

(58)

(Sudeta, nové pokračování, svazek 1, 1939/40)

**Předhistorický nález při bagrování v „Portě bohemica“ (1)  
Nový příspěvek k významu Labe jako předhistorické obchodní cesty**

Napsal Josef Kern, Litoměřice

S tabulkami 21 a 22 a 3 vyobrazeními v textu

Toho, kdo projíždí parní lodí skrze „Bránu Čech“, jednou z nejdramatičtějších a geologicky nejzajímavějších oblastí našeho sudetoněmeckého údolí Labe, srovnatelnou s údolím Rýna, jen stěží napadne, že tato soutěska kdysi představovala pověstnou překážku v lodní dopravě. Ještě cestopisy z 18. století líčí průjezd touto soutěskou jako strašlivý, příšerný zážitek.

Dobrá a Hrádecká plošina, strmá, do výšky se tyčící kra prapohoří s vrstvami břidlice a ruly, která narušuje bazaltový charakter našeho litoměřického Středohoří a nedaleko vesničky Velké Žernoseky zcela náhle vstupuje mezi křídové usazeniny a třetihorní vyvěřeliny, nejprve vytvořila jednotku, která přehradila tok řeky. Na Dobrém najdeme ještě v nadmořské výšce 290 m, více než 120 m vysoko nad dnešní hladinou Labe, mohutné nánosy říčních naplavenin vysoké diluviální terasy z dob, kdy počala erozní činnost řeky, jež dala vzniknout Labské bráně. Místní pověst vypráví o pohanském králi, který nechal vylámat ve skalách otvor, aby měly vodní toky země kam odtéct (2). Víme rovněž z dějin země, že německý císař Karel IV. Lucemburský nechal v těchto místech provést regulační práce a vyčistit koryto řeky.

(1) Přestože tento název ztratil po přičlenění Sudet k naší velkoněmecké vlasti význam a navíc byla vlastně „Brána Čech“ kaňon v labské pískovcové plošině, staré, zeměpisně zažité označení „Brána Čech“ (podobně jako „Burgundská brána“ nebo „Vestfálská brána“, lehce zapamatovatelné, stále přežívá.

(2) J. Kern, Pověsti litoměřického okresu, Liberec 1922, strana 113

(59)

(Kern: Předhistorický nález při bagrování v „Portě bohemica“)

Až stavba železnice na obou stranách toku Labe, Státní dráhy a rakouské Severozápadní dráhy pozměnila mohutné skalní útvary, které výše naznačeným způsobem sklonu v té době zčásti dosahovaly až k okraji říčního koryta a teprve v druhé polovině devatenáctého století zakrněly v bezvýznamné trojúhelníkové ostrohy. (1) Dříve totiž přesahovaly coby nebezpečné výběžky až daleko nad koryto řeky a vytvářely útesy, peřeje a víry, kterým snadno padly za oběť dávná primitivní plavidla a obtížně manévrovatelné čluny (2) a vory, jelikož proud dříve po levé straně na úpatí skalního převisu hromadil ohromné množství štěrku (a děje se tak dodnes), z něhož vznikaly široké ostrůvky, které významně zužovaly proud a hnaly vodní masy k převisu nad pravým břehem, tedy přesně tam, kde hrozily záluďné útesy a prolákliny. To platilo nejvíce u mohutného Tříkřížového vrchu (3), svorového ostrohu, který vybíhal z Hrádecké plošiny nejdál. Jeho pata byla oddělena od okraje labského koryta teprve při stavbě rakouské Severozápadní dráhy.

*Obr. 1*

*„Porta bohemica“ mezi Velkými Žernoseky a Litochovicemi, okres Litoměřice*

(V obrázku: Libochovany, Litochovice, Dobrý, Hrádecká plošina, Velké Žernoseky, Litoměřice, Labe, protektorát Čechy a Morava)

Pod Tříkřížovým vrchem je místo, kam naráží proud. Převis na pravém břehu se mění v sráz a koryto řeky zde proto musí být uvolňováno bagrováním. Na levém břehu je převis a

(1) E. Proschwitzer, Příběh a popis země. Díl III. Etnografické poselství litoměřického okresu, 1924, oddíl 63, str. 161.

(2) H. Mader, Člun. 9. ročenka Dělnického vlastivědného spolku, Litoměřice 1933, str. 31. Nedaleko Libochovan (pod Labskou branou) byl v korytu Labe nalezen člun, zcela zakrytý pískem, vyrobený z dubového kmene, přes 9 m dlouhý, na přídi 1 m vysoký a více než 1 m široký.

(3) Bájě vypráví, že v těchto místech bývalo Labe zataženo železným řetězem, aby tu nemohly volně proplouvat lodě (celnice!). Kern, tamtéž, s. 10.