

SOUSTAVA VCHYNICKO-TETOVSKÉHO PLAVEBNÍHO KANÁLU

Tereza Blažková

Vchynicko-tetovský plavební kanál a jeho soustava je technickou kulturní památkou, která ukazuje na důmyslný způsob využití vodní síly při transportu dříví v 19. století pro podnikatelské záměry Schwarzenbergů na trhu s palivovým dřívím. Industrializaci a s ní související změny v krajině i osídlení oblasti vnesla právě stavba tohoto díla. Koryto kanálu je zachováno v celé své délce, i když uzpůsobeno pozdějšímu využití. V horším stavu je však osm klauzurních nádrží, jež plavební systém napájely a byly zničeny v souvislosti s událostmi po druhé světové válce.

Keywords: plavební kanál – Šumava – klauzura – hráz – plavení dříví

THE SYSTEM OF VCHYNICKO-TETOVSKY WOOD TRANSPORT CANAL

Vchynicko-tetovský canal and its system are technical monuments, which shows the ingenious way of using water power in process of transporting wood for business plans of Schwarzenberg prince family on the market with firewood in the 19th century. This work brought industrialization and the related changes in the landscape and settlement into the area. The bed of the canal is well-preserved throughout its length, although it was adjusted to later use. However, eight reservoirs, which supplied the canal with water and were destroyed in connection with events after World War II, are in worse condition.

Klíčová slova: wood transport canal – Šumava mountains – splash dam – dike – floating of wood

Na konci 18. století vzrůstala v průmyslových oblastech Čech a Rakouska poptávka po palivovém dříví, kterého bylo v okolí rozvíjejících se průmyslových měst v nížinách nedostatek. Šlechtické rody Schwarzenbergů a také Buquoyů se chopily výzvy a zaplnily „díru na trhu“ svými podnikatelskými aktivitami, totiž prodejem palivového dříví z lesů Šumavy a Novohradských hor. Těmto podnikům však předcházela realizace plánů, které umožnily nejen samotnou těžbu dříví, ale především jeho transport do odbytiště. Schwarzenbergové obchodovali s dřívím ze šumavských lesů dvojím směrem. Jednak prodávali ve Vídni a jednak v české nížině, především pak Praze. Pro transport dříví užívali plavení po velkých řekách, do Vídně po Dunaji a do Prahy po Vltavě. Aby však bylo možné transportovat palivové dříví na vorech, musela se nejdříve polena dostat z místa těžby do místa jeho nakládky na vory. K tomuto účelu vybudovali Schwarzenbergové plavební kanály pro volnou plavbu, které projektoval v obou případech inženýr Josef Rosenauer, ředitel veškeré schwarzenberské vodní dopravy¹. Jeho prvním velkým dílem byl Schwarzenberský plavební kanál (stavba 1789–1791), který propojil povodí Vltavy a Dunaje² tím, že kanálem spojil jeden z přítoků Studené Vltavy a rakouskou řeku Große Mühl, přítok Dunaje. Kanál je dlouhý 44 km a jeho spád se pohybuje mezi 2 až 7 ‰, široký je 1,5–2 m a hloubka koryta se pohybuje kolem 1 m. Vedle palivového dříví (polen do 1 m délky),

přepravoval kanál až 24 m dlouhé kmeny, jež bylo možné vázat do vorů a následně prodávat jako stavební dříví. Díky tomuto vodnímu dílu bylo možné v letech 1793–1892 dopravit ze Šumavy do Vídně téměř 8 milionů m³ palivového dřeva (Hajná 2013). Také Buquoyové upravovali vodní toky pro plavení metrového dřeva i vorů, aby mohli podnikat s dřívím ze svých panství v Novohradských horách v Českých Budějovicích a dále po proudu Vltavy. Zde nevznikly plavební kanály, ale v sedmdesátých letech 18. století zde došlo k úpravě šesti vodních toků podle projektu inženýra Jana Františka Riemera. Jednalo se o vybudování klauzurních nádrží se systémem jezů, rechlí, propustí a úprav koryt potoků (Bureš – Pařez 2006, 2008). Tento stručný výčet uvádím pro srovnání s Vchynicko-tetovským plavebním kanálem a jeho soustavou, jež jsou tématem tohoto příspěvku.

Vedle výstavby kanálů a úprav toků v horské krajině Šumavy a Novohradských hor jsou známy mnohé další plavební systémy, které dopravovaly dříví na různé vzdálenosti, a tudíž měly různý lokální nebo regionální význam. Publikovány jsou např. Flájský plavební kanál v Krušných horách ze 17. století (Joza 2002), či moravské systémy, jako kanál pro plavbu dřeva z beskydských lesů po řece Morávce na Frýdeckomístecku (Štěpánek 2009), nebo plavební kanál Suchý – Šmelcovna na Dražanské vrchovině (Oppeltová 1988, Mlateček 2010).

VCHYNICKO-TETOVSKÝ PLAVEBNÍ KANÁL

Soustava Vchynicko-tetovského plavebního kanálu byla tématem mé magisterské diplomové práce (Blažková 2010) a následných terénních průzkumů na lokalitě. Při studiu jsem kombinovala výpověď písemných, ikonografických a kartografických pramenů s metodami orální historie a metodami nedestruktivního archeologického terénního průzkumu. Na podnět inženýra Rosenauera, projektanta úspěšného Schwarzenberského kanálu, koupil kníže Josef Schwarzenberg v roce 1799 Prášílské panství a vybudoval zde soustavu na plavení dříví (obr. 1, 2). Kanál měl obejít nesplavný úsek říčky Vydry mezi Antýglem a Čeňkovou Pilou. Výstavba proběhla v letech 1799–1800 a pracovalo na ní 2032 tesařů, 108 zedníků a více než 1000 nádeníků, pozvaných z celého schwarzenberského panství (Blau 1932, 136). Po kanálu se začalo plavit již v roce 1800, přičemž se v něm plavilo palivové dříví (metrové), které bylo dále pak nakládáno na vory a transportováno po Otavě a Vltavě do Prahy (Podskalí) a částečně dále do Německa po Labi. Kanál je dnes dlouhý 14,4 km a jeho jednotlivé úseky jsou vyznačené na obr. 3.

Jeho koryto začíná pod vsí Vchynice-Tetov vtokovým objektem a hradlovým mostem, tzv. rechlemi³ na obr. 4. Kanál má překvapivě malý spád kolem 3 ‰, což dokazuje velmi přesné měření stavitele. Dřevo se plavilo při tomto spádu rychlostí lidské chůze. Kanál obchází nesplavný úsek téměř po vrstevnici (jak je patrné z obr. 2) a je vybaven několika skluzy, úseky, jež mají větší spád a užší koryto, které urychlují proudění vody v kanále a také překonávají terénní nerovnosti. Šířka kanálu se pohybuje mezi 4–5 m a hloubka dosahuje až 1,6 m.

První úsek kanálu (na obr. 3 č. 2) od vtokového objektu na odbočení z řeky Vydry (na obr. 3 č. 1) je veden v délce asi 3,3 km v nadmořské výšce kolem 930 m n.m. se spádem asi 3 ‰. Trasa kanálu sleduje Vydru severním směrem až k Rokytě, kde se ostrým obloukem otáčí téměř do protisměru. Poté následuje první skluz (na obr. 3 č. 3) o délce asi 540 m, šířce 130 cm a hloubce cca 70 cm s výškovým rozdílem 23 m. Kanál byl před tímto skluzem přehrazen a poté, co se zadržel dostatek dříví a vody se stavidlo otevřelo a voda dřevo skluzem splavila do druhé části kanálu. Dnes je skluz překryt betonovými deskami. V místě vyústění skluzu jsou stěny kanálu vyztuženy vyzdžením z kamenných kvádrů, neboť se jednalo o namáhané místo. Zachována je částečně výdřeva dna (obr. 5). Druhá část kanálu (na obr. 3 č. 4) ve výšce asi 895 m n.m. se spádem téměř 6 ‰. V blízkosti Mechova na tuto část navazuje druhý skluz (na obr. 3 č. 6), dlouhý přibližně 570 m s převýšením 47 m, stejně široký a hluboký jako ten první, přičemž se používalo stejné techniky napouštění a následné vlny jako u prvního skluzu. V místě začátku tohoto skluzu byl ve třicátých letech 20. století vybudován vtokový objekt (na obr. 3 č. 5) pro potrubí, jež vede do vyrovnávací nádrže a vodního zámku a následně do vodní elektrárny Vydra, která je v provozu od roku 1942. Třetí úsek (na obr. 3 č. 7) měl původní délku asi 3,5 km a byl zakončen skluzem a závěrečnou rampou, odkud dřevo padalo do Křemelné (na obr. 3 č. 8). Končí ve výšce 830 m. Skluz byl vyzdžen kamennými plotnami a koncová rampa byla dřevěná (rekonstrukce viz obr. 9). Tento skluz však kvůli závadám dřevěné konstrukce rampy, která nebyla s to zvládat velký nápor, nahradil vrchní prášílský myslivec Janovský v roce 1807 jiným skluzem (na obr. 3 č. 9, obr. 10), který sám navrhl (Běl 2004, 25). Plán plavby na Sekerském potoce v roce 1808 zachycuje obr. 6. Nový skluz vedl od míst v blízkosti Mechova do Sekerského potoka, byl také vyzdžen kameny a asi 50 m dlouhý (na obr. 3 č. 9, na obr. 6 písmeno E). Sekerským nebo také Plavebním potokem dříví plulo rovnoběžně s kanálem, tedy severním směrem do Křemelné, kam dorazilo od skluzu asi po 1,5 km. Touto cestou se plavilo dříví až do třicátých let 20. století. V roce 1937 došlo však k návratu k původnímu skluzu do Křemelné, avšak kamenné plotny byly nahrazeny betonovým potrubím, dlouhým asi 550 m s průměrem 60 cm a spádem 151 m, konečná dřevěná rampa byla obnovena. Důvod návratu k původnímu Rosenauerovu skluzu byl praktický, neboť spotřeboval méně vody, Křemelná měla vody k plavení dostatek, na rozdíl od Sekerského potoka. Také kvalita dřeva zůstávala lepší, neboť v Sekerském potoce docházelo k vyso-

kým ztrátám vlivem poškození o neupravené koryto vodoteče. Asi 2 km za křižovatkou kanálu s prášílskou silnicí je další odbočka do Sekerského potoka, kterým se dřevo plavilo 1,7 km (na obr. 3 č. 10). V letech 1801–1807 se plavilo dle původního Rosenauerova plánu, v letech 1808–1935 novým skluzem do Sekerského potoka a od roku 1935 do 1958, kdy plavba definitivně skončila, betonovým potrubím na místě původního Rosenauerova skluzu. Kanál je zahlouben do svažitého terénu a při jeho toku je nasypán val, na jehož vrcholu vede obslužná cesta. Pokud jde o způsob úpravy koryta kanálu, dalo by se rozlišit několik úprav. Místy je koryto kanálu vytesáno do skály (obr. 7.1), jinde je svah na levém břehu kanálu, ve svahu podpořen zdí z vyskládaných kamenů (obr. 7.2), místy jsou zachovány i dřevěné konstrukce, jež podepíraly svah (obr. 7.3). U původních skluzů je obvyklé vyzdžení kamennými kvádry a dojezd na dřevěnou rampu (obr. 5), nebo vyzdžení celého koryta kamennými kvádry nebo deskami.

Plavilo se pouze za příznivého stavu vody, na plavební vlně, která vznikla vypuštěním velkého množství vody z umělých vodních nádrží. Pro plavbu byl nutný průtok 4,5 m³/sec vody (Běl 2004, 24). Plavilo se asi jen 20–30 dní v roce především v jarních měsících, proto byla snaha o maximální využití vody. Mimo tyto dny byl kanál bez vody s výjimkou čtyřikrát ročně smluvně zajištěného zavlažování některých pozemků v blízkosti kanálu. Ke kanálu příslušela také boční stavidla, která sloužila k upouštění vody při velké plavební vlně a při hrozcích záplavách (obr. 8.2). Jejich pomocí se také přiváděla voda do systému zavlažovacích kanálů na vybrané pozemky. Při budování kanálu se myslelo i na ledoskluzy, odtoky k odplavení ledových ker z tělesa kanálu. Na osmi místech vedou přes kanál klenuté mosty se samosvornou klenbou (obr. 8.1). Je však patrné, že byl kanál přemostěn na více místech, nasvědčují tomu reliktu cest na jeho obou březích, které naznačují, že na sebe přes kanál navazovaly.

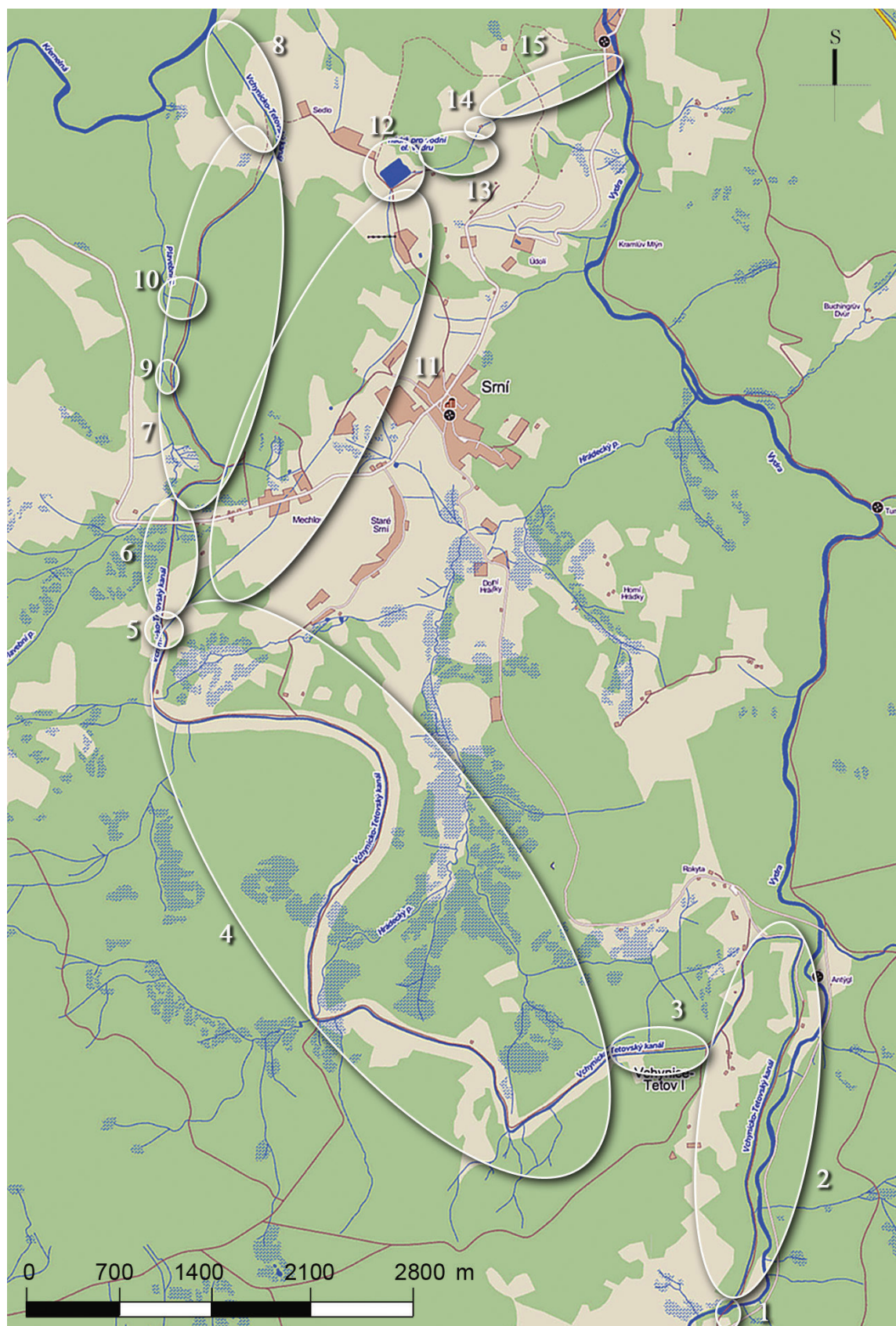
ZÁZEMÍ VCHYNICKO-TETOVSKÉHO KANÁLU

Ale není to jen kanál, co muselo být vybudováno, aby se mohlo plavit dříví. Nezbytné bylo zřízení vazišť vorů a skladišť dřeva u Čeňkovy pily, v Dlouhé vsi nebo na Paulině louce. Kvůli plavení bylo vyčištěno koryto Otavy a zřízeno 13 jezů. Toto vše je ale záležitostí oblastí pod kanálem, respektive pod soutokem Vydry a Křemelné na Čeňkově Pile, kde vzniká ze zdrojnic řeka Otava. Především pak v „nejvyšším patře“ systému došlo k vybudování plavebních nádrží.

NÁDRŽE

Nepostradatelnou součástí plavební soustavy bylo osm uměle vytvořených vodních nádrží, klauzur⁴ v průměrné nadmořské výšce okolo 1100 m (obr. 11). Kanál je vybudován na říčce Vydře, asi 5 km pod soutokem svých zdrojnic – Filipohuťského, Modravského a Roklanského potoka. A právě na přítocích Modravského potoka, potoce Luzenském, Černohorském a Ptačím a na Roklanském potoce a jeho přítocích Studeném, Novohuťském, Javořím potoce a Rokytce byly vybudovány nádrže s celkovým obsahem 90 200 m³ vody. Nádrže zadržovaly vodu určenou k vytvoření plavební vlny na potocích a dopravení polen k rechlím a vtokovému objektu kanálu. Po cílení a načasovaném vypuštění mohlo být splaveno dříví připravené na březích potoků. Dřevo bylo káceno především v zimním období a sáňkováno k tokům, kde bylo skladováno, k plavení se přistupovalo na jaře při tání sněhu, kdy byl dostatek vody.

Nádrže v jejich původní podobě dnes již neexistují. Jejich hráze byly probořeny vojskem po druhé světové válce, neboť se nacházely v pohraničním pásmu. V terénu jsou rozpoznatelné pouze různé zachované reliktu hrází, někde i náznaky břehů nádrží, nebo upravená koryta potoků usměrňující tok vody pod hrázemi.



Obr. 3: Vchynicko-tetovský plavební kanál s vyznačenými úseky a objekty. 1 – Rechle se vtokovým objektem nad odbočkou do kanálu, 2 – první úsek, 3 – první skluz, 4 – druhý úsek, 5 – vtokový objekt pro elektrárnu Vydra, 6 – druhý skluz, 7 – třetí úsek, 8 – původní a ve třicátých letech 20. století obnovený skluz do Křemelné, 9 – Janovského skluz z roku 1807, 10 – odbočka do Sekerského potoka, 11 – podzemní potrubí s vodou pro elektrárnu Vydra, 12 – akumulační nádrž elektrárny Vydra, 13 – potrubí od nádrže do vodního zámku, 14 – vodní zámek elektrárny, 15 – podružní spád do elektrárny Vydra. Mapový podklad: www.mapy.cz



Obr. 7: Různé úpravy stěn kanálu, 1 – vytesání do svahu, 2 – podepření svahu zdí, vyskládanou z kamenů, 3 – podpůrná výdřeva.
Foto T. Blažková 2013



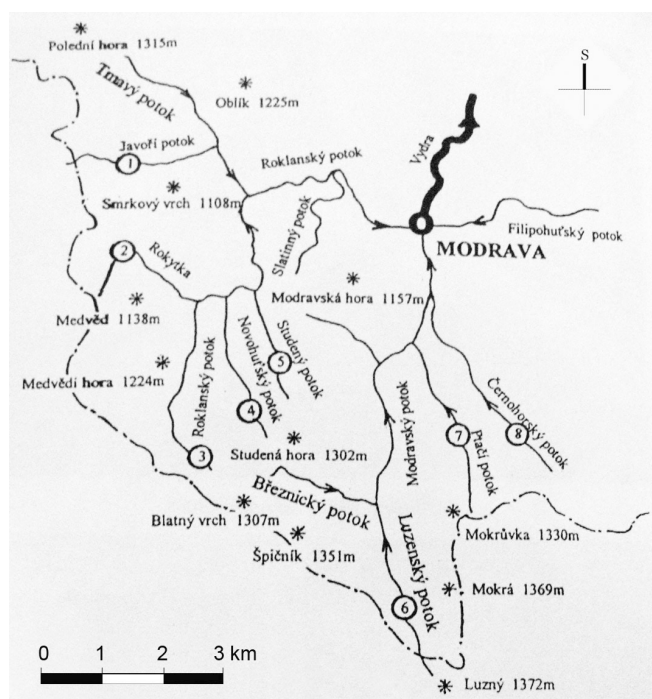
Obr. 8: 1 – kamenný mostek. Foto T. Blažková 2009, 2 – stavidlo pro upouštění vody z kanálu. Foto T. Blažková 2013)



Obr. 9: Skluz do Křemelné. 1 – skluz ve třicátých letech 20. století (Běl 1998, 20), 2 – skluz v betonovém potrubí v prudkém svahu, 3 – pohled na dřevěné zakončení skluzu, 4, 5 – dřevěná rampa do Křemelné. Foto T. Blažková 2009.



Obr. 10: Skluz do Sekerského potoka. 1 – odbočka do skluzu, 2,3 – skluz. Foto T. Blažková 2009



Obr. 11: Klauzury na zdrojnicích Vydry (podle: Běl – Barták – Ettler 2001, 74). 1 – Javoří (16 000 m³), 2 – Rokytka (18 000 m³), 3 – Roklanská (14 000 m³), 4 – Novohuťská (15 000 m³), 5 – Studená (3000 m³), 6 – Luzenská (21 000 m³), 7 – Ptačí (1000 m³), 8 – Černohorská (2200 m³)

ROKLANSKÁ NÁDRŽ

Terénní výzkum v roce 2013⁵ se zaměřil na vyhledání a dokumentaci reliktní nádrže. Relikty nádrže se nachází v katastrálním území Filipova Huť pod parcelním číslem 1331. Se 14 000 m³ patřila k větším z klauzur. Jako u každé z nádrží stála v blízkosti hráze Roklanské nádrže hájenka správce, která je patrná ještě na fotografii z počátku 20. století (obr. 15). Roklanská chata pak byla v těsné blízkosti hájenky postavena v roce 1936 Klubem československých turistů. Na rozdíl od hájenky tato chata stojí dodnes.

Relikty hráze nádrže byly zaměřeny GIS GPS vybavením (typ CHC 400), následně byly zpracovány v softwaru společnosti Autodesk AutoCAD Civil 3D a 3ds Max (viz obr. 14).

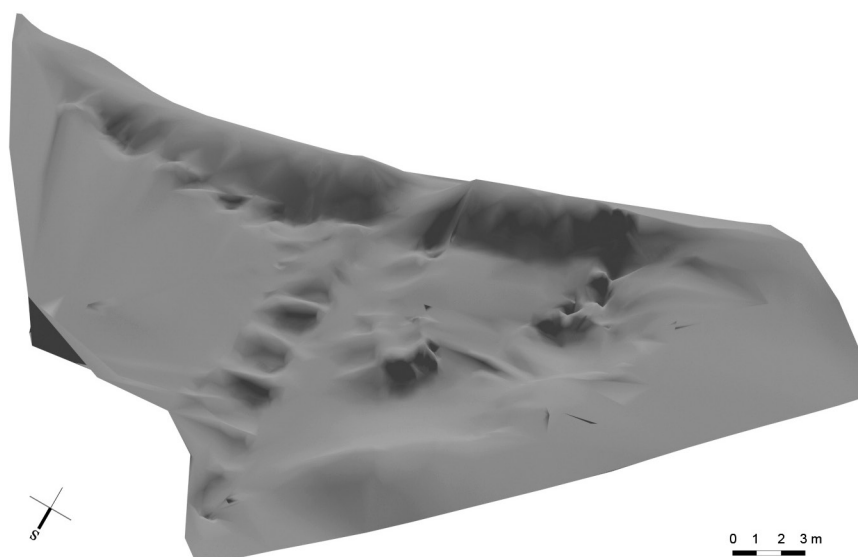
Hráz nádrže je dochovaná v délce 118 m a je orientována ve směru SZ–JV. Na obou koncích plynule přechází v okolní, přirozeně modelovaný terén. Mocnost hráze je v jejím nejširším místě v její patě 5 m, koruna hráze je 2 m široká a plochá. Nejvyšší dochovaná výška hráze je 3,7 m v místě jejího průlomu a původního stavidla. Hráz klauzurní nádrže byla tvořena nasýpanou zeminou a zpevněna vyskládanými plochými kameny na vnitřní straně a při vrcholu hráze (obr. 21). Návodní stěna hráze je pozvolnější nežli vzdušná. Pod hrází je koryto potoka modelováno nejspíše zásahy po zničení hráze. Např. vyvýšenina na pravém břehu potoka poukazuje na terénní úpravy snad pro snazší dosažení hráze mechanizací. Hráz je přibližně ve své polovině přerušena průlomem, a to v místě jejího původního stavidla. V SV části hráze se nachází reliktní původního přepadu přes hráz, který je patrný ještě na fotografii z padesátých let 20. století (obr. 16). V profilu hráze, v místech jejího průlomu a průtoku potoka jsou patrné zachovalé dřevěné konstrukční prvky (obr. 18, 19, 20). Patrný je základový rošt hráze a výdřeva její konstrukce. Přesná interpretace těchto konstrukčních prvků bude muset být provedena odborníkem na tuto problematiku.



Obr. 12: Roklanská nádrž. Foto T. Blažková 2013



Obr. 13: Roklanská nádrž na 1 – indikační skice Stablního katastru (1837). Zdroj <http://archivnimapy.cuzk.cz>, 2 – na katastrální mapě. Zdroj: <http://nahlizenidokn.cuzk.cz>



Obr. 14: Hráz Roklanské nádrže, 3D model na základě dat, naměřených v terénu. Autor M. Kracík



Obr. 15: Roklanská nádrž a hájenka na fotografii ze třicátých let 20. století. Zdroj <http://www.roklanskahajenka.wbs.cz>



Obr. 16: Hráz Roklanské nádrže v padesátých letech 20. století. Zdroj <http://www.roklanskahajenka.wbs.cz>



Obr. 17: Pohled na relikt hráze Roklanské nádrže ze SV. Foto T. Blažková 2013



Obr. 18: Pohled na profil průlomu hráze Roklanské nádrže s dřevěnými konstrukčními prvky, pohled od JZ. Foto T. Blažková 2013



Obr. 19: Pohled na profil průlomu hráze Roklanské nádrže s dřevěnými konstrukčními prvky, pohled od SZ. Foto T. Blažková 2013



Obr. 20: Pohled na profil průlomu hráze Roklanské nádrže s dřevěnými konstrukčními prvky, pohled od SV. Foto T. Blažková 2013



Obr. 21: Kamenné konstrukční prvky na vnitřní straně hráze. Foto T. Blažková 2013

DŮSLEDKY PLAVENÍ DŘÍVÍ V KRAJINĚ

Kvůli plavení dříví došlo v regionu k několika zásadním krajinným i společenským změnám. Kromě stavby kanálu, soustavy nádrží a dalších úprav toků došlo především k hlubokému přetvoření do té doby téměř nedotčených lesů Šumavy. Nejenže byla změněna druhová skladba lesa, ale kvůli náchylnosti smrků k větrným polomům byly lesy zdecimovány kůrovcovou kalamitou v sedmdesátých letech 19. století. Další proměnou prošlo osídlení. Rozsáhlá těžba vyžadovala nasazení velkého množství pracovních sil. Již stavitel kanálu počítal s více než třemi sty stálými dělníky. Logicky tedy docházelo jednak k dělnické kolonizaci ve stávajících vsích, jako byly Vchynice-Tetov, Dlouhá Ves, Nová Studnice, Zelenohorská Huť, Filipova Huť nebo Modrava, tak i v nově založených dřevařských osadách jako Preisleiten, Schätzova Mýt, Myší Domky aj. Dřevorubci, kterým byly vytvořeny podmínky pro usídlení, přicházeli z různých částí panství. Vybudování kanálu znamenalo tedy změny ve struktuře osídlení, kdy vedle výše uvedených osad vznikaly také v dosud neosídlených oblastech lesní samoty, se správci příslušných polesí a lesních tratí, chatrče dřevorubců v lesích nepočítaje. Od počátku 19. století se pak až do druhé světové války počet obyvatel v regionu výrazně neproměňoval s výjimkou přechodného zvýšení počtu dělníků vlivem likvidace výše zmíněné kalamity. Posléze ale osídlení již nerostlo, neboť v průmyslových centrech vlivem využívání minerálního uhlí klesala poptávka po palivovém dříví. Zásadní pro osídlení v oblasti pak byly události po druhé světové válce.

DNEŠNÍ ŽIVOT KANÁLU

Národní památkový ústav vede Vchynicko-tetovský plavební kanál jako nemovitou kulturní památku již od roku 1958. Vedle samotného kanálu jsou jako památka evidovány i nádrže, které se navíc nacházejí v rozsáhlém chráněném území I. a II. zóny NP Šumava (www.monumnet.npu.cz). Kolem toku kanálu vede cesta, nasypaná a zpevněná již v době jeho výstavby, jež je dnes udržována jako turistická trasa, cyklostezka i běžecká trať. Je tedy možné projít trasu kolem kanálu, doplněnou i informačními tabulemi a zrekonstruovaným hradlovým mostem u jeho počátku. Konají se zde také ukázky plavení dříví pro veřejnost. Relikty nádrží se však nacházejí v chráněných zónách parku a pohyb v těchto místech je omezen.

POZNÁMKY

- ¹ Josef Rosenauer (1735–1804) je autorem i řady dalších inženýrských projektů. Pracoval na systémech odvodňování na třeboňském a hlubockém panství, projektoval vodní dopravu dříví ze železných a stožekových lesů apod. (Kubíčková–Záloha 1991).
- ² a tím i úmoří Severního a Černého moře
- ³ Na místě původního mostu stojí dnes jeho replika, postavená v roce 2000 podle původních plánů. Původní most zchátral v padesátých letech minulého století a v šedesátých letech se pak zřítíl úplně, zůstaly jen kamenné pilíře.
- ⁴ zvaných též švele (z něm. Schwelle)
- ⁵ Výzkum byl podpořen programem PRVOUK (Program rozvoje vědních oborů na Univerzitě Karlově) na FHS UK P02.

LITERATURA

- Běl, J. 2004: Vchynicko-tetovský plavební kanál. In: *Využití díla J. Rosenauera pro rozvoj regionu Šumavy*. Sborník z konference. LČR, 23–27.
- Běl, J. – Barták, J. – Ettler, Z. 2001: Plavení dříví na střední Šumavě: 200 let Vchynickotetovského plavebního kanálu. Plzeň.
- Běl, J. 1998: Druhé vodní dílo Josefa Rosenauera. Plzeň.
- Blau, F. 1932: *Geschichte der künischen Freibauern im Böhmerwalde: Ein Betrag zur heimischen Rechts-, Wirtschafts-, Familien- und Besiedlungsgeschichte*. Plzeň.
- Blažková, T. 2010: Proměna krajiny a života v době industrializace na Šumavě: Vchynicko-tetovský plavební kanál jako osa změn v regionu. Nepublikovaná diplomová práce, Praha.
- Blažková, T. 2010: Vchynicko-tetovský plavební kanál: Příspěvek ke studiu industriální krajiny. In: *AnthropoWebzin*, 3/2010, 277–281.
- Bureš, M. – Pařez, J. 2006: Plavení dřeva. In: *Novohradské hory* (ed. V Dudák), Praha, 679–686.
- Bureš, M. – Pařez, J. 2008: Mezinárodní letní škola archeologie v Čechách a Dva příklady výzkumu a netradičního oživení archeologických lokalit. In: *Veřejná archeologie*. Příspěvky ke konferenci Archeologie a veřejnost 2005, Praha, 11–30.
- Hajná, M.: Schwarzenberská plavební kanál. [cit. 5. listopadu 2013] Dostupné z WWW http://www.ckrumlov.info/docs/cz/region_histor_schkan.xml.
- Joza, V. 2002: *Plavební kanál Fláje – Clausnitz v Krušných horách: stručný průvodce historií a současností významné technické památky = Der Flößgraben Fleyh – Clausnitz im Erzgebirge: kurzer Führer durch die Geschichte und die Gegenwart des bedeutenden Technikdenkmals*. Mariánské Radčice.
- Kubíčková, A. – Záloha, J. 1991: *Ing. Josef Rosenauer 1735–1804*. Chvalšiny.
- Mlateček, F. 2010: Dřevoplavební kanál na Dražanské vrchovině. *Zprávy památkové péče*, r. 70, č. 4, 268–276.
- Oppeltová, J. 1988: Plavební kanál Suchý–Šmelcovna na Dražanské vrchovině. In: *Archeologia technica, Zkoumání výrobních objektů a technologií archeologickými metodami*, 181–200.
- Štěpánek, P. 2009: Plavební kanál v úseku Dobrá – Staré Město – Frýdek a sklad splaveného dřeva ve Starém Městě u Frýdku. [cit. 10. listopadu 2013] Dostupné z WWW <http://www.hradycz/index.php?OID=8539>
- PRAMENY**
- Plán Vchynicko-tetovského plavebního kanálu panství Josefa Rosenauera z let 1799 až 1800. Uloženo v od. SOA Třeboň v Českém Krumlově, bez signatury (nevidováno), rozměr 74 x 51 cm.
- Plán skluzu do Sekerského potoka vrchního myslivce Janovského z roku 1808 Uloženo v oddělení SOA Třeboň v Českém Krumlově, Ústřední schwarzenberská kancelář, stří. oddělení, velkostatek Prášíly, příloha 1805–1822, sign. A6Wa5b, rozměr 49,5 x 34 cm.