

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2
2018

Batův kanál slaví 80 let



Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



POVODÍ LABE

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



POVODÍ VLTAVY

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

Povodí Moravy, s.p.
Dřevařská 11, 602 00 Brno
Tel.: +420 541 637 111 E-mail: info@pmo.cz
www.pmo.cz



ČESKÉ PLOVNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



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
Popovická 924/4, 101 00 Praha 10 - Michle
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



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®

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



akciová společnost

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 TŘEŠT
Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034
e-mail: info@podzimek.cz
www.podzimek.cz/synove



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



ČSPL a.s.
K. Čapka 211/1
405 91 Děčín I
e-mail: info@cspl.cz



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



Presidential Cruises
Presidential Cruises, a.s. • Kaprova 6 • 110 00 Praha 1
Tel: +420 776 776 770 • e-mail: stepan@rusnak.cz
www.presidentialcruises.com



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, strojní 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 6
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 PLAVBA

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. poštovního 350 Kč
ISSN 1211-2232

Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.

OBSAH

Úvodní slovo generálního ředitele Povodí Moravy	2
Projev prezidenta Miloš Zemana na schůzi poslanecké sněmovny 11. 7. 2018	3
Spojit Dunaj a Labe je sci-fi Z domácího tisku	3
Batův kanál protéká celým mým životem Ing. Pavel Cenek	4
Zahájení plavební sezóny 2018 na Baťově kanále	5
Po loňské sezóně prošel Baťův kanál opravami za 37 miliónů Kč	5
Baťův kanál jako důkaz technického umu našich předků	7
Ředitelství vodních cest ČR – 20 let budování moderních vodních cest	12
Rekreační přístav Petrov – Česká dopravní stavba roku 2015 (cena veřejnosti) Ing. Jan Bukovský, PhD.	12
Měl jít do šrotu, teď pomáhá i baví. Remorkér Beskydy je přístupný veřejnosti	13
Poslanci schválili zákon, který zrychlí stavbu klíčových dopravních staveb Z domácího tisku	15
Vernisáž výstavy a křest nové knihy O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe	16
Vodní dopravu (ne)potřebujeme? Německá železnice českým exportérům hlásí přeplněno	18
Projekt ODRA OK – Studie využití usplavněné Odry Ing. Pavel Santarius, Ph.D.	19
ODERSKÉ FÓRUM – FORUM ODRZAŃSKIE představilo projekt ODRA OK	22
Osvěta a prevence jako součást činnosti Státní plavební správy Mgr. Klára Němcová	24
Grand Bohemia a Vyšehrad: Představení budoucnosti i nejlepší historické tradice české lodní dopravy	26
Osobní loď poprvé pluje po hladině řeky Bečvy v Přerově	28
Laureáti Ceny Ing. Libora Záruby	29
Status Ceny Ing. Libora Záruby	29
Návrh Ceny Ing. Libora Záruby 2018	30
Ceny Ing. Libora Záruby za rok 2018 uděleny Josefu Vaverkovi a Ing. Milanu Bryscejnovi	31
Zemřel Vojtěch Mynář – propagátor rozvoje vodní dopravy na Odře	32
Činnost Českého plavebního a vodocestního sdružení v roce 2017 Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.	33
Život není takový – je úplně jiný (70) Ing. Josef Podzimek	36



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Splavná řeka Morava, součást Baťova kanálu,
v Uherském Ostrohu

Zdroj: Povodí Moravy, s.p.

Úvodní slovo generálního ředitele Povodí Moravy



Vážení čtenáři,
v letošním roce slaví Bařův kanál 80. výročí od svého do-
budování. Tato historická
vodní cesta s třinácti funkč-
ními plavebními komorami je
v současnosti splavná od
Otrokovic až téměř k Ro-
hatci. Představuje jednu
z nejvyhledávanějších turis-
tických destinací na Moravě
a nám je velkou ctí, že tento
unikátní kanál můžeme spravovat.

Vedle toho obliba plavby a vodní dopravy vytváří
v dnešní době velký prostor pro to, jak jednoduše a přiro-
zeně k problematice vody a hospodaření s vodou přilákat
velké množství lidí, a to od těch nejmladších až po do-
spělé, a probudit v nich zájem a poznání o významu vody
v krajině.

Bařův kanál ovšem není pouze vodní cestou, jak bývá
často označován, není pouze vyhledávanou moravskou
atrakcí. Bařův kanál je především výkladní skříní vodohos-
podářského řemesla a také svědectvím předválečného
podnikatelského génia Tomáše a Jana Antonína Bařových.
Jakkoliv bývá často uváděno, že plavební cesta byla pů-
vodně určena pouze k přepravě lignitu z Ratíškovic do
otrokovické elektrárny, bratři Bařové v ní spatřovali něco
mnohem důmyslnějšího.

Tomáš Bařa v jednom ze svých projevů v roce 1930
představil své myšlenky, které se týkaly splavnění Moravy
a průplavu Dunaj-Odra-Labe: „*Není druhé země, jejíž bu-
dounost, bohatství a blahobyť by byly tolik závislé na je-
diné řece jako Morava, jejíž jméno není proto nahodilé.
Není třeba umělých čísel výnosnosti plavby, neboť kromě
plavby je zde výnos z vodní síly, zisk z nezničené úrody,
vyšší výnos z pozemků a hlavně rozvoj života a podniků
kolem řeky. Problém usplavnění řeky Moravy není problé-
mem lokálním. 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 střeoevropských řek: Labe, Dunaje a Odry
a spojení tří moří.*“

Bařův kanál tak v jejich myšlenkách představoval příle-
žitost pro rozvoj celého regionu. Souběžně s regulačními
pracemi a výstavbou vodní cesty byl budován například
i závlahový systém. Voda z plavebního kanálu, užívaného
současně k závlahám, byla na pozemky rozváděna sítí ná-
honů ovládaných nápusnými a zdýmáacími stavidly. Vše
bylo vytvářeno tak, aby Bařův kanál podpořil hospodářský
růst v širokém okolí.

Myšlenky Tomáše Bati rozvinul svým nápadem Jan Anto-
nín Bařa, který se zasloužil o realizaci a dokončení malého
plavebního kanálu – plavební cesty z Otrokovic do Rohatce.
Tento uměle vytvořený kanál se stal, a také stále je, symbo-
lem vztahu člověka s přírodou. Aktuálně představuje 53 ki-
lometrů vodních toků využívaných lidmi pro radost, poznání
a odpočinek. Stal se přirozenou součástí přírody.

Při budování vodní cesty Bařův kanál se nepředpoklá-
dalo s jeho turistickým využitím. Pro potřeby nákladní do-
pravy bylo vybudováno technické zázemí, včetně
nevyužitelné pro dnešní potřeby turistické plavby. Až díky
systematickému rozvoji posledních téměř dvaceti let a díky
spolupráci měst, obcí, vodohospodářů a dopravců je dnes

pro uživatele vodní cesty vybudovaná rekreační infrastruk-
tura včetně řady přístavišť a přístavů.

V současnosti je Bařův kanál veřejností vnímán nejen
jako vodní cesta, ale také jako název turistické destinace
s unikátní přírodou a řadou atraktivních míst. Vodní cesta
je dnes využívána výlučně k rekreačním účelům. Od
května do září, ale i v dalších měsících, může každý využít
rekreační plavby kanálem doplněné poznáváním okolí Ba-
řova kanálu, nebo si může vypůjčit loď a naplánovat vlastní
trasu. Celá vodní cesta je přístupná pro všechny.

Nabídka je skutečně lákavá – jedinečné lužní lesy, pří-
rodní památky, ptačí rezervace, slovácké víno ve vinných
sklepech, historická města, naučné stezky, technické pa-
mátky i vodohospodářské umění. S ohledem na zeměděl-
skou tradici jižní Moravy nabízí další potenciál pro
převádění značného množství vody na velkou vzdálenost
a možnost případného obnovení závlah, které v poslední
době nabývají na významu. Putování po Bařově kanále je
vedle toho všeho také historickou exkurzí do doby, kdy
Tomáš a Jan Antonín Bařovi tuto technickou památku vy-
mýšleli a stavěli. Je také příležitostí se prostřednictvím
okolních památek seznámit s dávnou historií tohoto území.

Jako správce této významné vodní cesty v nejbližších le-
tech připravujeme dokončení rozsáhlých oprav opevnění
zejména původních kanálových úseků a postupnou generální
rekonstrukci všech plavebních komor. Z investičního hlediska
chystáme modernizaci rejd plavebních komor, vybudování
přístavů Pahrbek a Kunovský les a připravujeme rovněž zkva-
litnění parametrů plavební dráhy včetně značení. To vše je
spojeno s rozšířením služeb pro veřejnost a nezbytným roz-
vojem související turistické infrastruktury ze strany obcí.

Zásadním a zlomovým impulsem pro další rozvoj Bařova
kanálu bude realizace dlouho připravovaných záměrů ŘVC
ČR – plavební komora Bělov a plavební komora Rohatec.
Překonání jezu Sodoměřice a jezu Bělov umožní prodlou-
žení souvislé vodní cesty od Hodonína po Kroměříž. Na
toto prodloužení jsou dnes navázány další připravované
záměry přístavu a přístaviště v Kroměříži a plavební ko-
mory a přístavu v Hodoníně umožňující bezpečné kotvení
lodí při povodňových stavech na řece Moravě.

A přestože mezi řekou Moravou v Hodoníně a jejím sou-
tokem s Dunajem v Bratislavě i nadále zůstává k řešení
řada technických i administrativních překážek, bude pro-
dloužení Bařova kanálu do Hodonína dalším krokem ke
splnění snu mnoha příznivců plavby – alespoň jednou
plout „z Kroměříže do Paříže“.

Právě u příležitosti jubilejního 80. výročí Bařova kanálu
jsme vydali v letošním roce knihu věnovanou historii, sou-
časnosti i budoucnosti této moravské vodní cesty. Kniha
nese název Bařův kanál – od myšlenky k nápadu a vřele
ji doporučuji každému, kdo se zajímá nejen o Bařův kanál,
ale o historii, rozvoj a potenciál vodních cest obecně.

Do dalších let Bařovu kanálu přeji dostatek vody, bez níž
by byl jeho provoz nemyslitelný, a mnoho spokojených
návštěvníků, kterých každý rok přibývá. Přeji mu také další
rozvoj, který tuto turisticky využívanou páteř Slovácka
a jižní Moravy prodlouží o další kilometry, a především
mnoho nadšenců, bez jejichž aktivity by nebyl Bařův kanál
znovuobnoven a zvelebován. My vodohospodáři a správci
budeme i nadále o Bařův kanál náležitě pečovat a rozvíjet
ho s nadšením a celým svým srdcem.

MVDr. Václav Gargulák

Projev prezidenta Miloš Zemana na schůzi poslanecké sněmovny 11. července 2018



„Pokud jde o výstavbu dopravní sítě, jsem rád, že pan ministr Ťok zpracoval velmi podrobný materiál, který obsahuje údaje o zahájení a doufejme i ukončení dopravních staveb. A rád bych s radostí konstatoval, že nedávná studie proveditelnosti doporučila také můj oblíbený projekt vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Milí přátelé, tento projekt podporovali již Karel IV., František Josef I. Jej vtělil do vodoocebného zákona z roku 1901 a Jan Antonín Baťa ho ve své knize Budujme stát pro 40 milionů lidí označil za jeden ze tří nejdůležitějších projektů. A já jsem velice rád, že tato stavba projektovaná na 15 let se snad konečně zrealizuje a že já se dožiji jejího zahájení. Aspoň toho zahájení. Mimochodem, samozřejmě očekávám, že se objeví i poznámky o megalomanských projektech. Znímá lidí, nebudu jmenovat, pro které je každý projekt přesahující velikost kurníku je projektem megalomanským.“

11

MLADÁ FRONTA DNES | sobota 14. 7. 2018

Ekonomika

Spojit Dunaj a Labe je sci-fi

Smysl dává podle studie jen část kanálu Dunaj-Odra-Labe, říká ministr dopravy Dan Ťok.



Foto: Petr Topič, MAFFRA

Tomáš Cafourek
redaktor MF DNES



Staronový ministr dopravy Dan Ťok zahájil další část svého působení na ministerstvu dopravy oznámením o kompletní obměně vedení Českých drah, na jejichž posty by rád vypsal výběrové řízení. (podrobnosti na protější straně)
Ministr, který si jako jeden z mála

šéfů resortů z předchozí vlády Bohuslava Sobotky podržel post, se netají významnými změnami i v dalších oblastech. Kromě jiného chce prosadit změnu bodového systému, který má odstranit prostor pro korupci při ukládání pokut za dopravní přestupky. Hodlá také změnit způsob dohledu nad fungováním autotoků a zkouškami nových fidičů.

Stát by podle něj rovněž měl převzít správu mýta a efektivněji finan-

covat výstavbu nových silnic. Od premiéra Andreje Babiše totiž má ambiciózní úkol do roku 2025 dokončit nejvýznamnější dálniční tahy. Naopak výstavba dlouhodobě projednávaného kanálu Dunaj-Odra-Labe podle něj ekonomický smysl příliš nedává.
Už máte k dispozici hotovou studii proveditelnosti na kanál Dunaj-Odra-Labe? Dá se říct, co z ní vyplývá?
Zatím se stále vypořádávají přípo-

mínky. Já už jsem panu prezidentovi Miloši Zemanovi část této zprávy dával. On si ji prostudoval, protože ho to zajímá.

Jsem přesvědčen, že jsou tam věci, které dávají smysl. Jsou tam ale rovněž věci, které příliš velký smysl nedávají. Pro mě je opravdu důležité splnění Labe minimálně do Pardubic. A pak bych se rád podíval na to, jestli by dávalo smysl splnit Odru v úseku propojujícím Ostravu s polským městem Kan-

dřín-Kozlů, případně stavět na jižní Moravě. On by totiž kanál mohl přivést vodu na suchou jižní Moravu, případně ji tam lépe zadržet.

Kanál má vyjít na 610 miliard korun. Budou to efektivně vynaložené peníze?

Zatím o tom, že bychom se ambiciózně pustili do celého kanálu, nemluvíme. Já jsem přesvědčen, že by bylo vhodné se zabývat některými jeho částmi. Byl bych nerad, aby-

chom feklí, že postavíme celý kanál za tyto peníze.

Je nejobtívnější vybudování spojnice mezi severní a jižní Moravou?

Já myslím, že horší je spojnice z Pardubic. To je přes 400 metrů výškového rozdílu, který bychom museli překonat, abychom propojili Labe s Moravou. Tam je pro mě velký otázník, zda tato část dává velký smysl.



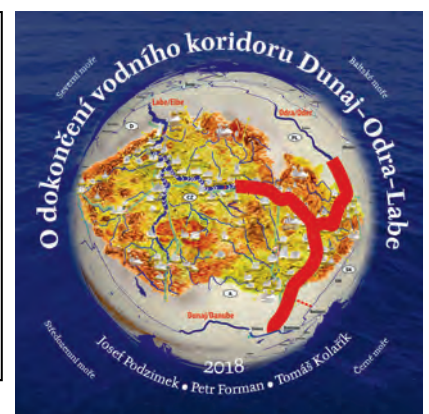
1938



1948



2007



2018

„Teorie zůstane pouhou teorií, pokud nepřikročíme k činu.“ Jan Amos Komenský

Bařův kanál protéká celým mým životem

Ing. Pavel Cenek – ředitel Závodu Střední Morava, Povodí Moravy, s.p.

Ač se to návštěvníkům projíždějícím po hlavní komunikaci I/55 nezdá, Veselí nad Moravou je městem plným vody. Historický střed se nachází na ostrově tvořeném řekou Moravou a náhony někdejších vodních mlýnů později přestavěných na elektrárny, které jsou v provozu již přes 100 let. Za těmito náhony se na místě původního vodního hradu nachází budova zámku, za nímž je v místě někdejšího mlýna dnešní přístav Veselí napojený na jižní úsek Bařova kanálu. Mezi Veselím a Moravským Pískem se nachází dnes již nevyužívaná štěrkovna a za ní protéká Odlehčovací rameno, které je s Moravou propojeno drobným tokem Struhou.

Řeka Morava samotná je lemována slepými rameny odstavenými regulační řeky. Ta proběhla v první třetině 20. století, kdy ničivé záplavy v letech 1910-1911 vedly ke zřízení regulační správy a následné regulaci řeky Moravy včetně výstavby Odlehčovacího ramene převádějícího část povodňových průtoků mimo město.

Základní školu na dokončovaném sídlišti Hutník (ano, u nás na Slovácku byl po válce taky budován mimo jiné i hutní průmysl – Jihomoravské trubkárny a tažírny) jsem začal navštěvovat počátkem 70. let. Ve škole nás učili, že žijeme v úspěšně se rozvíjejícím průmyslovém městě, ale až už šlo o podniky znárodněné nebo nově budované, výstavba továren a sídlišť probíhala na levém břehu řeky Moravy.

Na druhé straně řeky je celé území mezi Moravou a Odlehčovacím ramenem dodnes protkáno závlahovou soustavou odvodňovacích a nápuštných kanálů a torzy souvisejících technických zařízení. Umění vodohospodářů jsme však tenkrát příliš neoceňovali, byla to země našich her a zajímalo nás jen, kde se dá schovat, kudy propozit a kde postavit bunkr.

Moje dětství je tedy spojeno s vodou, ostatně babička vždycky říkala, že kdyby měsíc nepršelo, já si tu kaluž s bahnem vždycky najdu.

A tak jsme bruslili na „Mrtváku“ (odstavené rameno Moravy) nebo zámeckých rybníčcích, koupali se na „Viřáku“, v mělké vodě „odlehčováku“ nebo na „štěrku“ mezi plovoucími korečkovými bagry, skákali z kolmých stěn „splavu“ na Moravě nebo se procházeli pod jeho vodním paprskem, pytláčili na Struze a nosili domů žampiony z veselských luk a ozdobný „čibuk“ z Bařáku.

Byla to doba mávátek a lampionových průvodů, besed s milicionáři a branných dnů, na hokej jsme jezdili do Gottwaldova a ti šťastnější do spřátelené ciziny jugoslávské na výjezdní doložku a devizový příslib. Z tohoto období rovněž pochází výstavba známých „sedmi divů Veselí“. Celkem brzy jsem se odnaučil říkat, že tatínek pracuje na „Bařáku“ (provoz Veselí dodnes sídlí v někdejší bařovském domku u plavební komory Veselí), některé soudružky učitelky s tím měly velký problém a málo pochopení, přestože každý z místních hned věděl, kde to je.

Na většině plavebních komor jsou dodnes čtyři funkční „hříbky“ mechanismů otevírajících vrata plavebních komor a na každém z nich je vyraženo nezaměnitelné bařovské logo. Toto logo kupodivu přežilo i období budování socialismu, přestože jméno Bařa, pokud se někde objevilo, bylo symbolem starých zlých časů vykořisťování dělnické třídy a časově nám v dětských hlavách zapadalo

někam mezi statečného Jana Žižku a tři mušketry.

Pro nás, pokud jsme si toho vůbec všimli, to tehdy byl jen další z „obrázků“, který zanikal mezi daleko většími vsudypřítomnými hvězdami, kladivy, srpy a věčnými časy. Daleko zajímavější bylo přebíhání zteřelých dřevěných obslužných lávek, skákání do bahnité vody a šplhání po rezavých vratech plavebních komor.

Díky poloze našeho města a sousedovi elektrotechnikovi jsme měli možnost „chytat Rakušáky“ (vysílání rakouské televize ORF), na níž jsme sledovali hlavně kreslené pořady a sport. Nevím už, která třída prvního stupně to byla, ale dodnes si živě si vybavuji silné překvapení a pocit neskutečnosti, když jsem při nějakém sportovním přenosu ORF zahlédl na mantinelech hrací plochy stejný obrázek, který jsem tak dobře znal z míst našich her – *Bata*. Opatrnými dotazy jsem se dobral k tehdy pro mě nepochopitelnému zjištění, že jde o logo firmy, která mimo jiné stála u zrodu Bařova kanálu a která rozhodně není vzdálenou mrtvou minulostí, ale nadále úspěšně existuje a prosperuje, byť „v jiném“ světě.

Čas a nové příhody tento zážitek lehce ošouply, ale nikdy nezmizel zcela a naopak se k němu do mozaiky souvislosti přidávaly další doplňující kamínky. Naše zájmy, hry a oblíbená místa se s dospíváním posunuly trochu jinam, vyrostli jsme a rozešli jsme se různými směry s občasnými návraty.

Já jsem se po dokončení vysoké školy bez ohledu na nabídky zaměstnání u Povodí Moravy vydal jiným profesním směrem, abych se po letech k vystudovanému oboru, velké vodě a Bařovu kanálu vrátil už jako zaměstnanec Povodí Moravy. Závěr minulého tisíciletí byl obdobím intenzivní obnovy Bařova kanálu, která Tomáše Bařu mladšího velmi zajímala. Díky jeho několika návštěvám jsem tak měl možnost se s ním při jeho návštěvách několikrát osobně setkat a obrazně tak uzavřít kruh jedné z kapitol mého dětství.



Bařovy vize byly velkolopé. Díky nim máme dnes Bařův kanál. Na obr. slavnostní zahájení plavby na Bařově kanále 2. prosince 1938 v přístavu Bařov (dnešní Otrokovice)



Dnešní Bačův kanál je plný života a lodí: Regata 2018 v Uherském Hradišti. Foto: Vojtěch Bártek

Zahájení plavební sezóny 2018 na Bačově kanále

Plavební sezóna na Bačově kanálu odstartovala tradičně 1. května. Slavnostního odemykání se zhostil generální ředitel Povodí Moravy, s. p. Václav Gargulák, starosta Veselí nad Moravou Miloš Kozumplík a ředitel Ředitelství vodních cest Lubomír Fojtů, který se poté, co spadl při odemykání klíč do vody, v Bačově kanále i vykoupal.

Bačův kanál slaví v letošním roce 80 let od doby, kdy po kanále proplula první loď. Povodí Moravy, jako správce vodní cesty, proto připravilo několik překvapení, které představilo při odemykání plavební sezóny 1. května v přístavu ve Veselí nad Moravou.

Kromě plavby, hudby a zábavného programu čekalo na návštěvníky přístavu několik mimořádných událostí. „Odemykání plavební sezóny jsme propojili s letošním významným jubileem a pokřtili jsme knihu *Bačův kanál – od myšlenky k nápadu, kterou napsal kolektiv autorů z PM. Vedle toho jsme ve spolupráci s Českou poštou připravili 1. vnitrostátní lodní poštu, která měla přepážku umístěnou přímo v přístavu. Každý si tak mohl lodní poštu odeslat pohled přímo z místa i s příležitostným razítkem k výročí Bačova kanálu a razítkem lodní pošty,*“ popisuje průběh oslav generální ředitel Povodí Moravy, s. p. Václav Gargulák. Program doplnila také ukázka práce unikátního technického plavidla Jožin, které se stará o pořádek na Bačově kanálu.



Foto: Vojta Peša, 2018

Při slavnostním odemčení plavební sezóny ve Veselí nad Moravou ředitel Ředitelství vodních cest okusil vodu Bačova kanálu

Zajímavou soutěž Povodí Moravy připravilo pro fanoušky plavby – soutěž o proplutí všemi plavebními komorami Bačova kanálu s plavební knížkou. „Každý, kdo do plavební knížky během léta nasbírá razítka ze všech plavebních komor, může vyhrát půjčení hausbótu, let balonem a další ceny. Plavební knížky jsou k dispozici v informačních centrech a přístavech,“ doplňuje výčet akcí Václav Gargulák.

text a foto: Povodí Moravy, s. p.

Po loňské sezóně prošel Bačův kanál opravami za 37 miliónů Kč

Bačův kanál je intenzivně využívána vodní cesta k rekreační plavbě. Stále narůstající lodní dopravou dochází k silné břehové abrazi, kdy prakticky v celém úseku jsou rozplavovány břehy, snižuje se bezpečný sklon a břehy se postupně přibližují k obslužné komunikaci. Uvolněný zemní materiál postupně zanáší koryto kanálu. Z těchto důvodů zahájilo Povodí Moravy, s. p. na podzim loňského roku opravy tří úseků koryta. Financování bylo zajištěno z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury z globální položky „Výdaje na opravy a údržbu dopravně významných vnitrozemských vodních cest.“

Povodí Moravy, s. p. opravil ve vybraných úsecích téměř osm desítek let staré opevnění Bačova kanálu. Opravy zahájil správce plavební cesty v první polovině září 2017. „V dubnu ještě proběhly závěrečné dodělávky a pak zaměstnanci Povodí Moravy zahájili předsezónní přípravy plavebních komor. V následujících dnech jsme kanál napustili, aby plavby mohly začít ještě před oficiálním zahájením plavební sezóny,“ popisuje ředitel Závodu Střední Morava Povodí Moravy, s. p. Pavel Cenek. Zatímco na rozsáhlé opravy opevnění poskytl prostředky Státní fond dopravní infrastruktury, řadu drobných oprav, veškeré provozní náklady a přípravné práce financuje Povodí Moravy, s. p.

Vzhledem k velkému rozsahu oprav plánovaných na období (mimo hlavní plavební sezónu) ne zcela stabilních klimatických podmínek a některá termínová omezení z hlediska ochrany přírody byla hlavní plavební sezóna na dotčených úsecích zkrácena o měsíc, což se pro zdárné dokončení staveb ukázalo jako správné rozhodnutí. „Roz-

sáhlou opravu opevnění jsme provedli v rekordně krátké době, aby se nedotkly další plavební sezóny a současně respektovaly podmínky umožňující práce v chráněném území. V letošní sezóně jsme ale návštěvníky Baťova kanálu potěšili prodloužením plavební sezóny a zahájili jsme provoz plavebních komor už 27. dubna," dodává Pavel Cenek. Komorování tak Povodí Moravy, s. p. zahájilo ještě před oficiálním startem plavební sezóny a probíhalo už ve dnech 27. 4., 28. 4. a 29. 4. a výjimečně pak v pondělí 30. 4. a 7. 5. 2018.

V současnosti již vše probíhá dle schváleného harmonogramu pro komorování. Povodí Moravy zajišťuje provoz plavebních komor vždy od 9:30 do 18:00 hodin s tím, že od 13:30 – 14:00 probíhá povinná polední přestávka. Poslední komorovací cyklus bývá zahájen nejpozději 15 minut před koncem komorovací doby. V měsíci září bude komorování probíhat v pátek, sobotu a neděli. V červnu, červenci a srpnu pak od úterý do neděle. Povodí Moravy zajistí provoz plavebních komor také ve všechny státní svátky. Proplutí plavebními komorami je bezplatné, jejich provoz a údržbu zajišťuje a financuje Povodí Moravy, s. p.

Opravy na opevnění probíhaly na třech úsecích: Vnorovy – Strážnice, Vnorovy – Veselí nad Moravou, Huštěnovice – Babice.

V úseku kanálu Vnorovy – Strážnice byly z kanálu odstraněny dnové sedimenty, kompletně opraveno břehové opevnění koryta a obnovena původní potahová stezka. Práce byly provedeny od plavební komory Vnorovy II. po plavební komoru Strážnice I., celková délka úseku činí 2 534 m. Z koryta bylo odtěženo 19 888 m³ sedimentu. Dle smlouvy je stavba rozdělena na dvě části předání, a to práce v korytě do 22. 4. 2018 a celkové dokončení do 31. 10. 2018. Náklady na opravu tohoto úseku činí 20,133 mil. Kč.

V úseku Baťova kanálu Vnorovy – hospodářský most směr Veselí nad Moravou bylo provedeno opevnění břehů koryta toku v délce 1 670 m. Jedná se o úsek od plavební komory Vnorovy I. po hospodářský most u obce Vnorovy. Protože nebylo z důvodu zachování plavby žádoucí vypouštět celý tento plavební úsek až do Veselí nad Moravou, bylo nutné vystavět hradící zemní hrázku v korytě kanálu těsně nad hospodářským mostem, která zadrží vodu od mostu směrem k PK Veselí nad Moravou. Opravovaný úsek byl následně vypuštěn přes plavební komoru Vnorovy I. Stavební práce byly ukončeny k 20. 4. 2018. Náklady na opravu tohoto úseku Baťova kanálu činí 16,987 mil. Kč.

Zatímco v prvních dvou opravovaných úsecích došlo k včasnému dokončení prací, v posledním dodavatelská firma nesplnila termíny a Povodí Moravy, s. p. tak odstoupilo od smlouvy. Úsek Huštěnovice – Babice bude po celou sezónu v provozu, k opravě úseku se státní podnik vrátí v průběhu následující zimy. Současně Povodí Moravy, s. p. plánuje opravit i další úseky Baťova kanálu. Opravy musí naplánovat opět na technicky nevhodné zimní měsíce, aby nedošlo k omezení plavební sezóny.

Další významnou akcí dokončenou před zahájením plavební sezóny byla oprava vrat na plavební komoře v Uherském Ostrohu. Spočívala ve výměně horních a spodních vzpěrných ocelových vrátní včetně obslužných lávek, ložisek, válcového stavidla včetně vodících kladek, vodiček a mechanismů protizávaží, prahových a bočních dorazových a vodících profilů stavidla a také všech těsnících prvků. Náklady na opravu činily 4,788 mil. Kč. Plány oprav, údržby i dalšího rozvoje Povodí Moravy, s. p. diskutuje s provozovateli přístavišť, zástupci Státní plavební správy a dalšími dotčenými subjekty. Nutnost oprav mezi loňskou a letošní sezónou zvýšil průběh loňské zimy, kdy extrémní

mrazy a pohyb ledu poškození břehů umocnil. „Všichni uživatelé dobře vnímají, že opravy původního opevnění jsou opravdu nezbytné, výsledkem bude bezpečnější a bezstarostnější plavba, což vítají nejen návštěvníci Baťova kanálu,“ doplňuje Pavel Cenek.

Prodloužení rozsahu opravovaných úseků, které je umožněno prostředky SFDI, rovněž sníží nutnost opakovaného vypouštění jednotlivých úseků a zvýší kvalitu místního ekosystému.

Využití Baťova kanálu zaznamenává vzrůstající tendenci, konkrétně sezóna 2017 znamenala 50% nárůst oproti sezóně 2013. Tehdy plavební komory přepravily 2 195 lodí, v loňské sezóně to bylo o více než 1 000 lodí více.

text a foto: Povodí Moravy, s. p.



Povodí Moravy musí pravidelně čistit plavební komory od nánosů bahna (PK Kunovský Les)



Pro údržbu Baťova kanálu slouží technické plavidlo Jožin



Opravy opevnění v úseku Vnorovy - Veselí nad Moravou (2017-2018)



Práce na opravách opevnění Baťova kanálu



Opravený úsek Baťova kanálu mezi Vnorovy a Veselím nad Moravou před napuštěním

Batův kanál jako důkaz technického umu našich předků

V současné době je Baťův kanál 53 km dlouhá vodní cesta, která slouží pro rekreační plavbu od Otrokovic až do Skalice. Některé úseky vedou řekou Moravou, jinde vede uměle vyhloubenými kanálovými úseky.

Byl postaven v letech 1934–1938 a sloužil pro zavlažování Moravského Slovácka a dopravu hnědého uhlí pro Baťovy závody ve Zlíně. Do provozu byla stavba uvedena v roce 1938. Kolem kanálu byla vybudovaná hráz, aby mohli koně tahat naložené čluny. Plavba pokračovala do roku 1945, pak byla zničena válkou a později obnovena. Poslední loď vyplula na kanál v roce 1961. Znovuotevření se turistě dočkali až o pětatřicet let později. Dnes kanál využívají převážně rekreační plavidla.



Stavba Baťova kanálu u Strážnice



Přístav Baťov v Otrokovcích byl se svým vysavačem cílem pro přepravu uhlí po Baťově kanále. Zde bylo uhlí z lodí vysáto pro potřeby závodní teplárny (1938)



Lodě byly po Baťově kanále nejdříve taženy koňmi, později traktory



Obnovení plavby na Baťově kanálu v roce 1947

Hloubka Baťova kanálu je průměrně 1,5 metru. Velikost lodí, která má plout po Baťově kanálu by se měla orientovat podle velikosti plavebních komor, loď by tedy neměla být širší než 5 metrů. Šířka plavebního kanálu je průměrně 12 metrů. Na vodní cestě je postaveno 56 mostů, mnohé jsou unikátní technickou památkou.

Rozdíl výšek na této vodní cestě (18,6 m) vyrovnává 13 zdymadel (plavebních komor) o rozměrech 5,3 x 38 (50) m. Z toho je 11 plavebních komor plně automatizováno s možností ovládní prostřednictvím dálkového ovladače. Plavební hladina je udržována 13 jezy.

Celkově je splavný od Kroměříže po Hodonín, je zde ale několik „překážek“. Na severní straně chybí plavební komora na jezu Bělov u Otrokovic, tzn. úsek od tohoto jezu po Kroměříž je samostatný a není napojen na zbytek vodní cesty. Na jižní části Baťova kanálu chybí plavební komora v Sudoměřicích, což znemožňuje souvislou plavbu od tabulového stavidla dál směrem do Hodonína, kde je samostatný splavný úsek.

Správce Baťova kanálu je dle zákona o vnitrozemské plavbě Povodí Moravy, s. p.

Na trase Baťova kanálu byla vybudována řada unikátních technických zařízení, ty hlavní podrobněji představíme v následujících odstavcích.

Lodní lanovka Vnorovy

Lanovka firmy Baťa ve Vnorovech byla vodoprávně zkolaudována v Brně dne 24. 12. 1938. Její pozůstatky se nachází asi 290 m nad jezem Morava Vnorovy, kde kříží v úrovni řečiště Moravy závlahový a plavební kanál. Původně měl být úsek řešen mimoúrovňovým křížením, výstavba akvaduktu by však vodní cestu prodražila, přednost proto dostalo toto levnější řešení. Zadavatelem stavby lanovky byla firma Baťa.

Lanovka se skládala z nosného a tažného lana, pojízdného háku s lany pro zachycení lodí, hnacího zařízení a z příslušenství. Celková délka lanovky byla 261,5 m. Na levém břehu byla vybudována pohonná stanice se strojním a napíacím zařízením. Do základů stanice byl zabetonován U profil pro zakotvení nosného lana. Uvnitř bylo instalováno zařízení pro pohon tažného lana, které se otáčelo pomocí ozubeného kuželového soukolí poháněného elektromotorem.



Lodní lanovka mezi pl. komorami Vnorovy I a Vnorovy II

Výklopník Sudoměřice

Technická památka Výklopník Sudoměřice byla postavena v roce 1939. Toto zařízení sloužilo k překládání lignitového uhlí, které se přiváželo po železniční trati z nedalekého dolu Tomáš v Ratíškovcích. Po vysypání prашného lignitu z vagónů se loď plavila po Baťově kanále až do elektrárny v Otrokovicích.

Strojní zařízení vyklápěče vagónů se skládalo z výkyvného mostu a zvedacího mechanismu, umístěného na-

hoře v 1. patře budovy. Zvedací mechanismus tvořil elektromotor o výkonu 19 kW, který byl opatřen brzdovým magnetem. Ten zadržel most vyklápěče v libovolné poloze při vyklápění nebo při přerušení elektrického proudu. Most vyklápěče byl dimenzován pro vagóny o celkové hmotnosti 30 t (20 t uhlí a 10 t váha vagónu). Vyklápěč se řídil z budky umístěné tak, že obsluha viděla jak na vagón, tak i na loď.

V roce 2004 byl výklopník rekonstruován a na jeho vrcholu byla otevřena vyhlídková plošina, která je pro veřejnost přístupná v průběhu turistické sezóny. Z vyhlídky je možné zhlédnout nejen krásy nivy řeky Moravy, ale i panoráma blízkých Bílých Karpat.



Při přesypávání lignitu na loď ve Výklopníku byla celá stavba zahalena množstvím prachu (1938)

Zdvihací most úzkokolejky ve Veselí nad Moravou

V roce 1933 byl na základě iniciativy ministerstva zemědělství vypracován projekt na hlavní závlahový náhon Veselí nad Moravou – vnorovský jez. Tento nový náhon přetínal stávající komunikace – cestu I. třídy do Bzence a úzkokolejnou dráhu B. Chorinského, po které se dopravovala především cukrová řepa do cukrovaru v Bzenci. Proto byla navržena výstavba dvou nových mostů – silničního a železničního.

Původně měl být železniční most postaven jako pevný. Vzhledem k požadavku dodržení podjezdové výšky pro loď a povolenému klesání vycházely železniční násypy příliš dlouhé a nákladné. Proto firma Baťa navrhla zámenu pevného mostu za zdvihací. Zdvihací most byl ojedinelý v celé ČR.

Vlastní montáž ocelové konstrukce proběhla od 5. do 15. září 1937. Maximální dovolené zatížení na jednu kolejnici bylo 10 t a cena ocelové části mostu byla 88 312 Kč. Obsluhu mostu prováděl hlídač plavební komory ve Veselí nad Moravou pomocí elektrického dálkového zařízení a v souladu se zvláštním manipulačním řádem.

V květnu 1945, po necelých sedmi letech od zprovoznění, byl most zničen ustupující německou armádou. Vzhledem ke zrušení železniční dráhy již nebyl obnoven.



Železniční zvedací most, mostovka v dolní poloze, v pozadí silniční most, Veselí nad Moravou (1938)

Zvedací lávka Uherský Ostroh

Nedaleko jezu na řece Moravě v Uherském Ostrohu se nachází plavební komora, přes kterou vede zvedací ocelová lávka s vahadlem. Tato lávka byla až do nedávné doby jedinou svého druhu v ČR. Lávka byla dlouho nefunkční, ale od roku 2003 je opět v provozu. Mechanismus řetězového převodu s ozubeným soukolím a klikou

umožňuje zvednutí lávky v okamžiku průjezdu lodi kanálem. Při opravě v roce 2006 byla stávající klika nahrazena rychlejším elektromotorem. Zvedací lávka je pouze 6 m dlouhá a 2 m široká, konstrukce s protizávažím připomíná typické zvedací lávky v Holandsku.

text a foto: Povodí Moravy, s. p.



Plavební komora Uherský Ostroh se zvedací lávkou a otočným mostem (vlevo)



Přístaviště u plavební komory Spytlhův



Plavební komora Huštěnovice prošla v roce 2017 opravou zdíva

Bařův kanál v číslech

2. prosinec 1938

byla zahájena pravidelná plavba nákladních člunů ze Sodoměřic do Otrokovice. Zahájení stavebních prací na kanálu se datuje 16. říjnem 1934, kdy byly provedeny první výkopy na úseku Vnorovy – ústí Radějovky.

1. května 2002

slavnostní pojmenování vodní cesty na Bařův kanál za účasti Tomáše Bati Juniara.

1 600 dělníků

v době nejrozsáhlejší stavební činnosti pracovalo na regulacích a na výkopech až 1 600 dělníků.

35 milionů korun

na tuto částku vzrostly nakonec celkové náklady na výstavbu kanálu (plánovaný výdaj byl 25,45 milionů korun). Důvodem byla řada změn provedená oproti projektu, neplánovaný nárůst cen stavebního materiálu a také ničivá povodeň, která postihla téměř dokončenou stavbu na jaře 1937.

14 plavebních komor

celkem bylo postaveno 14 plavebních komor, z nichž se první plavební komora nacházela u přístavu v Bařově (dnešní Otrokovice). Dnes je ale již nefunkční a pro překonání výškového rozdílu hladin jich slouží třináct.

5 000 pasažérů

využilo v roce 1995 nabídky na výletní plavbu na remorkéru upraveném na osobní plavidlo Bobra na úseku Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou.

90 tisíc návštěvníků

V sezóně 2017 byla odhadnuta návštěvnost Bařova kanálu na 90 000 lidí.

8 km/h

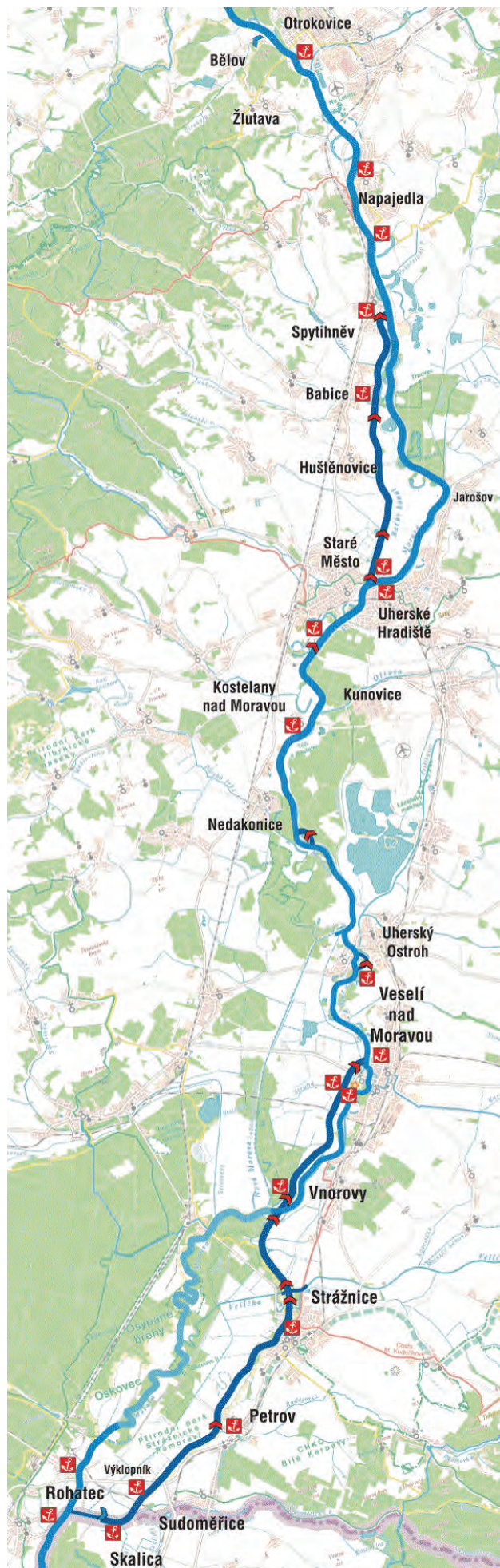
je povolená maximální rychlost na kanálových úsecích.

1,5 m

je průměrně hloubka Bařova kanálu. Doporučuje se, aby ponor lodi nepřesahoval 80 cm.

3,3 m

je obvyklá podjezdná výška mostů. Nejnižší most v Uherském Ostrohu má proměnnou podjezdnou výšku podle vodního stavu řeky Moravy, který označuje světelný plavební znak.



Mapa současné trasy Bařova kanálu

Ředitelství vodních cest ČR – – 20 let budování moderních vodních cest

Když byla v roce 1998 obnovena činnost Ředitelství vodních cest ČR bylo každému jasné, že ho čeká pěkný kus práce, aby naše vodní cesty obstály v evropské konkurenci. Letos tedy slaví hned dvě kulatá jubilea - 100 let od založení Ředitelství pro stavbu vodních cest v roce 1918 a 20 let od vzniku novodobého Ředitelství vodních cest České Republiky. Je příznačné, že tato kulatá jubilea připadají na výročí vzniku Baťova kanálu, na jehož obnově po roce 1998 má novodobé Ředitelství vodních cest rovněž velkou zásluhu.

Ředitelství vodních cest na Baťově kanále postupně modernizovalo plavební komory Vnorovy I+II, Strážnice I+II a Petrov, automatizovalo ovládání všech plavebních komor, nově vybudovalo síť 14 přístavišť a přístavů, modernizovalo jejich plavební značení i zajistilo břehové připojení plavidel na elektřinu a vodu. Největším z nich je přístav Petrov, který je nejmodernější rekreačním přístavem na Baťově kanále.

Proto jsme si na tomto místě 19. května 2018 připomněli 20. výročí Ředitelství vodních cest ČR.



Přístav Petrov na Baťově kanále

Rekreační přístav Petrov – Česká dopravní stavba roku 2015 (cena veřejnosti)

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

U obce Petrov byl vybudován moderní veřejný rekreační přístav pro krátkodobé i dlouhodobé stání 42 malých plavidel a 2 osobních lodí o max. rozměrech 5 x 20 m.

Vybudováním přístavu byla významně navýšena kapacita stání na Baťově kanálu, což umožní další rozvoj plavby na této vodní cestě. Jednotlivá stání jsou vybavena přípojkami vody a elektřiny. V přístavu je i servisní zóna vybavená jeřábem, výlevkou pro chemická WC, vývěvou pro čerpání odpadních vod, místem pro třídění a uložení komunálního odpadu a v budoucnu přibude i čerpací stanice pohonných hmot. Nechybí ani kapitanát a parkoviště. Vybavení přístavu umožňuje bezpečné vyvázání lodí i v případě povodní. Nedaleko přístavu se nachází stávající sjezd pro osobní lodě a budova s toaletami včetně sprch.

Parametry stavby v bodech:

- přístavní bazén o rozměrech 100 x 45 m
- 42 stání malých plavidel + 2 stání pro osobní lodě do velikosti 5 x 20 m
- úvazné prvky pro stání za povodní
- budova správy přístavu – kapitanát

- 13 odběrných sloupků pro odběr vody a elektřiny pomocí Přístavní karty
- servisní zóna s jeřábem, výlevkou a vývěvou odpadních vod z plavidel
- parkoviště osobních vozidel
- stavební příprava pro čerpací stanici pohonných hmot

Navýšení nedostatečné kapacity pro přistávání a vyvázání lodí tak významně přispělo k překonání hlavní překážky dalšího rozvoje plavby na Baťově kanálu. Obec Petrov, ležící na dolní části Baťova kanálu, byla vyhodnocena jako nejvhodnější místo pro první etapu rozšíření přístavní kapacity, další přístavy v jiných úsecích vodní cesty se připravují. Po třech letech se ukazuje, že zvolená cesta byla správná a přístav okamžitě získal své pevné místo mezi zastávkami návštěvníků Baťova kanálu. Část vyhrazená pro dlouhodobé stání je dnes plně obsazena a stání návštěvníků se v sezóně také blíží naplnění. Potvrzují se tak předpoklady marketingových analýz a vybudování dalších přístavů na vodní cestě je zcela aktuální. Mimořádným názorným příkladem vlivu veřejné infrastruktury na hospodářství obce je rozvoj

podnikání v oblasti služeb navázaných na plavbu, kdy původně relativně neznámé místo na periférii se stalo středobodem obce a řada místních podnikatelů nabízí návštěvníkům nové služby, které v obci nebyly. Ještě před několika lety byli zákazníci připlouvající po Baťově kanále výjimkou, dnes se naopak obyvatelé pro ně předhánají v různorodé nabídce.

Přístav byl navržen pro krátkodobé, střednědobé i dlouhodobé stání plavidel, ale také pro vyvážení plavidel mimo plavební sezónu. Je vybudován na místě nevyužívaného pozemku nad stávajícím přístavištěm. Zároveň obsahuje i stavební přípravu pro další rozšíření poskytovaných služeb.

Přístavní bazén vznikl na ploše 100 x 45 m přeložkou levé boční hráze Baťova kanálu v délce 182 m. Koruna hráze má šířku 3,5 m. Před započítáním výstavby bylo nutno provést inženýrsko-geologický průzkum vrtnými sondami, doplněnými sondami statické penetrace. Zemními stroji byla odtěžena zemina v průměrné mocnosti cca 1,2 m od povrchu. Zjištěný výskyt kontaminovaných zemín (polutanty na bázi halogenových organických látek a polycyklických aromatických uhlovodíků) byl potvrzen na základě rozboru vzorků odebraných při výkopových pracích. Jednalo se o toxické látky, které byly v rámci stavby odtěženy a odvezeny na skládku nebezpečných odpadů. Celkový objem kontaminovaných zemín se vyšplhal na 1176 m³. Dno přístavního bazénu je na kótě 166,38 m n. m., hloubka vody v přístavním bazénu je tedy cca 1,5 m.

Zemní hráz je homogenní, z jílovitých zemín. Je opatřena zemním návodním těsněním ve tvaru klínu přílehlajícímu k návodnímu líci hráze.

Šířka návodního těsnění je min. 1 m. Zemní těsnění je založeno do základové spáry hráze pomocí těsnícího zámku 0,5 m se sklony zářezu 1:1. Opevnění svahů přístavního bazénu je z kamenné rovnaniny tl. 300 mm, uložené na pískové lože tl. 150 mm. V patě svahu byla vytvořena kamenná patka z těžkého kamene 200–500 kg. **Konstrukci hlavního mola, o délce 173,5 m a šířce 2 m, tvoří svařovaná konstrukce z ocelových nosníků, která je uložena na ocelových pilotách vetknutých do dna přístavu.**

Molo je osazeno dubovou pochozí palubou, úvaznými prvky a je v potřebném rozsahu opatřeno nerezovým zábradlím o výšce 1,1 m. Strana mola, která je orientována směrem do koryta Baťova kanálu, je navíc opatřena nornou stěnou z plechu. Plovoucí výložníky o délce 4 a 6 m,

vytvářejí boxy pro malá i velká plavidla o šířce 6–7,5 m.

Moderně řešený areál je vybaven přípravou pro zařízení pro čerpání pohonných hmot s kompletním servisním zázemím, kamerovým systémem (fixní a otočné kamery), ozvučením i sofistikovaným panelem pro poskytování informací o stavu vodní cesty.

Úspora energie je zajištěna použitím úsporných světelných zdrojů a dalších spotřebičů v areálu přístavu. Výstavbu servisního centra byla zahájena založením, svislé železobetonové monolitické stěny o délce 33,7 m, do dna přístavu.

V nové provozní budově se nachází kancelář správce pro řízení služeb, ale i pro poskytování dalších potřebných informací. V prostoru servisního centra byl následně v roce 2017 instalován přístavní jeřáb o nosnosti 10 t a délce vyložení 5,8 m. Koncepte a technické řešení ochranného přístavního bazénu umožňuje také důležitou ochranu plavidel před velkou vodou v případě zvýšeného průtoku řekou Moravou.

Posádky lodí mají k dispozici připojení na elektrickou síť a pitnou vodu, na kterou navazuje odběr fekálií, náních vod a ostatních odpadů. Předplatná „Přístavní karta“, již lze získat u distributorů v ČR a bezhotovostně dobíjet prostřednictvím webového rozhraní, umožní odebrat předem definované množství komodit, odpovídající hodnotě odečtu z karty. Kromě toho lze využívat i sociální zázemí stávajícího přístaviště. Součástí celého komplexu přístavu jsou opravené přístupové komunikace, parkoviště osobních vozidel a vozidel pro přepravu.

Výstavbou plnohodnotného přístavu na dopravně významné a využívané vodní cestě došlo k rozšíření základní veřejné sítě přístavů vybudovaných Ředitelstvím vodních cest ČR na Baťově kanálu a jeho vhodné urbanistické řešení je citlivě včleněno do okolní krajiny. Vznávající rekreační plavby plující po Baťově kanále tak mají možnost v Petrově bezpečně přistát, přenocovat a navštívit obec i její okolí.

Identifikační údaje o stavbě:

Lokalita: Jihomoravský kraj, okres Hodonín,

vodní dílo Baťův kanál, obec Petrov

Projektant: SUDOP PRAHA a.s.

Zhotovitel: LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o.

Podzhotovitel: IDS – Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s.

Realizace projektu: 9/2014–8/2015

Celkové náklady: 38,5 mil. Kč vč. DPH

Akce byla financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury

Měl jít do šrotu, teď pomáhá i baví. Remorkér BESKYDY je přístupný veřejnosti

Technická památka, unikátní vlečný remorkér Beskydy, který jako jediný svého druhu i po 62 letech v provozu stále tahá a vyprošťuje lodě na Labi, je od letošního roku díky spolupráci Ředitelství vodních cest ČR a Oblastního muzea v Děčíně přístupný veřejnosti. Ta má tak jedinečnou možnost prohlédnout si opravdu živý exponát ve stavu, jak je využíván v praxi. Prohlídka je doplněna o poutavý výklad pracovníků muzea i možnost navštívit dobovou kajutu kapitána. Poslední srpnovou a říjnovou sobotu přivítá návštěvníky u městského mola v Děčíně.

V září zavítá do Prahy. Od pátku 21. 9. do pondělí 24. 9. ho Ředitelství vodních cest zpřístupní při akci „Vodní doprava na řece Vltavě před 100 lety“. Pořá-

dající spolek Vltavan zde také představí repliku dřevěné nákladní lodě – šífu a předvede stavbu voru.

Původně jich bylo 12. Jejich konstrukce byla vyvinuta pod gescí tehdejšího Ministerstva veřejných prací jako klíčová součást modernizace lodního parku mladé republiky, jejíž představitelé si plně uvědomovali důležitost plavby pro hospodářství. Čtyři vyrobili v Českých loděnicích již před válkou, v letech 1953 – 1959 k nim v mělnickém závodě přibýlo dalších osm. Mezi nimi i BESKYDY. Jediný zadokolesový remorkér, který do dnešních dnů plní svou úlohu a pomáhá lodím na Labi. A při tom nechybělo málo a mohl i on skončit ve šrotu. To, když jeho původní soukromý vlastník rozhodl, že již

nemůže dále dotovat jeho ztrátový provoz. Přitom služba přípřeže v období nízkých vodních stavů na 40 km dlouhém úseku mezi Hřenskem a Střekovem je nenahraditelná. Díky zadokolesovému pohonu totiž remorkér nepotřebuje tak hluboký ponor, jako plavidla s lodním šroubem a umožní tak v tomto období přetáhnout loď naložené na až o 15 centimetrů větší ponor. Naštěstí Ministerstvo dopravy a Ředitelství vodních cest ČR přišly v listopadu 2016 s řešením, které s využitím financování z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury nejen zachránilo v provozu tento v Evropě zcela unikátní remorkér, který je od roku 2016 technickou památkou, ale také zajistilo pokračování služby. Loď se tak nadále mohou spolehnout nejen na možnost přípřeže, ale v případě nouze i na pomoc při vyproštění. Provoz zabezpečuje Ředitelství vodních cest ČR s financováním z prostředků resortu Ministerstva dopravy jako veřejnou službu pro všechny dopravce za jednotných a transparentních podmínek.

Zajímavosti:

- reverzní motor bez převodovky, změna směru chodu se provádí změnou otáčení klikového hřídele motoru
- motor ovládán na základě pokynů kapitána strojníkem ve strojovně, s využitím lodního telegrafu
- koncept unikátního zadokolesového pohonu vyvinutý ve 30. letech 20. století v Československu pro náhradu řetězových parníků na Labi, s malými hloubkami v plavební dráze

Funkce:

- přípřež plavidlům na Labi mezi Hřenskem ř. km 726,60 a Ústím nad Labem - Střekov ř. km 767,32 (úsek bez jezů) – vlečný remorkér na laně vleče až 2 sestavy délky 137 m nebo až 3 motorové nákladní lodě
 - při protiproudění plavbě mohou plavidla nakládat na ponor vyšší o 15 cm (cca o 150 tun víc nákladu)
 - umožňuje se tím plavba v období nízkých průtoků, kdy bez přípřeže není plavba možná
 - bezpečnější plavba plavebními úžinami
- funkce vyprošťování nasedlých nebo havarovaných plavidel díky zadokolesovému pohonu a vysokému výkonu lodních motorů má nejvyšší tažnou sílu pro vyprošťování při nízkém ponoru – jedná se o unikátní a nenahraditelné vyprošťovací plavidlo ve střední Evropě, které v případě nouze pomáhá i na německém úseku Labe.

Technické parametry:

Délka: 57,56 m

Šířka: 9,40 m

Ponor: 0,9 – 1,0 m

Nejvyšší pevný bod: 4,80 m

Hmotnost prázdné lodi: 256 tun

Lodní těleso:

Ocelové, původně nýtované, od 2013 svařovaná obšívka. Je rozděleno 7 vodotěsnými přepážkami na 8 prostorů.

Hlavní motor:

Zabudovaný reverzní vznětový motor Škoda 6 L 350.

Rok výroby 1955, chlazený vodou, pneumatické startování, pneumatická spojka, umístěný ve strojovně v přední části plavidla.

Výkon pohonu: 404 kW (550k)

Otáčky: 320 ot./min.

Max. zásoba paliva: 16 778 litrů motorové nafty

Spotřeba: 86,71 litru / na 1 provozní hodinu

Propulzní pohonné zařízení:

2 zadní kola s natáčením o průměru 3490 mm. Každé kolo má 8 lopat o rozměrech 3440 x 655 mm. Hlavní pohonná hřídel je vedena středem plavidla ze strojovny, převod ozubeným soukolím v olejové vaně.

Kormidelní zařízení:

1 dutá kormidelní ploutev na zádi s elektrickým ovládacím systémem Ward – Leonard z kormidelního kola v kormidelně. V nouzi pak ovládaná ručně.

Vlečné zařízení:

Vlečný elektrický naviják, vlečné kladky, vodící oblouky a vlečné lano 100 m pevnosti 135 kN.



Poslanci schválili zákon, který zrychlí stavbu klíčových dopravních staveb

Josef Kopecký, iDNES.cz
29. června 2018

Urychlení stavby klíčových silnic, železnic a vodních cest má přinést nový zásadní zákon, který schválili poslanci. Pro byly všechny strany a 156 ze 160 přítomných poslanců. Stavět se bude moci i na vašem pozemku, a to již ve chvíli, kdy se ještě soudíte o to, kolik dostanete peněz za to, že stát omezil vaše vlastnická práva. Zákon ještě musí potvrdit Senát a prezident.

O rozhodnutí o předběžné dražbě pozemku by mohl investor požádat při vyvlastňovacím řízení, aby mohl rychle zahájit stavební práce.

Největším problémem při přípravě staveb dopravní infrastruktury jsou totiž časové prodlevy způsobené nemožností zahájit stavební práce, a to kvůli přezkoumávání některých dílčích rozhodnutí, ale také obstrukční jednání některých jednotlivců.

„My jsme původně chtěli, aby se to týkalo pouze silnic, potom se k tomu přidaly železnice, to jsme akceptovali,“ řekl předseda poslaneckého klubu ODS Zbyněk Stanjura, jeden z předkladatelů návrhu, který před pěti měsíci předložili zástupci všech devíti klubů ve Sněmovně.

„Máme berličku pro to, aby se liniové stavby pohnuly, aby se pohnula jejich stavba,“ podpořil přijetí zákona o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury místopředseda ČSSD Roman Onderka.

„Když vidíme, jak dlouho se u nás staví, tak to celou ekonomiku poškozuje,“ uvedl v rozpravě poslanec Marek Benda z ODS. Přijetí zákona včetně seznamu prioritních staveb podpořili v rozpravě i šéf poslanců TOP 09 Miroslav Kalousek a poslankyně STAN Věra Kovařová.

Zákon počítá se seznamem prioritních staveb, na němž jsou dálnice, některé silnice i železniční tratě. Na seznamu se shodl hospodářský výbor. „Zrychlí to přípravu klíčových staveb o pět let,“ řekl po přijetí zákona Martin Kolovratník z hnutí ANO.

„Jestli nám senátoři budou seznam nafukovat, tak my ho zase vyfoukneme,“ odvětil iDNES.cz Onderka na dotaz, jak se poslanci zachovají, když se budou senátoři snažit schválený seznam rozšířit.

Pirátům se nepodařilo škrtnout plavební stupně na Labi

Předsedkyně výboru pro životní prostředí Dana Balcarová od Pirátů se před hlasováním podivovala, že na seznamu prioritních staveb, jichž se nová pravidla budou týkat, má být i plavební stupeň Děčín a stavební stupeň Přelouč. Na tom podle ní mají zájem rejdaři, ale poslankyně Pirátů nevidí veřejný zájem.

„Podle mě je to podpora ekonomiky,“ oponoval jí a hájil zařazení plavebních stupňů na Labi do seznamu Kolovratník. A plavební stupně na Labi se Pirátům ze schváleného zákona vyhodit nepovedlo.

Seznam schválených prioritních staveb

1. Dálnice a silnice

1.1 Dálnice

D0 (Pražský okruh), D1, D2, D3, D4, D5, D6, D7, D8, D10, D11, D35, D43, D48, D49, D52, D55,

1.2 Silnice I. třídy

I/12, I/33, I/35, I/42, I/49,

2. Dráhy

železniční trať Praha – Plzeň – Domažlice – státní hranice,

železniční trať Ústí nad Labem – Cheb,
železniční trať Plzeň – České Budějovice,
železniční trať Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště – státní hranice,
železniční spojení Praha – Kladno vč. napojení letiště Václava Havla Praha,
železniční trať Praha Vysočany – Lysá nad Labem,
železniční trať Hradec Králové – Pardubice – Chrudim,
železniční trať Praha – Česká Třebová – Brno,
železniční trať Velký Osek – Hradec Králové – Choceň,
železniční trať Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice,
železniční trať Prostřední Žleb – Děčín – Mělník – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno,
železniční trať Brno – Zastávka u Brna – Okříšky,
RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – hranice PL,
RS 2 Brno – Břeclav – st. hr. SK/AT,
RS 4 Dražďany – Ústí n. Labem – Praha vč. odbočky Kralupy (Nová Ves) – Louny – Most, - 6 -
železniční trať Otrokovice – Vizovice,
železniční trať Hranice na Moravě – Horní Lideč,
stavby v rámci železničního uzlu Praha (ohraňováno železničními stanicemi Praha-Ruzyně, Praha-Zličín, Praha-Řeporyje, Praha-Radotín, Praha-Zbraslav, Praha-Uhřetěves, Praha-Běchovice, Praha-Horní Počernice, Praha-Čakovice, Rostoky u Prahy),
stavby v rámci železničního uzlu Brno (ohraňováno železničními stanicemi Brno-Maloměřice, Starý Lískovec, Modřice, Chrlice, Ponětovice),
stavby v rámci železničního uzlu Ostrava (ohraňováno železničními stanicemi Polanka nad Odrou, Vratimov, Český Těšín, Petrovice u Karviné, hraniční přechod Bohumín/Chalupki, Ostrava-Třebovice),
železniční trať Olomouc – Šumperk,
dráhy speciální,

3. Infrastruktura pro vodní dopravu

plavební stupeň Děčín,
plavební stupeň Přelouč,

4. Infrastruktura pro leteckou dopravu

paralelní dráha ke vzletům a přistávání letadel na letišti Václava Havla Praha,
nové oplocení letiště Václava Havla Praha.



Plavební stupeň Přelouč

Vernisáž výstavy a křest nové knihy O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Dne 26. dubna 2018 byla v Národním technickém muzeu slavnostně zahájena výstava věnovaná dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Výstava, kterou pořádá Národní technické muzeum ve spolupráci se společností Plavba a vodní cesty o.p.s., popisuje hlavní přednosti tohoto významného projektu, jehož výstavba byla zahájena „vodocestným zákonem“ již v roce 1901. Na propojení Dunaje, Odry a Labe se od té doby nepřetržitě pracovalo, s výjimkou posledních 20 let, a dnes Ministerstvo dopravy zpracovává studii proveditelnosti, která by měla aktualizovat odpovědi na základní otázky týkající se jeho prospěšnosti (doprava, vodohospodářství, energetika, rozvoj regionů, zemědělství, cestovní ruch) a ekonomické návratnosti. Jednou z hlavních předností mnohoúčelového vodního koridoru

D-O-L je jeho vodohospodářská funkce, jejíž význam se nyní stává aktuálnější s ohledem na řešení problematiky sucha i ochrany před povodněmi.

Na výstavě je k vidění velká pochozí mapa vodních cest České republiky, 15 výstavních panelů věnovaných historii, přednostem a plánům vodního koridoru D-O-L a modely lodí.

Při příležitosti vernisáže byla také uvedena do společnosti nová kniha Josefa Podzimka, Petra Formana a Tomáše Kolaříka O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, která podrobně popisuje přednosti tohoto významného projektu pro budoucnost naší země a rozvoj vodních cest v České republice i ve světě. Tohoto slavnostního aktu se ujal vedoucí Úřadu vlády ČR Radek Augustin společně s ředitelem Národního technického muzea Karlem Ksandrem.

Výstava se koná do 23. 9. 2018.





Vodní dopravu (ne)potřebujeme? Německá železnice českým exportérům hlásí přeplněno ...

Od čtvrtka 14. června z důvodu přeplnění kapacit německá železnice na hlavním hraničním přechodu Bad Schandau nepřijímá z České republiky žádné nákladní vozy a zboží českých exportérů tak musí čekat.

Pokud by byl postaven Plavební stupeň Děčín, lodě by zboží do Hamburku dovezly stejně rychle.

Od čtvrtka 14. června z důvodu přeplnění kapacit německá železnice na hlavním hraničním přechodu Bad Schandau na trati podél Labe nepřijímá z České republiky žádné nákladní vozy a v nejlepším případě vyrazí na cestu v pondělí. Jedná se tak o prakticky jedinou cestu pro nákladní vlaky z České republiky a zboží exportérů tak musí čekat.

Pokud by se náklad ve čtvrtek naložil na loď, tak v úterý už je v Hamburku. Vlákem to nyní není rychlejší, protože první vagony vyrazí v pondělí a dříve než v úterý do cíle nedorazí. Lodě ale neplují, neboť je sucho.

Když by stál Plavební stupeň Děčín, tak by byl při dnešním průtoku v Labi povolen ponor 1,40 m a lodě například s kontejnery by bezpečně pluly.

Tento příklad ilustruje, že při přetížené železniční síti na západ od našich hranic doprava zboží vodní dopravou není pomalejší a dokonce může nabídnout větší spolehlivost, pokud by byly dosaženy plavební podmínky, jak je už řadu let plánováno Plavebním stupněm Děčín.



**ŽELEZNICE
ZASTAVENA !**

ZAN : 289 - 80 - 2018

1) Původce

Na žádost ČD Cargo a.s. Odbor plánování kapacit 014/12, ze dne 14.06.2018

2) Důvod vyhlášení

Nahromadění ložené zátěže na síti - nepřebírání ze strany DB

3) Oblast určení zásilky

ZAN je vyhlášen na přepravu :

- přes PPS : 54-0649 DĚČÍN ST.HR, 80-0649 BAD SCHANDAU GRENZE
- - platí ve směru na DB

4) Oblast odeslání zásilky

ZAN je vyhlášen na přepravu :

- ze stanic železničních správ : 54 ČD, 55 MÁV, 56 ŽSR, 81 ÖBB

5) Druh zásilky

ZAN je vyhlášen pro :

- jednotlivé vozové zásilky
- zásilky ve skupinách vozů

6) Zboží zásilky

ZAN je vyhlášen na přepravu :

- zboží všeho druhu

7) Platnost ZANu

ZAN je vyhlášen s platností od 2018-06-14 10:00 do 2018-06-17 23:59

8) Pokyny pro nakládání se zásilkou

Zásilky na cestě smějí doběhnout.

GR ČD Cargo, a.s.,
Odbor podpory prodeje O7
Hana Tomášová

Ing. Pavel Santarius, Ph.D. – projektový manažer Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje z.s.

Projekt ODRA OK byl iniciován na základě závěrů přijatých na česko-polské diskusní platformě s názvem Oderské fórum – Forum Odrzańskie, jež proběhlo v roce 2015 v hraničních Chałupkách – symbolickém místě, ve kterém Odra překračuje hranice České republiky a Polské republiky. Fóra se tehdy zúčastnilo více než 100 představitelů samospráv a podnikatelských subjektů v regionu, a také představitelů celorepublikových orgánů v Praze a ve Varšavě. Jedním z přijatých závěrů fóra bylo: zajistit v regionu odpovídající informovanost o přínosech vodní cesty – a právě na tomto základě projekt ODRA OK představuje formou **studie možnosti využití splavné řeky Odry ke zpřístupnění regionu a zvýšení jeho atraktivity také vodní cestou.**

Studie navazuje na navrhovanou trasu plánovaného prodloužení oderské vodní cesty (pro úsek mezi městy Kędzierzyn-Koźle a Ostrava/Mošnov), která vychází ze Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe zpracovávané Ministerstvem dopravy České republiky a z dokumentu Zásady plánu rozvoje vnitrozemských vodních cest v Polsku na léta 2016–2020 s výhledem do roku 2030 zpracovaného Ministerstvem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Polské republiky.

V rámci studie byly zpracované seznamy přírodních oblastí a kulturních zajímavostí na obou stranách hranice, které lze zpřístupnit také vodní cestou. Za tímto účelem studie navrhuje na trase plánovaného vodního koridoru umístění přístavů nebo kotvišť pro turistická plavidla. Tato místa navazují na existující turistické pěší a cyklistické trasy. Navíc v celém úseku studované trasy studie navrhuje v rámci výstavby vodního koridoru současně vybudovat i nadnárodní cyklistickou stezku ODRA VELO jako páteřní trasu spojující existující nebo plánované turistické a cyklistické trasy. Podrobné informace o průběhu plánované trasy a návrzích týkajících se využití potenciálu vodní cesty jsou uvedeny v mapách zpracovaných v elektronické podobě pro každou obec podél Odry.

Studie zahrnuje ekonomickou analýzu přínosů cestovního ruchu – rekreační, sportovní nebo osobní plavby, indukovaného cestovního ruchu, přístavních činností, úspor z externích nákladů a přímé zaměstnanosti osobní a rekreační plavby a další. **Provedená analýza konstatuje, že ekonomické přínosy projektu v referenčním období bezpečně převyšují nutné náklady a výdaje. Hodnota ukazatelů efektivity projektu tedy plně odůvodňuje jeho realizaci.**

Proto splavnění Odry dle závěrů stu-

die ODRA OK pro úsek od Kędzierzyna-Koźle přes Racibórz, Bohumín, Ostravu až po Mošnov, může být jedním z dosud nedocenených faktorů rozvoje příhraničního regionu. **Podněty vyplývající z možnosti vodní dopravy, a to jak turistické, tak i hospodářské, bezpochyby přispějí také k posílení udržitelného rozvoje obcí podél Odry v Polské republice i České republice. Navíc splavná Odra a turistická infrastruktura, která může vzniknout během její výstavby, přispěje ke sblížení obyvatel na obou stranách hranice a současně i ke zvýšení atraktivity regionu pro práci i kvalitní život.**

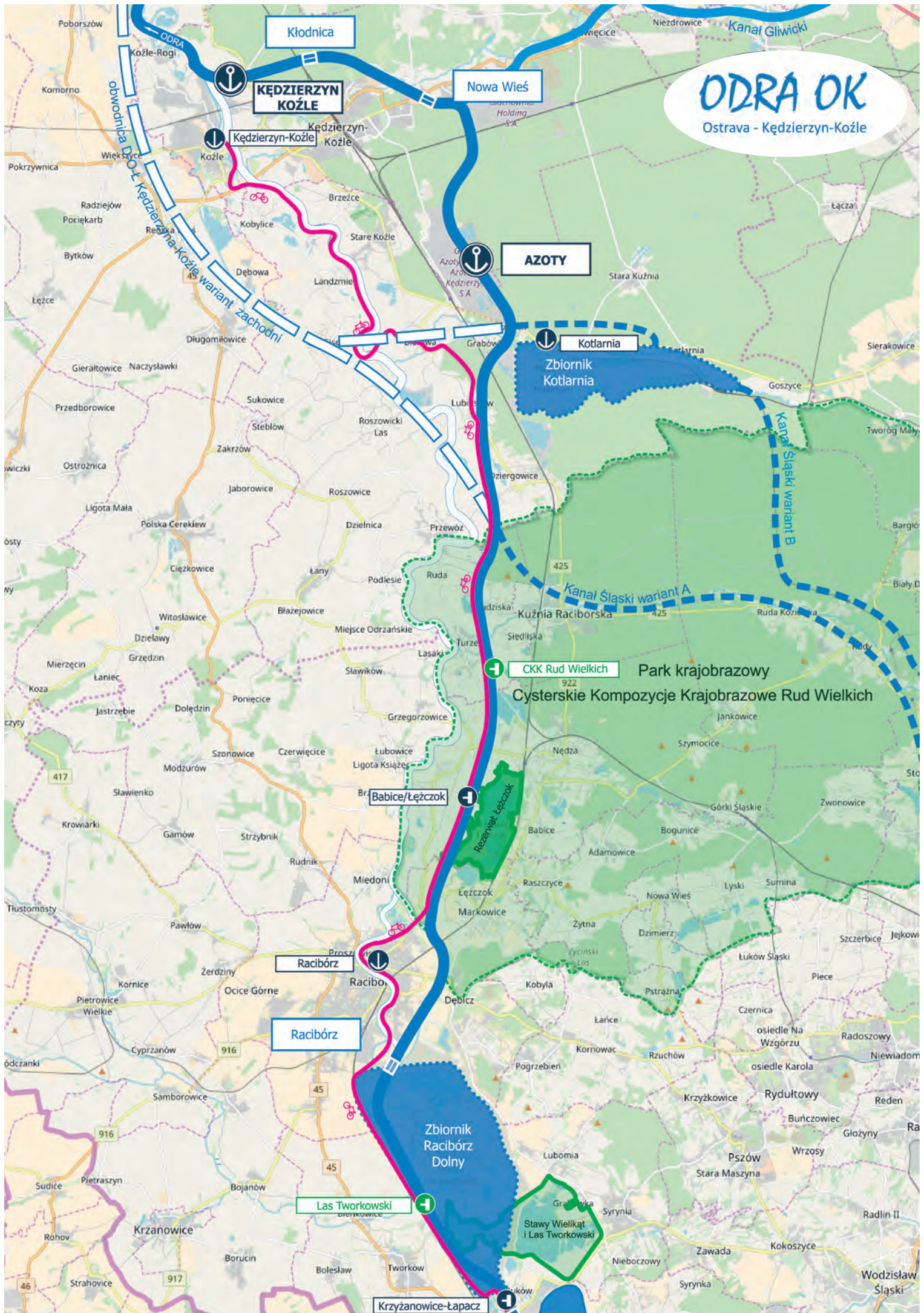
Existence splavné Odry v příhraničním regionu může být s jistotou jeho další silnou stránkou.

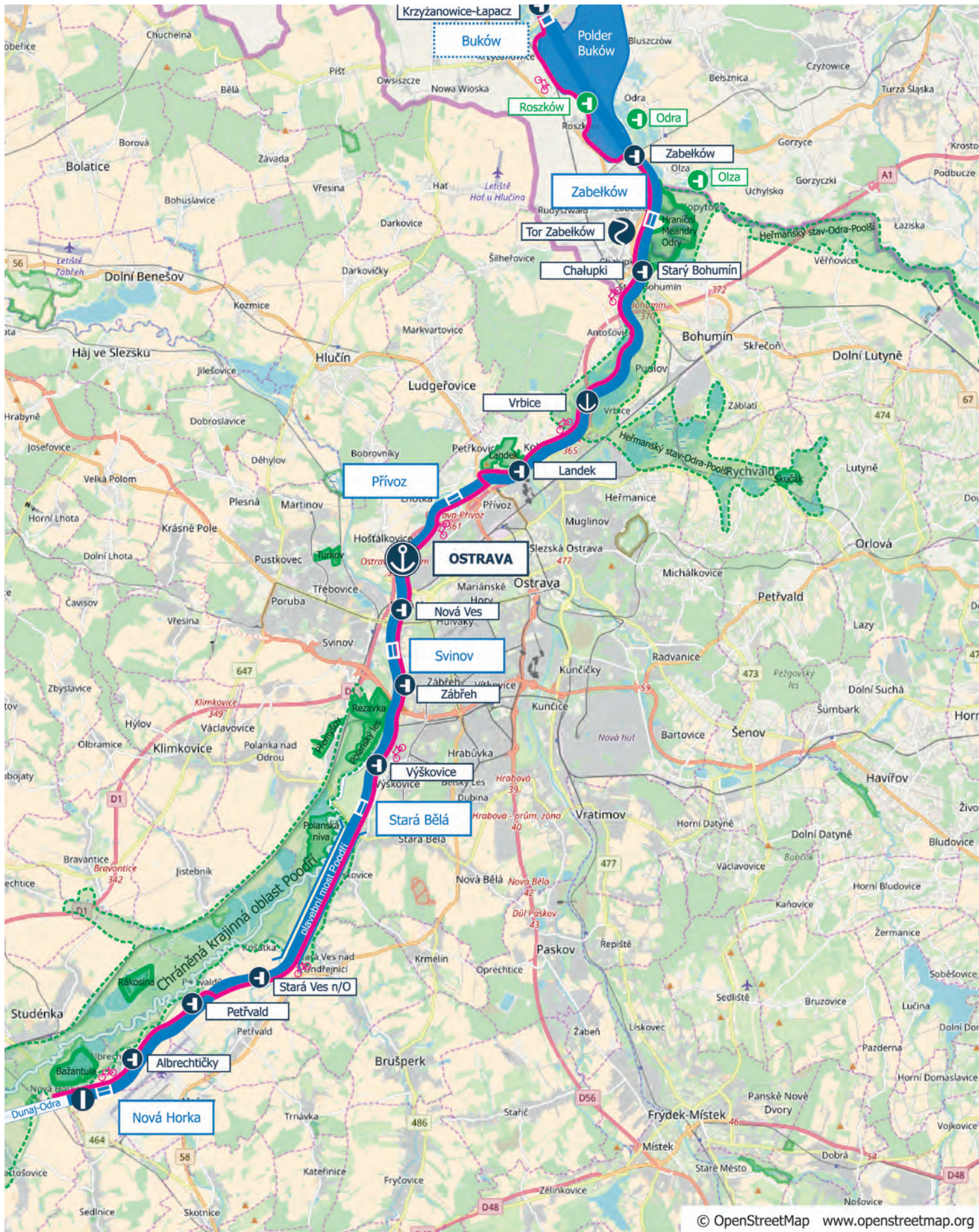
Studie ODRA OK je k dispozici na Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje z.s.: www.msunion.cz



ODRA OK

Ostrava - Kędzierzyn-Koźle







© OpenStreetMap www.openstreetmap.org

LEGENDA

-  Plánovaná trasa vodního koridoru (dle ministerstev České republiky i Polské republiky)
Planowana trasa korytarza wodnego (wg ministerstw Republiki Czeskiej i Rzeczypospolitej Polskiej)
-  Stávající polder
Istniejący polder
-  Vodní nádrže plánované / ve výstavbě
Zbiorniki planowane / w budowie
-  **OSTRAVA** Přístav Port
-  Přístaviště Nabrzeże
-  Marina Marina
-  Vodní slalomová dráha Tor do kajakarstwa górskiego
-  Cyklostezka ODRA VELO
Trasa rowerowa ODRA VELO
-  Chráněná krajinná oblast
Park Krajobrazowy
-  Přírodní lokality
Obszary przyrodnicze
-  Přístaviště (varianta pro přírodní lokality)
Nabrzeże (varianta dla obszarów chronionych)

-  Svinov Plavební komora
Śluza
-  Buków Plavební komora (varianta)
Śluza (variant)

ODERSKÉ FÓRUM – FORUM ODRZAŃSKIE představilo projekt ODRA OK

Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje ve spolupráci s polským partnerem GAPP (Górnośląska Agencja Promocji Przedsiębiorczości) uspořádalo 29. května 2018 v Bohumíně v rámci projektu ODRA OK diskusní platformu **ODERSKÉ FÓRUM – FORUM ODRZAŃSKIE**, která se věnovala prodloužení oderské vodní cesty z Polska na území Moravskoslezského kraje.

Diskusní fórum se uskutečnilo v Hotelu Pod zeleným dubem v Bohumíně a diskutovalo se o aktivitách pro obnovení dopravy na oderské vodní cestě v Polsku. Ministerstvo dopravy ČR představilo postup zpracování studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, tým odborníků z polské i české strany prezentoval výsledky projektu ODRA OK, který je spolufinancován z Fondu mikroprojektů Euroregionu Silesia jako součást programu INTERREG V-A Česká republika-Polsko. „V rámci projektu jsme zpracovali rozvojovou studii využití splavněné Odry z polského města Kędzierzyn-Koźle přes Ostravu až do Mošnova pro zvýšení přístupnosti i atraktivitu přeshraničního regionu a rozvoje podnikatelského prostředí,“ řekl projektový manažer Sdružení Pavel Santarius. Ze studie například vyplývá, že splavnění Odry podpoří turistický a rekreační ruch, rozvoj malých a středních firem a mohlo by přinést až 632 nových pracovních míst na obou stranách hranice, především v ubytovacích, stravovacích či dopravních službách. Výnosy z cestovního ruchu by mohly ročně představovat až 16 milionů eur. Studie rovněž počítá s vybudováním nové cyklistické stezky podél řeky Odry, plánované jsou také nové přístavy a překladiště, na české straně například v Ostravě a u mošnovského letiště. Splavněná Odra bude podle studie plnit také důležitou funkci vodohospodářskou, energetickou či dopravní.

O hospodářském významu splavnění Odry se hovoří již desítky let. Česká i polská strana na vládní i regionální úrovni má zájem o splavnění řeky Odry z Kędzierzyn-Koźle do Ostravy, nebo až do Mošnova. Regiony na obou stranách hranice se shodují, že by výstavba zmíněného úseku vodní cesty přinesla jejich hospodářské oživení.

Polská vláda má zpracovány plány rozvoje vnitrozemských vodních cest s výhledem do roku 2030, jejichž součástí je také model modernizace oderské vodní cesty ze Štětína do Kędzierzyn-Koźle na mezinárodní třídu. „V březnu tohoto roku Ministerstvo námořní a vnitrozemské plavby zadalo analýzu vnitrozemské vodní dopravy vyplývající z modernizace oderské vodní cesty a vodní cesty Dolní Visly. Analýza, která by měla být hotova koncem roku, by měla odpovědět na otázky, jak rozvoj vnitrozemské vodní dopravy ovlivní další odvětví hospodářství a dopravy a jak se budou rozvíjet regiony v souvislosti se vznikem nových terminálů a logistických center na základě modelu kombinované dopravy,“ řekla Gabriela Tomik, zplnomocněnkyně polského ministra námořního hospodářství a vnitrozemské plavby.

Podle prezidenta sdružení Pavla Bartoše představuje splavnění Odry do Ostravy-Mošnova obrovskou příležitost pro region. „Vybudování úseku Kędzierzyn-Koźle-Ostrava-Mošnov, bude mít velký přínos pro Moravskoslezský kraj i Českou republiku a může být zásadní pro konkurenceschopnost,“ zdůraznil prezident sdružení Pavel Bartoš. Stejně hovoří také Jiří Aster, prezident česko-německo-polské Unie komor Labe/Odra (KEO). „Vítáme současné úsilí polské vlády na grandiózní výstavbu polských vodních cest a v současnosti zadávaná studie proveditelnosti obnovy Odry jako splavněné řeky v případě pozitivního výsledku plně opodstatňuje k plánování a budoucí výstavbě spojení Ostravska s touto budoucí moderní dopravní tepnou v koordinaci s polskou vládou,“ řekl prezident KEO Jiří Aster.

O velkém přínosu splavnění Odry až na území Moravskoslezského kraje jsou přesvědčeni rovněž představitelé obcí a měst na hranicích v Polsku. „Vodní cesta doplňuje stávající silniční a železniční spojení na ose sever-jih a rozšiřuje přístup firem z Moravskoslezského kraje k polské ekonomice. Pro obce jejich strategická poloha podél této osy vytváří dosud nedosažitelný a dnes podhodnocený rozvojový potenciál,“ uvedl starosta města Kuźnia Raciborska Paweł Macha.

Splavnění Odry na hraniční části řeky má podle něj rovněž význam vodohospodářský, vytváří možnosti ochrany před suchem nebo povodněmi. „Racionální hospodaření s vodou je reakcí na změnu klimatu, kterou právě pozorujeme. Doufáme, že společné úsilí české a polské strany v povodí řeky umožní koordinovat projekty zaměřené nejen na zlepšení kvality vody, ale také regulovat racionální využívání vodních nádrží na obou stranách hranice. To je mimořádně důležité nejen pro ekonomiku, ale i zemědělství, ale je i klíčovým prvkem při zachování biologické rozmanitosti ekosystému Odry společného pro naše země,“ dodal starosta Paweł Macha.

Akce se konala pod záštitou zodpovědných ministrů Česka i Polska.





Prezident Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje
Ing. Pavel Bartoš



Ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy
Ing. Luděk Sosna, Ph.D.



Poradce prezidenta ČR pro vodní cesty
Ing. Petr Forman



Zplnomocněnkyně ministra námořního hospodářství
a vnitrozemské plavby
Gabriela Tomik



Vládní zmocněnec pro MSK, ÚK a KVK
doc. Ing. Jiří Cienčila, CSc.



Starosta města Kuźnia Raciborska
Paweł Macha



Prezident Unie komor Labe/Odra
Ing. Jiří Aster



Předseda představenstva Vodní cesty a.s.
Ing. Jan Skalický

Osvěta a prevence jako součást činnosti Státní plavební správy

Mgr. Klára Němcová – ředitelka Státní plavební správy

Již několik uplynulých let je možné sledovat zvyšující se zájem občanů České republiky o rekreační plavbu, který se projevuje výrazným nárůstem počtu rekreačních plavidel, ale i nárůstem počtu držitelů průkazu vůdce malého a rekreačního plavidla. V rejstříku malých plavidel je v tuto chvíli evidováno necelých 17 000 malých plavidel a počet jejich vůdců dosáhl 78 000.

Stát investuje do budování infrastruktury vodních cest, vznikají nové veřejné přístavy, vývaziště, přístaviště a v uplynulém roce byla uvedena do provozu plavební komora Hněvkovice, která umožnila plavbu malých plavidel až do Českých Budějovic.

S tímto trendem je spojena vzrůstající intenzita plavebního provozu, zejména na oblíbených vodních cestách České republiky, jako jsou vodní nádrže Slapy, Orlík, Dalešice, Těrlicko a Žermanice, ale i na úsecích vodních cest jako je Bařův kanál nebo horní Vltava. Právě na příkladu vltavské vodní cesty můžeme tuto skutečnost doložit počtem plavidel proplavených v roce 2017, který vzrostl oproti roku 2016 na dvojnásobek až na číslo 6137 plavidel.

Se zahušťujícím se plavebním provozem souvisí zvyšující se nároky na výkon státního dozoru, který nad bezpečností plavebního provozu vykonává Státní plavební správa. Přiložený graf znázorňuje vývoj počtu zkontrolovaných plavidel za uplynulé roky. Je pozitivní, že přestupků nijak zásadně nepřibývá.

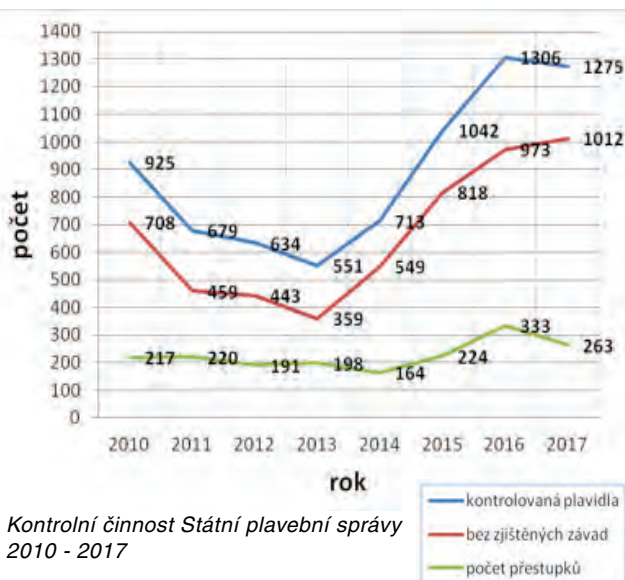
Státní plavební správa se již v minulém roce kromě důsledného výkonu státního dozoru nad bezpečností plavebního provozu, který probíhá ve spolupráci s Policií České republiky, začala zabývat otázkou prevence a osvěty v této oblasti dopravy. Zrodila se tak myšlenka vytvořit minisérii krátkých televizních spotů s edukačním obsahem zaměřeným na bezpečnost plavebního provozu. Tento nápad byl představen vedení Ministerstva dopravy, které myšlenku podpořilo a ve spolupráci s Českou televizí umožnilo vznik šesti dílů dvouminutových **spotů s názvem Bezpečnost plavebního provozu**. Odborným garantem náplně jednotlivých spotů se stala Státní plavební správa, která též poskytla k natáčení služební plavidla. Na vzniku spotů se aktivně podílela i Policie ČR a Městská policie hlavního města Prahy. Základní ideou Státní plavební správy i Ministerstva dopravy bylo seznámit televizní diváky, kteří jsou nezřídka i účastníky plavebního provozu, se základními pravidly a povinnostmi, které ze zákona o vnitrozemské plavbě vyplývají. Důraz celého projektu byl kladen na bezpečné a ohleduplné chování jednotlivých účastníků, ať jimi jsou vůdci plavidel, koupající se, plavci, nebo potápěči či rybáři. Díly vysvětlují základní pojmy, jako je vodní cesta a účastník plavebního provozu. Akcentována byla role plavců a koupajících se, jako nejslabších a nejvíce zranitelných účastníků plavebního provozu, význam plavebního značení, vztahy mezi jednotlivými účastníky s důrazem na bezpečnost a ohleduplnost v chování jednotlivců. Představeny byly i orgány, které vykonávají dozor na vodních cestách.

Každý díl má specifický obsah, který zobrazuje hranou formou určité chování účastníků v plavebním provozu a pravidlo bezpečnosti, které lze při tom aplikovat. Pravidlo je poté vysvětleno za pomoci kresleného obrázku

Petra Herolda. V závěru každého dílu je uvedeno základní poselství spotu. Průvodcem a ztvárnitelem všech rolí se stal pan Otakar Brousek mladší, který se zapsal do povědomí zaměstnanců Státní plavební správy nejen jako skvělý herec, ale také jako mimořádný talent k vedení všech druhů plavidel. Na půdě České televize tak v poměrně krátkém čase vznikl pořad, který není unikátní jen svou tematikou a odborným významem, ale též uměleckou hodnotou. Pod vedením režiséra Michala Herze, za přispění působivé kamery Jana Pivoňky vznikly poetické edukační krátké filmy, které na první pohled přitáhnou oko diváka, a doufejme ve sledujících i zanechají informace o základních pravidlech plavebního provozu. Spoty byly odvysílány v průběhu července a srpna plavební sezóny 2017. Ke zhlédnutí jsou přístupné v archivu České televize. Odkazy na ně jsou uvedeny na webových stránkách Státní plavební správy.

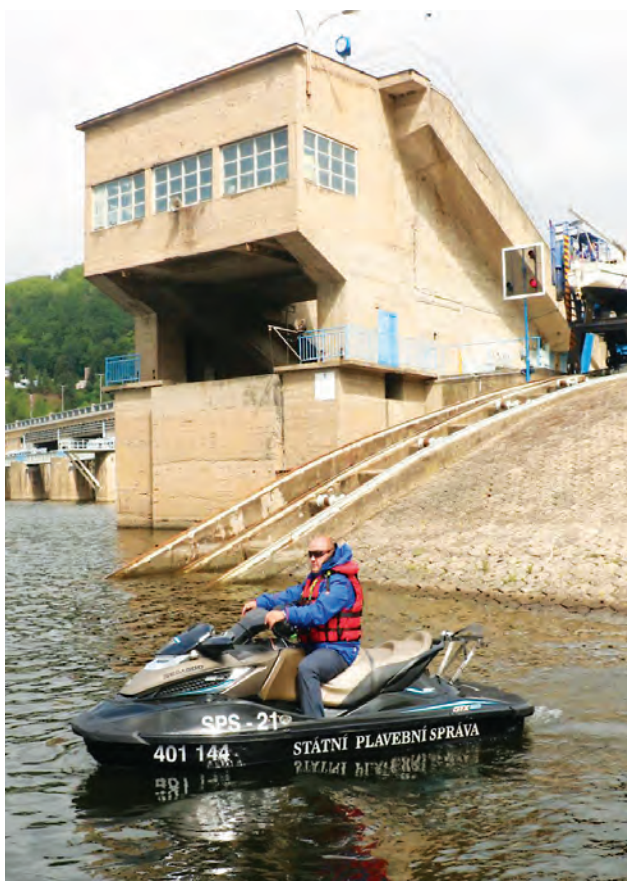
Pro letošní plavební sezónu 2018 Státní plavební správa připravila další preventivní projekt tentokrát ve spolupráci s Policií České republiky s názvem „**Nedělej vlny**“. Ze zkušeností plavebního úřadu vycházejících zejména z výkonu státního dozoru vyplynulo, že velmi častým a nežádoucím jevem, ke kterému při plavbě dochází je škodlivé vlnobití a sání. Byla tedy připravena dvě setkání s vůdci plavidel na vodní nádrži Orlík a Těrlicko, kde byly plavidly Státní plavební správy a Policie ČR předvedeny tři režimy plavby, jejichž znalost je pro ohleduplnou a zejména bezpečnou plavbu klíčová. Předvedena byla plavba ve výtlačku, v přechodovém režimu a plavba v kluzu. Ukázky byly komentovány a vysvětleny. Poté měli účastníci akce možnost vyzkoušet si jednotlivé režimy plavby a nechat si je okomentovat odbornými zaměstnanci či příslušníky policie. Součástí tohoto setkání bylo i komentované předvedení plavby vodního skútru, tak jak je umožněna v běžném plavebním provozu a též, jaký způsob plavby je možné realizovat pouze ve vymezených prostorách pro tato plavidla.

Jako v uplynulých letech i letos, mohou vůdci plavidel,



Kontrolní činnost Státní plavební správy
2010 - 2017

ale i ostatní účastníci plavebního provozu očekávat preventivní bezpečnostní akci „VODA 2018“, která byla vyhlášena rozkazem policejního prezidenta ze dne 14. května 2018. Ve spolupráci se Státní plavební správou se Policie ČR zaměří na odhalování protiprávních jednání v souvislosti s vedením a provozem plavidel na sledovaných i nesledovaných vodních cestách.



Skútr Státní plavební správy u lodního výtahu na přehradě Orlík

Rok	Počet nově evidovaných malých plavidel	Z toho vodní skútry
2012	600	73
2013	576	56
2014	604	87
2015	631	125
2016	793	172
2017	824	138

Počty nově evidovaných malých plavidel 2012 - 2017



Policejní člun pod hradem Orlík



Člun Státní plavební správy provádí kontrolu plavidla na přehradě Orlík

Grand Bohemia a Vyšehrad: Představení budoucnosti i nejlepší historické tradice české lodní dopravy

„Grand“, protože je prostě nejlepší, „Bohemia“, protože je česká a byla postavena přímo pro plavby v hlavním městě Praze a okolí - nejmodernější a nejluxusnější osobní loď na českých tocích Grand Bohemia se ve čtvrtek 7. června slavnostně představila veřejnosti. A nebyla oslavenem jediným, své osmdesáté narozeniny zde slavil i Vyšehrad, nejstarší funkční český parník a ztělesnění úžasné historické tradice naší paroplavby, který byl ke svému kulatému výročí zrekonstruován do původní podoby.

Historické přístaviště Pražské paroplavební společnosti na Rašínově nábřeží v Praze se na jedno červnové odpoledne stalo místem, kdy bylo možno pohromadě vidět tři nejkrásnější české lodě – historický parník Vltava, který zde má stále kotviště, historický parník Vyšehrad, který se do svého stálého kotviště vrátil z loděnice po první etapě náročné rekonstrukce, a k nim na několik hodin ze svého stálého kotviště u Čechova mostu připlula nově perla českých toků, letos na vodu spuštěná Grand Bohemia.

Sesterské firmy Prague Boats a Pražská paroplavební společnost zde uspořádaly slavnost, na které představily právě nejnovější přírůstek do své spojené flotily, Grand Bohemii. Ta na slavnosti zastupovala budoucnost české lodní dopravy, její historickou tradici pak památkově chráněný parník Vyšehrad, který dostal zpět svůj elegantní vzhled z konce třicátých let 20. století.

Grand Bohemii i Vyšehradu popřáli spolu se stovkami hostů vše nejlepší například náměstkyně pražské primátorky Eva Kislíngrová, ředitelka Státní plavební správy Klára Němcová, ředitel závodu Dolní Vltava státního podniku Povodí Vltavy Jiří Friedel, předseda představenstva Pražské paroplavební společnosti Jan Hamza, obchodní ředitel Prague Boats Richard Vojta mladší, herec Jan Hrušínský, a samozřejmě v neposlední řadě i zástupci těch, kteří měli práce na obou lodích na starosti – stavitelé Grand Bohemie z rodinné loděnice Bolle v německém Derbenu, architektka a designérka interiéru lodí Vera Hampl či šéf projektu rekonstrukce Vyšehradu Dušan Sahula. Akci moderoval Pavel Anděl a o hudební doprovod se rok poté, co vystupovala před britskou královnou, postarala královna českých revivalových kapel Quennie, při ukázkové plavbě lodi *Grand Bohemia* pak operní pěvkyně Michaela Katráková. Celá akce se konala pod záštitou Česko-německé obchodní a průmyslové komory a Pražské informační služby.

Ale pojďme k samotným oslavencům:

Nejmodernější motorová loď nejvyšší třídy Grand Bohemia byla postavena podle ideového návrhu odborníků z Pražské paroplavební společnosti a Prague Boats přímo pro pražské podmínky. Její příprava trvala od prvních návrhů po spuštění na vodu pět let. Je to loď výsostně česká, zároveň svým vznikem v široké mezinárodní spolupráci symbolizuje naše otevření se světu. Po Agnes de Bohemia a Bohemia Rhapsody je už třetí lodí Pražské paroplavební společnosti – Prague Boats, postavenou ve spolupráci s loděnicí Bolle z německého Derbenu. Na designu se podílela a interiér vytvořila česko-brazílská architektka a designérka Vera Hampl z ateliéru vharchitects, grafický design je dílem italského designéra Davida Si-

moniniho rovněž z vharchitects.

„Grand Bohemia představuje naprostou špičku nejen v naší republice, ale přinejmenším v celé střední Evropě. Od svých předchůdkyň *Agnes de Bohemia* a *Bohemia Rhapsody* se liší nejen velikostí, ale také variabilním uspořádáním jediné paluby. Díky tomu je ideální pro společenské a firemní akce, na které je možné si ji pronajmout. Pluje také na vyhlídkových plavbách, kde pasažéři zvláště ocení horní otevřenou palubu s jedinečným rozhledem,“ říká obchodní ředitel Prague Boats Richard Vojta mladší.

Loď měří 73,92 metrů na délku, 9,59 m na šířku a pojme až 550 pasažérů. Má posuvnou celoskleněnou střechu z tvrzeného skla s UV filtrem, nejmodernější kuchyni pro pořádání gastronomických plaveb, speciální izolaci paluby proti hluku a vibracím a splňuje nejprísnejší ekologické evropské normy týkající se emisí a tichého provozu. Je vybavena klimatizací i vyhříváním, což umožňuje celoroční provoz při naprostém pohodlí cestujících. Může plout rychlostí až 20 km/h.

„V interiéru jsme se zaměřili na to, aby byl prostor co nejvariabilnější,“ vysvětluje architektka Vera Hampl. „Vybírali jsme elegantní, zároveň kontrastní a přitom odolné materiály, jako brazilské masivní dřevo, sklo a umělý kámen Corian, který nám umožnil vytvořit trojrozměrné grafické prvky zlepšující akustiku i rozptýlit světlo. V části s posuvnou střechou jsme vsadili na jednoduchý design, zdůrazňující krásný výhled na okolí i nebe. Kombinace použitých materiálů i barev, grafitové a bílé, působí moderně a přitom útulně.“

Historický parník Vyšehrad je spolu s o dva roky mladším parníkem Vltava jedním ze dvou posledních funkčních historických parníků v České republice a stejně jako parník Vltava je z iniciativy PPS památkově chráněný. Je už čtvrtým parníkem nesoucí tradiční jméno Vyšehrad. Spuštěn na vodu byl v květnu 1938 v Ústí nad Labem spolu se sesterským parníkem Dr. Edvard Beneš pod jménem Antonín Švehla. Od té doby byl několikrát přestaven, což výrazně změnilo jeho vzhled.

K osmdesátému výročí Vyšehradu se Pražská paroplavební společnost rozhodla vrátit parníku jeho původní elegantní vzhled. Rekonstrukce probíhá pod dohledem památkářů a celou ji investuje PPS, kvůli náročnosti celé akce byla rozdělena do několika etap. Nyní byla dokončena první z nich, při které byly odstraněny nepůvodní nástavby a loď tak dostala siluetu z doby svého vzniku. „Přestavba se připravovala několik let, oslovili jsme i veřejnost s prosbou o staré fotografie a nákresy, protože při povodních byl zničen archiv s původními výkresy. Po dlouhém pátrání jsme získali dostatek materiálů, abychom mohli někdejší původní krásu lodi znovu obnovit,“ říká architekt přestavby František Weber.

Parník je dlouhý 62 metrů a široký 6,2 metru, šířka přes kolesnice 10,5 metru. Výkon parního stroje je 165 kW (220 k) při 42 otáčkách za minutu. Původní byla nominální kapacita lodi 885 cestujících, nyní 400, z toho 199 krytých míst k sezení. Podle dobového prospektu měla loď dosáhnout rychlosti až 20 km/h, ve skutečnosti byla maximální rychlost na klidné vodě asi 18 km/h.



Nejmodernější loď pražské flotily osobních lodí Grand Bohemia



Parník Vyšehrad brázdí řeku Vltavu již 80 let

Osobní loď poprvé pluje po hladině řeky Bečvy v Přerově



Plavby Olomouc, provozatel vyhlídkových lodí a beer biku OLOŠLAP, rozšiřují své služby. K těm stávajícím, situovaným v Olomouci, přibude nově i plavba lodí v dalším městě olomouckého kraje a to Přerově.

„Vzhledem k protipovodňovým opatřením, která mění ráz koryta řeky Moravy a logicky tak znemožňují plavby, jsme se rozhodli najít pro naše lodě nové alternativy plaveb. OLOLOŽ Kordulka zaměřila na řeku Bečvu v Přerově. Loď Marie Terezie zůstává v Olomouci, pluje po nové trase, přičemž začátek plavby se přesunul k posezení U Vodníka na Nových sádkách,“ upřesňuje Šimon Pelikán. Přerovské přístaviště je prázdninovou novinkou, která, jak věří organizátoři, přiláká do Přerova během prázdnin mnoho výletníků. Zároveň jistě potěší i místní, protože nabídne doposud nepoznaný pohled z říční hladiny a také další možnosti trávení volného času občanů. Nábřeží řeky Bečvy lemují historické hradby, nejen k nim se pojí zajímavé příběhy, které plavba návštěvníkům formou doprovodného slova nabídne.

Přístaviště se nachází u Centra Mlýn na pravém břehu Bečvy hned naproti historického centra města.

Režim plaveb bude podobný tomu olomouckému. Plavby budou probíhat každý den mimo pondělí, objednat se na plavby je možné na adrese:

www.plavbyprerov.cz



Osobní loď Marie Terezie na hladině řeky Moravy pod Olomoucí



Osobní loď OLOLOŽ Kordulka na hladině řeky Bečvy v Přerově

Laureáti Ceny Ing. Libora Záruby

2005	Ing. Jan Chytráček
2008	Prof. Ing. František Čihák, Dr.Sc.
2010	Dr. h. c. doc. Ing. Július Binder, CSc. Prof. Pavel Gabriel
2012	Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. Ing. Josef Podzimek
2014	Ing. Petr Forman Ing. Jiří Kremsa
2016	Ing. Luděk Cidlina Ing. Jindřich Zídek
2018	Ing. Milan Bryscejn Josef Vaverka



Status Ceny Ing. Libora Záruby

Čl.1 Úvod

Správní rada společnosti Plavba a vodní cesty, o.p.s. a Redakční rada časopisu Vodní cesty a plavba (dále jen „zřizovatelé“) se rozhodly oceňovat mimořádnou aktivitu prokazatelně směřující k rozvoji vodních cest a plavby v České republice, který je třeba podpořit v zájmu funkční dopravní infrastruktury jak samotné České republiky, tak její vazby na evropské dopravní systémy.

Zároveň se rozhodly pravidelně připomínat jednoho z vynikajících odborníků v tomto oboru – Ing. Libora Zárubu – který celý svůj život zasvětil právě plavbě, rozvoji sítě vodních cest a objektech na nich.

S cílem naplnit oba tyto záměry vyhlásili zřizovatelé **Cenu Ing. Libora Záruby.**

Jedním z cílů tohoto projektu je sjednotit všechny, kteří usilují o rozvoj vodních cest a plavby v naší zemi a tak zachránit před stagnací či dočasným zánikem tento ekologický a ekonomický dopravní obor.

Čl.2. Termín udělování ceny

Cena je udělována zpravidla jednou za dva roky.

Čl.3 Návrhy na udělení ceny

Návrh na udělení ceny může podat zřizovatelům kterákoliv fyzická nebo právnická osoba. Součástí návrhu musí být

návrh osoby nebo subjektu, kterému má být cena udělena, popis mimořádné aktivity v smyslu článku 1 a zdůvodnění, proč má být cena za tuto aktivitu přiznána.

Čl.4 Nositelé ceny

Cena je udělována zpravidla fyzické osobě, v mimořádných případech může být udělena i instituci. Cenu je možné udělit pracovníkovi či představiteli politických, zákonodárných, vědeckých, pedagogických, výzkumných, projektových, investorských, dodavatelských, provozních organizací či institucí.

Čl.5 Porota pro udělení ceny

O udělení ceny rozhoduje porota, kterou zřizovatelé jmenují pro každý ročník nejpozději jeden měsíc před termínem udělení ceny z předních odborníků v oblasti vodních cest a plavby.

Počet členů poroty je lichý, minimálně 7 nezastupitel-

ných členů. Porota si ze svého středu volí předsedu, který řídí její zasedání a zabezpečuje zápis z jednání poroty. Porota rozhoduje prostou většinou hlasů, v případě rovnosti hlasů rozhoduje hlas předsedy.

Konečné potvrzení rozhodnutí o přiznání ceny přísluší zřizovatelům.

Čl.6 Udělení ceny

Cena je udělována na veřejném společném zasedání zřizovatelů, příp. při jiné významné vodocestné či plavební události.

Čl.7 Cena Ing.Libora Záruby

Při udělení ceny obdrží její nositel diplom Cena Ing.Libora Záruby, repliku originální sošky vodníka vyřezaného panem Liborem Zárubou a finanční odměnu do maximální výše 100 000,- Kč. Při předávání ceny jsou účastníci zasedání seznámeni s aktivitou, za kterou je cena udělována a se zdůvodněním přínosu této aktivity.

Čl.8 Publikace

Od nositele ceny se předpokládá, že zpravidla sepíše aktivitu, za kterou byla cena udělena, v časopise Vodní cesty a plavba. Ve výjimečných případech může být informace zpracována formou redakčního článku.

V Praze dne 30. dubna 2005

Ing. Ludmila Zárubová – Pfeffermannová
vdova po Ing. Liboru Zárubovi – Pfeffermannovi

Ing. Josef Podzimek
předseda správní rady

Plavba a vodní cesty o.p.s.

Návrh Ceny Ing. Libora Záruby 2018

Udělení ceny pro pana Ing. Milana Bryscejna

Plavba a vodní cesty, obecně prospěšná společnost, ve smyslu statutu Ceny Ing. Libora Záruby a zároveň jako její zřizovatel, navrhuje jmenovaného na udělení výše uvedené ceny. Pan Ing. Milan Bryscejn se narodil 13.10.1943 v Mělníku. Vystudoval Střední průmyslovou školu strojnickou, obor strojírenské technologie, Vysokou školu ekonomickou se specializací ekonomiky průmyslu a VŠ Technickou v Bratislavě na fakultě Trnava – obor organizace a řízení průmyslových podniků.

S tímto mimořádně kvalitním odborným vzděláním, doplněným výučním listem jako strojní zámečnickem, nastoupil v roce 1961 do praxe. Nejdříve pracoval jako projektant v Tatře Smíchov, kde setrval 3 roky. Avšak dalších neuvěřitelných 54 let pracoval vždy ve prospěch rozvoje a výroby plavidel a posledních 25 let podporoval rozvoj vodních cest, na kterém se aktivně podílel při realizaci velké řady projektů. V Českých loděnicích prošel úspěšně řadou funkcí od zámečníka, technologa, vedoucího provozu, vedoucího technologie až po výrobního náměstka podnikového ředitele. Namátkou uvádím některá plavidla, na kterých se Ing. Milan Bryscejn podílel: TR 210, TR 500, TR 600, MNL 350/700, MNL 500/800, MNL 116, TČ 1000. V roce 1993 laureát nastoupil jako náměstek generálního ředitele akciové společnosti Ekotrans Moravia. Zde mimořádně aktivně konsolidoval ekonomický úsek této akciové společnosti, která ve své náplni měla jako hlavní odbornou náplň – příprava a postupná realizace průplavu Dunaj-Odra-Labe. Po založení akciové společnosti P&S v roce 1994 se stal náměstkem ředitele a posléze jejím ředitelem. V této organizaci měl výrazný podíl na úspěšné realizaci velkého počtu projektů podporujících rozvoj plavby a vodních cest v České republice a v zahraničí. Sám Ing. Libor Záruba nasměroval oba laureáty, Ing. Milana Bryscejna a Josefa Vaverku, i na blízký obor, tj. návrh a výrobu malých vodních turbín a výstavbu malých vodních elektráren, na které si ti to lodáři netroufali. Tehdy se jich zeptal: „*Vy jste vyráběli lodě?*“ „*Ano.*“ „*A ty lodě měly lodní šrouby?*“ „*Ano.*“ „*Tak vidíte, turbína je totéž jako lodní šroub, akorát se obráceně točí.*“ Laureáti uvěřili a P&S a.s. vyrobila, dodala a osadila více jak 40 ks turbín do celého světa (ČR Slovensko, Litva, Norsko)

Sám Ing. Milan Bryscejn mimo realizaci malých vodních elektráren považuje za svůj odborný úspěch projekci a dodávku speciálních plovoucích potrubí a čerpacích stanic. Bez povšimnutí jistě není ani vývoj, projekce a realizace i úspěšný provoz servisního plavidla na Vltavě, protipovodňová vrata na Čertovce a v Libni v Praze, rekonstrukce lodi Moravia, Tomáš Baťa a dalších plavidel.

Ing. Milan Bryscejn svou aktivní odbornou činností mimořádně přispěl k rozvoji plavidel a vodních cest v České republice. Cenu Ing. Libora Záruby doporučujeme udělit Ing. Milanovi Bryscejnovi

za jeho příkladnou práci pro rozvoj lodního parku a rozvoj vodních cest v České republice i zahraničí

za mimořádné pracovní výsledky a ekonomický rozvoj společností souvisejících s plavbou a rozvojem vodních cest.

Udělení ceny pro pana Josefa Vaverku

Plavba a vodní cesty, obecně prospěšná společnost, ve smyslu statutu Ceny Ing. Libora Záruby a zároveň jako její zřizovatel navrhuje jmenovaného na udělení výše uvedené ceny. Pan Josef Vaverka se narodil 3.7.1940 v Praze. Po absolvování základní a střední školy byl přijat v r. 1954 na Vyšší průmyslovou školu strojní v pražské Resslově ulici, obor stavba lodí. Po maturitě v roce 1958, jak v té době bylo zvykem, na-

stoupil na umístěnku do Českých loděnic Praha. Nejprve jako technik, ale po dvou měsících byla všem novým absolventům nařízena půlroční výrobní praxe. Ta se novopřevzatému absolventovi průmyslovky prodloužila na téměř dva roky, a to až do odchodu na vojenskou službu. Paradoxně to bylo dobře, neboť se vyučil zámečníkem.

Po návratu z vojenské služby nastoupil zpět do Českých loděnic, tentokrát na místo technického kontrolora do svařovny plošných a objemových sekcí lodí. Po jisté době byl přesunut na montážní pracoviště technologických celků. Od roku 1967 byl pan Vaverka opakovaně vyslán na zahraniční montáž do Polska, kde získal mimořádné odborné zkušenosti, které využívá dodnes.

V podniku České loděnice postupně zastával funkci výstupního kontrolora, vedoucího oddělení řízení jakosti, vedoucího výstupní kontroly a vedoucího celého oddělení technické kontroly. Mimořádně aktivně se podílel na konstrukci a výrobě plovoucích bagrů a přečerpacích stanic. Protože tato technická plavidla byla určena téměř výhradně do SSSR na úpravu a splavňování řek v evropské i asijské části SSSR, byli trvale v závodě přítomni tři ruští specialisté – přejímači, jejichž českou protistranou byla „předávací komise Českých loděnic“, jejímž předsedou byl několik let právě pan Vaverka. V tomto období častěji vyjížděl na služební cesty, zejména do Ruska, na předávání prototypů plavidel.

V roce 1972 byl přemístěn z Loděnice Praha do Loděnice Mělník na funkci obchodně-ekonomického náměstka ředitele. Zde se jednalo zejména o výrobu soulodí chvaletické relace, remorkérů TR 500 a tlačných člunů TČ 1000. Významná byla i výroba motorových nákladních lodí pro západoněmecké rejdaře. Za celou dobu práce v Českých loděnicích (34 let) získal širokou paletu odborných i praktických znalostí z řady oborů strojních, potrubářských a elektro, i o automatizovaných systémech řízení technologických procesů. Řada zahraničních cest a montáží mu umožnila poznat nejen přímé pracovní nasazení vyrobených plavidel, ale i životní podmínky v mnoha regionech východní Evropy a asijské části Ruska.

V roce 1993 nastoupil do akciové společnosti Ekotrans Moravia jako podnikový kontrolor a následně v roce 1994 jako výrobní náměstek ředitele P&S a.s. Odborné znalosti a přátelský přístup k spolupracovníkům měly rozhodující podíl na úspěšné realizaci různých plavidel, technologických zařízení na plavebních objektech na českých, slovenských i zahraničních vodních cestách. Technická a organizační stopa se nepřehlédnutelně otiskla na návrhu a realizaci plovoucího divadla bratří Formanů, na plovoucí soše Kurta Gebauera, na protipovodňovém uzávěru na Čertovce a protipovodňových vratech v Praze Libni i na největší podpírané klapce na VD Gabčíkovo, stejně jaké na jezových klapkách na sportovní slalomové dráze Čuňovo.

Myslím, že návrh Josefa Vaverky na cenu Libora Záruby po více jak 60 letech odborné práce v oblasti lodářství a vodních cest je víc jak odpovědný a příkladný i pro mladé generace začínající nebo pracující v tomto pěkném oboru. Jsme přesvědčeni, že i Ing. Libor Záruba by vřele souhlasil. Cenu Ing. Libora Záruby doporučujeme udělit Josefovi Vaverkovi za jeho celoživotní odbornou práci pro rozvoj plavidel a vodních cest v České republice i zahraničí za mimořádně profesionální a lidskou spolupráci při realizaci technologických konstrukcí na vodohospodářských dílech.

V Praze dne 12. 2. 2018

Ing. Josef Podzimek
předseda správní rady
Plavba a vodní cesty o.p.s.

Ceny Ing. Libora Záruby za rok 2018 uděleny Josefu Vaverkovi a Ing. Milanu Bryscejnovi



Odborná komise pod vedením Ing. Josefa Podzímka a doc. Pavla Juráška, za přítomnosti významných hostů - mj. generálního ředitele státního podniku Povodí Vltavy RNDr. Petra Kubaly a ředitelky Státní plavební správy Mgr. Kláry Němcové, udělila 11. června 2018 již posedmě cenu Ing. Libora Záruby. Ocenění byli Ing. Milan Bryscejn a Josef Vaverka za své celoživotní přínosy pro rozvoj nákladní plavby (více na následujících stranách). Ceremoniál se odehrál na palubě lodi PIVOVAR na Dvořákově nábřeží v Praze, která poskytla celé akci záštitu.

Hlavním smyslem této ceny je ocenění významné a mimořádné aktivity prokazatelně směřující k rozvoji vodních cest a plavby v České republice. Návrh je veden skutečností, že tento dopravní obor je v současné době nutno podpořit v zájmu dobře fungující dopravní infrastruktury naší země a přesvědčením, že je třeba zvyšovat informovanost o ekologických a ekonomických přednostech plavby a o účelnosti rozšiřování a modernizace sítě vodních cest se zvláštním zřetelem na propojenou soustavu vodních cest Evropské unie. Jméno Ing. Libora Záruby je ve všech těchto oblastech nezpochybnitelnou autoritou; byl to právě on, kdo po celý svůj život tvořivě a aktivně hledal cesty pro propagaci a realizaci plavebních záměrů a kdo při tom vždy přinášel neotřelá a originální řešení. Pro svou práci dokázal získávat spolupracovníky v širokém okolí, a to vždy především silou myšlenky a své osobnosti.

Ceny Ing. Libora Záruby uděluje společnost Plavba a vodní cesty o.p.s.



a redakce časopisu



za podpory



PRAGUE BOATS
SINCE 1990



Zemřel Vojtěch Mynář – propagátor rozvoje vodní dopravy na Odře

S velkým smutkem informujeme, že Vojtěch Mynář – politik, náměstek primátora Ostravy a poslanec Evropského parlamentu, zemřel. Lidem z lodní komunity byl známý jako propagátor rozvoje oderské vodní cesty, včetně výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Během své profesionální činnosti se účastnil mnoha setkání věnovaných vnitrozemské plavbě.

Na setkání 20. prosince 2016 v polské Wroclawi řekl:

„Mám dobré zkušenosti se spoluprací mezi Čechy, Poláky a Němci – vždy jsme mohli spolupracovat a rozhodujícími argumenty byly technické, organizační nebo finanční záležitosti. Největší část modernizace Odry spočívá na pol-

ské straně, a proto má Polsko největší odpovědnost za akce a činnosti ve prospěch vodních cest. Je nejvyšší čas postarat se o Odru a pracovat na tom, aby se dostala do sítě TEN-T. Chtěl bych poděkovat polskému předsedovi vlády za vyzvednutí tématu Odry na nedávném česko-polském summitu. Česká strana podporuje akce Polska a společně budeme jednat. Na dnešním zasedání jsme hovořili konkrétně a závěrem jsou dobré zprávy ze tří zemí. Česká delegace zanechala dobrý pocit a velkou naději, že další setkání budou sloužit dobré práci pro Odru.“

Pohřeb Vojtěcha Mynáře se uskutečnil 20. července 2018 ve Slezské Ostravě.



Prezident ČR Miloš Zeman a europoslanec Vojtěch Mynář při zahájení výstavy o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe v Evropském parlamentu ve Štrasburku v roce 2014

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2017

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Výroční 24. valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen ČPVŠ) se konala dne 27. března 2018 v zařízení státního podniku Povodí Vltavy pod vedením předsedy ČPVŠ doc. Dr. Ing. Pavla Fošumpaura. Jako hosté se valné hromady mj. zúčastnili Ing. Luděk Sosna, PhD., ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy ČR, RNDr. Pavel Punčochář, CSc., vrchní ministerský rada Ministerstva zemědělství ČR, Ing. Miloslav Černý, vicepresident Svazu dopravy ČR a Ing. Vojtěch Dabrowski, vedoucí oddělení vnitrozemské plavby Ministerstva dopravy ČR, kteří v rámci zasedání valné hromady také vystoupili se svými příspěvky. V úvodu jednání valné hromady také vystoupili RNDr. Petr Kubala, generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy a MVDr. Václav Gargulák, generální ředitel státního podniku Povodí Moravy, který svůj příspěvek zaměřil na osmdesáté výročí zahájení první plavby po Baťově kanálu.

Podstatnou část činnosti ČPVŠ v roce 2017, obdobně jako i v roce 2016 zabrala navazující činnost při tvorbě Konceptu vodní dopravy a Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Pokud jde o **Koncepci vodní dopravy** bylo usnesením vlády ČR ze dne 25. září 2017 (č. 685) mj. uloženo ministru dopravy ve spolupráci s ministrem životního prostředí předložit do konce listopadu 2017 materiál k posouzení veřejného zájmu vodní dopravy a zachování předmětů ochrany Evropsky významných lokalit dotčených realizací vodního díla Děčín. K předloženému materiálu se v rámci připomínkového řízení vyjádřilo České plavební a vodocestné sdružení, které v plném rozsahu podpořilo, ze dvou předložených variant, variantu hodnotící výstavbu plavebního stupně Děčín, jako stavbu veřejného zájmu. Zde je vhodné uvést, že v rámci přípravy k projednávání daného materiálu ve vládě ČR naše sdružení iniciativně, formou osobních dopisů premiérovi vlády a příslušným ministrům doporučilo danou variantu. Usnesením vlády ČR ze dne 17. ledna 2018 (č. 46) vláda rozhodla, že existují naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu na schválení Konceptu vodní dopravy, včetně realizace stavebních opatření odstraňujících úzká místa omezující plavební provoz, zahrnující návrh záměru realizovat Plavební stupeň Děčín. Při tom byl zachován úkol pro ministra životního prostředí předložit návrh kompenzačních opatření eliminující zásah výstavby stupně Děčín na životní prostředí v rámci ochrany Evropsky významných lokalit. Původní termín byl stanoven na 28. 2. 2018, ministerstvo životního prostředí však požádalo o posun termínu na 30.6.2018. Ředitelství vodních cest se s ohledem na časový posun rozhodlo objednat u firmy Ekopontis, s.r.o. zpracovatele Ing. Pavla Obrdlíka návrh na výše uvedená kompenzační opatření s tím, že tento návrh bude posouzen prof. Janem Kubečkou z Hydrobiologického ústavu Biologického centra Akademie věd ČR. Další postup bude řešen ve vazbě na přípravu kompenzačních opatření ze strany ministerstva životního prostředí s cílem splnit úkol uložený ministru dopravy usnesením vlády č. 46/2018, předložit ke schvá-

lení vládě Konceptu vodní dopravy, včetně kompenzačních opatření.

Další záležitostí je projednávání **Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe**. Členové ČPVŠ pánové doc. Fošumpaur a doc. Jurášek se jako řádní členové zúčastňují tzv. Monitorovacího výboru této studie pod vedením Ministerstva dopravy. Naše sdružení uplatnilo připomínky ze dne 6. 10. 2017 k metodikám studie, z nichž podstatná část byla splněna a svým vyjádřením ke kapitole A studie ze dne 19. 2. 2018 podpořilo odborně zdůvodněný kladný názor na vodní koridor D-O-L, uvedený v závěru této kapitoly. Při obtížnostech v jednání k názoru na vodní koridor s širokou odbornou, bohužel i laickou veřejností se naše sdružení snaží přijmout vodní koridor touto veřejností jako relevantní projekt pro síť vysokorychlostních železnic a síť dálničních koridorů, pokračovat v jeho přípravě a docílit zařazení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe do Politiky územního rozvoje České republiky a jeho hospodářské souvislosti do Strategie regionálního rozvoje ČR.

ČPVŠ se podařilo svým důsledným a seriózním vystupováním docílit, že jeho názory jsou brány v úvahu v rámci připomínkového řízení při projednávání důležitých vládních dokumentů.

Objektivně je třeba se zmínit ještě o jednom, stále mírně prosakujícím se problému, který se odborné plavební a vodocestné veřejnosti ještě stále nepodařilo vyvrátit. Vláda ČR na svém jednání dne 10. ledna 2018 v rámci informace o přípravě Plavebního stupně Děčín a Plavebního stupně Přelouč II byla **opět nesprávně informována o podmíněnosti** výstavby Plavebního stupně Přelouč II realizací investiční akce Děčín. Výbor na tuto skutečnost ihned reagoval při osobních dopisech představitelům vlády ke Konceptu vodní dopravy, ve kterých upozornil na nesmyslnost, často i ve vládě uváděné, přímé vazby těchto dvou připravovaných plavebních stupňů na Labi, neboť dle dostupných analýz je ekonomicky opodstatněná realizace každého z nich i samostatně. V této věci proběhla i vzájemná výměna dopisů předsedy ČPVŠ doc. Fošumpaura s ředitelem odboru infrastruktury a územního plánu ing. Kubovským.

Do činnosti ČPVŠ v roce 2017 patří i velmi hojná a odbornými příspěvky obohacená účast jednotlivých členů na **29. Plavebních dnech**, konaných v září 2017 v Patincích na Slovensku. V závěrech z této konference s mezinárodní účastí se, díky zastoupení ČPVŠ v návrhové komisi, objevila řada doporučení, směřujících ke schválení Konceptu vodní dopravy v České republice, jakož i k přípravě a výstavbě propojení strategického významu pro střední Evropu, jako je např. i vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.

Do výčtu činností ČPVŠ patří i informovanost členské základny o činnosti **Mezinárodního plavebního sdružení (PIANC)**, jehož je kolektivním členem. Světový kongres PIANC, v pořadí již 34. se uskuteční v Panamě ve dnech 7.–11. 5. 2018 pod záštitou Správy panamského kanálu – The Panama Canal Authority (ACP). Těší nás zájem našich členů o odborné materiály a publikace, které nám zdarma průběžně poskytuje PIANC. Naposledy byly staženy poměrně rozsáhlé soubory pro Povodí

Vltavy. Tím chci povzbudit ostatní, aby se v případě potřeby na ČPVŠ kdykoli obrátili. Díky členství ČPVŠ v PIANC mají naši mladí odborníci, naším prostřednictvím, možnost se zúčastnit následujících aktivit:

- účast v soutěži o každoročně vypisovanou **Cenu De Paepe-Willems**. Odměna pro vítěze je 5000 EUR. Věková hranice je 40 let se znalostí angličtiny. Naděje na úspěch našich odborníků je značná,
- druhou soutěží, kterou PIANC vypisuje, je **Cena Jack Nichol**. Ta je určena k ocenění výjimečných projektů moderních zařízení pro rekreační plavbu.

Informace o obou cenách i dalších aktivitách PIANC lze získat na www.pianc.org

Je třeba si uvědomit i další možnosti, které členství v PIANC poskytuje cestou vládního představitele Ing. Jaroslava Bimky. Na ředitelství SPS jsou k dispozici k nahlednutí, nebo k vypůjčení Zprávy pracovních skupin (v tištěné formě i na CD) a čtvrtletní výtisky časopisu On Course, které si kupují velké světové podniky za značnou cenu. Jsou také významným finančním zdrojem sdružení. Česká republika je s ohledem na své korporátní členství má zadarmo. Spektrum témat je široké, takže není možno všechny vyjmenovat. Pokud jsou psány anglicky, můžou se články a příspěvky, ať již z odborné oblasti, či krátké informační zprávy z okruhu plavební a vodocestní tematiky, prostřednictvím časopisu On Course a naší sekce uplatnit. Tato iniciativa bude v každém případě vítána a jistě bude přínosem pro každého přispěvatele osobně i pro propagaci České republiky ve světě. Nedostatek příspěvků ať již odborných či všeobecných začíná být problémem a ústředí opakovaně vybízí národní sekce k větší aktivitě. Od ledna 2011 se v rámci úspor časopis nerozesílá v tištěné formě, ale pouze elektronicky na adresy sekce a ČPVŠ.

V rámci ČPVŠ průběžně pracují **tři odborné skupiny**.

Odborná skupina **Moravské vodní cesty** se v průběhu roku 2017 soustředila na problematiku odersko-dunajské větve vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe jak na českém území, tak i v Polsku a na Slovensku. Do ledna 2018 skupina pracovala pod vedením Ing. Pavla Santariuse, Ph.D., který na vlastní žádost v lednu 2018 odstoupil. V současné době vede skupinu Tomáš Kolařík.

Dne 31. 1. 2017 se uskutečnila v Ostravě koordináční schůzka k projektům, zejména Studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L (Ministerstvo dopravy ČR) a Studie proveditelnosti využití řek Ostravice, Odry a Opavy pro rekreační plavbu (statutární město Ostrava).

Členská organizace ČPVŠ - Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, z.s. uspořádala dne 31. 5. 2017 v Bohumíně s polským partnerem další ročník česko-polské diskusní platformy Oderské fórum - Forum Odrzańskie. K celkové organizaci přispěli i ostatní členové ČPVŠ nejen svou účastí, ale také aktivní pomocí.

Dne 16. 11. 2017 se členové ČPVŠ zúčastnili mezinárodní konference věnované oderské vodní cestě v polské Vratislavi, včetně aktivního vystoupení Ing. Petra Formana.

Členové odborné skupiny iniciovali v loňském roce jednání se Zlínským krajem a městem Otrokovice na zvážení možnosti obnovy bývalého přístavu Baťov v Otrokovicích.

Dále proběhlo jednání v Olomouckém kraji o zvážení možnosti prodloužení Baťova kanálu do Olomouckého kraje. Obě iniciační činnosti měly kladnou odezvu a jsou dále rozpracovávány.

Odborná skupina **Baťův kanál** pod vedením Vojtěcha Bárteka se ve své činnosti tradičně zaměřila zejména na rozvoj infrastruktury a popularizaci plavby v dané oblasti.

Rozvoj infrastruktury. Odborná skupina Baťův kanál má

v této oblasti koordinační roli, kdy se snaží maximálním způsobem napomoci urychlení příprav, financování a realizace připravovaných investic na této turistické vodní cestě. Koordináční činnosti jsou zejména odborné konzultace a příprava podkladových materiálů pro investory či pro další účastníky jednotlivých procedur inženýrských a stavebních příprav.

Popularizace plavby. Odborná skupina Baťův kanál vyvíjí během své činnosti významné aktivity v oblasti popularizace rekreační plavby. Tato činnost má velmi pozitivní vliv na ovlivňování pohledu veřejnosti, ale také zástupců místních samospráv na všech úrovních na rozvoj plavby a vodních cest. Jedná se zejména o následující akce: Odemykání Baťova kanálu, cirkus na vodě – Legrando (akce byla součástí Festivalu Dny kultury na Baťově kanálu podpořeného dotací Jihomoravského kraje), vysílání Dobrého rána s Českou televizí, autosalon, host Lucie Bílé, Jazz Boat,

Archeologický průzkum nejstarší plavební komory na řece Moravě. Ve dnech 28.–30. 7. 2017 proběhl revizní výzkum říčního koryta Moravy z důvodu oznámení potenciální existence nejstaršího vodního díla (zdymadla) v ČR na neregulované části řeky od Ing. Pavla Neseta, CSc., člena odborné skupiny, který se dlouhodobě zabýval historickými vodními cestami. Cílem výzkumu bylo ověření situace, detekce a následná dokumentace archeologických situací v řece.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** pracovala pod původním vedením Ing. Jaromíra Šlachty. Začátkem roku 2017 byla činnost ovlivněna ukončením Studie proveditelnosti na sportovní a rekreační plavbu zadané Magistrátem města Ostravy. Z hlediska odborné skupiny studie vypracovaná firmou Aquatis a.s. Brno přinesla zklamání, neboť podpořila jen sportovní plavbu, která se soustředila na Odře na stavbu sportovní loděnice a přístaviště v Polance n.O. a na podporu zřízení přístavišť u vybraných městských částí. Na Opavě podpořila stavbu slalomové dráhy u Hlučínského jezera. Její projednání na Magistrátu města vyzvalo vodácké kluby, aby se za dílčí akce postavili a prosadili realizaci. Zatím se to stalo jen u loděnice v Polance n.O.

Pokračovala intenzivní spolupráce s Polskem. Členové skupiny se zúčastnili přípravy a účasti na Oderském Fóru-Foru Odrzańskiem v Bohumíně dne 31. 5. 2017, kde se potvrdilo, že na polské straně se realizují ve vodní dopravě opatření k podpoře plavby na Odře. Naše iniciativa k realizaci zkušební přepravy objemného zboží z Ostravy do Štětína nebo Hamburku po Odře z Opolí se nepodařila uskutečnit.

Členové odborné skupiny vzali na vědomí, že Ing. Jaromír Šlachta se vzdal vedení této skupiny pro plavbu na Ostravsku a do jejího vedení byl ustanoven výborem ČPVŠ Daniel Adámek, který je současně členem výboru.

Výbor **kladně hodnotí práci** všech tří odborných skupin a to zejména i s ohledem na propagaci plavby v okolí svých činností a ČPVŠ. Výbor ČPVŠ na valné hromadě vyslovil poděkování vedoucím odborných skupin za odpovědné vedení jejich odborných skupin. Jmenovitě výbor poděkoval odstupujícím vedoucím skupin Ing. Jaromíru Šlachtovi za jeho dlouholeté vedení odborné skupiny Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku a Ing. Pavlu Santariusi, Ph.D. za vedení skupiny Moravské vodní cesty a popřál novým vedoucím Danielovi Adámkovi a Tomáši Kolaříkovi úspěšné a bezkonfliktní vedení těchto skupin. Pochopitelně, že výbor poděkoval i neměnnému vedoucímu odborné skupiny Baťův kanál Vojtěchu Bártekovi.

Na 24. valné hromadě ČPVŠ bylo jednomyslně přijato následující usnesení.

Usnesení

24. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s., konané dne 27. března 2018 v Praze

1. Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen ČPVS) vzala na vědomí

- a) zprávu o činnosti výboru ČPVS za uplynulé období 4/2017–3/2018,
- b) připomínky ČPVS k Metodikám Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe ze dne 6. 10. 2017 zaslané vedoucím představitelům Ministerstva dopravy,
- c) připomínky ČPVS k materiálu pro schůzi vlády, týkajícího se Koncepce vodní dopravy, předkládaného ministrem dopravy se spolupředkladatelem ministrem životního prostředí ze dne 30. 11. 2017, včetně následných osobních dopisů premiérovi a vybraným ministrům před projednáváním materiálu ve vládě dne 17. 1. 2018,
- d) stanovisko ČPVS ke kapitole A Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, a informace o účasti a činnosti členů výboru ČPVS v monitorovacím výboru Studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L,
- e) informaci o usnesení vlády ČR č. 685/2017, ze dne 25. 9. 2017 ke Konceptci vodní dopravy pro období 2016–2023 a následného usnesení vlády ČR č. 46 ze dne 17. 1. 2018 o posouzení převahy veřejných zájmů na schválení Koncepce vodní dopravy pro období 2016–2023 vč. opatření Realizace stavebních opatření odstraňujících úzká místa omezující plavební provoz, zahrnujícího návrh záměru Plavební stupeň Děčín,
- f) informaci pro vládu ČR o přípravě Plavebního stupně Děčín a Plavebního stupně Přelouč II a následné výměny osobních dopisů předsedy ČPVS a ředitele odboru infrastruktury a územního plánu Ministerstva dopravy,
- g) informace, obsažené ve vystoupeních hostů, včetně informace o postupu prací na Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe,
- h) ukončení členství kpt. Pavla Kocfeldy, Ing. Jana Cvrka a Ing. Karla Kupky z důvodu jejich úmrtí a firem P&S a SMP CZ na vlastní žádost.

2. Valná hromada ČPVS schválila

- a) zprávu o hospodaření ČPVS za rok 2017, včetně zprávy kontrolní komise,
- b) plán hospodaření na rok 2018 a plán hospodaření na rok 2019,
- c) přijetí nových členů Tomáše Kašpara, Martina Králíka a Milana Zukala.

3. Valná hromada ČPVS žádá

I.

- a) vládu České republiky, aby měla nadále na zřeteli problémy vodní dopravy, nedopustila likvidaci neekologičtějšího dopravního oboru a urychleně schválila Konceptci vodní dopravy,
- b) Ministerstvo životního prostředí o urychlené předložení návrhu kompenzačních opatření eliminující zásah výstavby plavebního stupně Děčín na životní prostředí v rámci Evropsky významných lokalit,
- c) Ministerstvo dopravy ČR o aktivní ochraně územních rezerv pro budování vodních cest a jmenovitě zařazení důležitých staveb vodní dopravy v rámci novely zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury,
- d) Ministerstvo dopravy ČR o odpovědné dohotovení Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe,
- e) Ministerstvo dopravy ČR o zvýšení aktivní spolupráce s Polskou republikou, vedoucí

k urychlení přípravy splavnění Odry v úseku Kožle-Ostrava tak, jak od vlády žádá Rada hospodářské a sociální dohody ČR z 12. 9. 2016, a jak předpokládá vládou schválený dokument Koncepce nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030,

- f) Ministerstvo dopravy ČR, aby ve spolupráci s Ministerstvem zahraničí ČR pokračovalo v přípravě podkladů pro uzavření nové česko-německé mezivládní smlouvy o labské vodní cestě,
- g) Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Ministerstvo dopravy ČR a Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, aby otázku oderské vodní cesty a labské vodní cesty s plnou odpovědností prosadily do předpokládané aktualizace dokumentu Strategie hospodářské restrukturalizace Ústeckého a Moravskoslezského kraje,
- h) Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, aby ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR zařadilo vodní koridor Dunaj-Odra-Labe do Politiky územního rozvoje České republiky a hospodářské souvislosti vodního koridoru D-O-L do Strategie regionálního rozvoje ČR,
- i) Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR a Ministerstvo dopravy ČR, aby usilovala o uplatnění labsko-vltavské vodní cesty při dostavbě nových jaderných zdrojů k přepravě technologických děl a stavebních hmot.

II.

členskou základnu

- a) o podporu programu dokončení modernizace labsko-vltavské vodní cesty a zahájení výstavby Plavebního stupně Děčín a Stupně Přelouč II na labské vodní cestě,
- b) o podporu přípravy a postupné realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe,
- c) o aktivní propagaci rozvoje vodních cest a plavby, a o soustavné objasňování jejich významu pro Českou republiku,
- d) o aktivní podporu dále uvedených úkolů uložených výboru ČPVS,
- e) zvýšit propagaci činnosti ČPVS a usilovat o rozšíření členské základny o mladší kolegy.

b) Valná hromada ukládá výboru ČPVS

- a) pokračovat v aktivní účasti v monitorovacím výboru Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a při následné interpretaci celkových i dílčích (etapových) výsledků studie,
- b) pokračovat v konání seminářů se zástupci státu, zákonodárných sborů, krajů a místních samospráv o aktuální situaci ve vodní dopravě,
- c) nadále sledovat a aktivně podporovat předložení Koncepce vodní dopravy k projednání ve vládě České republiky s cílem jejího konečného schválení,
- d) spolupracovat s Ministerstvem dopravy ČR na přípravě mezivládní smlouvy mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o labské vodní cestě,
- e) pokračovat v úsilí na všech státoprávních a parlamentních úrovních o zlepšení plavebních podmínek na vodních cestách v ČR, prioritně na labské vodní cestě v úseku Pardubice-státní hranice ČR/SRN, dále na vltavské vodní cestě především dokončit zdvihadla na vodních dílech Orlík a Slapy a na moravské vodní cestě v úseku Bařtova kanálu,
- f) zahájit přípravu 30. Plavebních dní v roce 2019 na Moravě,
- g) spolupracovat s Národním technickým muzeem na přípravě expozice plavby a muzea vodní dopravy,
- h) pokračovat ve spolupráci se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy České republiky, Unii komor Labe/Odra a Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje,
- i) zabývat se na svých jednáních podněty z diskuse na 24. valné hromadě ČPVS,
- j) připravit a svolat 25. volební valnou hromadu ČPVS v 1. pololetí roku 2019.

Život není takový – je úplně jiný (70)

Ing. Josef Podzimek

Je snad symbolické, že týden před vernisáží výstavy „O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe“ v Národním technickém muzeu v Praze (26.4.2018) se mi dostala do ruky velká kniha o více jak 300 stránkách, která vyšla k Zemské jubilejní výstavě roku 1891 v Praze pod názvem Časopis výstavní. Vyšlo celkem 34 samostat-

kterou prezidenty ani nedorazili a následně se řešilo, kdo zaplatí další provoz expozice pro veřejnost. Pak Plavba a vodní cesty o.p.s. realizovala výstavu v prostoru kinosálu hned vedle kanceláře prezidenta republiky. Speciální kované panely a mapa vodního koridoru D-O-L tam vydržely asi 3 roky, aby je bez vědomí majitele a pravděpo-



ČASOPIS VÝSTAVNÍ.

ZPRÁVY SPOLKU ARCHITEKTŮ A INŽENÝRŮ V KRÁL. ČESKÉM.

Ročník XXV.

V PRAZE dne 1. srpna 1890.

Číslo 1.

ných čísel, které jsem všechny prostudoval a jsem zcela okouzlen, co vše naši předkové dokázali. Současně to konfrontuji s tou naší malinkou výstavičkou, a jak obtížné bylo sladit zájmy Kanceláře prezidenta ČR, Kanceláře předsedy vlády ČR a představy vedení Národního technického muzea. Původně byla tato výstava na Pražském hradě (2015). Přesto mi létá hlavou, jak obtížná byla tehdy jednání, přes absolutní podporu prezidenta republiky Miloše Zemana, který na mapu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe přivedl dokonce prezidenty Vísehradské čtyřky a prezidenty Rakouska a Slovenska. Mapa tam vydržela týden, stejně jako samostatná výstava, na



dobně i prezidenta republiky „někdo“ přemístil do blízké chodby na Pražském hradě a mapu položil před blízké WC.

Trvalo víc jak rok, přes náklonost generálního ředitele Národního technického muzea, realizovat její umístění, včetně mapy, do důstojného prostoru muzea. To vše mi létalo hlavou, když jsem studoval rozsah a přípravu famózní Zemské jubilejní výstavy v Praze před téměř 130 lety. I když o této výstavě všichni víme, přesto mě opět její rozsah okouznil, stejně jako informace, že náš český národ organizoval již v roce 1791 také světovou výstavu, prvního druhu v celé Evropě.

Dovolu mi proto, milí čtenáři našeho časopisu, se alespoň ve stručnosti s Vámi podělit o zajímavé poznatky z výše uvedené knihy. Je opravdu neuvěřitelně obtížné vybrat ty nejdůležitější informace o celém rozsahu této



vernisaž D-O-L v NTM

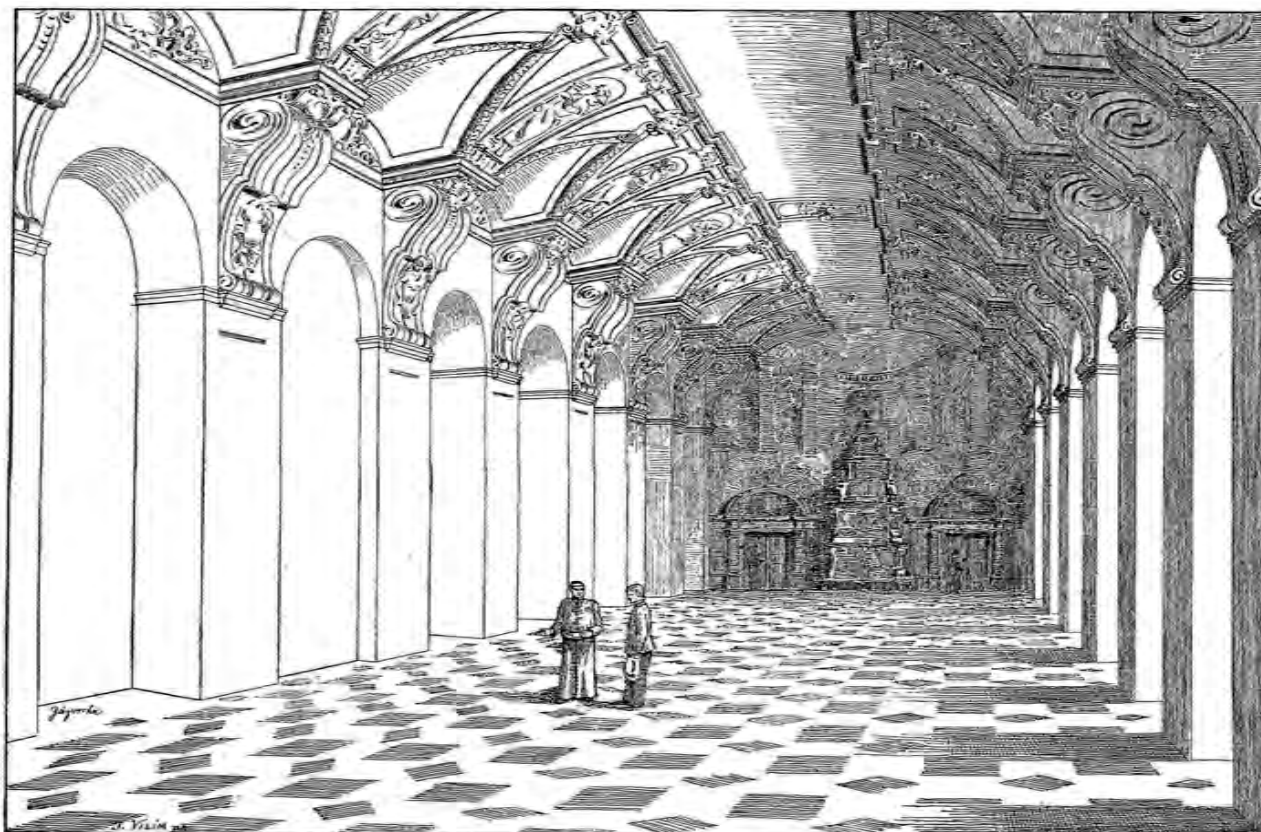
výstavy se zaměřením na naši problematiku, tj. vodní cesty a vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Volil jsem metodu mimořádně omezené citace z časopisů věnovaných této výstavě, a to často bez ladu a skladu. Přesto z těchto náhodně vybraných vět lze odtušit, jak se výstava po-drobně zabývala, kromě jiného, historií, současností i budoucností tohoto významného technického segmentu pro budoucnost naší země. Budoucnost v době výstavy je naše současnost, a zjistíte, stejně jako já, že se v posled-ních 20 letech vracíme před rok 1891. Stále studujeme, jezdíme na konference, podepisujeme memoranda, za-

kládáme spolky, organizace a odkládáme rozpracované dílo našich předků, které se stále neodvažujeme dokončit. Tak začneme rokem 1791.

PRVNÍ EVROPSKÁ VÝSTAVA V PRAZE

Praveno již, že hlavnímu městu Čech v oboru výstav-ního ruchu náleží prvenství. Průmyslová výstava pořá-daná v Praze r. 1791, u příležitosti slavnostní korunovace Leopolda II. za krále českého, jest nepopíratelně na ev-ropské pevnině prvním podnikem svého druhu.

Výstava se konala v pražském Klementinu.



Letní refektář v Pražském Klementinu, v němž roku 1791. pořádná byla první průmyslová výstava na pevnině evropské.
Le Refectoire de l'été dans le Clémentinum à Prague, où il y avait la première Exposition sur le Continent de l'Europe A. D. 1791.



Obr. 5. Pohled na průmyslový čili ústřední palác železný.
Vue du Palais d'Industrie ou Palais Central.

O sto let později v roce 1891 velikost výstavy v prostorách dnešního „starého výstaviště“ v Praze-Holešovicích bere dech.

Tento výstavní areál byl vybudován za dva roky a přiměříme si, že jedna, sice centrální, ale jedna budova v roce 2008 vyhořela, a to ještě pouze její polovina, a my současníci již 10 let řešíme, zda ji obnovit či ne, stejně jako již od Pražského povstání řešíme, zda Staroměstskou radnici obnovit nebo ne, a když ano, tak jak? Nepřipadá vám, že žijeme v nějaké divné době? Přestávám filozofovat a vydejme se po výstavišti a rovnou navštívme INŽENÝRSKÝ A STAVITELSKÝ PAVILON.

Stavitelství vodní bylo technickým odborem cís. král. místodržitelství na výstavě inženýrské skvěle zastoupeno. O činnosti ve stavbách vodních byl podán úplný obraz nejen za posledních sto let, nýbrž za všechna uplynulá století. **Díky za to náleží opět vrchnímu stavebnímu radovi Karlu šlechtici ze Scheinerů, který právě v tomto oboru již po léta s nevšedním úsilím pracuje k tomu, aby důležitá otázka říční regulace za účelem plavby po Labi a Vltavě v Čechách dospěla konečně k praktickému provedení.**

Nejstarší vzpomínka na plavbu lodí po českých vodách sahá do roku 750, kdy vévodou Nezamyslem založené město Litoměřice nadáno bylo jistými právy ku plavbě po Labi se vztahujícími. **Plavba po Labi jistě utěšeně kvétala.**

Nyní rovnou přeskočíme až do doby Karla IV.

Jak opravdově pochopoval Karel IV. důležitost vodních cest, vyplývá nejlépe z toho, že r. 1375 pomyslel na přímé spojení Dunaje a Vltavy umělou stokou. Zdá se, že se stavbou tou bylo již skutečně počato, neboť Dubravius, zemřelý r. 1552, praví, že viděl zbytky navržené stoky, k jejímuž provedení přihlásil se již tehda bohatý rod Rožmberků. **Avšak stoka tato dokončena nebyla – bezpochyby pro překážky nastrojené od sousedů, kteří se**

obávali, že by snad Dunaj docela v jinou stranu byl obrácen. – Ještě podnes – tedy po dobu 516 let, čeká ona stoka jako mnohé jiné plány osvíceného císaře Karla IV. ku povznesení vodních cest zamýšlené, na své provedení. Proto tím bolněji dotěká se nás loyální uznání svrchu dotčené vládní publikace, že kdyby se byly uskutečnily všechny smělé myšlenky tohoto moudrého panovníka, byla by již tehda plavba oním směrem se brala, o kterém ještě dnes se pracuje jako o žádoucím cíli.

Po Karlovi a zejména v době válek husitských ochabl obchod v celých Čechách, a tím ovšem i plavba a s ní spojené vodní stavby staly se nepatrnými, zejména když v roce 1424 zakázal papež voziti sůl do země kacířské, aby Čechy odnětím tak důležité potřeby lidské ztrestal.

Pro mne tato informace, že plavbu po Vltavě výrazně poškodil ještě před budováním železnice, tedy „koněspřežky“, i papež, který tak chtěl potrestat „české kacíře“, byla překvapující. Tak nyní začínám chápat, že i pro současné zelené aktivisty jsme my, příznivci vodních cest a plavby, moderními kacíři.

Jakkoliv se tedy r. 1729 regulace Vltavy rázně zahájila, nastala potom nicméně dlouholetá ochablost.

Tak již po skončené válce pruské, kdy císařovna Marie Terezie, zamýšlejíc uplavnění českých řek svěřiti rukám odborníkům, ustanovila pro království České r. 1764 navigační komisi. Navigační komise pomýšlela opět na spojení Dunaje a Vltavy průplavem.

Rázněji počalo se na regulacích opět pracovati teprve když císařovnou Marií Terezií povolány major baron de Bernard procestovav v letech 1775-1778 porčí Vltavy a Labe, podal své návrhy v několika zprávách.

Regulačními pracemi Bernardovými stala se Vltava splavnou pro lodě z Budějovic až do Prahy. Tím se doprava po vodě značně zvelebila. Hlavním předmětem dopravy byla pořád ještě sůl z rakouské solní komory.

Doprava soli pronajata byla již r. 1774 knížeti Schwarzenbergovi, ale správu té dopravy řídil c.k. solní lodmistr státem ustanovený. Roku 1793 byl jím Tomáš Lanna, jehož rod od té doby neustal až podnes velikého podílu bráti na plavbě i vodním stavitelství.

O firmě Lanna, která ve třech generacích měla velký podíl na splavnosti Vltavy a Labe jsem naše čtenáře podrobně informoval v našem časopisu č. 2 / 2017. Přesto si neodpustím připomenout, že i tohoto významného podnikatele nepřátelé budování průplavu odsunuli právě na kanalizování výše uvedených řek, aby nezlobil s průplavem D-O-L. Dále si dovoluji připomenout, že **v roce 1872 rakouská vláda předložila parlamentu návrh zákona na stavbu průplavu Dunajsko-Oderského, který o rok později byl schválen poslaneckou i panskou sněmovnou.**

V témže roce 1873 Anglo-rakouská banka získala koncesi na výstavbu průplavu Dunaj-Odra. Avšak jako náhodou ještě tentýž rok 1873 při hospodářské krizi odkupuje tuto koncesi Severní dráha císaře Ferdinanda a stavba průplavu je opět zlikvidována.

Ale vraťme se opět k Zemské výstavě v roce 1891 a propagaci vodních cest na našem území. Cituji: *Provedení stavby druhého ústeckého přístavu, jenž zastoupen byl ve výstavě ještě zvláštním plánem v měřítku 1 : 1440, svěřeno bylo podnikatelství Vojtěcha rytíře Lanny, jenž k obohacení výstavy svrchu dotčeného přispěl krásnými modely a fotografiemi ke stavbě té se vztahujícími. Tak zejména každého navštěvovatele výstavy té upoutal veliký, v bohatém rámci zasazený model: Provádění stavby druhého přístavu v Ústí. Zde skupina pracujících dělníků při obsluze rypadla, jež právě vesejpá vyrýpanou hmotu do vlaku, onde skupina lidí při parním čerpadlu vody z místa vyrýpaného, tu zase dělníci táhnoucí řadu ručních karek, tamo skládání hmoty z vlaku, a na vodě zříme dva těžce pracující nákladní parníky. Model oživený pěknými figurkami – mezi nimiž nechyběla ani spanilá Marjánka – poskytoval skutečně věrný obrázek ze skutečnosti. Na druhém velikém Lannově modelu znázorněno bylo Provádění prací regulačních, totiž rovnoběžné stavby v celém postupu všech prací počínaje od vyrýpání strouhy rypadlem ku kamennému náhozu, pak k zemitému náspu až k obložení povrchu jeho kamenem. Z dále viděti jest příjíždějící loď se zemí a jinou s kamenem. K tomu přidruženy byly ještě dva jiné modely Lannova podnikatelstva, totiž u věrném zmenšení potápěcí caissonová šachta a parní rýpadlo. Několik velezdařilých fotografovaných pohledů na postup práce v přístavu ústeckém doplňovalo pak celkový obrázek této důležité a pro rozvoj domácího obchodu mnohoslibné stavby. Také podnikatelství Lannovu přičtena byla první cena čestného diplomu výstavního.*

Bez zajímavosti jistě nejsou i další informace z výstavního tisku. Zvláště pak tabulka nárůstu přepravy v tunách na Labi mezi roky 1855 – 1890.

Všeliké oběti na nákladné tyto stavby věnované přínášejí však hojného užítku, neboť doprava po uplavněném a takto zařízeném Labi se zpatnácteronásobnila. Rychlý vzrůst dopravy vynikne z následující tabulky:

Plavba po Labi na česko-saské hranici		
Roku	Doprava na lodích v tunách proti vodě	
		po vodě
1855	17.451	170.245
1860	33.198	302.788
1870	48.293	448.402
1880	49.125	1.208.995
1890	267.535	2.496.652

Aby však umožněná plavba po Vltavě náležitě zkvétati mohla, bylo potřebí postarati se dále o zřízení ochranného a obchodního přístavu na severu i jihu Prahy, jakož i o uplavnění Vltavy v Praze samé.

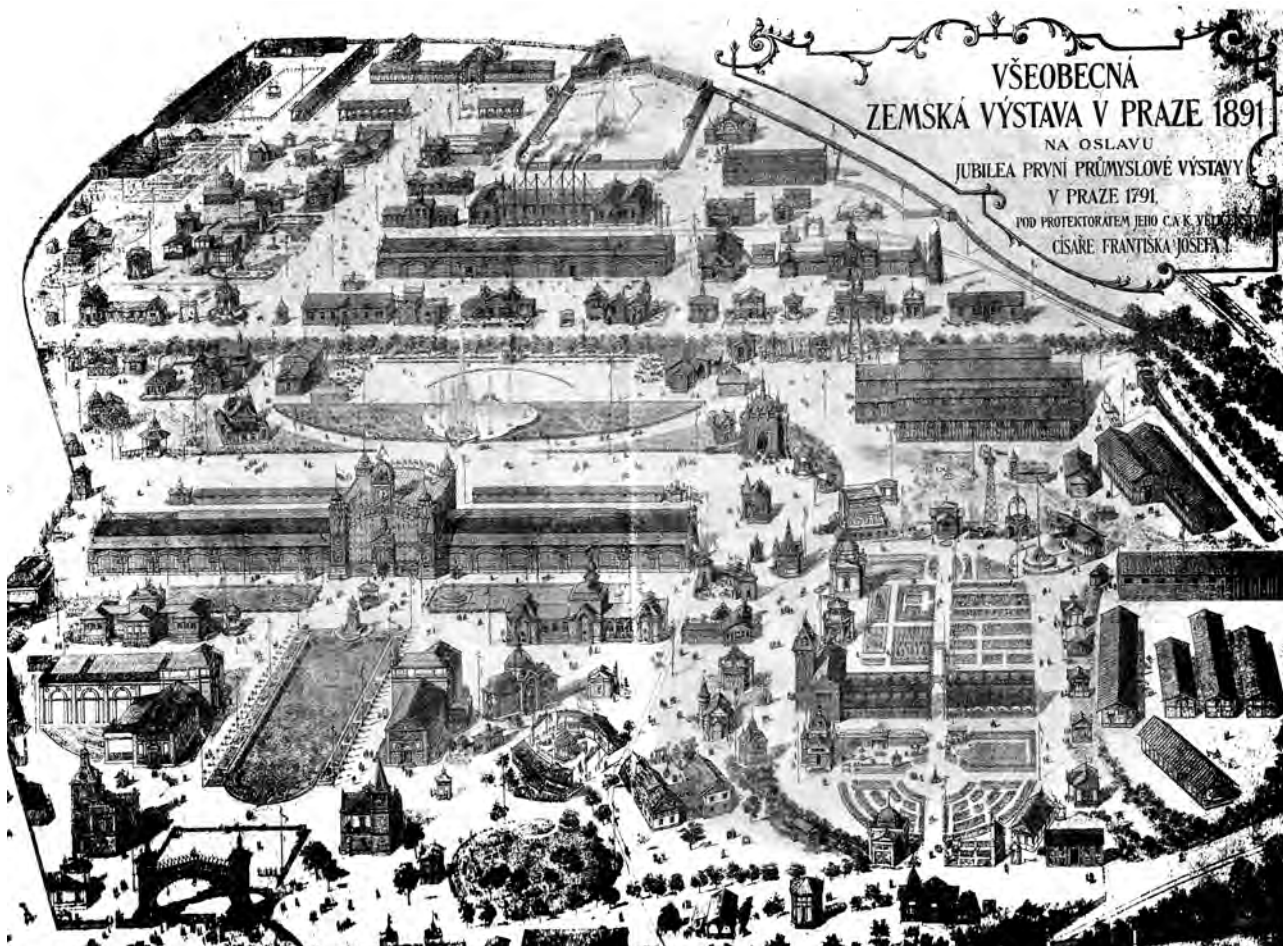
Uznávajíc pilnou toho potřebu, nařídilo ministerstvo vnitra výnosem ze dne 9. srpna 1887, aby místodržitelství v Praze postaralo se o vypracování programu ku provedení svrchu vytčených staveb – však s ponecháním dosavadních jezů. **Na základě toho nařízení svolalo místodržitelství České anketu, aby zodpovídala řadu zásadních otázek ku provedení staveb těch se vztahujících.**

Tak další anketa. A co dál?

Zpravodaj techn. komitétu pan inž. Kaftan odůvodniv se vzácnou odbornou znalostí veškeré odpovědi, vydal o tom r. 1888 obšírný spis: *Zpráva technického komitétu ankety pro upravení a uplavnění Vltavy v obvodu Prahy. Tých autor vypracoval pak sám ve smyslu těchto odpovědí generální návrh na ochranný a obchodní přístav v Holešovicích, kterýž také v souborné výstavě Spolku arch. a inženýru v království Českém vystavil. Znalecká porota pro inženýrství, uznávajíc výborné vlastnosti toho návrhu, jakož i neúnavnou a nezištnou činnost páne Kaftanovu o zřízení přístavu v Praze, přisoudila mu první cenu čestného diplomu výstavního, kteráž však v generální znalecké porotě byla sama sebou vyloučena, ježto poctěný autor sám v ní zasedá. Mezi tím, co dobrozdání pražské ankety meškala u ministerstva ve Vídni, vyžádal si vrchní stav. rada šlecht. ze Scheinerů, - dle vlastních svých slov při přednášce o Holešovickém přístavu dne 2. února 1890 v Rudolfinum konané – svolení k vykonávání přípravných prací měřících, aniž by tím zadání vlastního projektu bylo nějak omezeno. Zároveň pak vydal se ještě se dvěma státními inženýry na studijní cestu do Německa, kdež společně na Rýně, Mohanu a Neckaru prohlédnuli četná zařízení v přístavech i průplavech.*

Další způsob, jak zahájení oddálit. Najít chybu na aktivním zpracovateli a další poslat na studijní cestu na Rýn, Mohan a Neckar. I tam se čeští odborníci zajeli podívat o 100 let později, avšak tehdy jsme si prohlíželi již dokončený průplav Rýn-Mohan-Dunaj.





Vraťme se opět k Zemské výstavě v Praze v roce 1891 a citujme z časopisu výstavního z 31. prosince 1891.

K výstavě v odboru státního vodního stavitelství přispěli pak kromě již předem uvedených ještě vystavovatelé:

H. Eckert, c. a k. dvorní fotograf v Praze, vystavil album rozkošných pohledu na Vltavské pořiči-

Pražská akciová strojírna dříve Ruston a spol. vystavila plány provedených lodí: Primator Dittrich, Ferdinand Dobrotivý, František Josef a Litoměřice, k nimž připojeny byly i modely lodních trupů.

Václav Pechanz, lodmistr ve Pšchůrách v Čechách, vystavil dovedně pracované modely vlečných lodí.

Rakouská sev. paroplavební společnost ve Vídni vystavila jemně spracovaný model řetězového parníku, v Drážďanech postaveného.

Kromě těchto byly tu ještě vystaveny modely labské nákladní lodi na 15.000 centů; budějovické nákladní lodi na 900 c. centů a konečně model rozestavné právě lodi na ovoce. Zajímavé podívání poskytovaly konečně vystavené říční řetězy,

Tím končíme zprávu naši o výstavě státního vodního stavitelství, a jen k úplnosti zajímavé otázky průplavu Dunajsko-Vltavského dodáváme, že v posledních letech, zejména od r. 1884, byla otázka ta častěji předmětem rokování na sněmu českém, dolnorakouském i na říšské radě, a že na všech stranách uznávána byla vhodnost i nutnost provedení tohoto průplavu.

Tak vida, již před 130 lety naši odborní předkové ve své závěrečné zprávě o Zemské výstavě utekli od celkové koncepce průplavu Dunaj-Odra-Labe k průplavu Dunajsko-Vltavskému a došli k následujícím závěrům:

byla uznána vhodnost a nutnost provedení tohoto průplavu bylo doporučeno podrobné vypracování plánů dotčený průplav byl přikázán rozpočtovému a národ-

hospodářskému výboru, který se o něm opravdu radil bylo navrhováno několik variant

Tak vlastně můžeme jásat. Po 130 letech jsme již splavnili Vltavu od Českých Budějovic do Prahy. Sice jen pro 300 tunové lodě a chybí nám dodělat lodní zdvihadlo na VD Orlík a VD Slapy, ale dobře víme, že práce kvapná, málo platná.

Také na labské cestě jsme pokročili, sice nám chybí jedno nebo spíše dva plavební stupně na dolním Labi (Děčín a Malé Březno) a na horním Labi jenom jeden stupeň, zato jsme ho za poslední léta dvakrát přejmenovali (Semín nyní Přelouč II), ale co bychom si přáli víc.

Doděláváme další Studii proveditelnosti, která prý bude mít 3000 stran, podle některých zpracovatelů prý dokonce 5000 stran, tak to bude bomba. **Jsem zvědav, zda se někdo odváží udělat konkrétní závěr, kdy se začne s dokončením vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe** nebo se zase udělá nová komise, vypracuje další varianta trasy, další konference či dokonce nové vládní usnesení, že se zatím počká, zda se ukáže, že my Češi jako jediný stát z EU vodní dopravu nepotřebujeme a z naší krásné země uděláme překrásnou přírodní rezervaci, kam ovšem nepustíme ani naše, ani zahraniční turisty, a tím nasměrujeme turistický ruch do našich krásných měst pro potěchu našich občanů.

Končí moudrostí Jana Amose Komenského:

**Veškeré lidské kvalitování
toliko pro hovada dobré jest.**

Ale tento moudrý učitel národů také řekl další moudrosti:

**Teorie zůstane pouhou teorií,
pokud nepřikročíme k činu.**

**Síla pravdy vyzbrojená světlem poznání
je nepřemožitelná.**

Výstava Národního technického muzea

fenoména FAVORIT



Od 25. dubna 2018 do 30. září 2018.

www.ntm.cz

2018
EVROPSKÝ ROK
KULTURNÍHO
DĚDICTVÍ
#EuropeForCulture

1918
100
2018
SPolečné století

Ve spolupráci

Partner NTM

Hlavní mediální partner

Mediální partner

Partneři výstavy



VÝLETNÍ A RESTAURAČNÍ LODĚ MORAVIA A CZECHIE

POŘÁDÁNÍ SPOLEČENSKÝCH A FIREMNÍCH AKCÍ NA KLÍČ
VČETNĚ CATERINGU A PROGRAMŮ
NA LODÍCH S KAPACITOU AŽ 250 OSOB
S CELOROČNÍM PROVOZEM.



WWW.LODMORAVIA.CZ



VD České Vrbné



VD Hluboká nad Vltavou



VD Hněvkovice přehrada



VD Kořensko



POVODÍ VLTAVY

ROZŠÍŘENÍ PROVOZNÍ DOBY PLAVEBNÍCH KOMOR NA VLTAVSKÉ VODNÍ CESTĚ V ÚSEKU ČESKÉ BUDĚJOVICE – KOŘENSKO

Státní podnik Povodí Vltavy vyšel vstříc narůstajícímu zájmu o proplavování a v roce 2018 rozšířil provozní doby plavebních komor na Vltavské vodní cestě v úseku **České Budějovice – Kořensko**. Od letošního roku se můžete v období od **1. 5. do 30. 9.** v tomto úseku Vltavy nechat proplavit každý den.



VD Hněvkovice jez

Plavebními komorami na Vltavské vodní cestě Vás již 52 let zdarma proplavuje státní podnik Povodí Vltavy. V průběhu roku 2017 bylo proplaveno 68 160 lodí osobních, nákladních, sportovních či jiných. Nejvytíženější plavební komorou byla jako každý rok plavební komora Smíchov v Praze, kterou bylo v roce 2017 proplaveno 25 386 lodí s největším zastoupením osobních lodí.

České Vrbné ř. km 233,098 Tel. 702 005 307
PO - SO: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 19.00
NE: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 17.00

Hluboká nad Vltavou ř. km 229,044 Tel. 601 346 462
PO - SO: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 19.00
NE: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 17.00

Hněvkovice – přehrada ř. km 210,390 Tel. 601 090 287
PO - SO: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 19.00
NE: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 17.00

Hněvkovice - jez ř. km 208,950 Tel. 601 090 288
PO - SO: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 19.00
NE: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 17.00

Kořensko ř. km 200,405 Tel. 601 090 289
PO - SO: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 19.00
NE: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 17.00

Od 1. 4. - 30. 4. a od 1. 10. - 31. 10. je proplavení na uvedených VD možné pouze na objednávku min. 24 hodin předem.

Na ostatních plavebních komorách ve správě státního podniku Povodí Vltavy zůstávají provozní doby beze změny dle roku 2017. Kompletní přehled viz Informace Státní plavební správy.

www.pvl.cz
www.facebook.com/povodivltavy