

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4
2017



Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY

NOVÁ KNIHA



Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 www.pla.cz



Povodí Vltavy, státní podnik

Holečkova 3178/8, 150 24 Praha 5
Tel.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 www.pvl.cz



Povodí Moravy, s.p.

Dřevošská 11, 602 00 Brno
Tel.: +420 541 637 111 E-mail: info@pmo.cz
www.pmo.cz



NDC on s.r.o.

Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1
E-mail: ndcon@ndcon.cz
www.ndcon.cz



Povodí Odry, státní podnik

Varenská 49, 701 26 Ostrava
Tel.: (+420) 596 657 111 e-mail: info@pod.cz
www.pod.cz



ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

APL - Asociace lodního průmyslu
U Závodiště 251/8, 159 00 Praha 5
Tel.: +420 602 281 300 e-mail: predstavenstvo@aplcz.cz
www.aplcz.cz



VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.

Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5
tel.: 257 328 053, fax: 257 319 394
e-mail: vrv@vrv.cz, <http://www.vrv.cz>
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno
tel.: 541 212 048, fax: 541 211 431
e-mail: brno@vrv.cz



projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 53, 57, 140 00 Praha 4
Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492
e-mail: info@vodnicesty.cz



AQUATIS a.s.

Botanická 834/56, 602 00 Brno
Tel.: +420 541 554 111 Fax: +420 541 211 205
www.aquatis.cz



Zakládání staveb, a.s.

K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4
Tel.: 244 004 111
www.zakladani.cz

www.metrostav.cz

METROSTAV



společně @ VINCI

SMP CZ, a.s.

Vyskočilova 1566, 140 00 Praha 4
www.smp.cz



Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4
Tel.: 2 4141 0302, e-mail: p-s@volny.cz
www.p-s.cz



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ
Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034
e-mail: info@podzimek.cz
www.podzimek.cz/synove



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ
Tel.: 567 214 550-1, Fax: 567 214 040
e-mail: strojirny@podzimek.cz
www.podzimek.cz/machinery



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,
tel.: 266 797 146, 266 797 119
fax: 220 802 857, e-mail: info@czechports.cz
www.ceskepristavy.cz



PRAGUE BOATS

SINCE 1990

Přístaviště lodí u Čechova mostu
Dvořákovo nábreží, nástupiště č. 5
110 00 Praha 1 - Staré město
T: +420 603 555 242 www.prague-boats.cz



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2
Tel.: 602 323 988
Fax: 604 256 965
e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



PORT SZCZECIN-SWINOUJSCIE

Úřad námořních přístavů Štětín a Svinouští
ul. Bytomská 7, 70-603 Szczecin, Polsko
tel. (+48 91) 43 08 220 www.port.szczecin.pl



INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA
Švermovská 32, 273 41 Brandýsek
www.petrkozyeny.cz tel./fax: 312 283 702, 718
www.marinavltava.cz e-mail: kozyeny.petr@volny.cz
www.lodenicevltava.cz e-mail: petr.kozyeny@petrkozyeny.cz



Porr a.s.

odštěpný závod - Vodohospodářské stavby
Dubečská 3238/36, 100 00 Praha 10
www.porr.cz



LABSKÁ, strojná a stavební společnost s.r.o.
Kunětická 2679, Pardubice 530 09
Tel.: 466415706, e-mail: labska@labska.cz
www.labska.cz



STÁTNÍ PLOVEBNÍ SPRÁVA
Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7
Tel.: (+420) 234 637 111
www.spspraha.cz



Ředitelství vodních cest ČR
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Tel.: +420 225 131 732
e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



AGENTÚRA ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY
Agentúra rozvoja vodnej dopravy
Lamačská cesta 8, 811 04 Bratislava
Tel.: +421 2 594 94 753
e-mail: info@arvd.gov.sk

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLOVBA

Časopis pro ekologické, ekonomické a technické aspekty vodní dopravy a vodních cest v ČR, Evropě a na jiných kontinentech.

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Pavel Cenek; Ing. Miloslav Černý;
Ing. Petr Forman; Ing. Lubomír Fojtů; Ing. Jiří Friedel;
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Tomáš Kolařík;
Mgr. Klára Němcová; Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba;
PhDr. Štěpán Rusňák; Ing. Jan Skalický; Ing. Michael Trnka, CSc.

Články lze podle autorovy volby publikovat česky nebo slovensky, německy a anglicky. Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Příspěvky se redakčně upravují, mohou být i kráceny.

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53
140 00 Praha 4
Fax: 241 409 467
e-mail: vodnicesty@seznam.cz
www.d-o-l.cz

Objednávky a inzerce:

Šéfredaktor Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793
Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč
DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Vychází čtvrtletně
Roční předplatné vč. poštovného 350 Kč
ISSN 1211-2232

Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

OBSAH

Rozhovor s ministrem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Markem Gróbarczykem	
Tomáš Kolařík	2
Odra v centru pozornosti	
Martin Dittmer, Sven Erichson	6
Oderská deklarace	7
Die Oder im Fokus	8
Novým prezidentem Unie komor Labe/Odra zvolen Jiří Aster	
Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje se stalo členem KEO	9
KONCEPCE VODNÍ DOPRAVY: vláda jí vzala na vědomí	
Ing. Jan Bukovský, Ph.D.	10
Právě vychází nová kniha	
O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe	13
Zvýšení parametrů vltavské vodní cesty do Prahy bude spolufinancovat EU	
Ing. Jan Bukovský, Ph.D.	15
29. Plavební dny	
doc. Dr. Ing. Pavel Fošumpaur, Ing. Vladimír Novák, doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. ..	16
Svatojánské slavnosti NAVALIS 2018	18
Loď Pivovar – unikát na Vltavě	20
Indie vyhlásila 111 národních vodních cest	
Tomáš Kolařík	22
V Norsku vznikne první námořní tunel na světě	
Tomáš Kolařík	24
LODNÍ DENÍK z plavby SUN RIVER z Příštan na Odru - 1. část	
Ing. Miroslav Cink	27
Ing. Otakar Vavruška oslavil 80 let	30
Mezinárodní konference TUNS 2017 v Ostravě	30
A PŘECE SE POPLUJE!	
Pavel Kohout	32
Život není takový – je úplně jiný (68)	
Ing. Josef Podzimek	33

Titulní strana: Nová kniha O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Autoři: Josef Podzimek, Petr Forman, Tomáš Kolařík (viz. str. 13)

Rozhovor s ministrem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Markem Gróbarczykem

Rozhovor s polským ministrem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Markem Gróbarczykem o práci jeho ministerstva, rozvoji sektoru vodní dopravy a přístavů. Rozhovor se uskutečnil dne 26. října 2017 na půdě Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby ve Varšavě. Marek Gróbarczyk se narodil 13. března 1968 v polském městě Nowy Sącz. Absolvoval námořní akademii v Gdyni a Technologicko-zemědělskou akademii v Bydgoszci. Poté sloužil několik let jako důstojník na námořních lodích. Poté pracoval v soukromém sektoru. Byl členem správní rady státních ropných společností.

V roce 2007 zastával funkci ministra námořního hospodářství.

V roce 2009 byl zvolen poslancem Evropského parlamentu, kde působil do roku 2015.

Ministrem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby byl jmenován 16. prosince 2015.

Vážený pane ministře, jaké jsou hlavní oblasti práce Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby, které vzniklo teprve před dvěma lety? Jaké máte cíle?

Naše ministerstvo, které bylo zřízeno v roce 2015, má 5 základních pilířů: námořní plavbu, vnitrozemskou plavbu, správu přístavů, loděnice a námořní akademii. Sdružuje všechny instituce v oblasti námořní a vnitrozemské plavby, má pod sebou plavební správu. Takže nyní jsme správci vodních cest a připravujeme strategii pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy.

V loňském roce jsme přijali hlavní strategii, která

zahrnuje Oderskou vodní cestu E-30, vodní cestu Visla E-40, vodní cestu E-70 a vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. A také Slezský průplav, který spojí Odru s Vislou. To jsou naše hlavní cíle.

Dalším krokem byla ratifikace Dohody AGN, k níž jsme se letos připojili. AGN určuje jako minimum pro mezinárodní vodní cestu IV. třídu vodních cest. Nyní připravujeme další krok – studie proveditelnosti těchto vodních cest.

Ale hlavním problémem ve vnitrozemské plavbě jsou peníze. Máme zde velkou zkušenost, jak nepostupovat do budoucna – plavební stupeň Malczyce na Odře – který je ve výstavbě 20 let a my se snažíme, abychom jej dokončili příští rok. Tato zkušenost



Mapa polských vodních cest

nost nám ukazuje, že není vhodné investovat do vodních cest čistě ze státního rozpočtu, takže nyní proto připravujeme projekt investice – nejen samotný projekt. Přesunuli jsme investorské kompetence z ministerstva na námořní přístavy Štětín-Svinoústí, který připravuje studii proveditelnosti pro Oderskou vodní cestu a Gdaňsk pro vodní cestu Visla. Prvním krokem je vytvoření rámce pro výběrová řízení, poté zadání nabídek pro studie proveditelnosti a projekty. Peníze na tyto projekty budou pocházet z námořních přístavů, protože ty budou těžit nejvíce z rozvoje vodních cest. Ale samozřejmě pro uskutečnění dalších kroků budeme muset vytvořit konsorcium s dalšími partnery – například energetickými společnostmi, státními společnostmi a samozřejmě finančními institucemi a investory z trhu. Protože potřebujeme vybudovat více plavebních stupňů, mohlo by dojít k výstavbě vodních elektráren, což je skvělá příležitost pro podnikání.

Na rozvoj vodních cest chceme utratit přibližně 8 miliard eur (cca. 200 miliard Kč), což je spousta peněz. Je nemožné použít financování pouze ze státního rozpočtu. Nyní se soustředíme na to, abychom udělali první krok a připravili tyto projekty na technické úrovni a pak můžeme podniknout další krok k nabídce projektů investorům.

Na konci letošního roku vytvoříme speciální fond pro vnitrozemskou plavbu. Rádi bychom použili část peněz ze správy vod a využívali fond pro rozvoj tohoto odvětví. Ale to nestačí, proto potřebujeme spolupráci se společnostmi, přístavy, finančními institucemi a bankami.

Jak jste spokojeni s postupem prací na přípravě modernizace a rozšíření vodních cest?

Jsme velmi spokojeni, hodně jsme dosáhli při přípravě dokumentů, legislativy a projektů. Nyní je čas na aktivity a dokumenty jako jsou studie proveditelnosti a dalším krokem budou projekty, environmentální hodnocení a následným krokem bude konsorcium pro investice a konečným krokem výstavba.

Pro Polsko a Českou republiku je společným zájmem Oderská vodní cesta. Jak pokračují práce na přípravě její modernizace?

Připravujeme tendr na studii proveditelnosti Oderské vodní cesty E-30. Dne 6. listopadu 2017 na konferenci ve Vratislavi představíme naše plány pro modernizaci první části Odry. Na základě konzultací vyhlásíme soutěž na studii proveditelnosti a projekt. Rádi bychom měli tuto první etapu prací brzy hotovou.

Myslím, že je opravdu vhodný čas připravit Oderskou komisi mezi Polskem, Německem a Českou republikou, protože Oderská vodní cesta je společ-

nou investicí. Takže uvažujeme o tom, že vytvoříme komisi podobnou moselské, rýnské nebo dunajské. Komise má velkou výhodu, že má své zvláštní postavení ve státech, takže existuje i v případě změn politické situace, konfliktů, dokonce i za války pracovaly Rýnská a Dunajská komise. To je nejlepší způsob, jak připravit další krok. Je to velmi obtížné, protože musíme změnit mnoho právních předpisů.

V současné době Česká republika pracuje na studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Podporuje Polsko tento významný středoevropský projekt?

Projekt má podporu polské vlády. Jsme připraveni podpořit toto řešení, ale samozřejmě potřebujeme dohodu mezi zeměmi a velmi vážné prohlášení z české strany. Samozřejmě existují jednání pracovní skupiny pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, ale pokrok je velmi pomalý. Myslím si, že je čas dokončit práci této skupiny a připravit společný silný dokument – rámec nebo akční plán.

Podstatným projektem rozšíření Oderské vodní cesty do České republiky je poldr Racibórz. Byly provedeny pozitivní změny v projektu tohoto poldru, aby byla zajištěna plavba přes jeho hráz až po hranice s Českou republikou?

Samozřejmě. Je nemožné vybudovat poldr Racibórz bez plavby. Naši lidé pracují na změně současné situace. Studie proveditelnosti nám také musí ukázat nejlepší cestu, jak vybudovat vodní cestu mezi Kędzierzyn-Koźle a Ostravou.

Do doby realizace prodloužení Oderské vodní cesty do České republiky existují nápady na využití přístavů Gliwice, Koźle a Opole pro přepravu českého zboží. Podporuje vaše ministerstvo tyto aktivity a mohlo by pomoci při realizaci zkušebních přeprav?

Ano, naše ministerstvo podporuje takové projekty. V letošním roce jsme znovu otevřeli Gliwický průplav pro pravidelnou přepravu uhlí do Vratislavi. Právě pořádáme zkušební přepravu hnojiv z AZOTY Kędzierzyn přes Kędzierzyský průplav a Gliwický průplav a Odru do Štětína. Pokud budou výsledky pozitivní, zahájíme pravidelné plavby. Jsme připraveni podpořit i české zkušební přepravy!

Pozn. redakce: Zkušební plavba proběhla úspěšně a loď po překonání 670 km dlouhé trasy po Oderské vodní cestě dorazila do přístavu Police nedaleko Štětína. Cílem plavby bylo vyzkoušet možnosti řeky Odry pro přepravu hnojiv a chemických látek a po vyhodnocení efektivnosti plavby by měly následovat další přepravy.



Zkušební plavba z chemických závodů AZOTY Kędzierzyn po dokončeném úseku průplavu Dunaj-Odra

Zdroj: Grupa Azoty

V České republice máme pouze jednu školu vnitrozemské vodní dopravy v Děčíně. Slovensko nemá střední školu, ale Žilinská univerzita má Katedru vodní dopravy. Soustředíte se také na rozvoj škol vnitrozemské a námořní plavby v Polsku?

Máme kompetence pro nové školy. Během příštího roku ve Vratislavi vytvoříme střední školu vnitrozemské vodní dopravy. V Kędzierzyn-Koźle plánujeme založit pobočku Námořní akademie Štětín. Myslím si, že díky našim velkým plánům na rozvoj námořní a vnitrozemské plavby bude o toto vzdělání ještě větší zájem.

Jak spolupracujete s Německem na modernizaci spojení Štětínského přístavu a Oderské vodní cesty do evropské sítě vodních cest?

Samozřejmě spolupracujeme s Německem na modernizaci Oderské vodní cesty, ale problémem je, že předchozí polská vláda připravila projekt pouze na III. třídu, což je katastrofa. Teď všechno změním. Souvisejícím problémem jsou finance, protože evropské banky akceptují minimálně IV. třídu, nikoliv III. Proto jsme podepsali dohodu AGN a nyní jednáme o změně polsko-německé dohody o modernizaci Oderské vodní cesty.

Jak postupuje příprava průplavu do námořního přístavu Elbląg?

Nový průplav o délce 1,3 km s plavební komorou o rozměrech 200 × 25 × 5 m mezi Baltským mořem a Viselským zálivem umožní spojení námořního přístavu Elbląg bez nutnosti překonávat ruské teritoriální vody. Projekt je ve vysoké úrovni přípravy. Připravili jsme veškeré nezbytné dokumenty, například technické, geologické a environmentální. Nyní se soustředíme na studie a hodnocení v oblasti životního prostředí, abychom byli v souladu s evropskými směrnici. Zahájení stavby plánujeme na podzim 2018.

Cítíte změnu přístupu Evropské unie k této problematice poté, co země Visegrádské skupiny prohloubily spolupráci na rozvoji vodních cest?

Musíme spolupracovat, protože existuje síť TEN-T, ale řeka Odra je z této transevropské sítě vyloučena. Mým přáním je připravit pro další finanční výhled společně s Českou republikou a Slovenskem zařazení Oderské vodní cesty do sítě TEN-T. Mezitím podnikáme potřebné kroky, vedeme velmi vážná jednání s Evropskou komisí a vyvíjíme tlak na změnu TEN-T a prezentujeme naši práci a plány.



Vizualizace průplavu z Baltského moře do říčně-námořního přístavu Elbląg

Minulý rok jsme měli mnoho setkání s ostatními zeměmi na úrovni ministrů, náměstků ministrů a ředitelů ohledně společných investic. Významnou událostí byl podpis memoranda o přípravě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe s ministrem dopravy ČR Danem Ťokem a slovenským ministrem dopravy Arpádem Érsekem v lednu 2017.

Naše ministerstvo koordinuje námořní aktivity spolupráce středoevropských zemí s Čínou 16 + 1 a Česká republika i Slovensko představily projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, takže si myslím, že vše jde správným směrem.

Ale náš problém je, že stále dokončujeme práci, kterou jsme již měli mít hotovou, nyní musíme připravit další krok – projekt výstavby. To bude klíčové i pro novou českou vládu.

Příští rok bude zlomový pro veškerou spolupráci v oblasti vodních cest a vnitrozemské plavby, protože konečně dokončíme všechny práce na studiích proveditelnosti a pohneme se kupředu.



Tomáš Kolařík

Marek Gróbarczyk (vpravo) a Tomáš Kolařík

Odra v centru pozornosti

Martin Dittmer a Sven Erichson – Generální sekretariát Unie komor Labe/Odra;
překlad: Ing. Jiří Aster

Již více než 17 let se Unie komor Labe/Odra (KEO) zasazuje o infrastrukturní rozvoj v povodí dvou největších středoevropských řek Labe a Odry.

Dobře fungující dopravní infrastruktura je důležitým a neodmyslitelným předpokladem pro hospodářskou stabilitu a rozvoj daného území. V období před politickými změnami v roce 1989 byly Labe a Odra významnou a aktivní součástí dopravní sítě. Poté však započal pokles jejich významu pro hospodářské účely. KEO se dlouhodobě angažuje pro odlehčení přetížené silniční sítě v tomto ekonomicky významném prostoru větším využitím železnice a vnitrozemské plavby. Zejména vnitrozemská plavba může nabídnout alternativní řešení přeprav pro logistické řetězce a zapojení do intermodální dopravy. Podmínkou je zlepšení parametrů splavnosti obou řek tak, aby odpovídaly současným nárokům.

Od založení v roce 2015 polské Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby připravuje plány na posílení úlohy vnitrozemské plavby v Polsku, především na Odře. V diskusi se zástupci hospodářství je KEO důležitým partnerem, protože tato organizace koncentruje dopravní zájmy ve všech třech státech: České republiky, Polska a Německa.

Na podporu přeshraniční diskuse ohledně plánů rozvoje oderského regionu uspořádaly obě jmenované organizace mezinárodní konferenci ve spolupráci s Dolnoslezským vojvodským úřadem, Úřadem pro vnitrozemskou plavbu ve Vratislavi a Polytechnickou univerzitou ve Vratislavi, která se konala 16. listopadu na Polytechnické univerzitě ve Vratislavi.

Hlavní političtí představitelé: státní tajemnice Ministerstva infrastruktury a územního plánování Braniborska Ines Jesse, ministr pro regionální rozvoj a dopravu Saska-Anhaltska Thomas Weibel, státní tajemnice Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Polska Anna Moskwa, vojvoda Dolnoslezského vojvodství Paweł Hreniak, vojvoda Opolského vojvodství Adrian Czubak, poradce prezidenta České republiky Petr Forman, a ředitelka Krajského úřadu Moravskoslezského kraje Marta Wroblowska.

V průběhu panelové diskuse byly prezentovány, analyzovány a zváženy plány na využití oderské oblasti ve všech třech státech. V následující panelové diskusi zástupci z oboru dopravy měli možnost prezentovat své názory a ideové záměry. Na závěr konference všichni účastníci podepsali Oderskou deklaraci (viz. protějščí strana). Všichni účastníci se shodli na pokračování přeshraničního dialogu na toto téma. Unie komor Labe/Odra se nabízí jako vhodná a přirozená platforma pro tato jednání.



Konference o Oderské vodní cestě v polské Vratislavi se zúčastnilo přes 200 hostů z Polska, Německa a České republiky

Oderská deklarace

16. listopadu 2017

Wrocław (Vratislav)

My, zástupci německých, polských a českých regionů a společností z oblasti plavební, hospodářské, vědecké i socio-ekonomické, shromáždění dne 16. listopadu 2017 ve Vratislavi, projevujeme svou vůli uzavřít na regionální úrovni deklaraci ke středoevropským řekám, a zejména k řece Odře.

V souvislosti s blížícím se 200. výročím zahájení plánované regulace řeky Odry a podpisu Bohumínského protokolu dne 7. července 1819, deklarujeme následující:

V současné době evidentně dochází k nerovnému využívání prostředků Evropské unie souvisejících s vodním hospodářstvím, což má za následek zpomalení a v některých zemích vymístění ekonomik a průmyslových odvětví závislých na vodní dopravě. Ve středoevropských zemích od 90. let 20. století dochází k trvalému poklesu přepravy ekologickou říční dopravou. Domníváme se, že stávající situace může ve skutečnosti vést k trvalému vyloučení říční dopravy ve střední Evropě z hlavní sítě dopravních koridorů TEN-T. Dle našeho názoru může být zpochybněna implementace dopravní politiky Evropské unie vyplývající z tzv. Bílé knihy o dopravě i negativní dopad na hospodářský potenciál regionů. Je smysluplné, po vzoru oblastí západně od řeky Labe, rozvíjet říční vnitrozemskou dopravu při rovnoměrném využití zdrojů Evropské unie v celé síti vodních cest, a zejména v příhraničních oblastech a mezinárodních propojeních.

Řeka Odra přímo spojuje regiony Polska, Německa a České republiky, přičemž je součástí kontinentálního dopravního systému, který zahrnuje nejen vnitrozemskou dopravu, ale také přístup k námořním přístavům. Domníváme se, že rozvoj Odry, zejména v příhraničních oblastech, má zásadní význam pro ekonomické sblížení sousedících regionů i států. Je třeba mít na paměti, že říční doprava je nezbytná nejen pro mezinárodní obchod, ale také pro významné zlepšení turistické hodnoty regionů. Zároveň rozvoj vodních koridorů a říční dopravy nejen nevylučuje, ale naopak podporuje udržení vysokých environmentálních standardů.

Domníváme se, že ústřední orgány, by při uskutečňování svých národních politik, týkajících se Odry, měly vzít v úvahu tyto klíčové prvky jejího rozvoje:

- investice zaměřené na dosažení parametrů řeky Odry umožňující volnou, obousměrnou osobní i nákladní vodní dopravu;
- realizace Dohody mezi vládou Spolkové republiky Německo a vládou Polské republiky o společném zlepšení situace na vodních cestách v německo-polském pohraničí (protipovodňová ochrana, odtokové a plavební podmínky);
- zohlednění Odry jako součásti dopravní sítě a nadnárodních projektů (revize TEN-T, vodní koridor Dunaj-Odra-Labe);
- vytváření příznivých podmínek pro modernizaci říční flotily a podnikatelských i investorských aktivit v oblasti vnitrozemské plavby;
- posílení vědecké spolupráce v oblasti studií a analýz, týkajících se splavnění Odry a komplementárních bezpečnostních systémů pro plavbu;
- spolupráce školících středisek personálu pro vnitrozemskou plavbu.

V návaznosti na výše uvedené skutečnosti, my, níže podepsáni očekáváme od ústředních orgánů Polska, Německa a České republiky, že tyto státy podniknou zásadní kroky k rozvoji říční dopravy na řece Odře, čímž podpoří rozvoj regionů i národních ekonomik.

Tato deklarace je pouze vyjádřením vůle jejích signatářů a nezakládá vzájemné právní nebo finanční závazky. Deklarace je otevřená a veřejná, umožňuje připojení dalších subjektů, které projevují zájem o rozvoj řeky Odry i jeho veřejnou podporu.



Die Oder im Fokus

Seit seiner Gründung im Jahr 2015 erarbeitet das polnische Ministerium für maritime Wirtschaft und Binnenschifffahrt Pläne zur Stärkung der Binnenschifffahrt in Polen, vor allem auf der Oder. In der Diskussion mit der Wirtschaft ist die KEO ein wichtiger Partner, denn sie bündelt die verkehrswirtschaftlichen Interessen aller drei Oder-Anrainerstaaten, Tschechische Republik, Polen und Deutschland.

Seit mehr als 17 Jahren setzt sich die Kammerunion Elbe/Oder (KEO) für die infrastrukturelle Entwicklung im Einzugsgebiet der beiden größten mitteleuropäischen Flüsse Elbe und Oder ein.

Eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist für die wirtschaftliche Stabilität und Entwicklung unabdingbar. Traditionell waren Elbe und Oder vor der politischen Wende 1989 aktiv ins Verkehrsnetz eingebunden. Seitdem ist ihre Bedeutung für die verkehrliche Nutzung rückläufig. Um das in diesem großen Wirtschaftsraum weitestgehend gut entwickelte Straßennetz zukünftig zu entlasten, engagiert sich die KEO für eine Nutzung der beiden Verkehrsträger Schiene und Binnenschifffahrt. Insbesondere die Binnenschifffahrt auf Elbe und Oder kann alternative Lösungen für Logistikketten und intermodalen Transport bieten. Dazu müssen beide Flüsse für entsprechende Anforderungen ertüchtigt werden.

Um die grenzüberschreitende Diskussion der Entwicklungspläne zu unterstützen, haben beide Organisationen zusammen mit dem Wojewodschaftsamt Niederschlesien, dem Binnenschifffahrtsamt Breslau und der Technischen Universität Breslau eine internationale Konferenz am 16. November 2017 in der Technischen Universität Breslau durchgeführt.

Als politische Vertreter nahmen teil: Ines Jesse, Staatssekretärin im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, Thomas Webel, Minister für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Anna Moskwa, Staatssekretärin im Ministerium für maritime Wirtschaft und Binnenschifffahrt der Republik Polen, Paweł Hreniak, Wojewode der Wojewodschaft Niederschlesien, Adrian Czubak, Wojewode der Wojewodschaft Oppeln, Forman, Berater des Präsidenten der Tschechischen Republik und Wroblewska, Direktorin der Kreisverwaltung des Mährisch-Schlesischen Kreises.

Auf der Podiumsdiskussion wurden die Pläne zur Nutzung des Odergebietes in allen drei Staaten vorgestellt und erörtert. In der anschließenden Podiumsdiskussion hatten Vertreter der Verkehrswirtschaft die Möglichkeit, ihre Ansichten und Ideen darzustellen. Am Ende der Veranstaltung haben die Teilnehmer der Konferenz eine Erklärung zur Oder (siehe Abdruck) unterschrieben. Alle Teilnehmer waren sich einig, dass der grenzüberschreitende Dialog fortgesetzt werden muss. Die Kammerunion Elbe/Oder bietet dafür eine passende Plattform.

Auf der Generalversammlung der Kammerunion Elbe/Oder (KEO) am 15. November 2017 wurde Herr Jiří Aster, Präsident der OHK Děčín, zum Präsidenten dieser internationalen Wirtschaftsorganisation gewählt. Herr Grzegorz Załoga, Präsidiumsmitglied der Westlichen Industrie- und Handelskammer Gorzów und scheidender Präsident der KEO übergibt damit die Leitung am 1. Januar 2018 an die Tschechische Republik. Außerdem wurde eine gegenseitige Mitgliedschaft zwischen der KEO und dem Verein zur Förderung des Mährisch-Schlesischen Kreises beschlossen.



Státní tajemnice Braniborska, ministr regionálního rozvoje a dopravy Saska-Anhaltska a zástupci Unie komor Labe/Odra diskutují o spolupráci s polským Ministerstvem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby

Novým prezidentem Unie komor Labe/Odra zvolen Jiří Aster

Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje se stalo členem Unie komor Labe/Odra

Na valném shromáždění Unie komor Labe/Odra (KEO) ve Vratislavi dne 15. listopadu 2017 byl Jiří Aster, předseda Okresní hospodářské komory Děčín, zvolen prezidentem této mezinárodní hospodářské organizace. Grzegorz Załoga, člen prezidia Západní průmyslové a obchodní komory Gorzów a nynější prezident KEO, předá 1. ledna 2018 vedení KEO novému prezidentovi.

Na valném shromáždění bylo také uzavřeno vzájemné členství mezi KEO a Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje zastoupeného prezidentem Pavlem Barčošem. Cílem spolupráce je mj. zintenzivnění spolupráce na prosazování a přípravě prodloužení Oderské vodní cesty do České republiky.



Unie komor Labe/Odra



Unie komor Labe/Odra (KEO) byla založena v roce 2000. Je svazem polských, českých a německých hospodářských a řemeslných komor, jakož i hospodářských zainteresovaných skupin.

Cíle KEO jsou urychlení hospodářské integrace Polska, České republiky a Německa a účinné

zapojení společných zájmů regionálního hospodářství do evropského vývoje.

Cíle Unie komor Labe/Odra lze shrnout takto:

- Urychlení ekonomické integrace Polska, Česka a Německa
- Účinné propojení zájmů regionálního hospodářství a evropského rozvoje

Pracovní oblasti:

Doprava / Cestovní ruch / Odborné vzdělávání

www.kammerunion.eu



KONCEPCE VODNÍ DOPRAVY: vláda jí vzala na vědomí

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. – Ředitelství vodních cest ČR

Pro infrastrukturu vnitrozemských vodních cest České republiky je 25. září 2017 významným dnem, neboť vláda České republiky svým usnesením č. 685 vzala na vědomí Konceptci vodní dopravy a uložila ministrům dopravy a životního prostředí učinit kroky, aby zlepšení plavebních podmínek na Labi bylo vyřešeno pomocí Plavebního stupně Děčín. Za poslední čtvrtstoletí se jedná o první ucelenou koncepci, která se snaží komplexně uchopit celou problematiku vnitrozemské vodní dopravy a formuluje řadu opatření nejen infrastrukturních, ale také organizačních, obnovy a modernizace lodního parku, zajištění kvalitního personálu a v neposlední řadě i podpory nových logistických konceptů.

Nová, inovativní a zároveň tradiční

Možná se jedná o protimluv, ale nová koncepce vodní dopravy je nejen unikátní a inovativní, ale zároveň tradiční a navazující na několik staletí trvající historii vodní dopravy na českém území.

Zcela novým aspektem je její úzké provázání na poslední dopravní trendy a koncepce Evropské unie, kde došlo jak k plné liberalizaci plavby a postupně rovněž dochází k úplné harmonizaci technických podmínek pro plavidla i kvalifikačních podmínek pro posádky, tak byl i spuštěn komplexní akční plán podpory NAIADES II, vydaný Sdělením Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů směrem ke kvalitní vnitrozemské vodní dopravě NAIADES II COM/2013/0623 final (dále jen „NAIADES II“), jehož je koncepce národním implementačním dokumentem.

Hlavní vodní cesty v České republice, představující Labe a Vltavu od Mělníka po Slapy, jsou rovněž zařazeny Nařízením EU č. 1315/2013 do tzv. transevropské dopravní sítě TEN-T, na nichž mají členské státy za povinnost dosáhnout kvalitních podmínek pro provozování plavby včetně podpory zařazení plavby do intermodálních řetězců. Ve smyslu těchto dokumentů a evropských i národních priorit koncepce definuje i cíle podpory moderních technologií ve vodní dopravě, zavádění alternativních paliv i inovativních konceptů logistiky, představující nejen masivnější uplatnění vodní dopravy v kontejnerové přepravě, ale také např. i v citylogistice jako udržitelné formě nákladní dopravy environmentálně citlivým způsobem řešící dopravní obsluhu měst podél vodní cesty.

V čem je ale pak ale koncepce tradiční? Posledním oficiálním koncepčním dokumentem přijatým vládou komplexně řešícím sektor byl Program podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005, schválený vládou ČR usnesením č. 635 ze dne 11. prosince 1996. Pokud si oba dokumenty v odstupu 21 let navzájem porovnáme, tak v oblasti infrastruktury se základní strategické cíle téměř nemění, neboť tyto cíle nebyly dosud splněny.

V roce 1996 se program orientoval zejména na prioritní projekty pro nákladní vodní dopravu, jimiž byly zlepšení plavebních podmínek na Labi mezi Ústím nad Labem a státní hranicí a splavnění Labe do Přelouče. Tyto projekty jsou i nadále pro koncepci vodní dopravy strategické. Další v pořadí bylo zvyšování spolehlivosti vodních cest a zvyšování parametrů. Z těchto dvou oblastí se podařilo řadu úzkých míst vyřešit – **byla dokončena modernizace plavebních komor na celém Labi, zvýšeny byly podjezdové výšky pod mosty na Labi, odstraněna plavební úžina Chvatěruhy i vyřešena ochrana plavidel**

za povodní. Řada modernizací přístavních zdí byla rovněž dokončena. Rekreační využívání Baťova kanálu ale bylo zatím snem a ani s další podporou rekreační plavby se příliš nepočítalo.

Jakých se za 20 let dosáhlo výsledků?

Zcela zásadní kritický vývoj mělo využívání vodních cest pro dopravu nákladů. Postupná liberalizace dopravního trhu, nestabilní plavební podmínky na Labi s dlouhými obdobími přerušené plavby i otevření nových trhů v EU pro české rejaře vedlo k přesunu výkonů mimo ČR. Ač poptávka po přepravě nákladů vodní dopravou prokazatelně existuje, pro nadměrné náklady je dokonce plavba nenahraditelná a pro řadu hromadných substrátů představuje konkurenční výhodu českých výrobců nebo zákazníků, poptávka není naplněna a v období nízkých vodních stavů je pro neekonomičnost i technickou nemožnost plavby vodní doprava pozastavena. V oblasti vnitrostátní dopravy vyšším objemům přepravy brání omezené parametry a nedostatečné vybavení přístavů.

Opačná situace je s rekreační plavbou. Počty malých plavidel registrovaných v ČR stabilně narůstají a zájem o rekreaci na vodních cestách dramaticky roste. Baťův kanál v téměř celé obnovené délce za 20 let svého nového života je téměř na hranici kapacity, když jej ročně na lodích využívá přibližně 90 tisíc návštěvníků. Také Vltava i Labe jsou využívány stále více, a ač s tím program z roku 1996 reálně ani nepočítal, splavná Vltava byla prodloužena až do Českých Budějovic a počty lodí zde několikanásobně rostou.

Priority a opatření nové koncepce

Prvním strategickým cílem je využití potenciálu vnitrozemské vodní dopravy pomocí organizačně-provozních opatření, jako podpůrná opatření bezprostředně nesvázaná s infrastrukturou. U podpory nákladní plavby se jedná zejména o podporu užití nových logistických konceptů kontejnerových linek, větší intermodální spolupráce, informační podpory uživatelům a využívání citylogistiky pro zásobování center velkých měst. V případě osobní dopravy a rekreační plavby jde o jejich zapojení do dopravní obslužnosti, lepší vybavenost přístavů a přístavišť a jejich zapojení do regionů, opět včetně lepší spolupráce na poli informovanosti.

V rámci strategického cíle zajištění potřebného počtu plavidel je řešena jak legislativní stránka harmonizace technických podmínek v celé EU, tak i rovněž modernizace pravidel vedoucí k jejich udržitelnosti, vyšší efektivnosti provozu a nižším emisím.

Nosnou oblastí koncepce je přirozeně infrastruktura,

soustředěná do strategického cíle Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na vodní ekosystémy včetně financování. Konceptce se naměřuje na dopravně významné vodní cesty Labe, Vltavu i Moravu včetně Baťova kanálu. Základní bariérou pro plavební využívání vodních cest je hospodárnost, neboť plavba jako celek je zcela liberalizována, provozována soukromými subjekty na základě trhu a její úspěch je podmíněn rentabilitou. Prvním cílem je tak zvýšení efektivnosti dopravy na síti TEN-T.

Do roku 2023 by mělo být dosaženo **stabilně splavné sítě Labe a Vltavy** délky 338 km, délka a šířka plavidel se nezmění, ponory na kanalizovaném Labi i Vltavě od Mělníka do Prahy budou 2,20 m a podjezdná výška pod mosty na Vltavě z Mělníka do Prahy naroste na 7,0 m. Zásadní je především vyřešení kritické situace v podmínkách pro využívání Labe pro plavbu, a to jak nákladní, tak i osobní a rekreační. Od státní hranice s SRN do Děčína a s mírou zabezpečení 95 % až do Ústí nad Labem bude po 345 dnů v roce zajištěn využitelný ponor 1,40 m, po polovinu roku 2,20 m. Analogické plavební podmínky budou na základě Společného konceptu Labe v SRN přijatého Spolkovým sněmem v červnu tohoto roku zajištěny na Labi v Německu až do Hamburku a navazující sítě západoevropských vodních cest.

Druhou prioritou je **prodloužení splavnosti Labe do Pardubic**, tvořené sérií investičních akcí jako je nejen nový stupeň v Přelouči, ale také přístav Pardubice, modernizace stupně Srnojedy a další.

Třetí prioritní akcí je **zvýšení podjezdných výšek a ponorů na Vltavě**, v jejímž rámci bude modernizováno 10 přemostění plavebních kanálů, ohlaví plavební komory Hořín a provedeny budou dílčí prohrábky koryta na ponor 2,20 m až do přístavu Praha-Radotín. Konsolidovány tak budou parametry s Labem a vytvořeny budou podmínky nejen pro atraktivní plavbu velkých osobních lodí do Prahy, ale také pro vyšší kapacitu lodí pro citylogistiku a prodloužení relací mezinárodní nákladní plavby až do přístavu Praha-Radotín s vynikajícím napojením na dálniční síť. V neposlední řadě je plánováno řešení nedostatečné kapacity Vltavské vodní cesty v centru Prahy na zřymadle Smíchov novou paralelní plavební komorou Staré město, řešící zejména četné kongesce plavebního provozu v okolí Karlova mostu.

Specifický cíl zkvalitnění vodních cest mimo síť TEN-T představuje řešení infrastruktury vodních cest sloužících primárně **rekreační plavbě na Vltavě** jako vodní cestě třídy I. mezi Slapy a Českými Budějovicemi a na Moravě a Baťově kanále. Na Vltavě je hlavní priorita směřována do dostavby zdvihadel na přehradních hrázích Slapy a Orlík. Rekreační využití Vltavy i po jejím prodloužení do Českých Budějovic dynamicky roste a hlavní potenciál se přesouvá od plavby v omezeném okruhu na plavbu na delších úsecích, na níž jsou užívány prodloužené víkendy i celé dovolené, přičemž pro větší lodě je kontinuální vodní cesty nezbytná.

Druhou vodní cestou je **Baťův kanál**, kdy další uspokojení poptávky včetně širší participace regionů není řešitelné jinak než prodloužením jižním směrem do Hodonína a severním směrem do Kroměříže. Oba konce Baťova kanálu, které jsou dnes spíš periferiemi a jádro návštěvnosti se orientuje na střed vodní cesty, přímým napojením na turistická střediska a dobře dopravně napojená východiska a cíle turistického ruchu získají atraktivitu a rekreační plavba více rovnoměrně využije celou vodní cestu. Bude toho dosaženo výstavbou dvou, resp. tří nových plavebních komor, dílčími úpravami koryta a výstavbou koncových přístavů.

V oblasti telematiky a bezpečnosti se opatření směřují jak do zavádění **Říčních informačních služeb**, doplnění sítě ochranných stání plavidel za povodní a zejména do dovybavení rejd plavebních komor čekacími stáními, kde začíná být s růstem rekreační plavby kritická absence vyhrazených stání pro malá plavidla.

Pro oblast údržby vodních cest konceptce v souladu s prioritami sítě TEN-T, kdy je nezbytné řádné udržování vodních cest pro zajištění „dobrého plavebního stavu“ (viz nařízení EU 1315/2013), uvádí systémová **opatření pro efektivnější údržbu**, minimalizaci omezení provozu, rychlejší odstraňování následků povodní a modernější řízení plavebního provozu včetně plavebních komor. Rovněž provozování příprěže remorkérem BESKYDY, realizované od roku 2016 ze strany státu, konceptce vymezuje jako jedno z opatření.

Posledním, avšak nikoliv nevýznamným, infrastrukturálním strategickým cílem je **Zajištění potřebné sítě přístavní infrastruktury** včetně financování. Pro oblast nákladní dopravy je v ČR poměrně mnoho přístavů, avšak pro moderní logistické trendy v podobě citylogistiky, vazby na přístavní průmyslové zóny a moderní skladovací a překladní zázemí nejsou připraveny. Na tyto oblasti by měly jít různé formy státní podpory. Konceptce dále počítá s omezeným rozsahem výstavby nových přístavů, které budou budovány a vlastněny státem, i s podporou modernizace současných soukromých přístavů.

V oblasti osobní a rekreační plavby je situace podstatně komplikovanější. V první řadě konceptce ukládá realizovat systematickou **sít veřejných přístavišť**, která umožní propojit vodní dopravu s dopravou pozemní a s pozemním využitím, což zároveň podpoří lokální a regionální podnikání a je předpokladem pro atraktivitu vícedenní rekreační plavby v měřítku širšího území. Na Baťově kanále byla tato síť v uplynulých letech téměř kompletně vybudována, přičemž prokázala, jak zpřístupnění okolí vodní cesty je účinným předpokladem pro nárůst rekreační plavby. Na Labi a Vltavě je právě úkolem tuto síť vybudovat.

Druhou oblastí je **středně a dlouhodobé stání lodí**, kdy v komerčně atraktivních lokalitách jsou jako soukromé investice přístavy budovány, ale na řadě míst nejsou podnikatelsky atraktivní přístavy díky vyšším nákladům realizovatelné, avšak poptávka po stání až několikrát násobně převyšuje nabídku. Je to problém nejen Baťova kanálu, ale také Labe i některých částí Vltavy, kde veřejná investice bude nezbytná.

Specifickým cílem je **oblast servisních středisek**, jichž je momentálně kritický nedostatek a zásobování a servis plavidel se řeší často nouzovým způsobem. Konceptce ukládá zřídit souvislou síť servisních center zajišťujících ekologické tankování pohonných hmot, pitné vody i odběr odpadních vod a tuhých odpadů. Dalším závažným úkolem je **vyřešení veřejných výtahů** pro vytahování plavidel na souš pro prohlídky a havarijní opravy podponorů, kdy zejména pro větší plavidla je absence použitelných zařízení kritická. V současnosti jsou jediné funkční výtahy v soukromých loděnicích ve Chvaleticích a v Děčíně, přičemž pro řadu plavidel z Prahy jsou nedostupná a jediný soukromý výtah v Praze-Holešovicích je téměř mimo provoz. Vyřešeno ale není ani vytahování větších lodí na Vltavě směrem do Českých Budějovic nebo na Baťově kanále.

Konceptce nezapomíná ani na **české přístavní území v Hamburku**, kde identifikuje záměr na výměnu pronajatých území za jiná s dostupností pro námořní dopravu a lepšími předpoklady pro logistiku 21. století.

Ostatní strategické cíle konceptce Snižování vlivu vodní

dopravy na životní prostředí, Výzkum, vývoj, inovace ve vodní dopravě a Sociální aspekty, vzdělávání pracovníků ve vodní dopravě jsou spíše měkkými opatřeními, zejména ve vztahu na zavádění inovativních technologií směrem k redukci emisí, alternativním palivům i nástrojům a zajištění odborného kádrů pro provoz vodní dopravy.

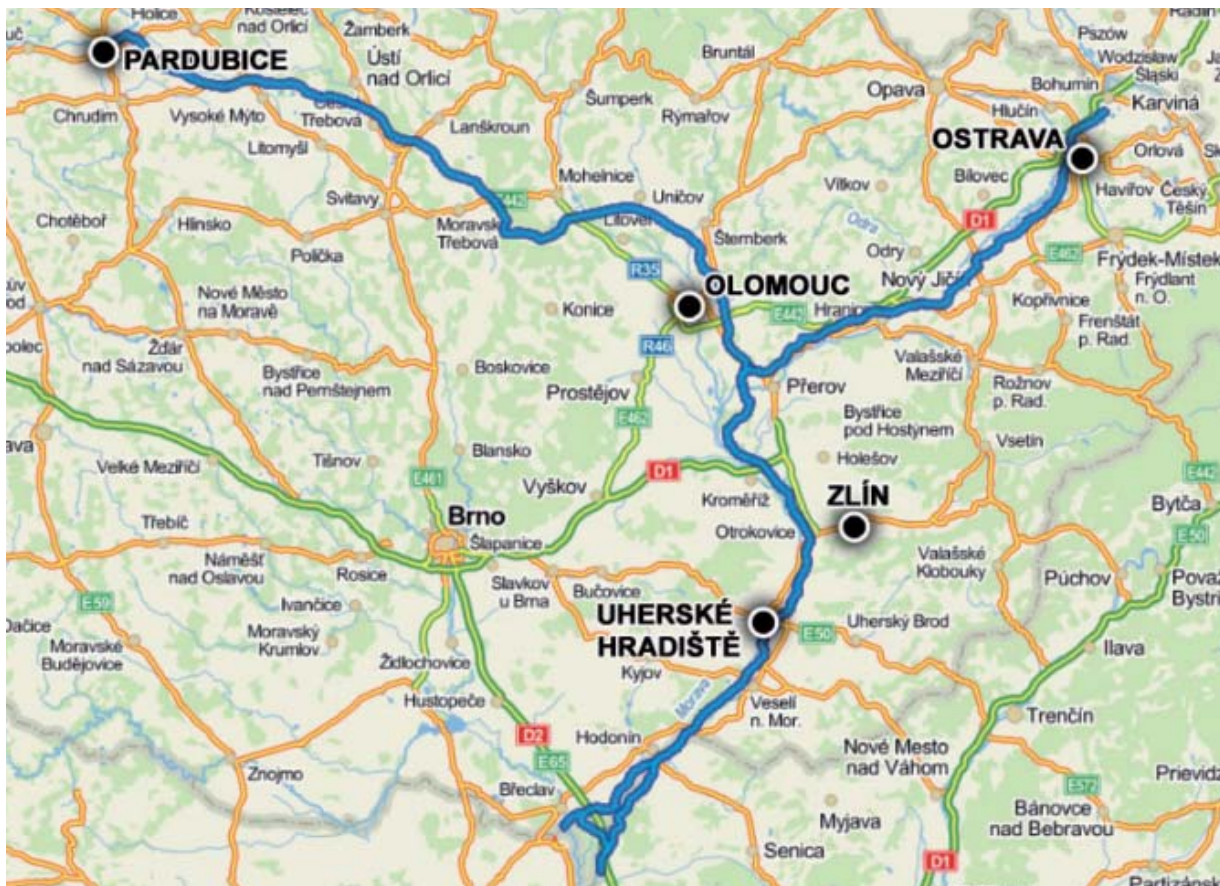
Jak dál?

Jak koncepce ve svém názvu vymezuje, má za úkol definovat opatření realizovaná do roku 2023. Celý komplex opatření by po své realizaci, která je i v tomto relativně krátkém horizontu věcně reálná, měl zajistit další dlouhodobý udržitelný provoz vodní dopravy, která bude mít významně lepší postavení na dopravním trhu, než má doposud, a zejména podpoří hospodářství a podnikání v ČR navázané na

nákladní i osobní vodní dopravu a rekreaci.

Poslední strategický cíl Dlouhodobá vize pro vodní dopravu – prověření možnosti dalšího rozvoje vodní dopravy představuje zasazení koncepce do možných dalších horizontů po roce 2023. V případě Labe a Vltavy se jedná o možnost dalšího zlepšení parametrů umožnění plavby větších lodí, jež ale bude relevantní až v návaznosti na stabilizaci dopravního oboru jako celku.

Druhou oblastí, již je možná výstavba vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe včetně napojení státu na Oderskou a Dunajskou vodní cestu není předmětem této koncepce a je vázána na výsledek právě zpracovávané studie proveditelnosti. Podle jejích závěrů bude dále postupováno, přičemž realizace doporučených opatření by věcně byla reálná až v horizontu po roce 2020.



Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe není v Koncepci vodní dopravy obsažen, bude se řešit samostatně



Projekt zvyšování podjezdných výšek mostů na kanálu Vraňany-Hořín je součástí Koncepce vodní dopravy

Josef Podzimek,
Petr Forman,
Tomáš Kolařík



O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Severní moře

Baltské moře

Středozemní moře

Černé moře



2018

Josef Podzimek • Petr Forman • Tomáš Kolařík



PRÁVĚ VYCHÁZÍ NOVÁ KNIHA

Nová kniha autorů Josefa Podzimka, Petra Formana a Tomáše Kolaříka o 152 stranách popisuje historii, současnost, ale především přednosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Účelem knihy je propagace dokončení tohoto vodního koridoru jako nedílné součásti evropského dopravního systému. Detailně jsou také popsány přednosti vnitrozemské vodní dopravy. Pro porovnání a vysvětlení, že se nejedná o megalomanský projekt, kniha popisuje aktuální podobné projekty ve světě – mj. německý průplav Rýn-Mohan-Dunaj, francouzský průplav Seina-sever, ruské průplavy pěti moří, čínský Císařský průplav nebo námořní Panamský a Suezský průplav.

Cena: 290,- Kč

objednávejte na www.d-o-l.cz nebo vodnicesty@seznam.cz



PRAGUE BOATS



- Firemní večírky
- Konference
- Soukromé akce
- Akce na míru
- Speciální plavby

PRAVIDELNÉ PĽAVBY:

- Hodinová plavba
- Dvuhodinová plavba
- Plavba s obědem
- Plavba s večeří
- Sladká Praha

www.prague-boats.cz

Zvýšení parametrů vltavské vodní cesty do Prahy bude spolufinancovat EU

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. – zástupce ředitele Ředitelství vodních cest ČR

Financování strategického projektu zvýšení plavebních parametrů vltavské vodní cesty do Prahy z prostředků Evropské Unie je realitou - Ředitelství vodních cest ČR podepsalo s agenturou INEA Evropské komise grantovou dohodu na dotaci ve výši 10,7 mil. euro z programu CEF. Počátkem roku 2018 bude po dokončení zadávacích řízení na zhotovitele zahájena realizace prvních staveb.



Spolufinancováno Evropskou unií
Nástroj pro propojení Evropy

Evropská unie prostřednictvím programu CEF orientovaného na financování projektů rozvoje infrastruktury transevropských dopravních sítí TEN-T se podílí ve výši 85 % na nákladech dvou hlavních částí projektu zvýšení parametrů Vltavy. Jedná se o úpravu plavební komory Hořín umožňující bezpečné proplouvání vyšších lodí a plavební komoru Praha-Štvanice, která se dočká bezpečných čekacích stání pro lodě. Náklady na tuto část dosahují 339 mil. Kč.



Modernizaci projde historická plavební komora Hořín, která bude rozšířena na 12 m a mostovka přes dolní ohlaví bude zvedací až na podjezdnou výšku 7 m

Ruku v ruce bude v rámci další části projektu deset mostů na plavebních kanálech Vraňany-Hořín u Mělníka a Troja-Podbaba v Praze zvýšeno na podjezdnou výšku 7 m a z Mělníka do Prahy-Radotína bude prohloubena plavební dráha. I na těchto stavbách budou v roce 2018 zahájeny práce a vyřeší se zároveň závadný stav více než 100 let starých mostů, na nichž je nyní značně omezena silniční doprava.

Projekt s celkovými náklady 1,66 mld. Kč bude dokončen v roce 2020 a kromě EU bude financován Státním fondem dopravní infrastruktury.

„Důležitým přínosem pro nákladní dopravu do Prahy bude zvýšení ponorů ze současných 1,80 m na 2,20 m, kdy při stejných nákladech loď uveze o 30 % více nákladu,“ uvedl Ing. Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR jako investora projektu.

„Těším se, že se tak podaří část těžké kamionové dopravy dostat ze silnic na lodě a snížit zatížení historických center měst těžkými auty s odpadem a stavebním materiálem. Příklady jiných metropolí Evropy ukazují, že to jde a i relativně pomalé lodě své místo v moderní logistice a dopravní obsluze měst mají.“ dodal.



Vizualizace nového zvedacího železničního mostu ve Vraňanech

29. Plavební dny

doc. Dr. Ing. Pavel Fošumpaur, Ing. Vladimír Novák, doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Ve dnech 19.–21. září 2017 se v Patincích nedaleko Komárna na Slovensku konala odborná plavebně-vodocestná konference s mezinárodní účastí 29. Plavební dny.

Konference, jejíž organizátory byly Slovenský plavebný kongres a České plavební a vodocestné sdružení, se konala pod záštitou ministra dopravy a výstavby Slovenské republiky Árpáda Érseka, ministra životního prostředí Slovenské republiky László Sólymosa a zplnomocněnce vlády SR pro výstavbu a provoz Soustavy vodních děl Gabčíkovo-Nagymaros Stanislava Fialíka.

V rámci slavnostního zahájení konference předsedou Slovenského plavebného kongresu Ing. Vladimírem Novákem a předsedou Českého plavebního a vodocestného sdružení doc. Pavlem Fošumpauem vystoupil státní tajemník Ministerstva životního prostředí SR Ing. Norbert Kurilla, PhD., generální ředitel sekce vodnej dopravy Ministerstva dopravy a výstavby SR Ing. Jozef Moravčík, podpředseda Nitrianskeho samosprávneho kraja Ing. Juraj Horváth, CSc., primátor města Komárno Ing. László Stubendek, generální ředitel Slovenského vodohospodářského podniku, š.p. Ing. Stanislav Gáborík, generální ředitel Vodohospodárskej výstavby, š.p. Ing. Daniel Kvocera, ředitel Agentúry rozvoja vodnej dopravy Ing. Martin Boroš a za Katedru hydrotechniky Stavebnej fakulty Slovenskej technickej univerzity doc. Ing. Ľudovít Možiešik. Kulturní program zahajovacího večera zajistilo vystoupení folklorní taneční skupiny.

V prvním pracovním dnu konference jednání předsedal předseda Slovenského plavebného kongresu Ing. Vladimír Novák. V rámci jednání vystoupili v první řadě představitelé Ministerstva životního prostředí SR a Ministerstva dopravy a výstavby SR Slovenské republiky, Ministerstva dopravy České republiky a zástupce sekretariátu Dunajské komise a výkonní tajemníci Mezinárodní komise ochrany Dunaje (ICPDR). Zástupci MŽP SR (Ing. Roman Skorka, Ing. Lenka Jamborová, Ing. Anna Gaálová) se ve svých vystoupeních zaměřili zejména na aktuální stav ve věci posuzování významných dopravních staveb na životní prostředí v souvislosti s územími soustavy NATURA 2000 a rovněž v souvislosti s uplatňováním požadavků článku 4.7 Rámcové směrnice o vodě. Zástupci MD ČR (Ing. Vojtěch Dabrowski a Ing. Martina Bártová) referovali o současném stavu vnitrozemské dopravy a Koncepci vodní dopravy v ČR. MDaV SR reprezentoval Ing. Luboš Ďurič, který shrnul hlavní cíle operačního programu Integrovaná infrastruktura 2014–2020. Závěrem prezentací také zazněly aktuální informace o připravované inovaci a modernizaci plavebních komor Gabčíkovo (doc. Ľudovít Možiešik – Katedra hydrotechniky Stavebnej fakulty Slovenskej technickej univerzity a Ing. Dušan Voleský – Vodohospodárska výstavba, š.p.). Ing. Pavel Virág (SVP) shrnul ve svém vystoupení aktuální úkoly správců vodních cest v SR.

Odpoledne se uskutečnila plavba lodí Slovenského vodohospodářského podniku, š.p. z oblasti Komárna, soustoku Váhu s Dunajem po proudu Dunaje až k příčnému prahu a zpět do přístavu v Patincích.

Druhý pracovní den se tradičně uskutečnil za předsednictví zástupce druhého organizátora konference a člena výboru Českého plavebního a vodocestného sdružení. Řízení jednání se ujal Ing. Michael Trnka, CSc. Bylo předneseno celkem 11 odborných referátů ze Slovenské i České republiky. V úvodu jednání dne vystoupila ředitelka Státní plavební správy (Mgr. Klára Němcová), která se ve svém vystoupení zaměřila na problematiku rekreační plavby na vodních nádržích v souvislosti s novelizační zákona o vnitrozemské plavbě.

Otázku rozvoje cestovního ruchu v podmínkách vnitrozemské plavby v SR sledoval ve svém vystoupení Ing. Marek Benček (Dopravní úřad). Ředitel Agentury vodní dopravy (Ing. Martin Boroš) referoval o plánech rozvoje a modernizace vodních cest v SR. Na jeho přednášku tematicky navázalo vystoupení Ing. Michaela Trnky (Aquatix a.s.), který přítomné seznámil s aktuálním návrhem splavnění dolního Váhu na úrovni studie proveditelnosti.

O současném stavu ve věci přípravy studie proveditelnosti koridoru Dunaj-Odra-Labe informoval ve svém vystoupení zástupce zhotovitele Ing. Martin Pavel (Sweco Hydroprojekt CZ a.s.). Ing. Martin Vavříčka (ŘVC ČR) se zaměřil na výklad k dokončení úspěšného projektu splavnění Vltavy do Českých Budějovic a ve svém druhém příspěvku informoval o lokalizační studii pro rozvoj rekreační a sportovní plavby. Problematice přípravy projektu zlepšení plavebních podmínek v úseku Ústí nad Labem po státní hranici ČR/SRN se věnoval ve svém vystoupení doc. Pavel Fošumpaur (ČVUT), který popsal hlavní závěry hydraulického výzkumu plavební komory Děčín a Ing. Michael Trnka (Aquatix a.s.), který informoval o návrhu úprav plavební dráhy pod plavebním stupněm Děčín.

Problematiku vodních cest z provozního hlediska shrnuli zástupci státních podniků Povodí Labe (Ing. Tomáš Svoboda) a Povodí Vltavy (Ing. Jiří Friedel), kteří informovali zejména o otázce měření a odstraňování nánosů na labsko-vltavské vodní cestě a její údržbě po povodních.

Na konci druhého pracovního dne konference přednesl předseda návrhové komise doc. Ing. Pavel Žarnay, CSc. návrh závěrů, na němž se podílel i člen návrhové komise z Českého plavebního a vodocestného sdružení doc. Pavel Jurášek. Návrh byl jednomyslně přijat.

Ve svém závěrečném vystoupení poděkoval předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení doc. Pavel Fošumpaur za precizní organizaci konference, která měla tradičně výbornou odbornou a společenskou úroveň a pozval přítomné na jubilejní 30. Plavební dny, které by se měly uskutečnit v září 2019 v České republice s těmito předběžnými tématy:

- 1. Rozvoj rekreační a sportovní plavby v širších souvislostech.**
- 2. Realita napojení vodních cest České republiky a vodního koridoru D-O-L na evropské vodní cesty.**
- 3. Vodní doprava a životní prostředí.**
- 4. Postavení vnitrozemské plavby v Evropské unii.**

Z Á V E R Y

Z KONFERENCIE S MEDZINÁRODNOU ÚČASŤOU

29. PLAVEBNÉ DNI

konanej od 19. do 21. septembra 2017 v Patinciach

V dňoch 19.–21. 9. 2017 sa v Patinciach uskutočnila konferencia 29. Plavebné dni 2017 s medzinárodnou účasťou odborníkov zo Slovenskej republiky, Českej republiky, ako aj zástupcov medzinárodných komisií.

Odbornou náplňou konferencie boli najmä témy

- príprava, realizácia a prevádzka vnútrozemských vodných ciest a prístavov s dôrazom na bilaterálnu a multilaterálnu spoluprácu v stredoeurópskom priestore;
- aktuálne témy, výzvy a úzke miesta v oblasti rozvoja vnútrozemskej plavby;
- rekreačná a športová plavba ako súčasť regionálneho rozvoja.

Konferencie sa zúčastnilo 138 odborníkov a čestných hostí. V rámci konferencie sa uskutočnila exkurzia spojená s plavbou po dunajskej vodnej ceste v okolí miesta konania konferencie.

Na základe príspevkov v zborníku, prezentácií a odborných rokovaní sa účastníci konferencie dohodli pre postup orgánov a organizácií kompetentných v oblasti vodnej dopravy a jej príslušnej infraštruktúry Slovenskej republiky a Českej republiky na nasledovných záveroch a odporúčaníach :

Zriadenie a činnosť Agentúry rozvoja vodnej dopravy SR s presunom niektorých kompetencií v oblasti vodných ciest a ich súčastí na rezort dopravy a výstavby možno považovať za užitočný krok v záujme zlepšenia postavenia vodnej dopravy a jej infraštruktúry.

Odporúčame vláde ČR schváliť Konceptiu vodnej dopravy v Českej republike v návrhu predloženom Ministerstvom dopravy ČR, ktorý zahŕňa o. i. zlepšenie plavebných podmienok na dolnom toku Labe pod Ústím nad Labem v parametroch zodpovedajúcich skutočnosti, že táto vodná cesta je súčasťou hlavnej transeurópskej dopravnej siete TEN-T.

Odporúčame kompetentným štátnym orgánom a občianskym združeniam podporovať rozvoj rekreačnej plavby na hornej Vltave, priplave Baťov kanál, na Váhu, Hrone, Dunaji i na vhodných vodných plochách. Odporúčame koncepcie rozvoja rekreačnej plavby podrobne rozpracovať, legislatívne a technicky (napr. technickou normou) precizovať povinnosť investorov zaistiť bezpečný prechod malých plavidiel cez vodné diela.

Odporúčame zaradiť projekt vážskej vodnej cesty medzi projekty s najvyššou prioritou, aby bolo možné v prebiehajúcom programovom období v príslušnom operačnom programe vyčleniť finančné prostriedky na prípravu a realizáciu projektu.

Odporúčame naďalej precizovať ustanovenia príslušnej legislatívy tak, aby v nej boli určené kompetencie v oblasti vodných ciest a ich súčastí jednoznačne, taktiež posilniť inštitucionálne zložky MDaV SR v oblasti vodných ciest a ich súčastí.

Odporúčame zintenzívniť aktivitu kompetentných orgánov v oblasti riešenia sporu medzi Slovenskom a Maďarskom, týkajúceho sa Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagyymaros. Predložovanie súčasného stavu má výrazne negatívny vplyv na podmienky medzinárodnej plavby na slovensko – maďarskom úseku Dunaja a na dolnom Váhu.

Odporúčame opätovne posúdiť doteraz spracované návrhy a zaistiť spracovanie podrobných štúdií realizovateľnosti týkajúcich sa zabezpečenia požadovaných parametrov plavebnej dráhy na Dunaji v úseku nad Bratislavou a variantných riešení priplavového prepojenia medzi Váhom a Odrou, resp. Váhom a Moravou.

Odporúčame zintenzívniť spoluprácu všetkých zúčastnených rezortov a organizácií, vedúcu k rýchlej a efektívnej realizácii zlepšenia plavebných podmienok na labskej a vltavskej vodnej ceste aj pre obchodnú plavbu. Odporúčame taktiež, aby na dopravne spoľahlivú labskú vodnú cestu nadviazala príprava a výstavba prepojenia strategického významu pre strednú Európu, ktorým je nepochybne vodný koridor Dunaj-Odra-Labe. Berieme na vedomie informáciu o rozpracovaní Štúdie realizovateľnosti tohto koridora.

Odporúčame naďalej zintenzívňovať spoluprácu príslušných orgánov s odborným a akademickým prostredím.

Odporúčame zvýšiť intenzitu konzultácií a rokovaní v rámci príslušných orgánov EÚ, ako aj v internom prostredí s cieľom dosiahnuť pre slovenské a české vodné cesty primeranú pozornosť a podporu.

Naďalej podporujeme aktivity Slovenského technického múzea – Múzea dopravy v Bratislave a Slovenského plavebného kongresu k vytvoreniu lodného múzea z plavidla Štúrec.

Závery prijali účastníci konferencie s medzinárodnou účasťou 29. Plavebné dni v Patinciach dňa 21. 9. 2017. Budúce 30. plavebné dni sa uskutočnia v septembri roku 2019 v Uherskom Hradišti v Českej republike.

Svatojánské slavnosti NAVALIS 2018



Stejně jako v letech předešlých, tak i v roce 2018 připravujeme další ročník **Svatojánských slavností NAVALIS**. Tentokrát oslavíme první jubilejní desáté výročí, kdy se v novodobé historii uskuteční v Praze obnovené vodní barokní Svatojánské slavnosti NAVALIS. Dovolujeme si vás jménem realizačního kolektivu Svatojánského spolku seznámit s aktuálním projektem těchto jedinečných vodních slavností, které jsou zároveň velice těsnou spojnici mezi českými a evropskými historickými kořeny.

Svatý Jan Nepomucký – patron italských Benátek a gondoliérů

Nedílnou součástí oslav vždy byly a jsou alegoricky zdobené lodě. Městem, které je vzorem nádherných výpravných vodních oslav, jsou italské Benátky. Proto každý rok zveme do Prahy benátské gondoliéry, kteří se stávají neodmyslitelnou složkou těchto velkolepých slavností. Toto propojení není ovšem náhodné nebo samoučelné. Svatý Jan Nepomucký je jedním z patronů města Benátek a především služebníků vodních – gondoliérů.

Během oslav 2018 budou benátské gondoliéry se svými nádhernými loděmi hlavními protagonisty. Do Prahy s sebou přivezou nejenom klasické gondoly, ale i tzv. Bissone, lodě, které se účastní těch nejzdobnějších tradičních benátských slavností včetně benátského karnevalu. Bissone historicky nikdy neopustily Arsenale – benátskou loděnici a účastníci NAVALIS se tak budou těšit z jejich přítomnosti právě v Praze u Karlova mostu jako jediní na celém světě.

Vodní koncert na hladině Vltavy – Benátky v Praze

Svatojánské slavnosti NAVALIS 2018 budou samozřejmě výjimečné množstvím lodí, které připlují oslavit svého patrona do hlavního města České republiky. NAVALIS 2018 budou nadále pokračovat v obnovené tradici i svým jedinečným hudebním programem. V období baroka, byly tzv. vodní hudby komponovány vždy pro jednotlivé ročníky, dle tohoto kánonu v roce 2018 zazní již potřetí autorská hudba z pera skladatele Kryštofa Marka. Skladatel, dirigent a čerstvý držitel Českého lva představí ve světové premiéře sedmivětou symfonickou skladbu *Venezia laghese*.

Cíle projektu

Svatojánské slavnosti NAVALIS jsou nápodobou původního barokního vodního představení, které se v Praze na Vltavě konalo od počátku 18. století. Novodobými slavnostmi, kterými od roku 2009 navazujeme na tradici jedné z mála pražských oslav, chceme obnovit jejich slávu a především uctít kult života a mučednické smrti sv. Jana Nepomuckého.

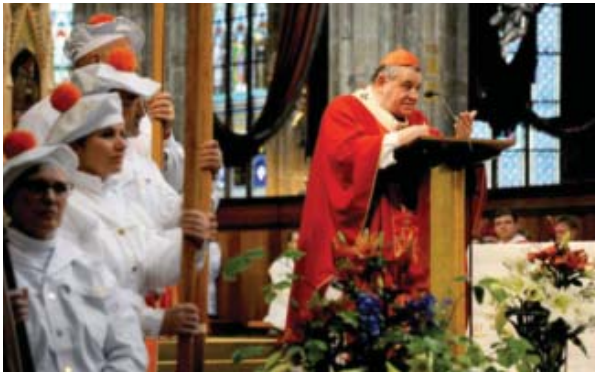
Přiblížením duchovního poselství sv. Jana Nepomuckého široké veřejnosti jsou Svatojánské slavnosti NAVALIS jedinečnou příležitostí připomenout nejen obyvatelům Prahy, ale i návštěvníkům města z cizích zemí, slávu reprezentativního sídla České republiky.

Svatojánské slavnosti NAVALIS rok od roku od jejich obnovení vstupují do povědomí Pražanů, jakožto neodmyslitelná událost roku pomalu dosahují takového věhlasu, jako například benátský karneval a stávají se turistickým cílem poutníků a turistů z celého světa.

SVATOJÁNSKÉ SLAVNOSTI
NAVALIS
2015/518

18.00 / SLAVNOSTNÍ MŠE SVATÁ V KATEDRÁLE SV. VÍTA, VOJTĚCHA A VÁCLAVA
19.15 / SVATOJÁNSKÉ PROCESÍ NA KARLŮV MOST
20.30 / REGATA LODÍ, SESKOK PARAŠUTISTŮ, PLAVBA OTUŽILCŮ (KARLŮV MOST)
20.45 / ZÁVĚREČNÁ POBOŽNOST PŘED KOSTELEM SV. FRANTIŠKA (KŘÍŽOVNICKÉ NÁM.)
21.10 / SLAVNOSTNÍ FANFÁRA TRUBAČŮ (ATČR) (SVĚTOVÝ REKORD V POČTU TRUBAČŮ NA LODÍCH)
21.15 / KONCERT NA HLADINĚ VLTAVY POD KARLOVÝM MOSTEM
22.00 / VELKOLEPÝ BAROKNÍ OHŇOSTROJ

WWW.NAVALIS.CZ



Lod Pivovar – unikát na Vltavě



Návštěvníkům a obyvatelům Prahy poskytuje od března 2017 originální zážitek unikátní Lod Pivovar, jediná nejen na Vltavě, ale v českých vodách vůbec. „*Timhle projektem jsem si splnil hned několik klukovských snů,*“ říká autor netradičního pivovaru Vojtěch Ryvola. „*Vždycky jsem toužil mít lod. Taky jsem chtěl restauraci, kde si můžete po dobrém jídle lehnout a odpočívat. Léta jsem snil o tom, jak jednou uvařím várku piva na Vltavě. Jsem totiž patriot a české pivo považuji za národní poklad. Navíc je z naší lodí nádherný výhled na Pražský hrad.*“

Restaurace s vlastním pivovarem, staročeská kuchyně, pivnice v podpalubí, letní terasa s barem grillem a odpočinkovým ležením - to vše čeká návštěvníky na třech palubách. Na hlavní palubě je restaurace à la carte, kuchyně a pivovar s dvojnásobnou varnou 500 l a v proskleném prostoru pak otevřené spilky 2 x 500 l a 2 x 1000 l. Právě zde vám gastronomické zážitky z tradiční vynikající staročeské kuchyně obohatí vůně vařeného sladu a chmele. Výsledek tohoto procesu můžete spatřit a hlavně ochutnat v podobě zlatavého moku se smetanovou pěnou a chutí podle vašeho gusta.

V nabídce na čepu jsou stále čtyři druhy piva nesoucí názvy českých lodí, tedy LEGIE®, REPUBLIKA® a MONARCHIE®. Pro příznivce hořkého piva je určená 10 stupňová LEGIE® s výraznou plností, dále dvanáctistupňový ležák REPUBLIKA® s vyváženou chutí, nebo tmavý ležák MONARCHIE® (13 stupňů), který chutná po praženém sladu a kávě s čokoládovým dozněním. Návštěvníci mohou ochutnat také další pivní speciály, které se na čepu pravidelně střídají. Například irské stouty, varianty anglického stylu Indian Pale Ale či nejsilnější pivo v České republice s celými 34 stupni a s příhodným názvem TITANIC.

V podpalubí vás čeká tradiční pivnice se studenou a teplou kuchyní s přímým výhledem na ležácké tanky a s nabídkou dobrot z lodní udírny. Máte-li rádi ryby, určitě ochutnejte netradiční specialitu – nakládaný rybí karbanátek. Horní paluba nabízí v letních měsících grilované

speciality a míchané nápoje. K dispozici je nejen posezení, ale i odpočinková část s několika lehátky. Komu se naskytne příležitost z pivovaru vleže pozorovat panorama Prahy od Petřína přes Strahov až po Hradčany!

Lod Pivovar kotví na stálém místě v centru Prahy na vltavském nábřeží na pravobřežní navigaci pod Štefánikovým mostem. Můžete zde uspořádat oslavu při nejrůznějších příležitostech, nebo jen spočinout po turistických zážitcích z Prahy.

Přijďte se podívat a určitě pochopíte – zvlášť máte-li rádi pivo, dobré jídlo a netradiční pohled na čarovné pražské panorama. A jak se s Lodí Pivovar rozloučit? Můžete si vybrat, zda námořnickým pozdravem "Ahoj", či tradičním pivovarnickým "Dej bůh štěstí".

ZÁKLADNÍ PARAMETRY LODI

Délka 53 m

Šířka 8 m

Kapacita 230 míst

ADRESA

Dvořákovo nábřeží – Štefánikův most
kotviště číslo 19, Praha 1

OTEVÍRACÍ DOBA

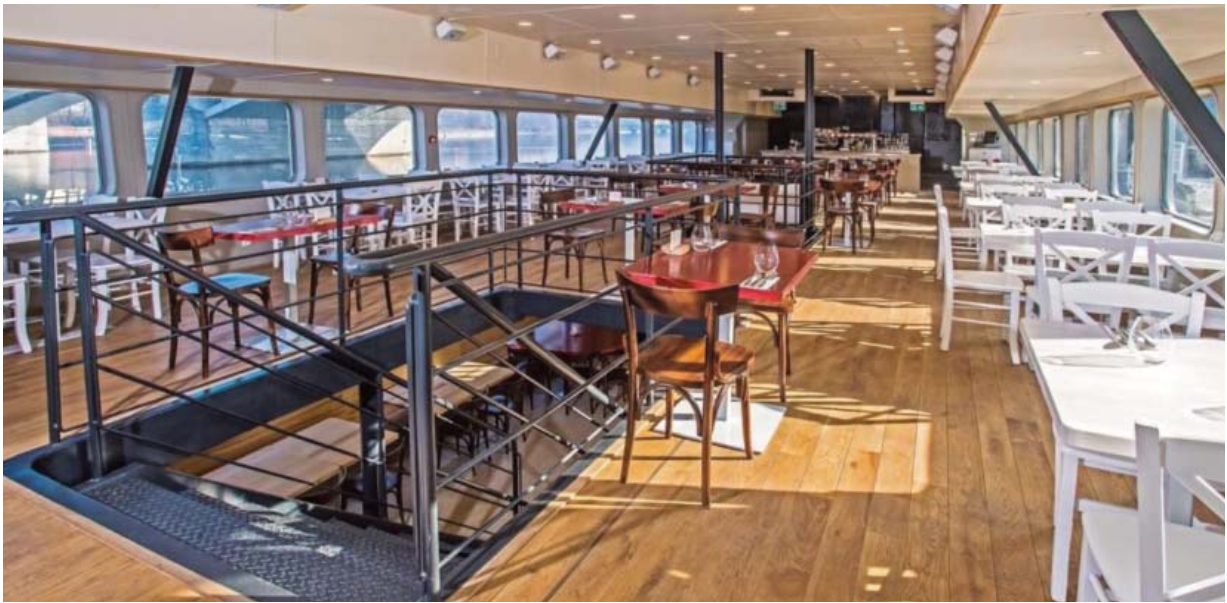
Pondělí – Čtvrtek: 11:30 – 23:00

Pátek – Sobota: 11:30 – 00:00

Neděle: 11:30 – 23:00

Více informací na www.pivolod.cz





Restaurace



Pivnice



Na čepu Lodě pivovar jsou vždy připravena tři stálá piva - české ležáky a různé pivní speciály

Indie vyhlásila 111 národních vodních cest

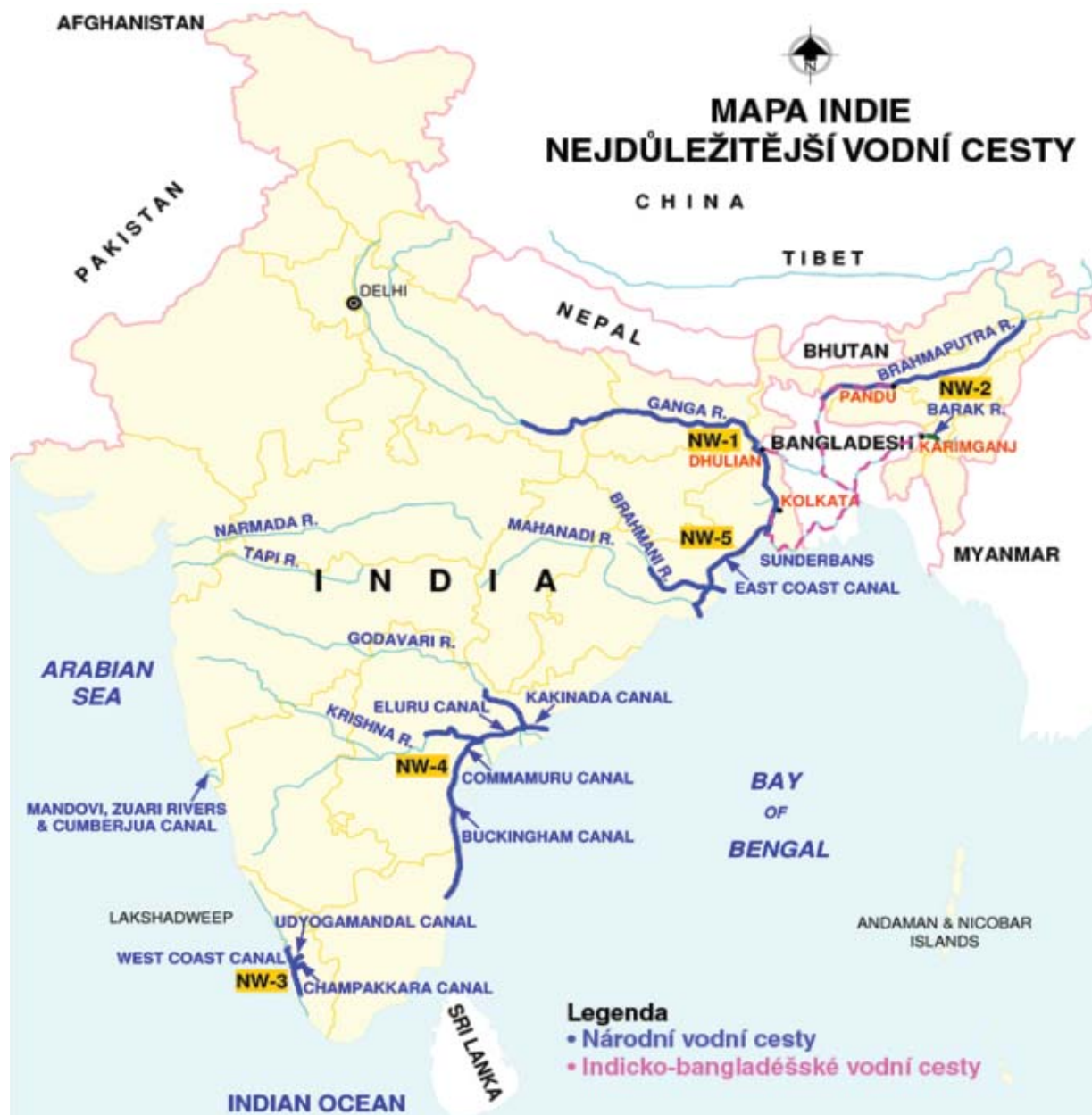
V 80. letech vyhlásila indická vláda prioritní vodní cesty. Velké řeky jako Ganga nebo Brahmaputra a plavební kanály z britské éry se měly stát páteřními dopravními tepnami napříč celou zemí. Až do roku 2016 se na těchto vodních cestách nic nedělo. Až v roce 2016 se indická vláda k této myšlence vrátila vyhlášením zákona o 111 národních vodních cestách.

Tentokrát ale nezůstaly plány na papíře, ale okamžitě se rozběhla rekonstrukce stávajících vodních cest a příprava výstavby nových spojení. Vzhledem k tomu, že některé vodní cesty nebyly po desetiletí udržovány, nacházely se v žalostném stavu, zanesené a zasypané odpady. Ty, které měly větší štěstí byly využívány flotilou starých rezavých lodí, které se nezdávka potopily.

Plán indické vlády na oživení vodních cest je pro Indii velkou výzvou, ale především příležitostí jak pomoci pře-

tížené dopravní infrastruktúře. V plánu je kromě revitalizace a modernizace vodních cest také výstavba nové flotily říčních lodí využívající nejmodernější technologie (sonar a GPS navigaci) a poháněné LNG. Podél vodních cest se rozběhla výstavba nových přístavů a loděnic, které budou energeticky soběstačné pomocí obnovitelných zdrojů energie.

Nejdůležitějším a největším projektem velkého indického plánu je národní vodní cesta číslo 1 – řeka Ganga. V roce 2016 byl vypracován generální projekt a ještě v témže roce byla provedena zkušební plavba po celé délce této vodní cesty za účasti speciální měřicí lodě a nákladní lodě převážející 1400 tun zboží. Začátkem roku 2017 získala Indie od Světové banky financování ve výši 375 milionů dolarů (cca. 8 miliard Kč) na realizaci projektu.



Indické vodní cesty



Vodní cesta Vadakara-Mahe v roce 2015



Stejný pohled na vodní cestu Vadakara-Mahe v roce 2016



Nákladní loď M. V. JOY s nákladem 1400 tun zboží na zkušební plavbě po národní vodní cestě č. 1 – řece Ganze v roce 2016



Nová nákladní loď pro přepravu chemických látek



Na Farakské vodní cestě byly zahájeny přepravy uhlí pro elektrárnu Farakka



Státní společnost Indické vodní cesty buduje síť multimodálních terminálů a loděnic s důrazem na ekologii

V Norsku vznikne první námořní tunel na světě

Tomáš Kolařík – Plavba a vodní cesty o.p.s.



Vizualizace prvního námořního tunelu na světě

Norská vláda schválila výstavbu prvního námořního tunelu na světě – **Stad skipstunnel** – aby zlepšila bezpečnost plavby v bouřlivých pobřežních vodách.

Tunel bude procházet nejužší částí poloostrova Stad v západním Norsku, kde své lodě přetahovali již Vikingové, a má sloužit nákladním i osobním lodím jako ochrana před nepříznivým počasím a bouřemi, které jsou v této oblasti velmi časté. Za posledních 72 let zde ztroskotalo

46 lodí a zemřelo 33 námořníků.

Podle údajů z meteorologické stanice na majáku Kråkenes, jižně od poloostrova, jde totiž o místo s největším počtem bouřlivých dnů v roce – až 106. Vysoké vlny tady přicházejí z různých směrů a tvoří v místě složité a riskantní plavební podmínky, uvádějí autoři projektu.

Po dokončení tunelu se výrazně zkrátí lodím pobřežní cesta. V současnosti musí lodě plující ze Selje do Åheimu



Mapa zkrácení trasy lodním tunelem



Trasa lodního tunelu

urazit přibližně 60 kilometrů po bouřlivém moři. Díky novému tunelu se tato trasa zkrátí na několik málo kilometrů.

Kvůli ražbě bude nutné odstřelit osm milionů tun horniny. Tunel bude dlouhý 1,7 kilometru, široký 35 metrů, hluboký 12 m a vysoký 45 m.

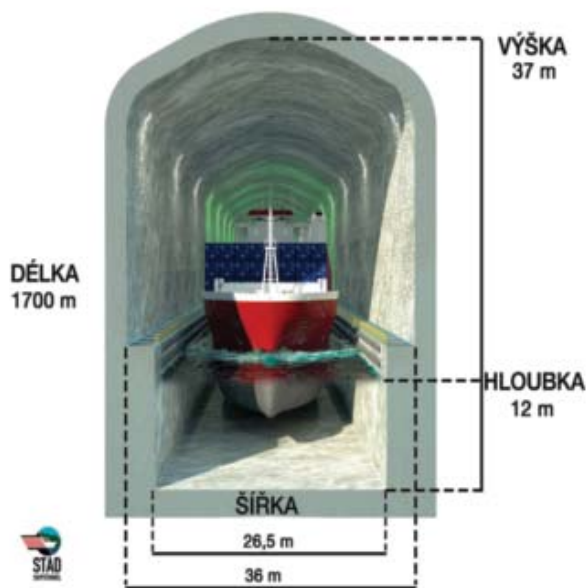
Lodní tunely na vodních cestách již existují, například 4,35 km dlouhý tunel na Canal du Nord nebo 7 km dlouhý tunel v Marseille, norský tunel však bude první, který umožní proplutí velkých námořních lodí o hmotnosti až 16 tisíc tun skrz skalní masiv.

Kapacita tunelu je až pět lodí za hodinu při řízení semaforem. Bezpečnost bude zajištěna bočními ochozy se záchrannými prvky.

Cena stavby se odhaduje na 315 milionů dolarů (cca. 7,2 miliardy Kč). Tunel by mohl být zprovozněn v roce 2023.

Rozměry lodního tunelu

Délka	1700 m
Plavební výška	37 m
Plavební šířka	26,5 m
Plavební hloubka	12 m
Plocha průřezu	1625 m ²
Objem výkopů	cca 3 miliony m ³
Což představuje přibližně	7,5 milionu tun ražby tvrdou horninou
Odhadované náklady na stavbu	cca 2,6 mld. nor. korun
Odhadovaná doba výstavby	3–4 roky



Parametry lodního tunelu



Lodní tunel má být citlivě zasazen do prostředí fjordu a má se stát turistickou atrakcí

FOR BOAT

2. VÝSTAVA LODÍ A VODNÍCH SPORTŮ

Souběžně probíhající veletrh:

FOR CARAVAN | HLUBINA | FOR TRAVEL

PVA
EXPO PRAHA

www.forboat.cz

9.-11. 3. 2018

DOPROVODNÝ PROGRAM
10.-11. 3. 2018

 **KOLEM SVĚTA**
cestovatelský festival

ODBORNÝ PARTNER



OFICIÁLNÍ VOZY
PVA EXPO PRAHA


Go Further

LODNÍ DENÍK z plavby SUN RIVER z Píšťan na Odru (1. část, 10.–17. 6. 2017)

Ing. Miroslav Cink

www.sunriver.eu

Je taková pověra, že cíl plavby se nemá předem sdělovat, ale náš cíl prozradím. Je to polské město Krabkowie na řece Odře a pokud plán splníme, uplujeme asi 2100 km. Kdyby nebyly dvě světové války, byla by dávno hotova vodní cesta Dunaj-Odra-Labe, uzákoněná Habsburgem Franz Josefem I. v r. 1901 a my bychom tam pluli mnohem kratší trasou Mělník-Pardubice-Přerov-Ostrava. Snad to v budoucnu bude možné, ale my, paní Holatová a já, jsme odpluli z Mariny Labe v Píšťanech 10. 6. ve 14.50 na Labe a po něm směrem na Hamburg. První zastávka byla už v Církvicích, kde se nalodila druhá část naší posádky, manželé Kordovi. Na lodi musí být pohoda, v kritických situacích zkušenosti a vzájemná souhra a obětavost. A to jsme s Kordovými v životě i na mořích několikrát úspěšně ověřili. V Církvicích je malý kostelíček a Církvicí kulturní společnost v něm pořádá krásné koncerty a my jsme se před společnou plavbou potěšili uměním a vtipem pana Jiřího Stivína. Po koncertu jsme ještě stihli poslední možné proplavení plavební komorou Střekov – impozantním vodním dílem a chráněnou technickou pomátkou postavenou díky výše uvedenému zákonu. Je to také poslední vodní dílo z mnoha v minulosti plánovaných, vyprojektovaných, v mapách Labe již zanesených a ke škodě lodní dopravy dosud neuskutečněných. Plavba se pod Střekovem proto zastavuje, když je na limnigrafu méně než 160 cm a průtok klesne pod 109 m³/s. My jsme přečetli na světelném panelu 155 cm, ale nejsme loď nákladní a máme ponor jen 63 cm, takže nás obsluha zdymadla propustila na cestu do EU. První pěkný večer plavby a noc jsme strávili u loděnice v Boleticích po uplutí prvních 41,5 km.

Druhý den jsme přes Děčín vpluli do krásného úseku Českého a Saského Švýcarska a pod Děčínem minuli říční km 737,12 (vzdálenost od ústí Labe do Severního moře), na kterém je vyprojektován plavební stupeň Děčín s plavební komorou a průtočnou vodní elektrárnou, která by ročně vyrobila 47 milionů kWh – pokud by byla vybudována. Jde o náhradní variantu za dva mnohem dříve vyprojektované stupně Malé Březno a Dolní Žleb. Málo se mluví o tom, že až dosud jsme po revoluci za tyto varianty utratili už téměř miliardu Kč a ještě se nekoplo. Českosaské Švýcarsko má kamenité dno ve velkém sklonu a k zabezpečení plavby v něm bylo až dosud skutečně více než 350 staveb počínaje vylamováním skal již za Karla IV. Bez plavebních stupňů či nadlepšování průtoků z Dunaje (letitý projekt přečerpávací vodní elektrárny) v době extrémně suchých roků nákladní plavbu pod Střekovem nevyřešíme. V r. 2015 nad Střekovem proti Labi i Vltavě plavba díky stavajícím plavebním stupňům z výše uvedeného zákona probíhala nepřetržitě, ale pod Střekovem byla zastavena na 5 měsíců. Tyto doplňující informace nebudou možná pro všechny čtenáře. Vystudoval jsem však vodní stavby a jako jachtař proplouvající opakovaně vodní cesty EU závidím Německu, Rakousku, Holandsku, Belgii a Francii kolik do jejich rozvoji neustále investují, a proto nechápu odpor proti nákladní vodní plavbě u nás. Při tom dnes asi největší vnitrozemská vodní křižovatka EU Magdeburg je od Střekova vzdálena pouhých 370 km a my tam

neumíme dosud v době sucha s nákladem proplout. A také mě zajímá, jak investuje do vnitrozemské vodní dopravy náš severní soused Polsko.

Vracím se zpět k naší plavbě krásami Českého a Saského Švýcarska přes Hřensko, Bad Schandau, Mariánskou Horu, Köningstein, Kurort Rathen, Pilnitz, Dráždany, kde je z paluby neustále co obdivovat. Skály, krajina, vinice, zámky, krásné vily.

V podvečer kotvíme v Míšni, kde využíváme zastávku k prohlídce města a zámku. Dnešní den jsme upluli celkem 98 km na sluneční energii. Loď Sun River je první prototyp loď výhradně na solární pohon s možností dobíjení z náhradního zdroje za špatného počasí. Energie ze slunce pohání 2 elektromotory a jejich lodní šrouby, přední a zadní příčný pohon a zároveň poskytuje energii pro komfort posádky, pro 2 WC a 2 sprchy, kompletní vybavení kuchyně včetně lednice a mrazáku, na horní palubě pro chladič nápojů a dobíjení 2 elektrokol, dále pro lodní výrobu pitné vody, 2 TV, rádio s CD přehrávačem a pod. Na přídi má loď solární panel pro ohřev TUV. Loď je tak svým vybavením absolutně nezávislá na službách přístavů a tankovacích stanic.

Třetí den pokračujeme až do Thorgau. Cestou jsme zažili i silný protivítr s poryvy až 50 km/h i plavbu bez slunce, přesto jsme upluli 74 km. Opakovaně a rádi jsme Thorgau s překrásným zámkem a historickým centrem navštívili.

Čtvrtý den se počasí zhoršilo, stále silný vítr, ale my máme před sebou cíl Wittenberg. Celkem jsme upluli jen 58 km abychom získali čas na prohlídku města, které letos slaví 500 let reformátora církve Martina Luthera. Objevíli jsme zde i českou stopu – nápis na jedné z historických budov Agrofert a za městěm kombinát stejného názvu.

Pátý den jsme plánovali zastávku v přírodě. Po 97 km jsme zakotvili nad Magdeburgem u jedné z příčných hrází, kterými naši předkové donutili Labe téct stálým korytem. Koupání v Labi posádku včetně psa Ferdy osvěžilo.

Město Magdeburg jsme nenavštívili, přesto jsme si v této významné křižovatce vodních cest Evropy užili několik atrakcí. První byly peřeje, které jsme s bravurou propluli. Jedná se o dosud nevyřešené nejsilnější peřeje z Hamburku po Střekov proti proudu, a nejkritičtější místo Labe, které má proud o rychlosti 8,6 km/h. Pod Magdeburgem na km 333 jsme vpluli do nové plavební komory Magdeburg. Ta odděluje velký magdeburský přístav od Labe pro umožnění přijímat plně naložená plavidla připlouvající např. z Rýna a od Berlína a Štětína při nízkých stavech vody v řece Labi. I tentokrát jsme byli zvednuti z labské hladiny asi o 1,6 m. Po proplutí přístavem jsme pomocí další atrakce vpluli do historického vanového zdvihadla Schiffbewerk Rothensee (vanu vyváženě nadlehčují 2 obrovské plováky umístěné ve dvou 76 m hlubokých studních a stabilizují ji 4 trapézové šrouby s maticemi). Po zvednutí o cca 18 m jsme vpluli do třetí atrakce dnešního dne, obrovského aquaduktu přes Labe, který spojuje Mittelland a Havelkanál. Aquadukt byl vybudován proto, aby umožnil plavbu plně naložených nákladních lodí s výtlakem až 5000 tun bez ohledu na stav vody v Labi,

kteře plují na př. z Odry do Rýna, do Hamburku Seitenkanálem, do Brém, apod. Na této nové plavební cestě následovala další atrakce – obrovská plavební komora Hohenwarte, která nás za pár minut spustila o 18,5 m níže na Havelkanál (pro srovnání Střekovská komora má zdvih cca 9 m, ale Štěchovická, rovněž z první republiky také přes 18 m).

Šestý den jsme spali na kanále Parey. Za plavební komorou Hohenwarte jsme propluli další komorou Zerben. U této a dalších komor na Havelkanále se budují velké nové plavební komory, kanál se rozšiřuje a všechny mosty jsou už zvednuty na min. výšku 5,25 m.

Sun River jsme vyvázali na km 349 po uplutí 58 km.

Sedmý den plavby se na počasí nepovedl. Provázal nás silný nárazový vítr. Havelkanál se občas rozšířil na menší či větší jezero a silný vítr s deštěm a velké vlny nás donutily sklopit vrátkem systém kabriolet střechu se solárními panely. Po uklidnění přírodních živelů jsme rádi přistáli v bezpečí moderního přístavu Brandenburg, kde jsme se zúčastnili Havelfestu pěší turistikou (6,4 km).

Hlasitá hudba ze všech stran, párky, klobásy i pivo – oslava jak má být s krásným prostředím u vody.

Za první týden jsme na sluníčko a světlo upluli 476 km jako vždy s touto lodí v tichu a bez zápachu.

Z paluby Sun River Miroslav Cink



Zámek Pilnitz



Drážďany



Míšeň



Torgau



Magdeburg



Magdeburg



Magdeburgský akvadukt



K Berlínu



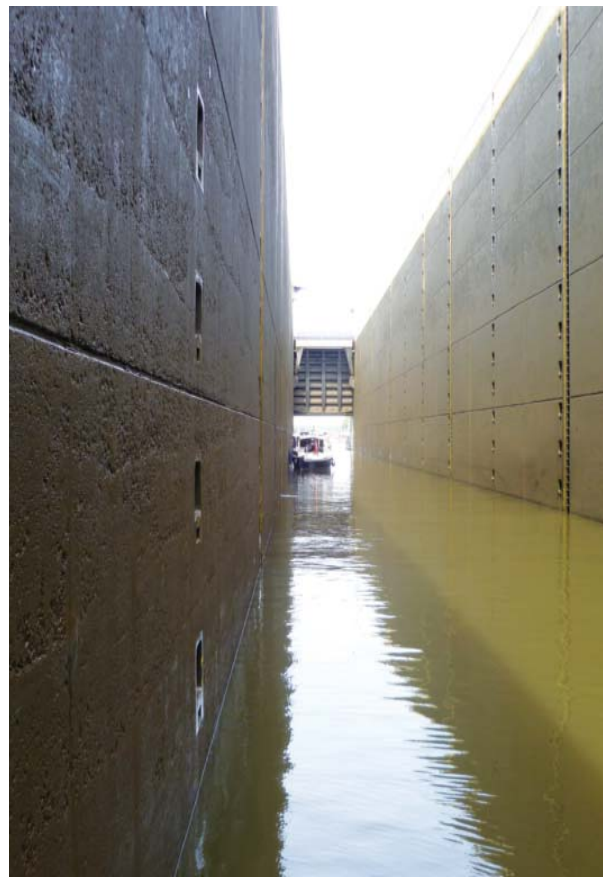
Postupim



Berlínská jezera



Marina Brandenburg



Plavební komora Hohenwarthe



Brandenburgská radnice

Ing. Otakar Vavruška oslavil 80 let



Ing. Otakar Vavruška oslavil letos životní jubileum, narodil se 28. března 1937 v Opavě, kde v roce 1956 absolvoval Střední průmyslovou školu strojnickou, obor Důlní stroje a na umístěnku nastoupil jako konstruktér do Škodovky v Plzni.

Po absolvování dálkového studia na VŠB Ostrava, Fakulty strojní, oboru Důlní strojírenství působil (od roku 1971) jako vedoucí strojních dílen v Opavě ŠP Olomouc, kde zajišťoval opravy strojů a zařízení kamenolomů a štěrkoven mezi jinými na remorkérech a výsypných člunech ve štěrkopískovně Kolbov u Bohumína. Pan Ing. Vavruška doufal, že v krátké budoucnosti bude tato lokalita vytěžena a bude zde vybudován přístav jako součást plánové vodní cesty na Odře. V roce 1974 nastoupil na štěrkopískovnu Tovačov na funkci hlavního inženýra a zástupce vedoucího provozovny, kde již byl profesně v kontaktu se Státní plavební správou Přerov. Zde organizoval otvorku lokality Troubky a podporoval vodní koridor D-O-L.

V roce 1976 na základě konkurzu a podpoře Čs. kame-noprůmyslu Praha nastoupil na VŠB v Ostravě HGF na katedru Dobývání ložisek a jako vysokoškolský učitel se podílel na odborné výchově desítek studentů v oboru lomového dobývání nerudných surovin, v praxi se úspěšně uplatňujících zejména ve vedoucích funkcích lomových provozů s jejich zkušeností s rozvojem, výstavbou a rekonstrukcí vodních cest. Jedním s absolventských příkladů je odborník v oblasti vodní dopravy – Jaroslav Pospíšil.

Po povodních v roce 1997 se aktivně zúčastnil odborného semináře v Ostravě s názvem Komplexní řešení řeky Odry s příspěvkem Využití výstavby D47 pro ochranu před povodní, kde se seznámil s odborníky Petrem Formanem a Pavlem Nesetem.

V tomto období se již věnuje v rámci aktivity na VŠB Ostrava problematice rozvoje liniových dopravních staveb silničních, železničních a vodních cest. Od roku 1997 pořádá tradiční konference Současnost a perspektiva těžby a úpravy nerudných surovin. V roce 2005 pořádal konferenci Problematika výstavby D47, kde navázal součinnost s výstavbou vodního koridoru D-O-L.

Po odchodu do důchodu se aktivně zúčastňuje konferencí, odborných seminářů a výstav jako například Transport Ostrava, Silniční konference, Fórum Odry, Expo Mokrá a další.

Letos v březnu organizoval již tradiční mezinárodní konferenci Současnost a perspektiva těžby a úpravy nerudných surovin, jejíž nedílnou součástí byla také výstava o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe. Mezi pozvanými přednáškami byla také prezentace Petra Formana zaměřená právě na vodní cesty, která měla velký ohlas.

Letošního 17. června, v rámci Setkání hornických měst ČR v Chomutově, mu byla udělena cena Český permon za celoživotní činnost v českém hornictví a 12. prosince rezortní medaile MPO a ČBÚ Jiřího Agricoly za zásluhy v českém hornictví a stavebnictví.

Ing. Otakar Vavruška stále čeká na výsledek studie proveditelnosti D-O-L, zejména na úsek Kožle-Ostrava. Je připraven okamžitě se svými absolventy tzv. Štěrkaři, začít vodní cestu kopat, ale stále jen čeká... (a pořád nic)!

Mezinárodní konference TUNS 2017 v Ostravě

V prostorách Vysoké školy báňské - Technické univerzity Ostrava se uskutečnila ve dnech 29. a 30. 3. 2017 mezinárodní konference Současnost a perspektiva těžby a úpravy nerudných surovin VI., letos nově se přidala i tematická sekce Partikulární hmoty.

Konference, kterou uspořádala odborná skupina Lomového dobývání a úpravnictví Moravskoslezské hornické společnosti HGF VŠB- TUO z.s., Institut hornického inženýrství a bezpečnosti a Centrum syvkých hmot se uskutečnila pod záštitou rektora Vysoké školy báňské - Technické univerzity Ostrava prof. Ing. Ivo Vondráka, CSc., ministra průmyslu a obchodu ČR Ing. Jiřího Havlíčka, MBA, předsedy Českého báňského úřadu Ing. Martina Štemberka a předsedy Hospodářské komory Moravskoslezského kraje Ing. Jana Březiny.

Tematické zaměření konference bylo rozděleno do dvou sekcí Těžba a úprava materiálů a sekce Partikulární hmoty. Garantem první sekce byl Ing. Otakar Vavruška, v sekci druhé prof. Ing. Jiří Zegzulka, CSc. Spojení obou sekcí potvrdilo

zájem odborníků z firem vyrábějících stroje pro hornictví a stavebnictví, těžebních společností, projektových a výzkumných ústavů a akademiků z vysokých škol.

Dopolední společnou sekci zahájil **doc. Ing. Miroslav**



Škopán, CSc. z VÚT Brno přednáškou zabývající se recykláty ze stavebního odpadu. **Prof. Ing. Jiří Zegzulka, CSc.** vyjádřil svou prezentací s názvem Stavba hmoty v závislosti na úhlu vnitřního tření, vědecko-filozofický pohled na problematiku sypkých hmot. **Ing. Tomáš Hanzlíček z Buštěhradu** představil možnosti využití vysokopecní strusky. **Ing. Josef Moravec** ukázal aplikaci robotiky v oblasti sochařských výrobků. **Ing. Bohumil Svoboda** vysvětlil problematiku sesuvu horniny pod kamenolomem Dobkovičky na dálnici D8. **RNDr. Vít Štrupl** nastínil způsoby inventarizace opuštěných úložných míst těžebních odpadů v ČR. **Doc. Ing. Milan Mikoláš, Ph.D.** představil možnosti studia současných oborů na Hornicko-geologické fakultě. **Ing. Jaroslav Fikáček, Ph.D.** z MPO Praha ukázal na další předpoklady těžby uranu v ČR. **Ing. Ivan Bílý, Ph.D. a Ing. Otakar Vavruška** nastínil způsoby likvidace bahnitých sedimentů v souvislosti se stabilitou výsypky a zpevňování lomových komunikací v hnědouhelných lomech.

Konferenci obohatil významný přednášející **Ing. Petr Forman** ze Societas Rudolphina s úspěšnou prezentací o vodní dopravě v rámci výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Prezentace firem

Po celou dobu konference probíhala v předsálí prezentační výstava firem, které působí v oblasti těžby a úpravy nerudných surovin, geologického průzkumu, prodeje strojů a zařízení pro těžební průmysl i projekčními pracemi.

Společnost **Noen a.s.** Praha představila hlavní náplň činností, kterými jsou zejména projektování a inženýring strojů a zařízení pro povrchové dobývání a skládkování nerostných surovin. Společnost se specializuje také na studie a projekty kolesových rýpadel a modernizaci pásových dopravníků. **Pewag s.r.o.** se prezentoval jako výrobce a dodavatel kvalitních řetězů používaných zejména v důlním, hutním a stavebním průmyslu. Příkladem mohou být komponenty korečkových elevátorů a další.

Za představitele automatizační a řídicí techniky pro

měření a regulaci v dopravě a skladování sypkých hmot vystavovala společnost **RVS Chodov s.r.o.**

SEW Eurodrive CZ s.r.o. přivezl z Hostovic na ukázkou model průmyslové převodovky. Společnost se specializuje na výrobu pohonů a převodovek těžebních a úpravnických strojů.

Renomag s.r.o. připravila ukázkou přídavných zařízení pro těžbu v lomech a v oblasti stavebnictví. **RPS s.r.o.** představila svou inženýrskou činnost zaměřenou na výstavbu úpravnických technologií.

Z oblasti třídění přijel do Ostravy také zástupce ze společnosti **Sieving s.r.o.**, který prezentoval síťová zařízení využívané v kamenolomech a pískovnách.

Konference se zúčastnila také společnost **Sotax**, jejichž zástupkyně přivezla představit pevnostroj MT50-FT, na kterém si účastníci mohli vyzkoušet stanovení pevnosti, šířky, délky a tloušťky svých produktů (pelet, tablet, zrn, částic atd.).

Zpestřením konference bylo předvedení podvozku **Tatry Phoenix** z Kopřivnice před budovou Nové auly.

Spolupořadatelé z **Centra sypkých hmot (Centrum ENET)** vystavovali prototyp pro pražení kávy ve fluidní vrstvě a také zařízení pro výrobu popcornu. Byl ukázán také korečkový elevátor jako validační zařízení pro digitální dvojčte v metodě DEM (metoda diskretních prvků), zároveň měli účastníci možnost shlédnout simulace metody DEM a jejich praktické aplikace.

Návštěvníky zaujal doprovodný program v galerii VŠB-TU Ostrava, kde byla k zhlédnutí výstava s názvem Křižovatka tří moří - Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.

Pro většinu byla velkým zpestřením a zážitkem také možnost zúčastnit se tradičního hornického večera „šachťáku“, který pokračoval příjemným posezením s cimbálovou muzikou.

Garantem konference, jak již bylo zmíněno, byl Ing. Otakar Vavruška, který zde oslavil své kulaté jubileum. Všichni přítomní mu upřímně popřáli pevné zdraví a mnoho sil a energie do dalších let!

Více informací a fotografie z konference najdete na: www.tuns.webnode.cz



Výstava o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe v galerii VŠB-TU Ostrava

A PŘECE SE POPLUJE!



Nezapomenu nikdy na obraz, který velkolepě rostl na obzoru, když jsem jel kdysi poprvé autem severní Belgií. Podle mapy mi zbývalo k moři dvacet kilometrů, ale ke mně se po rovině oslňující v letním slunci goghovskou žlutí rychle blížil obrovský objekt. Musel jsem zastavit, abych zjistil, že se podél

silnice táhne umělý tok, dost široký, aby v něm plula vysoká a široká loď naložená třemi patry kontejnerů o velikosti železničního vagonu. Tak jsem poznal první plavební kanál.

Moderní média si ráda přisuzují poslání antické věstkyně Kassandry, když se předhánějí v šíření katastrofických zpráv. Koncem devatenáctého století nebylo ještě slechu ani vidu po rozhlasu a televizi, ale o to významnější byla role tisku. Noviny a magazíny se podobně jako dnes trumfovaly v proroctvích, jak bídně skončí pokusy, „kazit dílo Boží“ – míněny byly troufalé projekty změnit architekturu planety, jak ji přece Vševědoucí Všemohoucí stvořil na věčné časy – a nikdy jinak....

Jednou z prvních knih, které mě jako dospívajícího nadchly, byl Kellermannův Tunel, román o podzemním spojení všech kontinentů. Věděl jsem ovšem, že je to pouhá smyšlenka. Tím víc mě fascinovaly informace o podobných snech, které už byly uskutečněny. K nim patřily oba fantastické průplavy, jež zkrátily staré lodní cesty o stovky kilometrů, suezský a panamský, přičemž jen skalní příznivci futuristických projektů vědí, že druhý měl dlouhou dobu konkurenta v průplavu nikaraguiském, nežli ten pro slabší ekonomický efekt ze soutěže vypadl.

Opakovat základní informace o nich je zbytečné, stačí kliknout na Wikipedii nebo slovníky, aby doslova vykřikla čísla nákladů i obětí, ale především nespočetné výpady zavilých kritiků. Noviny z oněch let se musely přímo hemžit proroctvími, jak obě stavby bídně ztroskotají, a následně všichni mrtví obtíží svědomí bezohledných plánovačů i stavitelů. Právě teď, o sto let později, byly však oba průplavy prohloubeny i rozšířeny, aby mohly i největším plavidlům světa umožnit obousměrný provoz.

To vše mi bleskne hlavou, kdykoli čtu rozhořčené komentáře k jinému průplavu, jenž má být jedinečný v tom, že jako první na světě spojí vodní cestou nejen tři moře, ale i několik řek, a především několik zemí. Řeč je o vysněném kanálu Dunaj-Odra-Labe, kritizovaném a vysmívaném už několika generacemi rozumradů, kteří ani na příkladu Suez a Panamy nepochopili to základní, nač jsem ochoten se vsadit: že tenhle sen, který si nevymyslel reklamy chtivý současník, ale už naši prapředci nadaní fantazií i schopní činu, se dřív či později zhmotní ve skutečnost.

Můj optimismus skokem posílila kniha, kterou mi nedávno věnoval přítel Ing. Josef Podzimek, který ji napsal s Ing. Jaroslavem

Kubcem a nazvali Křižovatka tří moří. Spanilá čtyřsetstránková publikace na luxusním papíru, obohacená kresbami Kamila Lhotáka a opatřená desítkami fotografií, map, plánů a grafů, rozebírá stáletou historii i současný stav tří velkých toků, z nichž Dunaj míří k Černému, Odra k Baltskému a Labe k Severnímu moři. Řeka Morava a síť kanálů počínající u Přerova by z nich ucelily vodní soustavu propojující celou střední Evropu.

Nedopustím se pošetilého pokusu představit tu publikaci jinak než informací, že existuje. Patří k těm, které budí potěšení, už když jsou vzaty do ruky a potěškány. Ten požitek nenahradí ani nejskvělejší technika a právě proto je jisté, že knihy nezhubí nikdy žádná konkurence, stejně jako film a televize neohrozily divadlo. Proto i ze všech citovaných výroků, které pronesli o kanálu D-O-L panovníci, politici a básníci, připojuji jediný, jehož autorem je – švec:

„Je to problém evropský, ba světový... Není lepší peněžní investice nežli tato, neboť kromě plavby je zde výnos z vodní síly, zisk z nezničené půdy, vyšší výnos z pozemků a hlavně rozvoj života a podniků okolo řeky.“

Tak pravil v roce 1930 superšvec Tomáš Baťa, který tehdy už završoval realizaci svého snu – proměny moravského městečka Zlín v sídlo obuvnického giganta, o němž brzy věděl celý svět. Zelená louka na kraji nevýznamné obce, na níž byl postaven, zdála se být mnoha současníkům místem, kde vždycky budou dávat jen lišky dobrou noc, podobně jako se dnešním staromilcům jeví, že po našich řekách mohou plout jen výletní parníčky.

Klidně bych se s nimi vsadil o majlant, že jednoho krásného dne, ať za dvacet, padesát či za sto let, pojedou jejich prapravnuci nějakým futuristickým vozidlem po hanácké rovině, a vstříc jim popluje velká loď naložená několika patry kontejnerů zvcí železničního vagonu.

Jenže nevsadím, jelikož – kdo by mi pak tu zaručenou výhru vyplatil...?

Pavel Kohout, spisovatel
Sázava nad Sázavou 18. 9. 2017



3. vydání knihy Křižovatka tří moří - vodní koridor D-O-L

Život není takový – je úplně jiný (68)

Ing. Josef Podzimek

*Můžete podvádět některé lidi nějaký čas.
Některé můžete podvádět stále.
Ale nemůžete podvádět všechny lidi stále.*
Abraham Lincoln



Výše uvedený citát najdete v nově vydané publikaci „O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe“, kterou zpracovala právě včas autorská trojice Josef Podzimek, Petr Forman a Tomáš Kolařík.



Čím se liší od předcházejících tří vydání publikace Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe? Právě názvem, který konečně má našim politikům, podnikatelům, plánovačům, finančníkům a hlavně co největšímu počtu našich občanů připomenout, že nejde o nový „gigantický“ projekt, ale že jde o dokončení dlouho budované a plánované vodní cesty, která čeká na své dokončení. Za posledních 100 let (s výjimkou posledních 25 let) bylo prostavěno na této vodní cestě více jak 200 miliard Kč a zbývá tedy k jejímu dokončení asi stejná částka, aby tato pro prosperitu naší země nejvýznamnější infrastrukturní stavba byla dokončena a doplnila tak chybějící část propojené soustavy evropských vodních cest. Další odlišnosti od dříve vydaných publikací na toto téma lze charakterizovat takto:

- je menší a lehčí – lze jí proto vzít do vlaku, autobusu i k řece
- je méně odborná a tak přístupnější pro širokou veřejnost
- seznámí čtenáře s novou výstavbou vodních cest v Evropě i v celém světě, a tak vyvrací fámu, že vodní doprava je zastaralá a nekonkurenceschopná. Zde šéfredaktor našeho časopisu Vodní cesty a plavba Tomáš Kolařík vysledoval z celého světa (samozřejmě mimo naši vyspělou Českou republiku) takový stavební boom na vodních cestách světa, že se budete divit, jaká je realita oproti informacím z našich sdělovacích prostředků.
- seznamuje čtenáře nejstručněji formou a hlavně fotodokumentací, co všechno bylo v trase vodního koridoru D-O-L za posledních sto let vybudováno a je prakticky umrtveno.
- v kapitole „Stále studujeme – kdy začneme stavět?“ stručnou formou, i když asi nejméně zázivnou, seznamujeme čtenáře s 516 studiemi, které byly pouze v letech 1963–1997 zpracovány na téma D-O-L.
- za povšimnutí stojí kapitola „13 oblíbených mýtů o vodních cestách“, kterou uvádí její autor citátem *Česká republika nemá moře, musí si proto k němu zajistit přístup!*
Petr Forman

Za povšimnutí stojí i moudrosti čtyř velikánů, kterým je knížka věnována:

Albertovi Einsteinovi

*„Je smutná doba, když je snadnější rozbít atom,
než zničit lidské předsudky.“*

Tomáši Baťovi

*„Není třeba umělých čísel výnosnosti plavby, neboť kromě plavby jest zde výnos z vodní síly,
zisk z nezničené úrody, vyšší výnos z pozemků a hlavně rozvoj života a podniků okolo řeky.“*

Františkovi Nepilovi

*„Dálnice a železnice, jistě, zvyknete si na ně, ale přeci jen jsou jakousi trvalou sízovou
v krajině, průplavy a kanály jsou spíše její ozdobou. Jakmile průplav začne fungovat,
jeho okolí se zazelení a stane se zdobnou součástí krajiny, je obohacením života,
je rozhojněním přírody.“*

Liborovi Zárubovi

„V technice neexistují slova Nejde to.“

Jsme moc rádi, že úvodní slovo nám napsal již v roce 1904 prof. Antonín Smrček – rektor České vysoké školy technické v Brně.



Velká, zdravá myšlenka bývá zřídka hned na první ráz příznivě přijata a správně pochopena. Trvá to někdy velmi dlouho, než dojde k jejímu uskutečnění, jemuž se staví v cestu mnohdy celé hory překážek.

Jednou z takových velkých, zdravých myšlenek, jež naráží na bezpočetné překážky, jest vybudování plavební cesty Dunaj-Odra-Labe. Jde o vodní cestu evropského významu, snadno proveditelnou, nejvyšší nutnou a důležitou po stránce dopravní, obchodní a hospodářské.

Mimořádně vážná a nadčasová jsou slova Tomáše Bati, který pod názvem

Moravané! na nás apeluje:

Nikdy se nedostaneme ani krůček dopředu v budování blahobytu obyvatelstva země Moravskoslezské, pokud si neuděláme pořádek ve svých hlavách.



Úpadek, v jakém se nalézáme, je nejlépe patrný z vládního návrhu zákona o vodocestném fondu, který má být rozhodujícím pro úpravu vodního hospodářství v celém státě. O zemi Moravskoslezské zmiňuje se tento návrh jako o neznámé zemi, v níž otázky vodocestné se ponechávají k rozřešení soukromým podnikatelům, kteří prý uskuteční průplav labsko-dunajsko-oderský.

Je více nežli problémem země a více nežli problémem říše. Je to problém evropský, ba světový, neboť usplavněním Moravy přiblížíme se k uskutečnění spojení tří největších středoevropských řek: Labe, Dunaje a Odry a spojení tří moří.

Z úvodního slova doc. Júliuse Bindera pod názvem

Dokončení splavnosti Dunaja a dokončení vodního koridoru D-O-L je evropskou prioritou uvádíme:

Na základě našich zkušeností, ako aj potrieb Slovenska a Českej republiky, odporúčame spoločné SR-ČR synergické komplexné riešenie využitia ústia Moravy spolu so zlepšením plavby na Dunaji nad Bratislavou ako začiatok prác na návrhu vybudovať D-O-L.



Započtou-li se do porovnávacích bilancí vodního díla století (Dunaj-Odra-Labe) všechny příslušné investiční a vlastní náklady možných variant řešení, zaplatí se dodatkové investice úsporou vlastních nákladů asi za 5,5 let.

Na závěr můjho úvodního slova mi dovolu, aby

som českým kolegom pripomenul, že projekt Dunaj-Odra-Labe je výslovně uvedený v přístupové zmluve České republiky k Európskej únii.

Zvlášť si vážíme úvodního slova prezidenta ČR Miloše Zemana, který nám připomíná a věří, že

100 let po první světové válce opět začínáme.

Chci se soustředit na jeden z nejvýznamnějších projektů pro střední Evropu a pro Českou, Slovenskou a Polskou republiku zvláště.



Jde o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Dokonce podle kronikáře Dubraviuse Karel IV. zahájil v roce 1375 práce na průplavu. První úřední zmínka o průplavu Dunaj-Odra pochází z roku 1653, kdy Moravský zemský sněm podpořil důležitost tohoto projektu.

A pak jsem najednou našel zmínku, že koncesi na výstavbu průplavu Dunaj-Odra v roce 1873 získala Anglo-rakouská banka a následně ji prodala se ziskem Severní dráze císaře Ferdinanda a ta přípravu průplavu na dlouhou dobu zlikvidovala – bez ohledu na to, že císař František Josef byl velký příznivec projektu, což nakonec dokázal v roce 1901, kdy podepsal Vodocestný zákon o stavbě průplavu Dunaj-Odra, Dunajsko-vltavského průplavu, kanalizování Vltavy od Českých Budějovic do Prahy, připojení Labe na průplav Dunaj-Odra a kanalizování Labe z Mělníka po Jaroměř.

To vše a mnoho dalšího jsem dříve nevěděl a dozvěděl jsem se to až z prvního vydání knihy Křižovatka tří moří, a proto jsem byl ovlivněn názorem mých dřívějších ministrů, že vodní dopravu nepotřebujeme, neboť vše odvezeme po železnici a po silnici.

Nyní jsem dospěl k názoru, že jde o nejdůležitější projekt pro naši krásnou zemi a celou střední Evropu.

Musíme však trvat na dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, na kterém se pracuje, s výjimkou posledních 25 let, víc než jedno století.

Pochopil jsem, že mimo nesmiřitelného soupeření mezi železnicí, silnicí a vodní cestou je neuvěřitelné nepochopení významu tohoto projektu.

Řešíme období sucha, ale odkládáme jednání s okolními státy o odebírání dunajské vody, kterou bychom snadno přečerpávali do vodohospodářsky deficitních oblastí jižní a střední Moravy právě vodním koridorem D-O-L.

Připravujeme se na velkou nezaměstnanost, obzvláště na Ostravsku, ale neurčujeme výstavbu průmyslové zóny u vodního koridoru D-O-L.

Necháváme se ovlivňovat negacemi vodní cesty a nevíme si, jak jsme manipulováni do pozice pro nás občany nevýhodné. Nikdo nám nepřipomíná, že jsme jedinou zemí z 28 států EU, která není přímo nebo kvalitní vodní cestou napojena na

moře. Přitom je spočítáno, že státy, které nemají vodní dopravu, jsou minimálně o 5 % chudší, než státy přímořské.

Také mi nějakou dobu trvalo, než jsem přistoupil na celý dlouhý název tohoto projektu. Ale právě on přesně vystihuje podstatu věci a měl by odstraňovat i dílčí vyhraněné pohledy, co je nejdůležitější a co může počkat.

Musíme se však naučit říkat, co považujeme za prioritní a větu ukončit. My však vždy ještě na podporu svých názorů řekneme, že priority těch druhých jsou špatné. Sám se domnívám, že začít na dokončovacích pracích vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe se musí kdekoli na trase, kde bude nejlepší ekonomická a politická poptávka.

Závěrem bych vyzval nás všechny k dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Poslední dvě úvodní slova jsou z pera dvou spoluautorů. Josef Podzimek pod názvem

Kam kráčíš vodní cesto nejsrozumitelnější formou vysvětluje, proč tato publikace vychází a proč právě v této době.



Také je dobré si připomenout, co to vlastně „feasibility study“, v českém překladu studie proveditelnosti, je. „Hlavním účelem je prokázat, že subjekt, který realizuje projekt, má jasnou představu o tom, jak investice proběhne a jak se bude prosazovat“. Je možné, že subjekt – stát, který celých 100 let vodní cestu staví a její hotovou část také provozuje, tuto představu nemá?

Nebojím se závěru studie proveditelnosti, že vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je pro Českou republiku a celou Evropu ekonomicky nevýhodný. Bojím se závěru, že něco na tom D-O-L je, ale musí se ještě vyhodnotit další trasa, vytvořit nové memorandum, uskutečnit další měření a výpočty, ustavit nové komise, poradit se s okolními státy, jestli my, Češi, vodní koridor Dunaj-Odra-Labe máme chtít dokončit atd. atd.

Je to dějinný okamžik, jako v nadneseném měřítku bylo otevření druhé fronty za druhé světové války. Před vlastním vyložením spojeneckých vojsk v Normandii, které se nazývá Den D (6. červen 1944), si připravil vrchní velitel generál Dwight David Eisenhower dva projevy. První oslavný, kdyby se vyložení povedlo, a druhý vysvětlující a přejímající osobní odpovědnost, kdyby se vyložení nepovedlo.

Kdyby se to tehdy nepovedlo, tak všichni analytici předpovídali prodloužení války až o 10 let.

Tak to bude i s dokončením vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Když studie proveditelnosti jednoznačně doporučí pokračování ve výstavbě této křižovatky tří moří, pak to bude cesta k vítěznému dokončení stavby, která se táhne již víc jak 100 let.

Když bude výsledek rozbředlý nebo negativní, pak se rozhodnutí odsune a tato knížka má být vodítkem a přípravou pro další vyložení.

Poslední úvodní slovo Per Forman nazval

Dokončení vodního koridoru dlužíme sobě i Evropě.

Není mnoho projektů, jejichž realizace by trvala tak dlouho, jako dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Například podoba sítě československých dálnic byla definována ve 30. letech minulého století a buduje se – s různými přestávkami – již 80 let, ale víceméně soustavně.

Propojení mezi Dunajem, Labem a Odrou vymezili naši předchůdci zákonem již v roce 1901 s tím, že hotovo mělo být za 20 let. Nebylo, a není dodnes, přesto, že byla postavena celá řada staveb, které slouží dodnes. Čím to je, že není hotovo?

Evropa dnes volá po obratu v dopravní politice, tedy aby podstatnou část přeprav převzaly vlaky a lodě na úkor kamiónů. Záměr jistě bohubí, ale těžko realizovatelný bez železničních tratí a vodních cest. Snad se k tomu nalezne mezi našimi politiky více státníků, měřících obzor delšími obdobími, než je období volební.

Připomeňme si proto i slova politologa George Friedmana: „Námořní státy jsou vždy bohatší, než jejich vnitrozemští sousedé, i když jsou si ve všech ostatních věcech rovny“. My moře nemáme, ale můžeme si k němu zjednat kvalitní, výkonný, efektivní a ekologický přístup.

Dlouho jsem přemýšlel, komu svěřit doslov této významné publikace. Přicházela v úvahu celá řada odborných i politických autorit. Nakonec jsem se rozhodl pro Aloise Čápa, kněze, spisovatele a místopředsedu MNV Přerov, který již v roce 1948 vydal mimořádně zdařilou knížku s názvem **Průplav DUNAJ-ODRA-LABE – naše moře**. Když jsem si již po několikáté přečetl jeho úvodní slova, znovu opakuji z roku 1948, s naprostou jistotou a bez vyškrtnutí jediného slova jsem ho zařadil na konec naší knihy pod názvem **Předmluva 1948 – Doslov 2018**.

Milí naši čtenáři, přečtěte si tento úvod – doslov pozorně a jistě zblednete, jak se za těch 70 let nic, ale vůbec nic nezměnilo. A snad Vás – nás to konečně napopne k tomu, abychom něco pro naši republiku a celou Evropu opravdu, ale opravdu začali dělat.

Sám toto povídání ukončím opět optimistickými slovy našeho pana prezidenta Miloše Zemana:

100 LET PO PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLCE OPĚT ZAČÍNÁME.

Já budu věřit, že to bude opravdový dárek pro naše občany k stému výročí naší republiky, které oslavíme v roce 2018.



STROJÍRNY PODZIMEK



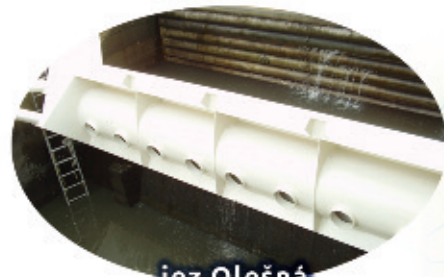
jez Doksany



Zálezlice
plovoucí pásové dopravníky



plovoucí ponton



jez Olešná



Praha, Smíchov
plovoucí molo



Přehrada Hněvkovice
plavební komora



Hluboká nad Vltavou
zdvíhací lávka



Jez Hněvkovice
plavební komora



Hluboká nad Vltavou
plavební komora



České Vrbné
plavební komora

Strojírny Podzimek, s.r.o.

Čenkovská 1060, 589 01 Třešť, CZ

tel.: +420 567 234 140, e-mail: strojirny@podzimek.cz

www.strojirny-podzimek.cz

www.facebook.com/strojirny.podzimek



Výletní a restaurační lodě
MORAVIA a CZECHIE



www.lodmoravia.cz

5. VÁNOČNÍ ZVONOHRAŇÍ NA VLTAVĚ
23. 12. 2017 19:30 na Alšově nábřeží



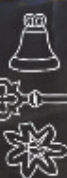
Zal. 1896
PODZIMEK
121



POVODÍ VLTAVY



ZVONAŘSTVÍ MANOUŠEK



www.carillon.cz

Předmluva 1948

- Doslov 2018

Za půl století, co projektujeme vážně průplav Dunaj-Odra-Labe, bylo vydáno téměř nepřehledně mnoho odborných statí, které řeší problém technicky, dopravně, národohospodářsky, právnicky, atd. Je to velmi bohatá látka, dnes namnoze i odborníkům těžko přístupná.

Již jen proto bylo třeba, aby aspoň nejdůležitější část tohoto materiálu byla shrnuta ve zvláštním sborníku a všeobecně rozšířena.

Tato potřeba je tím naléhavější, že právě dnešní doba nám dává vzácnou příležitost ke konečné výstavbě průplavu, příležitost, jaká se dosud za staletého plánování a padesátileté skutečné technické přípravy nenaskytla.

Konečně musí být s otázkou obeznámeny i široké kruhy československé demokracie, které jsou odpovědný za naši hospodářskou budoucnost.

Vydání sborníku bylo usnadněno tím, že pro něj dala k dispozici svůj publikační materiál Společnost Dunajsko-oderského průplavu v Praze.

Společnost byla založena v roce 1937 po návštěvě pana presidenta Dr. Beneše v Ostravě na dobře uvážený podnět těžkého průmyslu v dohodě s prezidentovou kanceláří. Pracuje podle svých stanov v úzké dohodě s ministerstvy a jinými úřady, jimž je svěřeno vybudování dunajsko-oderské vodní cesty, a soustřeďuje jako spolupracovníky významné odborníky.

Společnost vydává již IX. ročník svého časopisu »Plavební cesty Dunaj-Odra-Labe«, a ve zvláštní knihovně samostatná díla o jednotlivých vodních cestách. Z tohoto materiálu byly vybrány nejdůležitější články, vhodně seskupeny a podrobeny pečlivé revizi. Mnohé byly úplně nově přepracovány se zřetelem na dnešní poměry, a kde bylo třeba, byly mezery doplněny pracemi nových autorů. Mimo to byla některá pojednání převzata z jiných odborných časopisů.

Možno se právem domnívat, že sborník, který vydáváme, je tohoto času nejpřehlednější a nejdokonalejší pomůckou pro všechny, kdož se budou chtít rychle a při tom důkladně a seriózně poučiti o všech problémech cesty D-O-L.

Neméně významná je skutečnost, že podnět k vydání sborníku vyšel z Přerova, který je hlavním klíčem k této vodní cestě a může právem očekávat, že se stane nejdůležitějším středoevropským uzlem ve vodní dopravě vůbec.

Dílem »Průplav Dunaj-Odra-Labe - naše moře« zahajujeme nezastavitelnou a neumlčitelnou propagaci tvůrčí myšlenky, na které pracovali někteří českoslovenští technici bezmála celý život. Naši lidé v Čechách, na Moravě a na Slovensku dostávají do rukou knihu, která je odborně zprávi téměř o všech přednostech, ale i obtížích průplavu.

Nestačí jen věřiti, že průplav Dunaj-Odra-Labe je možný, nestačí jen přesvědčovat, že je nutný, musíme jej všichni bez výjimky chtít, musíme se státi nejen novými a nadšenými nositeli myšlenky, nýbrž i tvrdými útočníky proti těm, kteří nepochopili nadcházející hodinu průplavu.

Jestliže Rakousko-Uhersko nesplnilo svůj závazek a svou povinnost k Čechám a Moravě, bylo-li velké uskutečnění přetrženo dvakrát světovými válkami, je to důkazem, že průplav nebude nikdy vybudován a že je jen fantasií nepolepšitelných blouznivců?

Úlohy, které nám uložila dvouletka, jsou samozřejmé. Ze srdce rádi pracujeme, poněvadž tvoříme svobodně hodnoty

PRŮPLAV

DUNAJ ODRA LABE NAŠE MOŘE

SBORNÍK O CHYSTANÉM PRŮPLAVU

USPOŘÁDAL ALOIS ČÁP MÍSTOPŘEDSEDA MNV V PŘEROVĚ

ZA SPOLUPRÁCE REDAKČNÍ RADY ČASOPISU

„PLAVEBNÍ CESTY DUNAJ - ODRA - LABE“

1948

NAKLADATELSTVÍ „NOVÝ NÁROD“ V PŘEROVĚ

pro svobodného československého člověka. Ale tato - řeckně všední, i když radostná práce nemůže přece zabrániti, abychom konečně nepřistoupili k nejstaršímu, tolikrát již opuštěnému úkolu, pro nějž nebylo do dneška dost pochopení a dost sil.

Jak bychom byli nedokrevní a znova malí, kdybychom si po nejtěžších životních zkouškách znova nedůvěřovali a kdyby se nám zdálo, že ani v příštích pokoleních nedozraje národ k činu tak výjimečnému: spojití uprostřed Evropy všecka moře.

Přicházíme s dílem, abychom jim vyburcovali národ z nepochopitelné lhostejnosti, abychom jej zasvětili do tajemství průplavu a nadchli pro konečné uskutečnění.

Projektovaný průplav měl dosud jen své techniky, chceme, aby dneškem počínajíc měl i své laické přívržence a nadšence, kteří v průplav Dunaj-Odra-Labe nejen věří, nýbrž apoštolsky, věrně a bez únavy pro něj přesvědčují.

Nesmíme se mylně domnívat, že budoucnost Evropy závisí od toho, zda svolíme ke stavbě průplavu či nikoli. To naše srdce Evropy může být docela dobře z těla střední Evropy vyřaděno, poněvadž je možnost na severu průplavem od Visly k Dněstru a Prutu a na jihu průplavem Rýn-Mohan-Dunaj Československo obejít.

Pak ovšem bychom zanechali po sobě nejsmutnější památku, že jsme se krátkozrace a male zamkli klíčem střední Evropy, kterou nám přírodou Bůh dal.

Alois Čáp

Kněz, spisovatel, místopředseda MNV Přerov