernizováno, měla města reálnou šanci se ubránit – v případě Pardubic v roce 1645<sup>43</sup> nebo Litoměřic koncem jara 1643<sup>44</sup> se to opravdu podařilo (o Hradci Králové podrobněji dále). To byly ale spíše výjimky. Hůře opevněná města a zvláště malé lokality městského typu (městečka či městyse) většinou obyvatelé opouštěli již ve chvíli, kdy dostali avízo o blížících se větších jednotkách.

Z lokálního pohledu vypadalo vše trochu jinak, zvláště na středním toku Labe před soutokem s Vltavou, kde měla lodní doprava i říční hospodářství mnohem

---

*Jan Beckovský, Poselkyně starých příběhův českých.* Díl II. Svazek 3. Praha, Dědictví sv. Prokopa, 1880, s. 222n.

<sup>40</sup> O obou událostech podrobněji M. ĎURČANSKÝ. *Česká města a jejich správa*, s. 173–178, kde je také uvedena další literatura a prameny. Nejnověji TÝŽ. Sbírká českých a moravských měst na pomoc Nymburku v letech 1635 a 1636. Edice dokumentů. *Sborník archivních prací*, 55, 2015, s. 150–174.

<sup>41</sup> Josef JANÁČEK (ed.). *Pavel Skála ze Zhoře, Historie česká. Od defenestrace k Bílé hoře.* Praha, Svoboda, 1984, s. 84.

<sup>42</sup> Josef VÁVRA. Město Kolín v letech 1628–1635. *Sborník historický*, 1, 1883, s. 370–372.

<sup>43</sup> Jan SCHWALLER. Voda jako obranný prvek. In Olga FEJTOVÁ – Václav LEDVINKA – Jiří PEŠEK (eds.). *Praha, město u vody.* Sborník příspěvků z 22. vědecké konference Archivu hlavního města Prahy. Praha, Scriptorium, 2005, s. 259–266 (= Documenta Pragensia, 24); TÝŽ. Fenomén roku 1645 v pardubických dějinách. *Časopis Národního muzea v Praze. Řada historická*, 167, 1998, č. 3–4, s. 13–17.

<sup>44</sup> O. KOTYZA – J. SMETANA – J. TOMAS a kol. *Dějiny města Litoměřic*, s. 205.



menší dosah.<sup>45</sup> Lze to ukázat na konkrétním příkladě z Nymburka z roku 1629, který lze podrobně sledovat díky dochovaným opisům dobové korespondence. Někdy v první polovině toho roku došlo k velkému poškození obecního jezu, které zne-možnilo dopravu po Labi a po opadnutí vody vyřadilo z provozu obecní mlýny. V Nymburce zůstávaly stát vory s plavci, kteří nemohli pokračovat v cestě. Nymburští nebyli schopni za stávající situace ze svých prostředků zajistit opravu v dohledné době sami. Museli si proto vyžádat dobrá zdání hejtmana kounického panství, přísežného mlynáře ze sousedního poděbradského panství, dále jednoho z okolních drobných šlechticů, Kašpara Khyna z Khynu, a dalších osob. Jejich prostřednictvím dokazovali české komoře, že před opravou jezu není možné obnovit transport dřeva po řece, neboť hrozí „celých pásův dolů pod jezem sražení“.<sup>46</sup> Pro městskou pokladnu to znamenalo nová vydání, která se nepříznivě projevila v pozastavení splácení několika z řady četných obecních dluhů. Do řešení záležitosti byly zapojeny i další ústřední úřady, včetně místodržících a české kanceláře. Byli povoláni místní tesaři a poskytnuto dříví z komorních panství, na jehož odvozu se podíleli i poddaní okolní nižší šlechty.<sup>47</sup> Opravy se však do konce roku 1629 provést zdaleka nepodařilo. Patrně se jednalo o natolik citelné omezení říční dopravy v rámci pásu komorních panství ve středním Polabí, že se o situaci začaly zajímat také osoby zodpovědné za jejich správu. Hejtman pardubického panství Jiljí Fux z Reinburka škodu na jezu osobně zhlédl a za prostředkování české komory vypomohl Nymburským částkou 100 kop míšeňských z důchoďů pardubického panství.<sup>48</sup>

Je třeba říci, že postup Nymburských byl podle všeho zcela standardní. Je doloženo, že téhož roku se podobně chovali Berounští, kterým způsobila škody velká voda: vyžádali si písemné svědectví dvou osob z řad okolní nižší šlechty, na jehož základě jim bylo poskytnuto dříví z královských lesů na křivoklátském panství.<sup>49</sup> Také Kolínští se tímto způsobem opakovaně obraceli jednak na českou komoru, jednak na hejtmany dvou sousedních panství, poděbradského a pardubického, a to

<sup>45</sup> Pro Kolín je symbióza města a řeky představena v instruktivním článku postihujícím všechny důležité aspekty vzájemného soužití: Zdeněk BISINGER – Jaroslav SCHNEIDER. Labe a Kolíňané – od raných dob dějinných do poloviny 19. stol. In *Práce Muzea v Kolíně*, IV, 1987, s. 173–197; V, 1989, s. 93–117.

<sup>46</sup> Státní okresní archiv Nymburk se sídlem v Lysé nad Labem (dále SOkA Nymburk), Archiv města Nymburk (dále ANM), Registra („kniha konceptní“) 1629–1634, fol. 8v–10r.

<sup>47</sup> Tamtéž, fol. 10r–11r.

<sup>48</sup> Tamtéž, fol. 39v–40r, 101r, 105v, 110v–111r, 114r a 115r–v. O něco podrobnější líčení celé záležitosti srov. M. ĎURČANSKÝ. *Česká města a jejich správa*, s. 200n.

<sup>49</sup> Josef VÁVRA. *Paměti královského města Berouna*. Beroun, nákladem Emanuela Hojky, 1899, s. 210.

hlavně s vidinou získání určitého množství stavebního dříví.<sup>50</sup> V případě Kolínských se totiž jednalo o most, s jehož opravami měli starosti v průběhu 20. i 30. let. V argumentaci ve svůj prospěch neváhali použít i věcně jisté oprávněný poukaz na množství vojenských jednotek, které most používají pro své přesuny.

Kauza Nymburských a jejich jezu má souvislost ještě s dalším významným labským fenoménem raného novověku, a to říčním rybářstvím. V případě strženého nymburského jezu se hejtman pardubického panství o věc zajímal také s ohledem na „plavbu ryb z panství J. M. C. pardubského až k zámku Brandejsu“. V téže době (přelom let 1629 a 1630) ostatně reagovali také Kolínští na „poručení [odeslané z české komory ale iniciované Jiljím Fuxem], abychom pro zvelebení a zlepšení důchodův skrze novou plavbu a dodávání ryb po Labi od V. M. začatou při mlejně hořejším obce naší nový splav na náklad J. M. C. vyzdvihnouti a s dělníky V. M. vzděláti dáti odporni nebyli“.<sup>51</sup> Ryby byly po celé období raného novověku jedním z ceněných druhů potravy. Soudobá základní právní norma, jakou bylo Obnovené zřízení zemské, pamatovala dokonce i na takové záležitosti, jako bylo tažení lososů do moře.<sup>52</sup> Méně obvyklé druhy ryb, jako úhoři, se stávaly vítaným zpestřením tabule aristokratů, vysokých úředníků i představitelů vojska. Proto byly labské ryby často používány jako pozornost, která měla pomoci příznivě vyřídit různá úřední jednání. Různé vysoce postavené osoby se ostatně samy na určité druhy ryb vyptávaly. Jako určité kuriózum na závěr tohoto mikrohistorického exkurzu můžeme zmínit zprávy o bobrech z období třicetileté války, které potvrzují jejich téměř naprosté vyhubení zhruba mezi léty 1500 a 1620. Počátkem roku 1630 odpovídali Nymburští negativně na dotaz Jindřicha Kustoše ze Zubřího a Lipky, regenta všech panství Albrechta z Valdštejna – na zdejším toku Labe se nevyskytovaly ani mihule a mřeni, ani bobři, které jen výjimečně lapil některý z rybářů na sousedním panství Kovanice.<sup>53</sup> Bobr chycený v roce 1640 na Kolínsku byl kolínskou městskou radou poslán podkomořímu královských měst Oldřichu Karlu Sezimovi Skuhrovskému ze Skuhrova jako vzácná pozornost.<sup>54</sup>

<sup>50</sup> Státní okresní archiv Kolín (dále jen SOkA Kolín), Archiv města Kolín (dále AMK), kopiář č. 12, nefoliováno, Kolínští české komory, s. d. [únor 1631] a 21. 3. 1631; Kolínští sekretáři české komory Janu Benediktu Vendelínovi z Wilden, 21. 3. 1631.

<sup>51</sup> SOkA Kolín, AMK, kopiář č. 12, zápis č. 1, Kolínští Jiljímu Fuxovi z Reinburka, 3. 1. 1630.

<sup>52</sup> Hermenegild JIREČEK (ed.). *Obnovené právo a zřízení zemské dědičného Království českého*. Praha, 1888, s. 478–479 (odstavec Q. XLI).

<sup>53</sup> SOkA Nymburk, AMN, registra 1629–1634, fol. 79v.

<sup>54</sup> SOkA Kolín, AMK, kopiář č. 14 (1639–1640), Kolínští Oldřichu Sezimovi Skuhrovskému ze Skuhrova, 10. 11. 1640, Kolín.

## Doprava na Labi pro vojenské účely za švédské a švédsko-francouzské války

Vraťme se ale nyní k lodní dopravě, která hrála ve druhé polovině 30. a první polovině 40. let opět významnou roli. Na aktuálnosti nabyla po vytlačení sasko-švédských vojsk z Čech a uzavření tzv. pražského míru 30. května 1635. Saský kurfiřt byl saturován odstoupením obou Lužic a jeho země nyní stála po boku císařských proti Švédům a Francouzům. To ji záhy proměnilo v bojiště. Od jara 1636 proto naléhal český král Ferdinand III. na pražské ústřední úřady, aby zajistily zásobování císařské a saské armády v říši zřízením obilních skladů v Litoměřicích, Ústí nad Labem a Děčíně.<sup>55</sup> Pro obyvatele dvěma nepřátelskými vpády zubožených Čech měla být motivací představa, že díky dodávkám proviantu a udržení bojeschopnosti zůstane vojenské oddíly dlouhodobě za zemskou hranicí.<sup>56</sup> Koordinátorem v otázce dodávání proviantu pro císařské a saské vojsko se stal Oldřich Sezima Karel Skuhrovský ze Skuhrova, původně drobný šlechtic z Českobrodka, který působil řadu let na postu vrchního proviantmistra v Království českém a na sklonku války se stal podnikavým českých královských měst, muž obdivuhodné energie a organizační zdatnosti.<sup>57</sup> Skuhrovský kladl důraz na efektivitu suchozemské dopravy a doporučoval proto, aby obilí nebylo sváženo do míst na Labi z příliš velké vzdálenosti, kde by náklady na přepravu povozy mnohokrát převýšily samotnou cenu obilí.<sup>58</sup> Na jeho dopravu určil Ferdinand III. částku 4.000 zlatých,<sup>59</sup> která byla posléze ještě přinejmenším o polovinu navýšena.<sup>60</sup> Problém spočíval v tom, že nebylo moc co svážet, a to z oblastí Labi blízkých i vzdálených – obilí byl nedostatek.<sup>61</sup> Náklady na dopravu tak nakonec spolykaly značný díl peněžních kontribucí povolených českými stavy. Alespoň část požadovaného objemu obilí se ale přece jen v průběhu léta 1636 podařilo sehnat. Velká část nakonec pocházela z jihočeských panství Viléma Slavaty z Chlumu a Košumberka a jeho syna Pavla Adama, odkud byla svezena vozy do velkého proviantního skladu v Týně nad Vltavou a odtamtud po Vltavě dále do Litoměřic.<sup>62</sup>

<sup>55</sup> Ferdinand III. místodržícím, 3. 4. 1636, Vídeň. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 26.

<sup>56</sup> Ferdinand III. místodržícím, 30. 4. 1636, Vídeň. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 30.

<sup>57</sup> K jeho osobě M. ĎURČANSKÝ. *Česká města a jejich správa*, zvl. s. 129n.

<sup>58</sup> Skuhrovský místodržícím, 17. 4. a 23. 5. 1636, s. l. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 28, 37.

<sup>59</sup> Ferdinand III. místodržícím, 17. 5. 1636, Melk. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 35.

<sup>60</sup> Ferdinand II. místodržícím, 28. 8. 1636, Řezno. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 73.

<sup>61</sup> Místodržící Ferdinandovi III., 10. 5. 1636, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 33.

<sup>62</sup> Ferdinand II. místodržícím, 20. a 21. 8. 1636, Řezno; Ferdinand II. Vilému Slavatovi, 22. 8. 1636, Řezno. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 71–72.

V jednu chvíli bylo obilí dopravováno k vojsku po Labi paralelně s vojenskou výzbrojí, konkrétně s luntý v objemu 400 centů (tedy asi 24 tun), které nechal císař nakoupit na Moravě a dopravit do Litomyšle.<sup>63</sup> Litomyšl a Lanškroun byly obvyklými místy, kde se za třicetileté války shromažďovalo zboží pro potřeby armády pocházející z Moravy, a poté bylo přepravováno vozy do Mělníka a Litoměřic.

V srpnu situaci ještě zkomplikovaly vzbouřené oddíly polské jízdy, původně v císařských službách, které se na svou pěst a ve velkém počtu vracely z říše do Polska a po cestě týraly obyvatelstvo, jež před nimi nestačilo utéci. Na samém začátku listopadu 1636 se část z nich dostala přes brod u Litoměřic na pravý břeh Labe, ostatním ale Litoměřičtí v překročení řeky zabránili, za což si vysloužili od místodržících pokárání, že tím prodlužují pobyt nevyzpytatelné polské soldatesky v zemi.<sup>64</sup> Poláci nakonec zhruba o týden později přešli Labe u Mělníka po mostě, který místodržící poručili zhotovit,<sup>65</sup> je ale příznačné, že do města samotného vojáky raději nepustili.<sup>66</sup> Jak už jsme zmínili, most měl jen provizorní charakter, protože zhruba o dva roky později bylo několik pluků císařského vojska přepravováno přes Labe u Mělníka pomocí prámů.<sup>67</sup>

Doprava po Labi zcela neutichala ani v zimě, fungovala ale jen v omezené míře. Hned v lednu 1637 hledal saský kurfiřt možnost, jak získat několik set centů luntu a střelného prachu, který pro něj na císařův rozkaz získal na Moravě dvorní vojenský rada Gerhard z Questenberka. Z Moravy materiál pokračoval klasickou cestou přes Lanškroun do Litoměřic, odtud jej ale nebylo možné dovézt nejprve pro nízký stav vody a později kvůli mrazu.<sup>68</sup> Podle dalších zpráv se Labe uvolnilo někdy koncem února, kdy císař Ferdinand III. naléhal také na dopravu dalších zásob obilí uskladněných dosud v Týně nad Vltavou. Tehdy také stanovil pevnou sazbu za dopravu

<sup>63</sup> Místodržící Ferdinandovi III., 5. 7. 1636, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 49.

<sup>64</sup> Litoměřičtí místodržícím, 1. 11. 1636, Litoměřice; Zdeněk hrabě Kolovrat místodržícím, 6. 11. 1636, Sloup; místodržící Litoměřickým, 7. 11. 1636, Sloup. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 74n, 86.

<sup>65</sup> V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 86–87 (sled několika dokumentů); srov. též, jak situaci Mělníka líčí na základě pramenů z mělnického městského archivu J. KILIÁN. *Město ve válce, válka ve městě*, s. 152.

<sup>66</sup> Komisař k provázení vojska Daniel Wolf generálvachtmistroví a plukovníkovi jezdeckva Martinu Hoeff-Huertovi, 9. 11. 1636, Mladá Boleslav. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 87.

<sup>67</sup> Místodržící hejtmanům Litoměřického kraje, 3. 3. 1639, Praha; místodržící správci mělnického panství, Jiřímu Malovcovi z Malovic a Chýnova, městu Litoměřicům, knížeti Václavu Eusebiovi z Lobkovic a Johaně z Lobkovic, 3. 3. 1639, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 210.

<sup>68</sup> Kurfiřt Jan Jiří Saský místodržícím, 17. 1. 1637, Drážďany; místodržící Ferdinandovi III., 24. 1. 1637, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 98, 102.

ve výši 3 krejčary za míli cesty (tj. asi 11,25 km)<sup>69</sup> a jeden strych (asi 93,5 hl).<sup>70</sup> Jen výjimečně, jako v dubnu 1637, se dovídáme o dopravě obilí pro armádu po Labi až z východních Čech, konkrétně z proviantního skladiště v Hradci Králové.<sup>71</sup>

Švédský vpád do Čech v roce 1639 zahájil závěrečnou fázi války, období zmatků, rozvratu a improvizací. Mezi takové improvizace patrně patřilo i použití vorů, prámů a solních člunů pro dopravu obilí do Saska v březnu 1639.<sup>72</sup> O leccčems vypovídá i objem požadovaného obilí – jestliže v polovině 20. let za dánské války se množství v krátké době sehnání a přepravování obilí pohybovalo kolem 20.000 strychů (tj. asi 18.717 hl), nyní byl předpokládán celkový objem poloviční a místodržící císaře opatrně připravovali na situaci, že se z něj i tak podaří sehnat sotva polovinu.<sup>73</sup>

Přípravy na Švédy, které císařská armáda nebyla s to zadržet, se týkaly také Labe. Místodržící nařídili koncem dubna 1639 všem obyvatelům sídlícím v blízkosti řeky, aby vyzvedli své zásoby dříví a prken a uložili je na pravém břehu Labe nebo pokud možno odvezli vůbec pryč, aby je nepřítel nemohl použít ke stavbě mostu.<sup>74</sup> Hejtmani královských komorních panství na středním toku Labe byli instruováni, že mají strhnout všechny mosty přes Labe a materiál uložit tak, aby se nedostal nepříteli do rukou a mohl být později znovu použit na obnovu mostů.<sup>75</sup> To byla asi představa dost iluzorní vzhledem k dalekosáhlým zkušenostem vojáků sloužících ve švédských službách s vyhledáváním ukrytého majetku. Vojsko pod velením švédského generála Banéra proniklo do Čech koncem jara přes Šluknovský výběžek a poměrně rychle bez větších obtíží obsadilo většinu měst na horním a středním toku Labe v zemi. Přechod Banérovoy armády přes Labe u Brandýsa nad Labem byl závažným tématem i pro vídeňský dvůr.<sup>76</sup> Švédové své opěrné body vytvořili v Litoměřicích, Mělníce

<sup>69</sup> Počítáno na české míle. Srov. G. HOFMANN. *Metrologická příručka*, s. 75.

<sup>70</sup> Ferdinand III. nejvyššímu polnímu zbrojmistru Liepoldtovi, 7. 2. 1637, Řezno (zde údaj o pevné sazbě za dopravu); místodržící hejtmanům Litoměřického kraje, 9. 2. 1637, Praha; Ferdinand III. místodržícím, 24. 3. 1637, Vídeň. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 106, 115.

<sup>71</sup> Ferdinand III. místodržícím, 21. 4. 1637, Vídeň. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 124.

<sup>72</sup> Viz výše pozn. 55.

<sup>73</sup> Ferdinand III. místodržícím, 5. 3. 1639, Vídeň; místodržící Ferdinandovi III., 9. 3. 1639, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 211, 219.

<sup>74</sup> Patent (?) vydaný místodržícími, 28. 4. 1639, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 274.

<sup>75</sup> Česká komora hejtmanům pardubického a poděbradského panství, 10. 5. 1639, Praha; česká komora hejtmanovi poděbradského panství, 15. 5. 1639, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny 5*, s. 284, 287.

<sup>76</sup> Ferdinand III. Octaviu Piccolominimu, 1. 6. 1639; Matyáš Gallas Ferdinandovi III., 1. 6. 1639, Praha. DBBT VI., s. 310.

a Brandýse nad Labem<sup>77</sup> (opevněný tábor na pravém břehu Labe u Staré Boleslavi byl během posledních desetiletí předmětem dílčího archeologického výzkumu).<sup>78</sup> Po krátkém obléhání se vzdal Hradec Králové, nebyly ale obsazeny Pardubice. Hradec byl také jediným městem, které bylo na Švédech počátkem příštího roku dobyto,<sup>79</sup> přičemž tamní most přes Labe začal být takřka okamžitě opravován za použití prostředků z tzv. pivního a vinného tácu, tedy daně příslušející jinak zeměpánovi.<sup>80</sup>

Císařští opanovali většinu českého území na přelomu zimy a jara roku 1640. Během přípravy jejich ofenzivy napočítal špeh celkem pět míst, kde bylo mezi Hradcem Králové a Brandýsem nad Labem možné řeku překročit.<sup>81</sup> Poničené dopravní trasy<sup>82</sup> byly znovu uváděny do provozu; zdá se, že z obnovovaných mostů měl v rámci středního Polabí prioritu most v Poděbradech,<sup>83</sup> zatímco obnovení mostu v Nymburce bylo zpochybňováno ve prospěch mostu v Kostelci nad Labem, odkud bylo lepší spojení do blízkého okolí Prahy.<sup>84</sup> Ani po odchodu Švédů nebylo v rozvráceném Polabí bezpečno, obyvatelé měst a vesnic si opakovaně stěžovali na loupící císařské vojáky.<sup>85</sup> V následujícím roce proto hejtmani královských panství na středním Labi z téhož důvodu dostali za úkol zřídít při labských brodech příkopy nebo překážky

<sup>77</sup> Antonín REZEK. *Děje Čech a Moravy za Ferdinanda III. až do konce třicetileté války (1637–1648)*. Praha, I. L. Kober, 1890, s. 201–205; Łukasz TEKIELA. *Wojna trzydziestoletnia na Górnych Łużycach. Aspekty militarne*. Racibórz, Wydawnictwo i Agencja Wydawnicza WAW, 2010, s. 132–133.

<sup>78</sup> Václav MATOUŠEK – Jan ŠIMEK – Blanka ALTOVÁ – Petr KARLÍK. Pohled na zámek Brandýs nad Labem a opevnění švédského tábora v prostoru Staré Boleslavi v díle M. Meriana. *Historická geografie*, 34, 2007, s. 93–146; Jiří WALDHAUSER. Švédský vojenský tábor ze třicetileté války na katastrech Staré Boleslavi (okr. Praha-východ) a Hlavence (okr. Mladá Boleslav). *Archeologie ve středních Čechách*, 13, 2009, č. 2, s. 939–964.

<sup>79</sup> Jaromír MIKULKA. *Dějiny Hradce Králové II/1*. Hradec Králové, Nadace HISTORICA 1994, s. 20–21.

<sup>80</sup> Arcikníže Leopold vrchním výběřím pivního a vinného tácu Antoniu Binagovi a Francesku Chiesovi, 2. 3. 1640, Jičín; podobně týž místním výběřím této daně. V. LÍVA (ed.). *Prameny* 6, s. 37.

<sup>81</sup> Plukovník de Bechamp Ottaviu Piccolominimu, 24. 1. 1640, Uhlířské Janovice. *DBBT VI.*, s. 348.

<sup>82</sup> O zničených mostech v severozápadní polovině Čech srov. arcikníže Leopold Vilém kardinálu infantovi, 14. 4. 1640, Theusing. *DBBT VI.*, s. 358.

<sup>83</sup> Arcikníže Leopold městským radám do Chrudimi, Čáslavi, Kutné Hory a Kolína, 29. 2. 1640, Jičín; list stejného data je adresován také výběřím pivního a vinného tácu tamtéž. V. LÍVA (ed.). *Prameny* 6, s. 36.

<sup>84</sup> Rudolf Colloredo Alessandru Borrimu, 14. 3. 1640, Praha. *DBBTI VI.*, s. 355.

<sup>85</sup> Dvorská komora české komoře, 11. 4. 1640, Vídeň. V. LÍVA (ed.). *Prameny* 6, s. 52.

z trní a dříví, případně příkopy, protože „štráfující partaje“ často používaly právě labské brody.<sup>86</sup>

Ferdinand III. záhy rozhodl o reorganizaci správy proviantních skladišť. Zatímco Skuhrovskému zůstaly na starosti jihočeské a západočeské lokality jako Plzeň, Tábor a Písek, byla proviantní skladiště v Kolíně, Mělníce a Litoměřicích svěřena Janu Kryštofovi z Innenbergu, který byl jmenován vrchním proviantním komisařem.<sup>87</sup> Jednalo se o dost záhadnou postavu, která později tento post neopouštěla právě v dobrém.<sup>88</sup> Po Labi se nadále dopravovalo nejen obilí, ale také děla, jak je to doloženo např. v červenci 1640, kdy hejtman královského pardubického panství Jan Purkhart Kordule ze Sloupna posílal do Prahy čtyři větší kusy, částečně k roztavení, částečně k obraně Prahy.<sup>89</sup>

V následujícím roce bylo ve větším objemu plaveno obilí opět až do Saska.<sup>90</sup> Tehdy byly také posíleny císařské posádky v sídlech proviantních skladišť, protože švédské jednotky vyjížděly ze svých opěrných bodů v severních Čechách za lupem hluboko do vnitrozemí.<sup>91</sup> Zároveň ale bylo třeba chránit se i před vlastními jednotkami a různými potulnými žoldněři, kterých bylo v kraji plno. To spolu se špatným stavem pozemních cest a nedostatkem tažného dobytka dále znesnadňovalo dopravu povozy a zvyšovalo důležitost lodní dopravy. V dubnu 1642 Ferdinand III. opět naléhal na české místodržící, aby sehnali od obyvatel na březích Labe a Vltavy co nejvíce obilí a odeslali je do proviantních skladišť, odkud mělo putovat po Labi dále do říše. Na konci března bylo v císařském proviantním skladišti v Bubenči shromážděno 10.200 strychů (cca. 9546 hl) žita, mouky a sucharů a Inneberg počítal na opatření sudů a dopravu lodí do Magdeburku s částkou 8629 zlatých 23 krejcarů.<sup>92</sup> Vedle toho mělo být do Mělníka dopraveno větší množství obilí z Moravy. Při

<sup>86</sup> Česká komora hejtmanům královských panství brandýského, poděbradského, pardubického a benáteckého, 22. 4. 1641, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny 6*, s. 179.

<sup>87</sup> Ferdinand III. českým místodržícím, 8. 7. 1640, Řezno. V. LÍVA (ed.). *Prameny 6*, s. 87.

<sup>88</sup> V. LÍVA (ed.). *Prameny 6*, passim (dle odkazů v rejstříku na s. 442).

<sup>89</sup> Hejtman pardubického panství Jan Purkhart Kordule ze Sloupna české komoře, 30. 7. 1640, Pardubice. V. LÍVA (ed.). *Prameny 6*, s. 94.

<sup>90</sup> Ferdinand III. místodržícím, 12. 4. 1641, Řezno; místodržící Litoměřickým, 15. 4. 1641, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny 6*, s. 175, 177. Ottavio Piccolomini Ferdinandu III., 24. 5. 1641, Rosenburg; Maxmilián z Trauttmansdorfu Ottaviu Piccolominimu, 26. 8. 1641, Řezno. *DBBTI VI.*, s. 402n, 412.

<sup>91</sup> Arcikníže Leopold Vilém místodržícím, 3. 6. 1641, Praha; místodržící nejvyšším berníkům, 26. 6. 1641, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny 6*, s. 190, 194.

<sup>92</sup> Inneberg místodržícím, 22. 3. 1642. V. LÍVA (ed.). *Prameny 6*, s. 260.

vědomí velkých nákladů na dopravu císař dále žádal, aby byla k tomuto účelu u pražských obchodníků a židů vyjednána půjčka ve výši 30.000 zlatých.<sup>93</sup>

Obilí nakonec zůstalo v proviantních skladištích,<sup>94</sup> protože situace na bojištích měla neočekávaný průběh a pohybliví Švédové přenesli hlavní těžiště svých soudobých operací do Slezska. Část císařských, kteří je pronásledovali, byla přepravena z levého břehu Labe na pravý v květnu 1642, jízda u Ústí nad Labem a pěchota u Litoměřic.<sup>95</sup> Za armádou byly až od Magdeburgu po Labi plaveny moždíře a jiné těžké dělostřelecké kusy, které měly potom dále z Litoměřic směřovat do Kladska, doprava ale na sklonku léta na nějaký čas uvázla pro nízký stav vody.<sup>96</sup> Zároveň byly v průběhu celého roku 1642 opakovaně podnikány kroky k zabezpečení brodů a mostů přes Labe,<sup>97</sup> ale také lodí<sup>98</sup> spolehlivými a dostatečně silnými oddíly. Podobná situace, jak co do shromažďování proviantu a jeho dopravy,<sup>99</sup> tak co do zabezpečení labských přechodů,<sup>100</sup> se opakovala i v následujícím roce. Co bylo vhodné a rozumné z vojenského hlediska, mělo ovšem závažné hospodářské a sociální dopady.<sup>101</sup> Dlouhodobým pobytem vojsk byla zcela zdevastována královská komorní panství na levém i pravém břehu Labe; zkázu pak dovršilo drancování zbytků císařského vojska prchajícího po prohrané bitvě u Lipska. I některá komorní městečka a města,

<sup>93</sup> Ferdinand III. místopředsí, 1. 4. 1642, Vídeň. V. LÍVA (ed.). *Prameny* 6, s. 264–265.

<sup>94</sup> Ferdinand III. místopředsí, 15. 4. 1642, Vídeň. V. LÍVA (ed.). *Prameny* 6, s. 272.

<sup>95</sup> Purkrabí mělnického panství Cornellius české komoře, 7. 5. 1642, Mělník; místopředsí hejtmanu Žateckého kraje, 21. 5. 1642, Praha; Ferdinand III. místopředsí. V. LÍVA (ed.). *Prameny* 6, s. 283, 290.

<sup>96</sup> Místopředsí hejtmanu Litoměřického kraje, 3. 9. 1642, Praha; M. Closner místopředsí, 5. 9. 1642, s. I. V. LÍVA (ed.). *Prameny* 6, s. 356–357.

<sup>97</sup> Generálvachtmistr Jan Kryštof Puchheim plukovníku Pompeimu, 3. 6. 1642, ležení u Hradce Králové; arcikníže Leopold Vilém místopředsí, 29. 9. 1642, ležení u Friedebergu (dnes Mířsk) ve Slezsku. V. LÍVA (ed.). *Prameny* 6, s. 301, 374. Arcikníže Leopold Vilém Rudolfo Colloredovi, 29. 9. 1642, polní ležení u Friedebergu; arcikníže Leopold Vilém Rudolfo Colloredovi, 30. 9. 1642, polní ležení u Frýdlantu v Čechách; Maxmilián z Valdštejna místopředsí, 4. 11. 1642, Litoměřice. *DBBTI VI.*, s. 438n, 443.

<sup>98</sup> Místopředsí Litoměřickým, 5. 9. 1642, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny* 6, s. 379.

<sup>99</sup> Ferdinand III. Rudolfo Colloredovi, 23. 3. 1643, Vídeň; Ferdinand III. saskému kurfiřtovi Janu Jiřímu, 28. 3. 1643, Vídeň. *DBBTI VI.*, s. 468n.

<sup>100</sup> Rudolf Colloredo Ferdinandu III., 1. 5. 1643, Praha; Matyáš Gallas Janu de la Cron, 25. 5. 1643, Hradec Králové. *DBBTI VI.*, s. 479, 487.

<sup>101</sup> Místopředsí Ferdinandovi III., 11. 10. 1642, Praha; Ferdinand III. arciknížeti Leopoldu Vilémovi, 18. 10. 1642. V. LÍVA (ed.). *Prameny* 6, s. 382, 388.



jako například Brandýs nad Labem a Čelákovice, byla od té doby až do konce války pustá nebo téměř pustá.<sup>102</sup>

Za těchto okolností učinil Ferdinand III. zásadní krok a v listu místodržícím z 3. listopadu 1643 sdělil, že se rozhodl na četné prosby stavů prohlásit plavbu na Labi a Vltavě za svobodnou, aby nebyl zdržován vývoz a dovoz obilí a jiných věcí.<sup>103</sup> Bezprostřední dopad tohoto rozhodnutí se mi zatím v dostupných pramenech ale nepodařilo vysledovat. Patrně se vše za nějakou dobu vrátilo do starých kolejí – když v září 1647 vrchní zemský velitel hrabě Colloredo jednal o přepravě 500 centů olova po Labi, žádal prezidenta české komory hraběte Jindřicha Wolfa Berku z Dubé, aby zařídil osvobození nákladu od cla.<sup>104</sup>

Ještě jednou, a to na podzim 1644, bylo v proviantních skladištích na Labi shromážděno množství obilí a zčásti odesláno za armádou generálajtnanta Matyáše Gallase do říše. Dopravu komplikoval nedostatek lodí, nebezpečí ze strany Švédů stojících na několika místech v Německu blízko Labe<sup>105</sup> a rozmary počasí v pozdním podzimu. Již 16. listopadu 1644 psal litoměřický primátor Karel Pičan z Bellefortu české komoře, že Labe u Střekova v noci zamrzlo a lodi vezoucí proviant nemohly dále projet, a protože mráz sílil, nepodařilo se led rozbít ani vojákům a sedlákům, kteří byli vysláni, aby se o to pokusili.<sup>106</sup> Na konci listopadu ale mráz povolil a doprava byla obnovena.

Švédská přítomnost v severozápadních Čechách počátkem roku 1645 a prvotní válečné úspěchy Lenarta Torstenssona a jeho vojska, zvláště vítězství v bitvě u Jankova 6. března i následující obléhání Brna, obrátily pozornost jinam. V tomto a následujícím roce zřejmě vynikl význam Děčína a tamního proviantního skladiště,<sup>107</sup> odkud bylo posíláno obilí hlavně armádě císařova momentálního spojence, saského kurfiřta Jana Jiřího, jehož vlastní země byla z větší části obsazena Švédy. Ti také v prosinci 1645 na dva měsíce obsadili Litoměřice.

Doprava po Labi pak zřejmě nehrála v taktických záměrech předáků císařského tábora takovou roli, protože nejdůležitější vojenské operace počátkem druhé poloviny 40. let probíhaly mimo území Čech – až do letních měsíců roku 1648, kdy Švédové

<sup>102</sup> M. ĎURČANSKÝ. *Česká města a jejich správa za třicetileté války*, s. 236–237, 278.

<sup>103</sup> Ferdinand III. místodržícím, 3. 11. 1643, Vídeň. V. LÍVA (ed.). *Prameny 7*, s. 126.

<sup>104</sup> Jan Křtitel Colloredo prezidentovi české komory Jindřichu Wolfovi Berkovi z Dubé, 2. 9. 1647, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny 8*, s. 223.

<sup>105</sup> Místodržící Ferdinandovi III., 26. 10. 1644, Praha. V. LÍVA (ed.). *Prameny 7*, s. 244.

<sup>106</sup> Jan Karel Pičan české komoře, 16. 11. 1644, Litoměřice. V. LÍVA (ed.). *Prameny 7*, s. 251.

<sup>107</sup> Důležitou úlohu Děčína jakožto překladiště válečného zboží již během Valdštejnova prvního generalátu zdůrazňuje ve svém shrnujícím esaji Miloslav KOŠTÁL. *Z dějin vltavsko-labské plavby*. Děčín, Okresní vlastivědné muzeum, 1969, s. 17.

překvapivě pronikli do země z Bavorska, oblehli Prahu a zmocnili se řady měst na horním toku Labe v Čechách. Role Labe v posledních týdnech třicetileté války byla do jisté míry paradoxní. Právě tudy totiž putovala do Švédska umělecká díla, rukopisy a staré tisky uloupené na Pražském hradě a Malé Straně i jinde v Čechách.<sup>108</sup>

Lze tedy uzavřít konstatováním, že třicetiletá válka významně ovlivnila nejen dopravu, ale i další aspekty života na českém toku Labe a zvláště dolní tok řeky zaznamenal ve 30. a 40. letech 17. století jednu ze svých hvězdných hodin, poměříme-li onu dobu v rámci globálního dění. Z hlediska místních obyvatel ovšem nebylo dvakrát o co stát.

## Summary

The study is focused mainly on the transport on the Elbe river during the Thirty Years' War and on its significance for the military operations; it reflects also the situation of the towns on the riverside, especially in the Middle Elbe Region (Kolín/Kolin, Nymburk/Nimburg). Before the begin of the war the upper and middle part of the river (from the Riesengebirge Mountains to the city of Mělník/Melnik) was used above all for the transport of the wood from the forests in Eastern Bohemia, while its lower part (from Mělník to the border with Saxony) was frequented transportation route with two important river ports: Litoměřice/Leitmeritz and Děčín/Tetschen. During the war the river was intensively used for the transport of the nourishment and military material for the troops operating in the Empire, especially in contemporary federal states Saxony and Saxony-Anhalt. In the times of the Saxon and Swedish invasions to Bohemia in 30's and 40's the Elbe river presented significant element of strategy, as it divided the North-Western Bohemia in two parts. The study focuses also on the problem of bridges and ferries which were used by the fighting armies for crossing of the river and with the aims of the opponents to prevent it.

Author's address:  
Ústav dějin UK a Archiv UK  
Ovocný trh 5  
116 36 Praha 1 – Staré Město

<sup>108</sup> M. KOŠTÁL. *Z dějin vltavsko-labské plavby*, s. 17.