

Andrzej CHWALBA, *Wisła: biografia rzeki*,

Kraków 2023, Wydawnictwo Literackie, 405 s.,
ISBN 978-83-08-08126-6

Ve své knize se profesor Jagellonské univerzity Andrzej Chwalba zabývá interakcemi mezi řekou, státem a občany. Český čtenář má tendenci vnímat předmoderní Polsko jako jednotný stát. Chwalba představuje státní integraci jako několik staletí probíhající proces podél levého a pravého břehu Visly (s. 117, 189). Navazuje tím na průkopnickou práci Stanisława Gierszewského o Visle v polských dějinách. Dějiny Visly se totiž, nikoliv překvapivě, překrývaly s dějinami polské společnosti a kultury, a to již od středověku přes raný novověk až po současnost. Dějiny Visly jsou zároveň dějinami krajiny, kterou se řeka vinula, a především dějinami měst, kterými protékala. Čtenáři a čtenářky se hodně dozví o Krakově, Varšavě, Toruni nebo Gdaňsku. Ale nejen o nich; se splavňováním přítoků vystupují na historické jeviště další místa viselského povodí. Autor se ptá, jaké události a procesy Vislu utvářely, jak se proměňovala její funkce a jaký byl vztah člověka a přírody (s. 9).

V první, ale i v dalších kapitolách, shrnuje Chwalba bohaté literární a umělecké reprezentace Visly, jež inspirovala různé tvůrce, kteří opěvovali její krásu a přirovnávali ji jednou ke královně polských řek, po druhé k pečující matce nebo k dceři národa. Vedly se polemiky, nakolik je Visla polská či německá řeka. Visla nebyla jen nýmým svědkem, nýbrž i živým účastníkem polských státních a národních zápasů (s. 271). Při srovnání s ruskou Volhou, pronikla Visla dokonce do komunistické propagandy, v níž na moment nahradila nezlomné přátelství sovětských a polských dělníků a rolníků, což autor neváhá ironicky komentovat (s. 15–18). Kniha je určena širší veřejnosti, takže Chwalba nepřestává vyprávěním zprostředkovanou faktografií kombinovat s ukázkami literárních děl, například renesančního básníka Sebastiana Fabiana Klonowice, který Visle věnoval na konci 16. století svoji báseň (s. 21).

V posledních letech se díky konceptu antropocénu opětovně těší oblibě mezi historiky a historičkami studie k dlouhému trvání (tzv. deep time) a dějiny Visly k tomuto typu historického podání přímo vybízí. Chwalba tuto nabídku využil a ve druhé kapitole stručně představil několik desítek tisíc let starý ústup skandinávského ledovce, který určil povodí, koryto i ústí řeky. Visla tekla do ledovcem zformované gdaňské

zátoky. Její koryto se nacházelo na místě jedné z obytných čtvrtí dnešní Bydhoště, odkud plynula na sever směrem k Baltskému moři (s. 19).

Pátá kapitola, pojednávající o rybářích, jsou fascinujícím způsobem podané sociální dějiny řeky. Prostřednictvím rybářů Chwalba zkoumá sociální topografii středověkých měst, na jejichž okraji měli právě rybáři vymezené místo, ačkoliv z titulu své činnosti přicházeli na trhu do styku se všemi společenskými skupinami. Chwalba ukazuje na příkladech rybářských ulic v poviselských městech na uzavřenost předmoderní společnosti, která vymezovala lidem postavení nejen na společenském žebříčku, nýbrž doslova i fyzicky na konkrétním místě. Na druhé straně ryby jako postní jídlo dávaly rybářům jistou duchovní auru a svobody, jež však museli neustále hájit. Chwalba připomíná řadu právních aktů a čtenář si v této souvislosti klade otázku, nakolik se norma lišila od skutečnosti. Překvapivě zapomněl autor na biblické obrazy rybářů, asi proto, že se lišili od viselských, kterým chyběla sociální prestiž a moc (s. 71–76).

Jestliže Chwalba píše, že stalinistická industrializace v padesátých letech 20. století obrovsky znečistila vodu ve Visle a komunistická diktatura v tom pokračovala po celou dobu své existence, bylo by možné namítnout, že si již publicisté ve druhé polovině 19. století stěžovali na textilní továrny, které dokázaly za krátkou dobu otrávit druhy životodárné řeky. Textilní továrny, včetně bělírny, patřily mezi největší znečišťovatele, takže není zřejmé, proč je Chwalba nezmiňuje. Komunisté tak nebyli ve znečišťování a exploataci přírody a krajiny nijak ojedinělí a rok 1989 nebyl asi takovým přelomem pro zlepšení životního prostředí, jak Chwalba tvrdí. I když čtenářsky jsou podobné historické interpolace osvěžením už tak čtivého textu (s. 82–83, 114, 320, 383). Na druhou stranu Chwalba přiznává, že komunistické Polsko vyhradilo Visle velký prostor a snažilo se maximálně využít jejího potenciálu v říční a lodní dopravě, i když velkolepé plány musely být značně redukovány (s. 355–356).

Ve středověku sloužila Visla jako odstrašující prostředek, kterým si světská moc vynucovala kázeň a autoritu. Chwalba vypráví populární příběh čarodějnic, které byly spouštěny do vody a pokud se některá z nich udržela nad hladinou „jako kachna“, byla uznána vinou a podrobena tortuře. Tento zvyk se údajně rozšířil natolik, že zkouška „vodou“ se stala doloženou reakcí mužů, kteří nečekali na rozhodnutí soudu a „očarované“ ženy topili spontánně. V fece nebyli topeni jen výtržníci a zloději, nýbrž také duchovní osoby, jako například vikář Marcin Baryczka. Ten se stal obětí sporu mezi krakovským biskupem Bodzėtou a králem Kazimírem Velikým, z jehož rozkazu byl Baryczka utopen (s. 98–99).

Můžu jen podotknout, že se tak stalo o téměř půl století dříve než v případě Johánka z Pomuku.

Čtenáře pobaví fakt, že během listopadového povstání v roce 1830 zavlekla ruská vojska do Polska epidemii cholery, která se šířila prostřednictvím řeky a dorazila až do západní Evropy (s. 86). Chwalba nikde explicitně nevedl, že v knize nastavuje dějinám zrcadlo současnosti. Opakovaně však na více místech srovnává předmoderní silně hierarchizovanou společnost, v níž jedinec musel být součástí společenského a duchovního stavu nebo korporace. Středověkou reglementací hospodářského života staví do protikladu s volným trhem, na němž rozhoduje kvalita a cena výrobku (s. 110). Autor popisuje hospodářské rozpory, které vyplývaly z regulace obchodu v Povislí a současně ze svobod zaručených královskými privilegii. Neměly schematickou podobu, kdy proti sobě stály příslušníci různých stavů, nýbrž ukazuje, že konflikty vypukaly například ve městě mezi městskou radou a cechovními zástupci, kteří se nehodlali smířit s tím, že volný obchod poškozoval jejich zájmy (s. 236).

Jednou ze zpochybňovaných svobod byla volná doprava na Visle, za kterou plédovali právníci i profesori krakovské Akademie. V různých dobách se různí jedinci i sdružení snažili získat alespoň částečný monopol na říční přepravu vybraných druhů zboží. V disputacích o svobodě říční dopravy zaznívaly poměrně moderní argumenty, které jsou dnes spojovány s volným obchodem. Svobodnou lodní přepravou na řece měly získat prospěch královská pokladna, rodiny žijící na březích i širěji obyvatelé země (s. 190–191, 199). Zpočátku byla přeprava na Visle poměrně volná, ale již na přelomu 13. –14. století se objevují první knížecí a královské regály, které „privatizují“ obchod na určitých úsecích řeky. Právo vybírat cla, těžit z řeky a jejích plodů obdržely kláštery, biskupství i města. Mezi privilegovanými vypukaly partikulární spory, v nichž vynikal díky svému autonomnímu postavení Gdaňsk, nazývaný Benátkami severu. Když autor píše, že reglementace odporovala zásadám „volného obchodu“, je důsledný ve svém liberálním pojetí dějin a světa (s. 192–202).

Visla byla rovněž řekou, která v raném novověku napojila Polsko na světovou obchodní výměnu, což byl velký rozdíl oproti českým zemím, z nichž se po Labi přepravovalo pouze zanedbatelné množství zboží. Nižší šlechta začala dokonce investovat do stavby lodí, takže v tomto ohledu konkurovala městským kupcům, i když neměla jejich finanční možnosti. Následovala ji také aristokracie, která již disponovala dostatečným kapitálem i mocí, aby si své podnikání dokázala uchránit a vytlačit městské rivaly. Lodní přeprava se změnila ve velmi tvrdý byznys,

v němž nebyla nouze o spekulace a podvody, jež mířily do nejvyšších pater stavovské společnosti. V garancích nejrůznějších dohod a udělování privilegií se angažovali král i sejm. Díky lodní přepravě se měnily jak socioekonomické vztahy, tak mentalita, protože šlechtici si musel osvojit obchodní návyky. Podle Chwalby si část cel za přepravu zboží uzurpovali magnáti, na čemž ztratila státní pokladna (s. 139–142, 226). Nabízí se otázka, jaké je Chwalbovo pojetí raně novověkého státu. Na jiných místech se zdá, že je příznivcem silné raně novověké monarchie, která dokázala chránit obchod a řemesla (s. 146–147). Existují ale i odlišné perspektivy, kde slabost státních orgánů byla spíše výhodou pro raně novověkou šlechtickou „republiku“.

Chwalba nazval svoji knihu v podtitulu biografií řeky. Na mnoha stranách podává velmi diferencované dějiny různých profesí pracovních spojených s Vislou, například voraře přibližuje na osudech konkrétních jednotlivců. Nabízí vhléd do, řečeno s nadsázkou, imperiálních dějin „zdola“, když srovnává sociální zabezpečení vorařů a jejich stávkové hnutí v Německu a v Habsburské monarchii (s. 158–161). Tam, kde se odchýlí od individuálních příběhů, tuto skupinu poněkud esencializuje: jak jinak si vykládat pasáže, v nichž se čtenář dozví, jak voraři organizovali „výpravy za vesnickými děvčaty“; vesničané před nimi údajně ukrývaly své ženy a dcery, protože byli divocí, nezodpovědní a ze všeho nejvíce si cenili svobody. To už nejsou dějiny vorařů jako spíše historie stereotypů (s. 164–165). Ženy však nebyly pouze pasivními objekty, nýbrž také aktivně jednajícími subjekty, utvářejícími podobu řeky. V kapitole nazvané „lidé řeky“ připomíná autor, že ženy těžily z řeky písek, což v té době byla převážně nebezpečná mužská práce. Těžaři, resp. těžařky se plavily v lodkách, do nichž pomoci šit a lopat nakládaly písek a šterk z říčního dna (s. 319).

Několik kapitol věnuje Chwalba obchodu na Visle, k němuž existuje bohatá literatura. V tomto bodě navazuje na hospodářské dějiny, které se rozvíjely zejména v šedesátých letech 20. století. O desetiletí později vstoupili polští marxisté do dialogu s americkými marxistickými sociology kolem Immanuela Wallersteina, kteří připisovali baltskému obchodu důležitou úlohu při formování světového kapitalistického systému. Chwalba dokáže prezentovat dějiny lokálního i zahraničního obchodu na Visle kultivovaným způsobem a obejde se přitom bez marxistického slovníku. Místo něho nechává promlouvat jazyk pramenů, když například cituje kronikáře Łukasze Opalińskiego, který v polovině 17. století s nadsázkou tvrdil, že západoevropští kupci musí jezdit pro chleba až do Polska, bez něhož by se neobešli, Polsko ale bez nich údajně snadno.

Chwalba upozorňuje, že se jednalo o významový posun, protože za „spížírnu Evropy“ byl v této době považován Amsterdam a „zlatý věk“ baltského obchodu s obilím již patřil minulosti. Na několika odstavcích demonstruje zapojení Polska do globální obchodní výměny, která zahrnovala vedle cizokrajných plodin i africké otroky. V tomto ohledu je autorům přístup velmi aktuální (s. 215–218, 230).

Visla byla integrující a komunikační prostředek republiky obou národů. Nejpozději s nástupcem Vasovců na polský trůn se začali polští králové ve vlastních honosných lodích se svým dvorem plavit po řece a přijímali hold poddaných. Během své plavby dělali zastávky ve městech ležících na Visle od jižně položeného Krakova a Sandoměře, přes Varšavu až po Elbinek a Gdaňsk, kde udělovali výsady a urovnávali spory. Zejména Zikmund III. zviditelnil říční plavbu na Visle během své „švédské“ korunovace. Integrace pravobřežních a levobřežních zemí však začala již za jeho předchůdce Zikmunda II. Augusta, který nechal ve Varšavě vystavět most, čímž zmírnil komunikační problémy a vytvořil severojižní cestu. Podle Chwalby sblížil most Polské království a Litevské velkoknížectví. Zintenzivněly kontakty mezi oběma zeměmi a zvýšila se mobilita šlechty. Mohly se konat společné volební shromáždění a zasedání sejmu. Vše trvalo tři desetiletí – po dobu existence mostu, než nad ním zvítězila Visla a smetla ho v roce 1603 jako překážku stojící v cestě jejímu proudu. Od té doby až do poloviny 19. století vznikaly přes Vislu jenom prozatímní dřevěné mosty, které neměly obvykle dlouhého trvání (s. 233–235, 238–244).

Podle Chwalby ztrácela Visla během trojího dělení Polska postupně svůj význam; stala se hraniční regionální řekou a přírodní obrannou bariérou. Jednotlivé části rozděleného Polska se hospodářsky integrovaly do nových impérií. Export z Polského království na pravé straně Visly směřoval do Ruska a na Dálný východ. Z Galicie vedly obchodní cesty od Visly na jih do českých a rakouských zemí. Z nových východních provincií Pruska byly transportovány především potravinářské výrobky do Berlína a dále do německých zemí. Gdaňsk přišel o své postavení v mezinárodním obchodě a změnil se v lokální přístav (s. 267–268, 347). Je myslím zřejmá autorova paralela, v níž spojuje slábnoucí roli Visly s úpadkem polské státnosti. Nabízí se otázka, zda skutečně existovala taková kauzální souvislost mezi přírodním fenoménem, kterým Visla stále byla, a mezinárodně politickou situací. Jedním z dalších vysvětlení by totiž mohl být například rozmach transatlantického obchodu a vytváření globálních zbožních řetězců, které východní Evropu zatlačily na perifé-

rii. Jiným faktorem byla modernizace, během níž železnice a pozemní cesty nahrazovaly říční dopravu.

Chwalba připisuje Visle schopnost jednání, protože řeka se lidem nikdy zcela nepodřídila, nepřestala je překvapovat a ovlivňovat jejich životy, například když jarní led vytvářel na řece bariéry a hrozily velké záplavy. Muselo nastoupit ženíjní vojsko a Vislu bombardovat, aby se uvolnily nahromaděné ledové kry (s. 290). Pomoc zaplaveným se v 19. století skládala z činnosti dobrovolníků, občanských sdružení a náboženských spolků. Druhou významnější část potom tvořila podpora státních úřadů. Dějiny rozděleného Polska, a zvláště Visly jsou v tomto ohledu komparativními dějinami třech impérií – německého, habsburského a ruského. Autor využívá komparaci i při zkoumání státní podpory zaplaveným, i když její výsledky jsou poněkud schematické a očekávatelné. Podle autora nejlépe fungovala státní podpora v pruské části Polska, nejhůře pak v ruském záboru. V Haliči zaznívala nejhlasitěji kritika toho, jak rakouské vlády (ne)přístupovaly k pomoci zaplaveným oblastem (s. 300). Podobně chápe Chwalba regulaci Visly, k níž přistoupilo nejdříve Prusko, protože bylo civilizačně nejspolehlivější. V polovině 19. století zregulovalo dvě stě dvacet kilometrů toku Visly od Toruně po její ústí (s. 311–312). Nebo když se zabývá celní hranicí na Visle, dochází k závěru, že příhraniční obchod a pašeráctví kvetlo nejvíce na ruské a habsburské straně, protože zde byly úřady na rozdíl od pruských orgánů korumpovatelné a přivíraly často obě oči (s. 340).

V poslední tematické kapitole se Chwalba věnuje „kultuře volného času“, k němuž řeka neodmyslitelně patřila. Připomíná, že veřejné lázně a pláže byly původně určeny pro muže a teprve časem, když se zmírnily morální předsudky, mohly se ve Visle vykoupat také ženy. Veřejné plovárny však byly přísně odděleny na část pro muže a část pro ženy. Rovněž koupací oděvy mužů byly „svobodnější“, nezakrývaly ramena ani kotníky. Ženy údajně podle obecného mínění příliš o pobyt na slunci u vody nestály, protože si z estetických důvodů snažili zachovat „bílou pleť“, která patřila k dobovému ideálu krásy. Ve veřejných plovárnách převažovali muži, pro něž byly vybudovány osvěžovny a bary se stolními hrami a biliárem (s. 369).

Podobně genderově oddělené byly vodní sporty, zejména středostavovské veslování, které na sklonku 19. století vyvolávalo obavy carských orgánů, že bude zneužito pro „nacionální“ záměry veslařů a jejich přívrženců. Veslovací oddíly pro ženy byly založeny později než oddíly pro muže. Teprve v meziválečném období se oddíly spojily a vznikly pod

jednotnou sportovní záštitou ženské týmy (s. 372). Kajakářství bylo spíše proletářským sportem a plavit se na Visle mohli kromě umělců a intelektuálů také dělníci, Židé a Čechoslováci (s. 374). Největší společenské kontroverze vyvolávaly jachtingové kluby, které byly kvůli svému údajně „buržoaznímu“ zaměření na počátku padesátých let rozpuštěny. Kluby veslařů sice zůstaly zachovány, ale podléhaly přísné úřední kontrole. Chwalba spojuje veslování s eskapismem: při veslování mohli lidé zapomenout na komunistickou represi a zakoušená příkoří. Na řece si mohli na chvíli odpočinout od politického tlaku a odreagovat se od každodenního stresu (s. 375).

V závěru připomíná autor projekty na propojení Visly a Odry, které obě měly plně sloužit průmyslové výrobě a měly se z nich stát vodní kanály na přepravu surovin a zboží. Tyto projekty měly dlouhou tradici a první návrhy se objevily v Berlíně a ve Vídni již před první světovou válkou; Petrohrad byl v tomto ohledu pasivní (s. 382). V meziválečném období se k nim polská vláda příležitostně vrátila, ale neměla dostatek finančních prostředků, ani nenašla politickou shodu s Německem, aby mohly být realizovány. Během komunistické diktatury byly plány rozšířeny, ale uskutečnil se z nich jen zlomek. Po vstupu Polska do Evropské unie byly projekty na propojení obou řek začleněny do evropské agendy, k jejíž realizaci se mělo přistoupit v desátých letech 21. století. K výraznému zpomalení v implementaci zmíněných projektů došlo během pandemie covid. Spolu s ambiciózními projekty se objevily i první hlasité protesty proti nim, jejichž protagonisté a protagonistky usilovaly alespoň zčásti o zachování „přírodního charakteru“ řeky. Chtěli, aby řeka mohla „svobodně plynout“ bez zásahů člověka (s. 383–385). Touto větou se kniha uzavřela.

Andrzej Chwalbovi se nepochybně podařilo napsat čtivou a podnětnou knihu, která barvitě líčí příběhy nepoddajné řeky a jejich obyvatel od raných dob po současnost.

Zdeněk NEBŘENSKÝ

Univerzita Karlova, Filozofická fakulta
<https://orcid.org/0000-0002-9919-8218>
 © 2025 Zdeněk Nebřenský

DOI: 10.14712/24645370.5160



This text is available under Diamond Open Access and the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (BY-NC) licence (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)