

Vlastivědné publikace týkající se širšího okolí Berouna – upřesnění a rozšíření údajů

Supplements and corrections of data from earlier publications on the Beroun surroundings

Karel Žák¹, Michal Hejna², Michal Kolčava³, Martin Majer²

Abstract

The paper contains corrections and supplements of our earlier papers and books on the Beroun surroundings. The corrections relate to the Berounka River flood history, history of limestone quarrying and transportation, and a railway related to German project of underground factory construction during the World War II. Other topics are also included.

1. Úvod

V posledních zhruba patnácti letech jsme publikovali nebo se autorsky podíleli na řadě časopiseckých článků a populárně-odborných knižních publikací o různých aspektech širšího okolí města Berouna. Tyto publikace obsahují dohromady mnoho desítek tisíc konkrétních faktografických „kontrolovatelných“ dat, jako jsou chronologické údaje, popisy míst či událostí, jména osob a jejich osobní data a další věcná faktografie či odborná terminologie řady oborů. V několika případech dnes víme, že jsme popsali průběh událostí neúplně či chybně.

Příčiny těchto nepřesností jsou různorodé. Někdy jsme chybný nebo neúplný údaj přebrali z některého z publikovaných nebo archivních zdrojů, v některých případech se jednalo o chybu při přepisu údajů, nebo se nám nepodařilo dohledat část podstatné literatury. V některých případech jsme našli tyto nepřesnosti sami, na další chyby nás upozornili čtenáři našich knih a článků, kterým za to velmi děkujeme.

Protože o věcnou správnost a přesnost uváděných údajů jde v první řadě, připravili jsme tento shrnující opravný a doplňující příspěvek. Není v našich silách upozornit na něj všechny čtenáře našich dřívějších publikací. Doufáme ale, že vážní zájemci o vlastivědu okolí Berouna periodikum vydávané Muzeem Českého krasu v Berouně sledují, takže se k upřesnění informací dostanou. Výběrově upozorníme také na nepřesnosti v některých dalších publikovaných zdrojích, ze kterých jsme čerpali. Protože se jedná o směs informací řady oborů, rozčlenili jsme opravy a doplňky pro lepší čtivost příspěvku podle dotčených témat.

2. Upřesnění povodňové historie řek Berounky a Litavky

Studium povodňové historie řek je značně obtížné téma. Údaje o historických povodních jsou rozptýleny v řadě publikací, početných archivních zdrojích a kronikách. Věcné odchylky v datech o povodních jsou velmi časté. Je to dáno i tím, že každá povodeň se skládá z fáze vzestupu průtoku vody a tedy i hladiny, časově obvykle poměrně krátké fáze kulminace, a potom dlouhé fáze poklesu a návratu k normálu. Významné povodně trvají i řadu dní a současně se kulminace posunuje v čase směrem po toku, nastává tedy v každém místě vodního toku v jiný čas, u delších řek mnohdy i v jiný den.

Svědectvím o maximální výši hladiny dřívějších povodní jsou historické povodňové značky. Běžný je bohužel stav, kdy vlastníci objektů nebo firmy provádějící rekonstrukce sice povodňové značky

zachovávají, ale posunou je na jiné místo objektu a často do jiné výškové úrovně. Navíc se v Berouně mnohdy stane, že kulminace povodně je dosažena v nočních hodinách blízkých půlnoci a v informačních zdrojích je potom přičtena někdy k prvnímu, jindy k následujícímu dni. Takový byl i případ poslední opravdu velké povodně, kterou jsme v Berouně zažili v srpnu roku 2002, kdy ke kulminaci došlo okolo půlnoci z 13. na 14. srpna.

K této významné povodni je třeba poznamenat, že v různých publikacích vydávaných v Berouně (např. NOVOTNÝ a HLADEČEK 2004) jsou uváděné údaje o výšce kulminační hladiny, času kulminace a průtoku řeky Berounky většinou nepřesné. Založeny byly na prvotních orientačních odhadech získaných v rámci krizového managementu různými institucemi přímo ve dnech povodně. Nepřesné údaje se objevily i na panelech naučné povodňové stezky v Berouně v roce 2022. Je třeba opírat se o oficiální schválené informační zdroje. Oficiální závěrečné zprávy o povodni v srpnu roku 2002 (SINE NOMINE 2003, 2004, 2005) pro tuto povodeň a limnigrafy na Litavce a na Berounce v Berouně uvádějí ve vzájemné shodě pro kulminaci obou řek tato data:

Kulminace Litavka

13. 8. 2002 7:00 stav vodočtu 375 cm průtok 210 m³/s

Kulminace Berounka

13. 8. 2002 23:00 stav vodočtu 796 cm průtok 2 170 m³/s

Také do článku ŽÁKA a ELLEDERA (2007) s povodňovou problematikou se vloudilo několik nepřesností. Zimní či jarní povodně s odchodem ledů mohou mít i několik kulminací vzdálených od sebe až několik dní, jak se ledové zácpy posouvají po řece. Správné datum kulminace březnové povodně roku 1940 v oblasti Českého krasu je nikoliv 19. března 1940, jak bylo v citovaném článku uvedeno, ale již 15. března 1940. Upřesníme ještě datum kulminace letní povodně z července 1981. Správné datum kulminace této povodně v Berouně je nikoliv 20. ale až 21. července 1981.

Mezi povodňové značky se v článku ŽÁKA a ELLEDERA (2007) omylem dostalo i tzv. normální znamení u bývalého Vítáčkova mlý-

¹Geologický ústav AV ČR, v. v. i., Rozvojová 269, 165 00 Praha 6 – Lysolaje; zak@gli.cas.cz

²Česká speleologická společnost, ZO 1-02 Tetín; michal.hejna@post.cz, martin.majer@seznam.cz

³Česká speleologická společnost, ZO 1-05 Geospeleos; mayk@atlas.cz

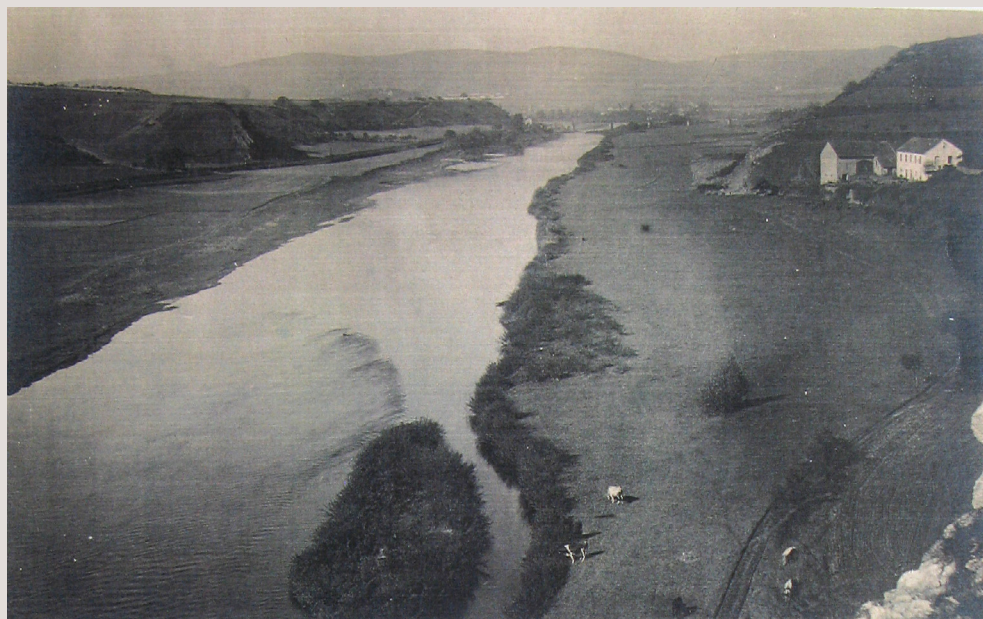
Poděkování: Děkujeme všem kolegům, kteří nám napomohli svými připomínkami a komentáři k našim publikacím při zjišťování skutečného stavu věcí. Podstatně se o nalezení chyb a doplnění údajů i fotodokumentace zasloužili Zdeněk Hrdina, Marian Krucký, Jindřich Prach, Radim Šnábl, Jiří Topinka a Václav Vodvářka. Podíl prvního autora na přípravě tohoto příspěvku proběhl v rámci podpory RVO67985831.

Český kras (Beroun), 48 (2022), 62–67, 4 obr.

© Muzeum Českého krasu, p. o., Beroun

ISSN 1211-1643

ISBN 978-80-87708-18-7



Obr. 1. Stav odbočení náhonu Vitáčkova mlýna (na dolním okraji snímku) krátce před rokem 1908, tedy před regulací řeky Berounky. Fotografie je z dokumentace k regulaci řeky Berounky. Budovy na snímku nepatří mlýnu ale statku U Vondráků.

Fig. 1. A photo of a diversion of the mill-race of the Vitáček's Mill before 1908, i.e., before the creation of an artificial channel for the Berounka River. The photo is contained in a report related to channelization of the Berounka River.



Obr. 2. Stav budov bývalého Vitáčkova mlýna v roce 1942. Veřejná cesta pro pěší tehdy šla pod mlýnem po koruně navigační hráze a právě tudy byla v roce 1944/1945 vedena provizorní stavební drážka (o ní viz dále v článku). Foto J. Jeníček.

Fig. 2. Buildings of the Vitáček's Mill as of 1942. The public path was then located under the mill. The path was used for the construction of a narrow-gauge railway in 1944/1945. Photo by J. Jeníček.

na z roku 1888. Mlýn se nacházel na levém břehu Berounky pod Berounem. Jedná se o značku vytesanou do skalní stěny nedaleko od bývalého mlýna, od které se odměřovala maximální úroveň, po kterou smí mlynář nadržovat vodu. Nejde tedy o značku povodňovou (viz též ŽÁK 2008). Historii Vitáčkova mlýna nedávno podrobně zpracoval ŠIMEK (2019). Náhon byl zasypan při stavbě regulace řeky na konci června 1907, kdy mlýn přišel o vodu a tedy i možnost pohonu vodním kolem. Mlýn byl bez jezu, náhon využíval úseku většího spádu řeky a byl poměrně krátký (obr. 1). Hladina řeky sice byla před její regulací zřejmě o cca 1–1,5 m výše než je dnes, obrázek 1 a řez stavbou mlýna (ŠIMEK 2019) ale naznačují, že dochovaná značka nemohla označovat přímo výšku vody v náhonu mlýna. Na to se nachází příliš vysoko. Při vycejchování mlýna byla značka umístěna na nejbližší trvalý objekt, tedy na skálu, a povolená

výška hladiny v náhonu od ní byla odměřena a uvedena v protokolu. Nejasné znaky za symbolem hladiny ve značce na skále jsou iniciály A. V. mlynáře Antonína Vitáčka (foto značky viz ŽÁK 2008).

V monografii o obci Srbsko a okolí (ŽÁK et al. 2021) jsme na str. 116 zmínili, že v Hostimi byly na Loděnici (Kačáku) vodní mlýny dva. Zde je také potřebná oprava, funkční mlýn byl na Kačáku v Hostimi jen jeden, připomínaný již v posledních desetiletích 16. století (ŠEVČÍK 2010). Dnes je známý pod jménem Johnův válcový mlýn. Druhý vodní mlýn na Kačáku nedaleko pod obcí Hostim začal budovat v první třetině 20. století Čeněk Vitáček. Mlýn ale nikdy nebyl dokončen, dnes z něj zbývá jen část náhonu, odpadní koryto a betonové torzo části stavby pro turbínu. Poslední dochované dokumenty k povolení odběru vody z Kačáku jsou z let 1935–1936. Žádosti z těchto let uváděly pouze odběr vody pro závlahy. Betonová

konstrukce pro turbínu ale již tehdy stála. Odpor ostatních vlastníků pozemků v nivě a regulace úseku Kačáku v okolí Hostimi po roce 1935 (projekt regulace byl již z roku 1931) znamenaly definitivní konec těmto plánům. Poměrně velké množství dokumentace k činnosti Čenka Vitáčka na Kačáku v Hostimi je uloženo v Státním okresním archivu Beroun ve vodních spisech (součást fondu Okresní úřad Beroun).

3. Historie těžby ve vápencových lomech, historie dopravy vápence a železniční dopravy obecně

3.1. Historie železničních tratí

V již citované knize o obci Srbsko a jejím okolí (ŽÁK et al. 2021) je na str. 121 uvedeno zestátnění České západní dráhy (Böhmische Westbahn, BWB) nesprávně k roku 1884. Zde jsme se bohužel opřeli o chybný údaj z české Wikipedie, který pochází z knihy SCHREIERA (2009). V ní je uveden na straně 138 rok zestátnění 1894, na stejné straně o něco níže, zřejmě překlepem, rok 1884. Správný není ani jeden z těchto údajů. Zestátnění České západní dráhy proběhlo podle říšského zákona č. 229 z 11. prosince 1894, vydaného tiskem 14. prosince 1894 s platností od 1. ledna 1895. Správný rok zestátnění je tedy až 1895, důležitý je okamžik platnosti zákona, nikoliv datum jeho přijetí či vydání tiskem. K této železniční trati lze ještě upřesnit, že první slavnostní vlak projel po trati 14. července 1862 a pravidelný provoz byl zahájen následující den, 15. července 1862. Mnohé často užívané zdroje, například staniční kronika železniční stanice Beroun nebo sedmidílná Monografie Hořovicka a Berounska z přelomu 20. a 30. let minulého století, uvádějí chybné datum. V době zahájení provozu byly na trati mezi Smíchovem a Berounem zastávky jen v Chuchli a v Řevnicích, běžnými stanicemi s více kolejemi byly Radotín, Dobřichovice a Karlštejn.

3.2. Otázka nejstarší historie lomu Kosov u Berouna a lanovky Kosov – Královodvorské železářny

Další archivní výzkum a informace od našich kolegů-badatelů umožnily zpřesnění informací týkajících se historie lomu Kosov ne-

daleko Berouna-Jarova a otázky nejstarší průmyslové lanové dráhy na Berounsku. VACHTL (1949) uvádí těžbu ve staré části lomu Kosov od roku 1909 a od stejného data popisují těžbu v lomu také SÝKORA (2002) i HEJNA (2013), oba zřejmě na základě převzatého Vachtlova údaje. HEJNA (2013) dále uvádí, že od roku 1911 byl lom spojen s Královodvorskou cementárnou průmyslovou lanovkou, dřívější lanovou dráhu ale nezmiňuje. Monografie ŽÁKA et al. (2021) se sice lomu vůbec Kosov vůbec netýká, na str. 138 ale chybně uvádí, že lanovka přes Berounku z lomu Hostim I. (Alkazar) do lomu Montánka k státní dráze byla nejstarší průmyslovou lanovou drahou na Berounsku. Všechny tyto údaje jsou neúplné nebo nesprávné. Pokusíme se informace týkající se historie lomu Kosov a otázku nejstarší průmyslové lanovky na Berounsku uvést na pravou míru.

Starší východní část lomu Kosov musela být založena již před roky 1886/1887. Od této doby totiž dopravovala vápenec z lomu Kosov do Královodvorských železáren samotížná lanovka na devíti dřevěných sloupech (obr. 3). Přes 900 m dlouhá lanovka z lomu Kosov do Královodvorských železáren je tedy nejstarší průmyslovou lanovou drahou na Berounsku (MARTINEK a ZEMAN 1995). Údaj o tom, že nejstarší lanovkou na Berounsku je lanová dráha z lomu Alkazar přes Berounku do lomu Montánka v knize ŽÁKA et al. (2021) je chybný. Plán přesunout těžbu z Montánky na opačný břeh řeky vznikl v roce 1907 (projekt lanovky má datum 18. 4. 1907, lanová dráha existovala v letech 1908–1946, viz MARTINEK a ZEMAN 1996, provozována ale byla jen do roku 1943, přesný rok snesení není znám). Lanovku v lomu Alkazar svým vznikem těsně předstihla ještě i lanovka z lomů Branžovy do Loděnice (provoz 1907–1966 (MARTINEK a ZEMAN 1996; GÜNTHER, COZL a KŮS 1998).

Provoz nejstarší průmyslové lanovky na Berounsku z lomu Kosov – Královodvorské železářny nebyl nikterak dlouhodobý. Silurský vápenec z lomu Kosov nemá pro hutní užití optimální kvalitu a hutě začaly později získávat kvalitnější surovinu z lomů ležících podél hlavní železniční trati směrem na Prahu. Zmíněná lanovka z lomu Kosov přestala sloužit dopravě v roce 1896 a snesena byla zřejmě v roce 1898, kdy její dolní vykládací stanice musela ustoupit rozšiřování závodu a výstavbě vysoké pece č. 4 (archivní doklady jsou v Národním



Obr. 3. Snímek lanovky z lomu Kosov do Královodvorských železáren. Nepříliš zřetelné dřevěné sloupy lanovky jsou očíslovány červenými čísly. Výřez z většího snímku, uloženého původně v podnikovém archivu Královodvorských železáren. Otisk a výřez B. Zeman již v 80. letech.

Fig. 3. A photo of an industrial cable car from Kosov Hill to the Králův Dvůr Ironworks. The cable car pillars are highlighted by red numbers. Archive of the Králův Dvůr Ironworks.

archivu Praha, fond České místodržitelství 1884–1900, kt. 6149, a v Státním okresním archivu v Berouně, fond Česká montánní společnost, viz TOPINKA (2020). Používání názvu Karlo-Emilova huť v těchto letech ještě v neformální rovině pokračovalo (a ještě dlouho poté). Fürstenbergové ale huť prodali a od roku 1880 je provozovala Česká montánní společnost, od roku 1909 přeshly železářny do rukou Pražské železářské společnosti. Od roku 1880 se nám proto jeví jako vhodnější obecný název Královodvorské železářny.

Navazující historie lanových drah vedoucích z lomu Kosov a přes něj do Královodvorské cementárny je poměrně dobře známa. Lanovka z lomu Kosov do Královodvorské cementárny byla (včetně krátké odbočné lanovky v blízkosti areálu cementárny) zprovozněna 10. října 1911 (SÝKORA 2002). Na ni byla později napojena samostatná další část lanovky z Císařského lomu u Koněprus ke stávající stanici v lomu Kosov. Tato část byla v provozu od 7. listopadu 1917 (SÝKORA 2002). Celý systém lanových drah z Císařského lomu přes lom Kosov do Královodvorské cementárny byl provozován až do roku 1951, demontáž byla postupná a pokračovala ještě v roce 1957 (MARTINEK a ZEMAN 1995; SÝKORA 2002 s řadou unikátních fotografií z archivu Královodvorské cementárny).

Také v publikacích zmiňujících historii lanovky Císařský lom – Kosov – Královodvorská cementárna se vyskytly nejednotné údaje. HEJNA (2012) uvádí zprovoznění úseku lanovky Císařský lom – Kosov v letech 1917–1918, SÝKORA (2002) provoz celé lanovky již od 7. listopadu 1917. HEJNA (2013) zmiňuje u úseku lanové dráhy Kosov – Královodvorská cementárna do roku 1911 existenci pohonné jednotky v lomu Kosov, tento úsek ale byl zprvu jen samotížný a pohon nepotřeboval, měl jen brzdné zařízení (viz SÝKORA 2002), pohon zde byl instalován až při přestavbě stanice na průběžnou v roce 1917. HEJNA (2013) dále popisuje rekonstrukci tohoto úseku lanové dráhy s výměnou dřevěných sloupů za ocelové v roce 1931, ovšem článek SÝKORY (2002) uvádí již od počátku ocelové příhradové sloupy, uvádí také rekonstrukci spodního úseku blízkého cementárny v roce 1927. MARTINEK a ZEMAN (1995) zmiňují zesílení lanovky pomocí ocelových konstrukcí v roce 1931.

Odchyly se týkají i doby ražby úklonné dopravníkové štolý z lomu Kosov do Královodvorské cementárny. SÝKORA (2002) uvádí chybně její vyražení ve 40. letech. Ze souvislosti v příspěvku HEJNY (2013) jednoznačně vyplývá, že dopravníková štola byla ražena až v roce 1957 nebo krátce nato, což bezpečně potvrzují i archivní dokumenty včetně projektu, který uvažoval jednu nebo dvě úklonné štolý (archiv Královodvorské cementárny). Nakonec byla v roce 1957 nebo krátce nato vyražena úklonná štola jediná.

3.3. Železniční vlečka ze stanice Beroun-Závodí do lomu Alkazar

Řada publikací zmiňuje existenci železniční vlečky vedoucí podél řeky Berounky ze železniční stanice Beroun-Závodí do lomu Hostim I. (Alkazar) v době realizace německých válečných projektů v tomto lomu (MARTINEK a ZEMAN 1996; PŘIBIL a NĚMEC 1998; PAŘŮV a KAIFOS 2002; v populární literatuře například s řadou podrobností KADEŘÁBEK 2012). Provoz kolejové dopravy zde potvrzují i dosud žijící pamětníci. V monografii o obci Srbsko a okolí (ŽÁK et al. 2021) jsme vyjádřili o existenci této železniční vlečky určité pochybnosti, protože jejímu provozu neodpovídají terénní stopy v celé délce trasy. Pozdější výzkum a informace od kolegů jasně prokázaly, že zde můžeme hovořit o dvou různých projektech kolejové dopravy. Jednak o nedokončeném projektu normálně rozchodné vlečky z léta roku 1944, jednak o provizorní úzkorozchodné stavební drážce provozované od prosince 1944 do května 1945.

Vlečka s normálním kolejovým rozchodem měla být budována pro projekt Sigma III schválený dne 15. 6. 1944 (PŘIBIL a NĚMEC 1998) a stavební práce započaly již v červnu téhož roku. Bylo předpokládáno, že vlečka bude sloužit minimálně po dobu války a měla být vedena nad úroveň často zasahovanou povodněmi řeky Berounky. V archivu Královodvorské cementárny jsou uloženy dokumenty, podle kterých Škoda Plzeň požaduje počátkem července roku 1944 po majiteli části pozemků (Královodvorské cementárně) jejich pronájem pro vlečku. K datu dopisu 1. červenci 1944 je v korespondenci také uváděno, že její stavba již započala. Projekt byl ale záhy zastaven, již 4. 7. 1944 (PŘIBIL a NĚMEC 1998). Korespondence z 30. října 1944 navazující na žádost o pozemky sděluje, že stavba vlečky provedena nebude. Stavební práce ještě nějakou dobu dobíhaly.

Předpokládáme, že již v době plánování a zahájení výstavby první normálně rozchodné vlečky v roce 1944 byl zřejmě dokončen dodnes velmi nápadný násep směřující z hlavní etáže lomu směrem k Berounu, tedy před Havlovým zahradnictvím V Kozle. Fotografie ve třetí zprávě o regulaci řeky Berounky (SINE NOMINE 1910, obr. č. 111) ukazuje, že zde zřejmě byla protipovodňová ochranná hráz již z doby regulace řeky, tedy z let 1908–1909. Zřejmě byla v roce 1944 také upravena nikdy neužívaná trasa vlečky pod skalami Šanova Kouta dále směrem k Berounu (byla zde ale starší cesta), a snad také navezen nízký násep od Ovčína k nedalekému výběžku skal směrem k dnešní čistírně odpadních vod města Berouna. Jinde ale stopy stavby v celé délce trasy nevidíme. Údaj KADEŘÁBKA (2012) o provozu vlečky v roce 1943 považujeme za nepodložený.

Potřeba kolejové dopravy do lomu Hostim I./Alkazar se stala znovu velmi aktuální na přelomu let 1944 a 1945, kdy byly zahájeny práce na novém projektu Kainit, tedy výstavbě podzemní továrny na letecké motory pro firmu Avia. V této pro Němce velmi hektické době, kdy se válka již zřetelně vyvíjela v jejich neprospěch, byla na přelomu let 1944/1945 (již v prosinci 1944, viz staniční kronika žst. Beroun-Závodí) ze železniční stanice Beroun-Závodí do lomu Hostim I. (Alkazar) velmi rychle položena provizorní stavební drážka. Částečně využila přípravné práce pro dřívější projekt. Na vlastní výstavbě podzemní továrny pro projekt Kainit pracovala německá Organisation Todt, skupina VII, vrchní stavební správa Srbsko, a to od počátku roku 1945.

Úzkorozchodná provizorní stavební drážka rozchodu kolejí 600 mm vycházela z železniční stanice Beroun-Závodí v oblouku po severovýchodní straně kolejíště, v místě ležícím nedaleko dnešního podchodu pro pěší. V objektech u konce drážky později vznikla sběrna druhotných surovin, dnes firma Polyfex. Drážka sestupovala strmějším klesáním podél normálně rozchodné trati (zřejmě nehlubokým zářezem) směrem k Ovčínu, kde byla krátká odbočka vedena k Brotánkově pískovně u Ovčína. Právě z této pískovny se podle zpráv pamětníků bral písek na podsyp provizorního uložení kolejí. Hlavní směr drážky zamířil do prostoru dnešní čistírny odpadních vod pod Lišticí, kde byl vybudován tábor a zázemí stavby. Zda pracovní tábor vznikl již během přípravy dřívějších válečných projektů nebo až na přelomu let 1944/1945 je dosud nejasné. Drážku připomínáme jednou fotografií tohoto tábora, kde jsou při pečlivém zkoumání vidět i kolejové vozy (obr. 4).

Od tábora potom trasa drážky směřovala prakticky bez náspu šikmo přes pole směrem k řece a dále byla vedena přímo po horním okraji navigace řeky. U Vitáčkova mlýna tedy šla pod tehdejší mlýnskou budovou (viz též KADEŘÁBEK 2012), nikoliv po dnešní cyklostezce. Po hraně navigace řeky pokračovala drážka až do místa pod vyústěním rokle s pramenem V Kozle, kde se začala pomalu zvedat na násep a po něm vystoupala na hlavní etáž lomu. Jak rychle tato



Obr. 4. Tábor v místě dnešní čistírny odpadních vod města Berouna s procházející stavební drážkou. Snímek pořízen v závěru dubna nebo počátku května roku 1945 (po bombardování Berouna dne 17. dubna 1945). Autor foto neznámý, sbírka R. Šnábl.

Fig. 4. A field camp in the area of the present-day municipal waste water treatment plant of Beroun with a narrow-gauge railway. Photographed after the U.S. air strike of April 17, 1945. Author of the photo unknown, collection of R. Šnábl.

provizorní stavební drážka vznikla, tak rychle byla po květnu roku 1945 demontována.

4. Archeologie a historie

V knize Český kras – klíč k české krajině (ŽÁK, MAJER A CÍLEK 2014) jsou na str. 144 chybně identifikovány nástroje zobrazené na vápencovém reliéfu na náhrobku berounského občana Sixty Mostníka z počátku 17. století. Náhrobek se dnes nachází zazděný ve stěně bývalé márnice Zábranského kostela v Berouně. Nejedná se o vinařské nože, jak bylo chybně uvedeno, nýbrž o tzv. sladovnické limpy, nástroje užívané k přehrnování a zarovnávání vrstvy sladu. Jsou tedy dokladem výroby piva v Berouně, přičemž je třeba zmínit, že jak historie vinařství, tak i pivovarnictví je v Berouně poměrně dobře známa.

V monografii o Křivoklátsku (ŽÁK et al. 2016) jsme v přehledu pravěkých mohylových pohřebišť, mohylníků, opomněli jeden poměrně významný mohylník, ležící nedaleko Berouna mezi Zdejcínou a Stradonicemi. Mohylník s vesměs už rozkopanými a vykradenými, částečně na přilehlém poli i rozoranými mohylami popisují SKLENÁŘ (2013) a KRIŠTUF a ŠVEJCAR (2015). Pro dalšího z významných pravěkých mohylníků u Velké Dobré na Kladensku byl v monogra-

fii o Křivoklátsku použit nesprávný název Hůrka místo správného Horka či Hora.

Do zmíněné monografie o Křivoklátsku proniklo několik chyb i v historických údajích. Na straně 272, u pozemkové reformy jsou Fürstenbergové uváděni jako jeden z 10 největších pozemkových vlastníků v ČSR, což není správné, byli sice na 9. místě v pořadí podle velikosti šlechtického majetku v Čechách, pokud se ale započte i Morava a Slezsko a majetek církevní, byli by až ve druhé desítce.

V popisu historie štol v Matčině hoře u Zbiroha je v této monografii na straně 130 uváděn dopis básníka J. V. Sládka (1845–1912) F. L. Čelakovskému (1799–1852) odeslaný údajně v roce 1866. Je to zjevná chyba, Čelakovský v tomto roce již nežil. Chybný údaj jsme převzali z článku VOKÁČE (1940).

Ve stejné monografii je na straně 240 publikována fotografie vápencového kamenného znaku vybouraného ze zbořené oborní brány v Lánech a uloženého v muzeu v Novém Strašecí. Znak z červeného vápence (pocházejícího z Českého krasu) je v knize přičten Valdštejnům, což je zřejmě chybné. V souvislosti s výstavbou repliky této oborní brány v Lánech v roce 2018 byla kamenné desce věnována místními historiky badatelská pozornost a dospěli k názoru, že ob-

tíže čitelná iniciála na desce je nikoliv velké W ale M, odkazující zřejmě k Maxi Egonu z Fürstenbergu.

5. Přírodní vědy, technika, umění, terminologie

Občas se něco „nepovede“ i v běžných přírodovědných, geografických nebo technických údajích. V monografii o Srbsku (ŽÁK et al. 2021) lokalizujeme nejhlubší vrt v Českém krasu a jeden z nejhlubších vrtů v Čechách s názvem Tobolka 1 do prostoru ležícího 2,2 km jihovýchodně od obce Srbsko. Vrt opravdu ležel 2,2 km od ní, ale jihozápadním směrem. Pro každý případ uvádíme přesné souřadnice (S-JTSK) místa vrtu: X=1057737,42; Y=767378,02; nadmořská výška 388,03 m n. m.

Socha lovce umístěná dnes v Lánech před budovou lesní správy není litinová, jak je chybně uvedeno v monografii o Křivoklátsku (ŽÁK et al. 2016), ale bronzová. Někdy se autorům nepodaří ani správně odečíst dvě čísla, jako když v této knize udávali podle kilometráže řeky Berounky délku úseku řeky mezi Šlovickým a Nezabudickým jezem (str. 210) na 13,8 km. Správně je to 10,8 km. Co se týče terminologie technické, místy je v této knize v kapitole o mostech v této monografii nesprávně užíván termín mostovka pro označení celé hlavní vodorovné části mostu, mostovka je jen jednou složkou nosné konstrukce mostu.

Literatura

- GÜNTHER E., COZL D., KŮS I. (1998): *Cesty života, 1898–1998, 100 let výroby vápna v závodě Loděnice u Berouna*. – Artis reklamní studio: 1–30. Beroun.
- HEJNA M. (2007): 50 let Velkolomu Čertovy schody. – *Český kras*, 33: 5–8. Beroun.
- HEJNA M. (2012): *Lomy a vápenice v srdci Českého krasu*. – Envidea: 1–91. Praha.
- HEJNA M. (2013): Lomy Královské cementárny na korekční surovinu. – *Český kras*, XXXIX, 25–28. Beroun.
- KADEŘÁBEK R. (2012): *Závodí, třetí berounské reminiscence*. – Ma-chart: 1–128. Beroun.
- KRIŠTUF P., ŠVEJCAR O. (2015): Mohylové pohřebiště u Stradonic – dokumentace současného stavu s využitím dat leteckého laserového skenování. – *Archeologie ve středních Čechách*, 19: 685–693. Praha.
- MARTINEK M. (chybně v článku uvedeno Martínek), ZEMAN B. (1995): Dráhy Českého krasu. – *Český kras*, XXI: 4–12. Beroun.
- MARTINEK M. (chybně v článku uvedeno Martínek), ZEMAN B. (1996): Dráhy Českého krasu II, karlsstejnská a pražská oblast. – *Český kras*, XXII: 23–40. Beroun.
- NOVOTNÝ V., HLADEČEK F. (2004): *Povodeň v Berouně v srpnu 2002*. – Město Beroun: 1–96. Beroun.
- PAEŮV Z., KAIFOŠ D. (2002): *Úzkorozchodné dráhy Českého krasu*. – Malonákladový samizdat, účelový tisk pro členy klubu Tuláků po drahách. Nákladem autorů. Praha.
- PŘIBIL M. M., NĚMEC M. (1998): projekty Sigma a Ro – *Krasová deprese*, 6: 34–37. Praha.
- SCHREIER P. (2009): *Příběhy z dějin našich drah*. – Kapitola Železnice soukromá, str. 138. Mladá fronta: 1–208. Praha.
- SKLENÁŘ K. (2013): Ve stínu oppida: mohyly u Stradonic. – *Archeologie ve středních Čechách*, 17: 161–177. Praha.
- SÝKORA M. (2002): Dráha Králův Dvůr – Koněprusy trochu jinak. – *Dráha*, 2002, 8: 6–10. Praha.
- ŠEVČÍK J. (2010): *Svatý Jan pod Skalou*. – Svatojánská společnost: 1–48. Svatý Jan pod Skalou.
- ŠIMEK R. (2019): Vitáčekův mlýn aneb jepičí život mlýna založeného v roce 1881. – *Vodní mlýny VI*, prozatímní sborník prací z celostátního semináře konaného 16. až 18. 10. 2017 ve Vysokém Mýtě. Nakladatelství Přemýšlení: 75–84. Zdíby.
- TOPINKA J. (2020): *Archivní pomůcka č. 911, Česká montánní společnost, a. s., Králův Dvůr – Nučice, (1870) 1880–1909 (1919)*. – Státní okresní archiv Beroun: 1–99. Beroun.
- VACHTL J. (1949): *Soupis lomů ČSR, číslo 31, okres Beroun*. – Čs. svaz pro výzkum a zkoušení technicky důležitých látek a konstrukcí v Praze spolu se Státním geologickým ústavem ČSR. 102 str. Praha.
- VOKÁČ V. (1940): O rodu Sýkorově, nejstarším mlynářském rodě na našem okrese. – *Žďár, List národního souručenství*, 39, číslo 50–51 ze dne 20. prosince 1940. Rokycany.
- ŽÁK K. (2008): Errata k Českému krasu XXXIII (2007). – *Český kras*, XXXIV: 72. Beroun.
- ŽÁK K., ELLEDER L. (2007): Povodňová historie v krasovém kaňonu řeky Berounky v okolí obce Srbsko v posledních dvou stoletích. – *Český kras*, XXXIII: 9–15. Beroun.
- ŽÁK K., MAJER M., CÍLEK V. (2014): *Český kras. Klíč k české krajině. Skály, voda a čas*. – Academia: 1–273. Praha.
- ŽÁK K., MAJER M., HŮLA P., CÍLEK V. (2016): *Křivoklátsko. Příběh královského hvozdu*. – Dokořán: 1–318. Praha.
- ŽÁK K., CÍLEK V., MAJER M. (Eds., všichni autoři: BASTL J., BLÁHA V., BUDIL P., CÍLEK V., ČERMÁK S., DUŠEK M., GARKISCH M., HEJNA M., HEŘMAN P., HORÁČEK I., JUŘIČKOVÁ L., MAJER M., MORAVEC P., PODROUŽKOVÁ Š., POHUNEK J., ŘEZÁČ M., SKLENÁŘ K., STOLZ D., SVOBODA D., ŠPRYŇAR P., VESELÝ J., WAGNER J., ŽÁK K.; 2021): *Srdce Českého krasu – obec Srbsko a krajina v jejím okolí*. – Dokořán: 1–300. Praha.
- SINE NOMINE (1910): *Třetí zpráva o činnosti Zemské komise pro úpravu řek v království českém rok 1908 a 1909*. – Nákladem vlastním: 1–280. Tisk Karel Bellmann. Praha.
- SINE NOMINE (2003): *Povodeň – Srpen 2002*. – Souhrnná zpráva za Povodí Vltavy, státní podnik. – Povodí Vltavy, státní podnik: 1–95. Praha.
- SINE NOMINE (2004): *Výsledná zpráva o projektu Vyhodnocení katastrofální povodně v srpnu 2002 a návrhu úpravy systému prevence před povodněmi*. – Verze projednaná vládou ČR dne 21. ledna 2004. Ministerstvo životního prostředí: 1–174. Praha.
- SINE NOMINE (2005): *Katastrofální povodeň v České republice v srpnu 2002*. – Ministerstvo životního prostředí: 1–72. Praha.