

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2

2020



Dobrodruh a cestovatel  
**Miloslav Stingl**  
19.12. 1930 - 11.5. 2020



*Přehrada Ratiboř je největší stavbou splavnění Odry do Ostravy*

Vydává

 **PLAVBA** o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy  
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1  
[www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)



Ředitelství vodních cest ČR  
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1  
[www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz)



STÁTNI PLAVEBNÍ SPRÁVA  
Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7  
[www.spspraha.cz](http://www.spspraha.cz)



Povodí Labe, státní podnik  
Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové  
[www.pla.cz](http://www.pla.cz)



Povodí Vltavy, státní podnik  
Holečkova 3178/8, 150 24 Praha 5  
[www.pvl.cz](http://www.pvl.cz)



Povodí Moravy, s.p.  
Dřevařská 11, 602 00 Brno  
[www.pmo.cz](http://www.pmo.cz)



Hospodářská komora České republiky  
Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1  
[www.komora.cz](http://www.komora.cz)



Povodí Odry, státní podnik  
Varenská 49, 701 26 Ostrava  
[www.pod.cz](http://www.pod.cz)



Agrární komora ČR  
Blanická 383/3, 779 00 Olomouc  
[www.akcr.cz](http://www.akcr.cz)



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU  
APL - Asociace lodního průmyslu  
Popovická 924/4, 101 00 Praha 10 - Michle  
[www.aplcz.cz](http://www.aplcz.cz)



Středočeské vodní cesty, z.s.  
Zborovská 81/11, 150 00 Praha 5  
[www.stredoceskevodnicesty.cz](http://www.stredoceskevodnicesty.cz)



Zakládání staveb, a.s.  
K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4  
[www.zakladani.cz](http://www.zakladani.cz)



Metrostav a.s.  
Koželušská 2450/4, Praha 8, 180 00  
[www.metrostav.cz](http://www.metrostav.cz)



společně @ VINCI  
SMP CZ, a.s.  
Vyskočilova 1566, 140 00 Praha 4  
[www.smp.cz](http://www.smp.cz)



VODOHOSPODARSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.  
Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5  
[www.vrvv.cz](http://www.vrvv.cz)  
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno



Váňovská 528, 589 16 Třešť  
[www.podzimek.cz](http://www.podzimek.cz)



Čenkovská 1060, 589 01 Třešť  
[www.strojirny-podzimek.cz](http://www.strojirny-podzimek.cz)



LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o.  
Kunětická 2679, Pardubice 530 09  
[www.labska.cz](http://www.labska.cz)



[www.strabagrail.cz](http://www.strabagrail.cz)



AQUATIS a.s.  
Botanická 834/56, 602 00 Brno  
[www.aquatis.cz](http://www.aquatis.cz)



Loď Moravia, loď Czechie  
Kotviště č. 14, Na Františku, Praha 1  
[www.prahalode.cz](http://www.prahalode.cz)



České přístavy, a.s.  
Jankovcova 6, 170 00 Praha 7  
[www.ceskepřistavy.cz](http://www.ceskepřistavy.cz)



PRAGUE BOATS

SINCE 1990

Přístaviště lodí u Čechova mostu  
Dvořákovo nábřeží, nástupiště č. 5  
110 00 Praha 1 - Staré město  
[www.prague-boats.cz](http://www.prague-boats.cz)

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; Jiří Pěknice;  
 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:** Ing. Petr Forman

**DTP, tisk:** PRESTO s.r.o.

Vychází čtvrtletně

Roční předplatné vč. poštovného 350 Kč

ISSN 1211-2232

Evidováno Ministerstvem kultury

pod číslem MK ČR E 5178.



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

**Titulní strana:** Nová přehrada Ratiboř je největší přehradou na celé Odře. Ochraňuje před povodněmi 2,5 milionu obyvatel a je zásadní stavbou splavnění Odry do Ostravy.

**Autor:** Tomáš Kolařík

#### OBSAH

Rozhovor s náměstkem ministra dopravy a ředitelem Odboru vodní dopravy SVÍTÁ VODNÍ DOPRAVĚ V ČESKÉ REPUBLICE NA LEPŠÍ ČASY? .....	2
Modernizace rejd plavební komory Štvanice dokončena .....	5
Výzva k rozvoji středoevropských vodních cest .....	6
Havlíček chce mít do roka scénář splavnění Odry do Ostravy, má vyjít na 15 miliard Z domácího tisku .....	7
Polsko za miliardy dostavělo u Ratiboři největší přehradu na Odře Z domácího tisku .....	8
Stěhování rostlin kvůli jezu Z domácího tisku .....	9
Olomoucký a Zlínský kraj podepsaly memorandum o prodloužení Bařova kanálu na Hanou .....	10
Loděnice Lhotka vyrobila další tanker i sérii hausbótů .....	13
Ve Středočeském kraji letos přibudou přístaviště i velké rekreační přístavy Dušan Sahula .....	14
Významné stavby Ředitelství vodních cest Ing. Lubomír Fojtů, Ing. Jan Bukovský, Ph.D. ....	16
V Lužci nad Vltavou osadil největší jeřáb první železniční zdvižný most v ČR .....	20
Zdymadlo Hořín prošlo nejnáročnější fází modernizace, dostalo nová vrata a unikátní zvedací most .....	22
Vysušené rybníky v Čechách a jejich objem pr.mat. Jiří Svoboda .....	25
Poslední plavba doktora Miloslava Stingla PhDr. Štěpán Rusňák .....	30
Vynikající technik Josef Vaverka slaví 80. narozeniny .....	32
Život není takový – je úplně jiný (78) Ing. Josef Podzimek .....	34

# Úvodní slovo

Rozhovor s náměstkem ministra dopravy a ředitelem Odboru vodní dopravy

## SVÍTÁ VODNÍ DOPRAVĚ V ČESKÉ REPUBLICĚ NA LEPŠÍ ČASY?



Náměstek ministra dopravy  
Ing. Jan Sechter



Ředitel Odboru  
vodní dopravy  
Ing. Bc. Evžen Vydra, PhD.

**Vodní doprava v České republice zažívá po mnoha letech dobrou sezónu hned ve dvou směrech: rok 2020 je nezvykle bohatý na vodu a vláda České republiky si uvědomila důležitost vodní dopravy a úměrně tomu také obohatila strukturu Ministerstva dopravy. Po dlouhých desetiletích, kdy vodní doprava zůstávala na okraji zájmu úřadů, se konečně pohnuly ledy. Mimochodem, tímto dávným, ale dodnes všeobecně srozumitelným úsvětlým, naznačujícím, že se věci daly do pohybu správným směrem, obohatili kdysi češtinu právě plavci. Byl to výrok, který signalizoval, že zahájení plavební sezóny je na dohled.**

Počátkem července byl náměstkem ministra dopravy, stojícím v čele Sekce nesilniční dopravy a mezinárodních vztahů, jmenován zkušený diplomat, bývalý český velvyslanec v Rakousku a Polsku, a následně poradce předsedy Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky, Ing. Jan Sechter, který se ujal funkce v polovině měsíce. Současně bylo někdejší samostatné oddělení vodní plavby povýšeno na Odbor vodní dopravy a v jeho čele stanul jako ředitel zkušený odborník Ing. Evžen Vydra, Ph.D. Obě tyto zprávy znamenají, že se vodní doprava v České republice konečně dostala z pohledu státní správy do pozice, která jí vzhledem k tradicím, významu, a především rozvojovému potenciálu, na tu úroveň, na níž měla být odjakživa.

.....

**Využili jsme vzácné příležitosti a požádali oba nově jmenované vysoké státní úředníky o jejich názory na aktuální otázky vodní dopravy v České republice a její perspektivy.**

**Pane náměstkku, nastupujete do náročné funkce, hodně odlišné od vašich předchozích pracovních**

**pozic. Co se vám vynoří na mysli ve chvíli, kdy se začínáme bavit o vodní dopravě v České republice?**

Především obrovská tradice, které jsme zůstali hodně dlužni. Zabýval jsem se v Rakousku hospodářskými reformami císařovny Marie Terezie, které dovedly české země na startovní čáru utváření moderního evropského státu. Platí to i o vodní dopravě. V květnu 1777 vydala Marie Terezie svůj Navigační patent, který z vodní dopravy učinil významnou státní prioritu. Právě tento dokument ustavil státní dozor nad provozem na splavných řekách, a učinil z nich první dopravní tepny průmyslového věku. Náhrada cechovního uspořádání svobodným povoláním na základě koncese, vydávané za přesně stanovených podmínek, a státní dozor nad splavností řek i kvalifikací plavců, to byl nesmírný krok vpřed. Byly to faktory, jejichž význam si od té chvíle uvědomovala veřejná správa na českém území neustále bez ohledu na momentální státní a správní uspořádání vlastně až do počátku 50. let minulého století. Bohužel, posledních třicet let v oblasti vodní dopravy nevedlo k nápravě neutěšeného stavu, v němž tuto oblast ponechala totalitní moc. Naopak, dluh v této oblasti díky různým okolnostem přes zdánlivě vhodné podmínky neustále narůstal. Je tedy zjevné, že s tím ministerstvo musí něco dělat, a zdá se mi, že je na to nejvyšší čas.

### **A jak si to představujete v praxi?**

Mám za sebou relativně dlouhou diplomatickou dráhu spojenou s našimi sousedy, a tak vím, že klíčem ke každé podobné úspěšné aktivitě je komunikace. Chci, aby se ministerstvo otevřeně komunikovalo se všemi důležitými hráči na poli vodní dopravy a vodních cest, odstraňovalo třecí plochy a fungovalo ve společných cílech jako účinný koordinátor, který umožní všem aktérům, aby se podle svých sil a schopností zapojili do renesance vodní dopravy a vodních cest v Čechách a na Moravě, i na jejím propojení s Evropou. Mou ctižádostí je, aby se rovný a nediskriminační přístup ministerstva dopravy k jednotlivým subjektům stal natolik samozřejmou věcí, že se o něm nikdo ani neodvážil pochybovat. Existují-li různé dílčí spory a rivality, jejichž racionální jádro se už dávno vytratilo, je potřebné učinit restart, jinak by mohly poškodit celý obor. Prvním krokem k tomu je konsolidovat a podpořit prvotřídní silný profesionální tým, který se vodní dopravě bude věnovat. Věřím, že zřízení odboru a jmenování pana ředitele Vydry do jeho čela jsou první kroky na dlouhé a úspěšné cestě k rehabilitaci vodní dopravy a vodních cest v ČR. Je to základ k tomu zahájit novou etapu diskuse se sousedy v Polsku a v Německu. Máme k tomu vynikající příležitost. Je připravena

k podpisu smlouva s Německem o Labské vodní cestě, která otevře vládě a firmám nový prostor k uvažování o využití přístavu v Hamburku. A odhodlání Polska věnovat se více Odře můžeme vyjít také vstříc, průmysl v Moravskoslezském kraji to přivítá.

**Pane řediteli, navážu na slova pana náměstka. Původním povoláním jste námořní důstojník, navigátor, nezpochybnitelný profesionál. Na ministerstvu se ovšem vodní dopravou zabýváte již patnáct let. Co si slibujete od nového uspořádání, které vám dává nové pravomoci, ale také podstatně větší odpovědnost?**

Především jsem nesmírně rád, že se konečně podařilo alespoň formálně dát vodní dopravě a vodním cestám i v rámci státní služby místo, které jí právem náleží. Důležité bude náležitě zúročit tento posun. Ministerstvo se nyní stává mnohem silnějším hráčem, rovnocenným partnerem, který, doufejme, přispěje k utišení mnoha kontraproduktivních sporů a umožní konečně pohnout s některými setrvalými problémy vodní dopravy. Pochopitelně jsou meze, které nepřekročíme. Geniální koncepce labské a vltavské vodní cesty byla dílem vynikajících teoretiků i praktiků posledních desetiletí Rakousko-Uherska. Připomínám v této souvislosti například znamenité projektanty vodních cest a přístavů Jana Kaftana a Antonína Smrčka. Právě jim doslova a do písmene dodnes vděčíme za jediný úsek evropské vodní cesty na našem území. Meziválečné Československo význam této cesty chápalo a pokračovalo v díle započatém roku 1896 po založení Komise pro splavnění Vltavy a Labe v Čechách, a následně po založení Ředitelství pro stavbu vodních cest. Bohužel, rozhodnutím komunistického režimu dát přednost energetickému využití Vltavy nad Prahou výstavbou vodního díla Slapy v 50. letech, a vodního díla Orlik v 60. letech minulého století, definitivně zabránila splavnění Vltavy z Prahy do Českých Budějovic pro velké lodě. A to i přesto, že původní prvorepublikový plán, založený na soustavě menších vodních děl, spojených plavebními komorami, byl z mnoha hledisek mnohem přiměřenější a perspektivnější. S tím už si dnes neporadíme. Horní Vltava tak už navždy zůstane otevřena jen malé plavbě – sportovní, rekreační a doufám, že v budoucnu po dokončení lodních zdvihadel také nákladní plavbě do 300 tun. Také pro Vltavu můžeme a musíme přirozeně ledacos udělat, ale soustředit se musíme na splavné úseky, na nichž lze úspěšně provozovat velkou nákladní i osobní vodní dopravu.

**Pane náměstku, souhlasíte s vizí pana ředitele Vydry?**

Tohle je jenom část jeho vize, pokud vím. A ano, samozřejmě souhlasím. Musíme si uvědomit, že neblahých čtyřicet let komunismu se na vodní dopravě v České republice těžce podepsalo. Zanikly mnohé loděnice. V rámci RVHP jsme opustili některé dovednosti, v nichž byli Češi vynikající, například konstrukci velkých osobních lodí pro říční dopravu. Nevyužili jsme však ani ty schopnosti, které tu zůstaly. Třeba mezi odborníky známé zadokolesové remorkéry, stavěné ještě v 50. letech minulého století, sloužící po různých přestavbách úspěšně dodnes, ale po loděnici,

kde je stavěli, se slehla zem. Zdědili jsme neuvěřitelně zastaralý a zanedbaný lodní park. O něco lépe na tom byla infrastruktura vodní cesty, kde i v 70. a 80. letech probíhaly na Labsko-vltavské vodní cestě průběžné modernizace. Teprve v příštím roce dokončíme úpravu Vraňansko-hořinského laterálního kanálu, jedné z největších inženýrských staveb Rakousko-Uherska a největší plavební kanál v Česku, na podjezdnou výšku, která umožní dostat z Labe na Vltavu lodě pro přepravu kontejnerů nebo velké říční výletní lodě, jejichž cesta dosud musela končit v Mělníku. Svým způsobem je to světová rarita: v uzlovém bodě vnitrostátní vodní dopravy má Česká republika skvělou inženýrskou stavbu dokončenou v roce 1905. To by takový problém nebyl, ale smutnou skutečností zůstává, že ještě v létě roku 2020 tato stavba odpovídá technickým normám roku 1905. To je smutná vizitka, deficit představitosti posledních tří čtvrtin století. Je to však také naděje do budoucna, protože právě tady se věci daly v předchozích letech do pohybu a vidíte: ono se ukazuje, že to jde.

**Pane řediteli, jaké hlavní problémy vidíte v nejbližších letech?**

Podobná koncepční práce vyžaduje rozsáhlou mezeřízortní spolupráci a její pravidla musíme teprve nastavit. V tom hodně spoléhám na to, že mi pan náměstek jako obratný diplomat dokáže vyjednat takové podmínky ke spolupráci, které by z pozice ředitele odboru bez podpory nadřízených nebyly dosažitelné. Musíme si uvědomit, že vodní doprava je také důležitým faktorem konkurenceschopnosti některých odvětví českého průmyslu. Samozřejmě, lodě s nákladem ovoce z Litoměřic do Saska už pravděpodobně nikdy nepoplují, a řezané květiny z Holandska do Prahy po vodě také nedostaneme. U jiných druhů nákladu je to však jiné. Například výrobky těžkého strojírenství nebo objemné a těžké náklady, u jejichž dopravy není rozhodující rychlost, ale dodržení časového harmonogramu, to jsou ideální komodity pro vodní dopravu. Nepochybně sem patří také kontejnerizované zboží, které na velkých vodních cestách dominuje. Vodní doprava může fungovat také jako vhodný a přirozený regulativ cen silniční a železniční dopravy: jakmile existuje reálná alternativa a konkurence, v případě dopravy po vodě cenově velmi výhodná, pak to i ostatní dopravce nutí k vstřícnosti vůči klientům.

Ještě k těm problémům: klíčem je, jak pan náměstek správně upozornil, komunikace, a to nejen mezi rezorty. Jedním ze zásadních úkolů ministerstva je tak přivést všechny zainteresované strany i uživatele vodní dopravy k jednacímu stolu, docílit koordinace a začít si vzájemně naslouchat. Je naší povinností společně hledat pro všechny strany přijatelné řešení. Pokud se tohle podaří, pak půjde všechno.

**Pane náměstku, roli komunikace už jste zmínil. Mám si to vyložit tak, že budete objíždět zainteresované strany, hovořit s nimi a zvat je k jednacímu stolu?**

To nepochybně také. Komunikací mám ovšem na mysli také něco poněkud jiného. Musíme bojovat s mnoha zakořeněnými falešnými představami, s čet-

nými předsudky, ale bohužel také se systematickými pokusy o manipulaci veřejného mínění ze strany nejrůznějších aktivistických skupin. Všimněte si třeba jenom slovního spojení „betonářská lobby“. To zní ohavně a zlověstně – až do té chvíle, než si uvědomíte, že právě stavitelé vodních děl z doby před sto a více lety nám zajistili v celé vltavské kotlině a přilehlém okolí stabilní vodní režim, příjemné klima a nesitelné životní prostředí. Víte například, že zalesnění vltavského údolí úzce souvisí s výstavbou vodních děl na Vltavě a že se vždy sledovala výstavbou infrastruktury i bilance vody v krajině?

**Ne.**

No vidíte, a to se problematice plavby léta věnujete profesionálně. Když na přelomu 19. a 20. století začala kanalizace Vltavy, chtěli stavitelé soustavy oněch vodních děl zamezit erozi na březích. Když vidíte fotografie Povltaví z té doby, na obou březích jsou všude jen holé skály. Tehdy ovšem neříkali „eroze“, tenkrát tomu říkali krásným českým slovem „valounování“. Aby zamezilo onomu „valounování“, začalo pražské místodržitelství kolem roku 1900 současně s výstavbou jezů a zdymadel systematicky vysazovat lesy na vltavských březích. Když byl v Praze v dubnu 1907 naposledy na návštěvě císař František Josef, hodně se mu tím chlubili a výsledky mu ukazovali. Vzhled vltavského údolí i jeho klima se v důsledku této akce za posledních sto let změnilo k nepoznání k lepšímu. Ano žijeme v téměř kompletně antropomorfní krajině, ale často je to ku prospěchu věci, čehož si v důsledku určité ideologické předpojatosti často nevnímáme.

Vodní doprava a její infrastruktura potřebují mimo jiné mnohem lepší PR a tomu se také hodlám věnovat. Znamená to konference, znamená to publikace, znamená to edukaci, znamená to trpělivé vysvětlování, spojené pochopitelně také s tím, že budeme protistraně naslouchat. Musíme přerušit ono vzájemné halasné překřikování hluchých, jak občas veřejné debaty v našem prostoru vypadají. Ostatně, není to žádná česká specialita, vidíme to názorně i v Německu a Rakousku.

#### **Pane řediteli, dokážete vyhovět požadavkům pana náměstka?**

Ze své pozice vyvinu maximální úsilí tak, abych všem těmto požadavkům vyhověl. Naprosto souhlasím s tím, že komunikace je v tomto případě základem úspěchu. Abychom v ní byli úspěšní, musíme si stanovit velmi dobrou strategii, která nám umožní překonat onu změň rozhádanosti, nekoordinovaných aktivit a střetů parciálních zájmů. Musíme přesvědčit všechny aktéry, zejména klíčové hráče, že jenom ve spolupráci můžeme docílit prospěchu pro všechny zúčastněné. To je základní podmínka rozvoje oboru jako takového. Proto chci spolupracovat se všemi, kdo na tento princip budou ochotni přistoupit. Pan náměstek je zároveň tou nejlepší zárukou, že naše aktivity budou mít i přeshraniční rozměr, že se pokusíme najít partnery a pochopení třeba v Sasku, které je pro naši stěžejní vodní cestu velmi důležité. Tvrdé jádro skalních ekologů samozřejmě nepřesvědčíme, ale boj o většinové veřejné mínění, které je dnes v mnoha ohledech mystifikováno, ten vzdát nemůžeme. K tomu ovšem musíme všichni táhnout za jeden provaz: od-

borníci na vodní stavitelství z akademických pracovišť i z praxe, představitelé firem zajišťujících nákladní i osobní vodní dopravu, reprezentanti vodních sportů, zástupci loděnic a přístavů, zkrátka všichni ti, jimž život na řece a jejích březích není lhostejný.

#### **A vaše plány pro bližší dobu, pane náměstku?**

Chci využít znalostí a zkušeností pana ředitele a jeho týmu a poznat aktuální stav vodní dopravy a vodních cest v České republice v praxi. Znamená to mimo jiné setkat se postupně se zástupci místních samospráv, krajských zastupitelstev, s poslanci a senátory z regionů, ve kterých potřebujeme vodní cesty dobudovat a zjistit, kde a jak bychom mohli najít společný zájem, a naopak včas a přesně zjistit, kde budeme muset řešit zájmy protichůdné. Samozřejmě se nemůžeme vyhýbat ani otázce dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Musíme se také pokusit o optimalizaci vzájemné součinnosti Státní plavební správy, státních podniků Povodí a Ředitelství vodních cest, a správně nastavit jejich koordinaci a spolupráci mezi nimi od čehož očekávám větší úspěšnost našich snah. Letošní hydrologicky příznivý rok nemusí být výrazem dlouhodobé tendence. Musíme počítat s tím, že se opět vrátí velmi suchá léta, nebo naopak výrazné povodně. Také správa vodních cest se musí účinně podílet na odpovědné správě vodních zdrojů a na zadržování vody v krajině, i na ochraně před velkými vodami.

Naše práce musí v širším smyslu sloužit všem obyvatelům v povodích splavných řek, a v užším slova smyslu těm, jimž jsou řeky obživou či způsobem života: provozovatelům vodní dopravy všeho druhu, milovníkům vodních sportů i těm, kteří nacházejí zálibu v rekreační plavbě. Velké civilizace vznikaly bez výjimky kolem mohutných vodních toků, a Vltava a Labe v Čechách odedávna představovaly nejdůležitější dopravní tepny v zemi. Příliš snadno jsme na to zapomněli a sama příroda nás v posledních letech celkem drsně upozornila na to, že toto opomenutí je přepychem, který si nemůžeme dovolit – a to i z hlediska ekologické dopravy i z hlediska životního prostředí. Vždyť vodní doprava je k životnímu prostředí nejméně škodlivá a naše republika si lepší životní prostředí zaslouží. Vodní cesty patří k tomu nejcennějšímu dědictví, které máme k dispozici, a je naší povinností předat je našim potomkům v lepším stavu, než jsme je sami převzali. Jsem přesvědčen, že nejnovější kroky české vlády tomu mohou vydatně napomoci.

Rozhovor vedl Ing. Jan Skalický



# Modernizace rejd plavební komory Štvanice dokončena

**METROSTAV**

Provoz plavební komory u pražského ostrova Štvanice již probíhá hladce a bez zbytečných prostojů. Stavbaři divize 6 ukončili práce na modernizaci prostor, v němž lodě čekají na otevření vrat komory. Dokončené dílo předali investorovi, Ředitelství vodních cest ČR, ve smluveném termínu na konci ledna a dílo bylo slavnostně otevřeno za účasti ministra dopravy Karla Havlíčka 17. června 2020. Na projektu s názvem „Modernizace rejd plavební komory Štvanice“ pracoval Metrostav ve sdružení s firmou Eurovia jako vedoucí účastník v poměru 60 ku 40.

Tato stavební akce se uskutečnila v rámci rozsáhlého projektu modernizace vltavské vodní cesty pro rozvoj vodní dopravy v ČR a je spolufinancovaná EU (Nástrojem pro propojení Evropy – CEF). Cílem modernizace bylo vybudování nových čekacích stání pro malá i velká plavidla v horní i dolní rejdě plavební komory. V obou rejdech bylo zároveň nutné zajistit v korytě řeky potřebnou plavební hloubku pro nově dosahovaný ponor lodí 2,20 m, což si vyžádalo prohrádku dna. Horní stání nově nabízí čekajícím malým plavidlům možnost vyvázání u sedmi nových dalb – svislých sloupů o průměru 0,5 m. Doposud zde byly k dispozici pouze mohutné ocelové krabicové dalby pro stání velkých nákladních a osobních lodí, k nimž se ale malá plavidla nemohla bezpečně uvázat. Z pohledu stavbařů jde o vybetonované ocelové roury, tvořené vždy jednou pilotou zasazenou do vrtu vyplněného betonovou směsí. Současně probíhala úprava břehu, bylo provedeno zpevnění paty svahu, a bylo také osazeno osvětlení, instalován byl také informační systém.

„Modernizace horní a dolní rejdy plavební komory Štvanice je mimořádný projekt, v jehož průběhu jsme se setkali s řadou nepředvídatelných okolností. Jednalo se zejména o různorodou geologii v horní rejdě s nánosem bahenních sedimentů na dně řeky, a o složité založení ochranné jímky v nasypané pracovní plošině rejdy dolní. Zajistit „suchý“ pracovní prostor pro železobetonové konstrukce a obklad kamenem pod hladinou řeky Vltavy bylo asi nejnáročnější,“ uvedl Ing. Milan Veselský, ředitel divize 6 Metrostavu, která se specializuje na vodní díla.

Mnohem větší objem práce čekal stavbaře v prostoru dolní rejdy. Stavební řešení předpokládalo vybudování 200 m dlouhé svislé stěny v kombinaci s odsazenou opěrnou zídou ve tvaru L, doplněnou pochodím platem s osvětlením a informačním systémem, nahrazující původní šikmý svah bez možnosti vyvázání lodě. Jde vlastně o svislou pilotovou stěnu z převrtávaných pilot, vetknutou do skalního podloží, a kotvenou pramencovými kotvami; ke stěně je následně přibetonována stěna o tloušťce 40 cm. Svislá stěna na viditelné části nad vodou, opěrná zídka i pochodí plato jsou opatřeny kamenným obkladem, aby integrálně zapadly do historického prostředí centra Prahy bezprostředně vedle slavného Negrelliho viaduktu.

„Plavební komora Štvanice je druhá nejvytíženější komora v České republice, kde se ročně proplaví asi 12 300 plavidel, tak je opravdu potřeba, aby zde bylo kvalitní čekací stání. To byl dosud jak v horní, tak ve spodní vodě problém. Hlavním cílem projektu bylo vybudovat kvalitní

čekací stání jak pod komorou, tak nad komorou, aby zde plavidla nemusela čekat se spuštěným motorem na volné vodě, a aby se zde mohla plavidla bezpečně uvázat“, řekl při slavnostním dokončení projektu modernizace plavební komory Štvanice ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů.

## Tisíce tun kamene a štěrkopísku

Vybudování zdi spojené s pilotovou stěnou probíhalo v jímce, ze které byla neustále odčerpávána voda. Při výstavbě dolního čekacího stání bylo nutné zřídit dočasné konstrukce. Šlo o sypanou manipulační plošinu s nájezdni rampou v korytě Vltavy, ze které byly prováděny veškeré práce, záporové pažení svahu a těsnící i pažící konstrukce ze štětovic pro odtěžení jímky. Na vybudování manipulační lavice se spotřebovalo 13 500 t



Stěna čekacího stání dolní rejdy plavební komory Štvanice je obložena lomovým kamenem

kamene a štěrkopísku, dopravovaných pomocí remorkéru. Po dokončení prací byla lavice odtěžena. Ve finále byla nová zeď vybavena vyvazovacími pacholaty pro bezpečné stání až 135 m dlouhých osobních a nákladních lodí a samostatnými úvazy pro malá plavidla. Nedílnou součástí stavby byl i informační a komunikační systém a nová předsazená světelná signalizace, avizující stav plavební komory.

„Zakázka modernizace zdymadla Štvanice je hotová. Byla to poučná a zajímavá stavba s nadstandardní spoluprací s investorem a s účastníkem ve sdružení,“ říká Jiří Vrubel, vedoucí projektu z divize 6 Metrostavu.



Slavnostního dokončení projektu se 17. června zúčastnili spolu s ministrem dopravy Karlem Havlíčkem, ředitelem investorské organizace Ředitelství vodních cest ČR Lubomírem Fojtů také zástupci divize Metrostavu a řada dalších významných hostů

Výzva obchodních a průmyslových komor z České republiky, Slovenska a Polska ukazuje, že zájem o rozvoj vodních cest na pomezí těchto tří států je stále aktuální. Na rozdíl od západní Evropy, kde je již vybudována rozsáhlá síť vodních cest, střední a východní Evropa má velký hendikep a dokončení základní sítě vodních cest je stále otázkou budoucnosti. Jak upozorňují někteří dopravní experti, bez vodní dopravy se v budoucnu neobjedeme, budeme-li chtít naplnit Zelenou dohodu pro Evropu.

Redakční rada



## Výzva k rozvoji středoevropských vodních cest

Při příležitosti revize transevropské dopravní sítě TEN-T, pro potřebu přechodu dálkové nákladní dopravy ze silniční na železniční a vodní dopravu v rámci plnění ambiciózních cílů evropského programu „Green Deal“ a Pařížské dohody, s ohledem na potřebu naléhavých opatření pro přizpůsobení našich zemí změnám klimatu a s vědomím potřeby podpory regionálního rozvoje i řešení současné hospodářské situace

vyzývají

- vlády České republiky, Slovenské republiky a Polské republiky,
- příslušná ministerstva zodpovědná za infrastrukturu vodních cest a vodních staveb,

aby se zasadily o přípravu a realizaci úseků vodních cest na území Slovenské republiky, České republiky a Polska podle požadavků hospodářské a podnikatelské sféry i dopravních a vodohospodářských odborníků. S ohledem na memorandum o přípravě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe ze dne 31. 1. 2017 se jedná zejména:

- Oderskou vodní cestu a její splavnění v úseku Kožle – Ostrava,
- Vážskou vodní cestu a její splavnění až do Žiliny.

Signatáři této výzvy současně

- podporují zařazení Oderské vodní cesty v úseku Štětín-Ostrava do transevropské dopravní sítě TEN-T pro podporu přeshraniční spolupráce a dekarbonizaci dopravy,
- podporují zařazení propojení Odry a Dunaje do transevropské dopravní sítě TEN-T s cílem komplexního posouzení projektu v evropských souvislostech,
- žádají, aby vláda SR dala vypracovat studii proveditelnosti propojení Dunajské vodní cesty směrem k hranici České republiky na základě výstupu studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe zpracovanou ministerstvem dopravy ČR a na základě oficiálního stanovění přechodových bodů českou stranou.

Toto prohlášení je v souladu s výzvou hospodářských a obchodních komor ze dne 4. 11. 2014 a deklarací zástupců českého hospodářství, dopravy a zemědělství ve věci Začlenění středoevropských vodních cest do sítě TEN-T ze dne 30. 4. 2020.



11. května 2020



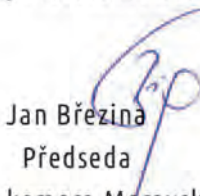
Pavel Bartoš  
Prezident

Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje z.s.



Tomasz Zjawiony  
Prezes Zarządu

Regionalna Izba Gospodarcza w Katowicach



Jan Březina  
Předseda

Krajská hospodářská komora Moravskoslezského kraje



Andrzej Kasiura  
Przewodniczący Zarządu

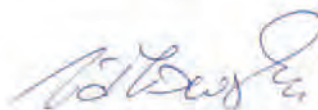
Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska



Ján Mišura  
Riaditeľ

Žilinská regionálna komora

Slovenská obchodná a priemyselná komora



Maciej Ziółkowski  
Przedstawiciel Izby

Odrzańska Izba Gospodarczą



Ing. Eva Tománková  
Riaditeľka

Trnavská regionálna komora

Slovenská obchodná a priemyselná komora

z domácího tisku • z domácího tisku

## Havlíček chce mít do roka scénář splavnění Odry do Ostravy, má vyjít na 15 miliard

Zdopravy.cz - 18. 6. 2020

Ministr dopravy Karel Havlíček považuje za jednu ze svých priorit ve vodní dopravě splavnění Odry do Ostravy. Uvedl to na středeční tiskové konferenci při otevření zmodernizovaného zdymadla Štvanice. V maximální variantě by šlo o splavnění zhruba 90 kilometrů proti proudu od polského přístavu Kędzierzyn-Koźle.

Havlíček chce, aby projekt ještě v tomto období schválila vláda. „*Chci tento projekt odevzdat v mašličkách, ještě než odejdu z ministerstva dopravy,*“ uvedl Havlíček. Do roka by podle něj mělo být jasno o harmonogramu další přípravy, „kopnout“ by se mělo do deseti let.

Půjde o polsko-český projekt, přičemž na českou stranu připadne zhruba třetinový úsek. Tomu odpovídají i odhadované náklady ve výši 15 miliard korun. Poláci, kteří na oživení plavby na Odře pracují už několik let, by investovali zhruba 40 miliard korun.

Odra jako vodní cesty byla po desetiletí zanedbávána

a je z části zanesena bahnem. Polsko s ní má nicméně nyní velké plány, které už částečně realizuje. Podle ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby by měla být řeka do roku 2030 splavná od přístavu Kędzierzyn-Koźle až po českou hranici.

Blízko českých hranic u Ratiboří je už téměř hotov suchý poldr, který by se měl v budoucnu změnit na vodní nádrž a udržovat hladinu řeky vhodnou pro plavbu. Podmínky pro plavbu na Odře za Vratislaví významně zlepšil plavební stupeň Malczyce, který byl dokončen předloni. Dále pod Vratislaví se připravuje výstavba plavebních stupňů Lubiąż a Ścinawa. Na Odře se také chystají nové přístavy nebo logistické centrum v přístavu Koźle. Odtud je to dnes k Baltskému moři zhruba 700 kilometrů a šest dní plavby.

Pro Odru se rovněž vyvíjí speciální kontejnerová loď s ponorem 1,6 metru.

# Polsko za miliardy dostavělo u Ratiboři největší přehradu na Odře

České noviny - 30. 6. 2020

Jen přibližně 15 kilometrů od české hranice skončila u polského města Ratiboř stavba největší přehradu na řece Odře. Stála okolo dvou miliard zlotých (asi 12 miliard korun). Jde o suchý poldr, který má zadržovat velkou vodu, a ochránit tak 2,5 milionu lidí před povodní podobnou té z roku 1997. Polsko ale také připravuje jeho přeměnu na klasicou přehradu, která bude pomáhat i při suchu. Při slavnostním ukončení stavby to dnes řekli zástupci polské vlády a státního podniku Wody Polskie. Nádrž má hrát důležitou roli i pro splavnění Odry až do Česka.



Pohled na výpustní objekt přehradu Ratiboř

Polský ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Marek Gróbarczyk řekl ČTK, že polská strana počítá se splavněním Odry až do Ostravy. Přeměna suchého poldru, který se plní jenom při velké vodě, na multifunkční vodní nádrž je už podle něj jisté. Je však potřeba ještě vyřešit financování stavby.

Gróbarczyk připomněl, že vzhledem k financování, které využívá také peněz z evropských dotací, musí mít objekt pět let funkci suchého poldru. *“Už to ale můžeme projektovat. Těch pět let si dáme na přípravu projektu,”* řekl ministr. Uvedl, že vodní nádrž by tak z poldru mohla být za sedm let.

Změna na vodní nádrž bude podle ministra jednodušší než vystavění suchého poldru, které se připravovalo desítky let. *“Vybuduje se hlavně vodní cesta, zdymadlo, elektrárna a plavební stupeň, tak jako u všech vodních nádrží,”* řekl Gróbarczyk.



Slavnostního zahájení se zúčastnili polští ministři zodpovědní za vodní hospodářství a plavbu

Ředitel české společnosti Plavba a vodní cesty Tomáš Kolařík řekl, že díky vzduť hladiny v přehradě Ratiboř by lodě dopluly prakticky až na českou hranici. *“Je to nej-*

*důležitější a dá se říct i nejdražší objekt celého splavnění Odry do Ostravy,”* řekl Kolařík.

Zesplavnění přes 90 kilometrů Odry mezi Ostravou a polským městem Kędzierzyn-Koźle je jednou z velkých vodních staveb, které chce prosadit ministr dopravy Karel Havlíček (za ANO). Česká část by mohla stát kolem 15 miliard korun, polská v přepočtu dalších 40 miliard. *“Mělo by to zásadní vliv na celý region. Je to důležité z dopravního, ekonomického, rekreačního a možná i energetického úhlu pohledu,”* uvedl tento měsíc Havlíček.

V současné době může poldr Ratiboř pojmout 185 milionů metrů krychlových vody a má rozlohu přes 26 kilometrů čtverečních. Má se ale prohloubit až na 300 milionů metrů krychlových. Pro srovnání: největší nádrž v Moravskoslezském kraji Slezská Harta má objem téměř 220 milionů metrů krychlových a rozlohu 10,7 kilometru.

Ředitel odboru přípravy a realizace investic Wojciech Skowyrski uvedl na internetových stránkách podniku Wody Polskie, že na území poldru se nachází obrovské zásoby kvalitního štěrku, který těží několik firem. Zároveň tak poldr prohlubují a zvětšují kapacitu vody, kterou může zadržet.

Zástupci polské vlády dnes připomněli, že o stavbě přehradu se mluvilo už po povodních na konci 19. století, řešila se i v 60. letech minulého století. Teprve po katastrofálních povodních v roce 1997 se ale skutečně přistoupilo ke stavbě. Brzdily ji však například problémy s vyvlastněním pozemků.

Kvůli stavbě poldru se přestěhovaly dvě vsi, více než 700 lidí. Byla pro ně postavena zcela nová vesnice s kompletní infrastrukturou včetně sportoviště, kostela i kulturního domu. *“Dokonce byl přesunut hřbitov,”* uvedl Skowyrski. Podle polských médií to přišlo na 58 milionů zlotých (přibližně 350 milionů korun).



Detail výpustního objektu, který umožňuje i průjezd plavidel do šířky 12 metrů  
Foto (3x): Tomáš Kolařík

# Stěhování rostlin kvůli jezu

MLADÁ FRONTA DNES | sobota 11. 7. 2020

Ekonomika

Úředníci se kvůli jezu klíčovému pro lodní dopravu učí rozumět přírodě. Chtějí přemístit flóru.

Tomáš Cafourek  
redaktor MF DNES



**N**a Ředitelství vodních cest (ŘVC) se pomalu rodí plán, který chce vrátit do hry desítky let zamrzlou přípravu plavebního stupně v Děčíně. Otevřela by se tím znovu jediná tuzemská vodní cesta k moři pro nákladní dopravu.

Šance na postup v přípravě děčínského jezu před téměř dvěma roky zastavilo stanovisko Správy Národního parku České Švýcarsko, podle něhož plány dopravního resortu na dokončení splavnění Labe poškodí unikátní biotopy na zaplavovaných šterkových násosech v okolí řeky. V rámci Česka by prý nebylo možné tuto ztrátu nijak odčinit. Ředitelství vodních cest se nyní ale pokusí přesvědčit úředníky ministerstva životního prostředí, že podmínky pro růst chráněného drobnokvětu a dalších organismů se dají vytvořit uměle.

Řadu let odkládaná výstavba jezu a spolu s ní i celková koncepce vodní dopravy se kvůli tomu na dva roky přerušily. Česko se v mezidobí pokusilo sondovat u Evropské komise, zda by bylo možné ekologické škody kompenzovat v zahraničí. Protože ale nepochodilo, resort dopravy nyní rozporuje dílčí vyjádření stanoviska národního parku, respektive výsledky studií řady akademických institucí, na nichž správa parku své stanovisko postavila.

„RVC se rozhodlo prokázat, že takové stanoviště říčních náplavů uměle vytvořit lze. Jde o lokalitu, která byla vytvářena ve spolupráci se správcem toku. Povodím Labe, pod Mariánským mostem v Ústí nad Labem,“ uvedl mluvčí státní investiční organizace Jan

## Kolik nákladu přepravily lodě po tuzemských vodních tocích



**Plánovaný jez v Děčíně** Stavba se po letech vrací do hry. Ředitelství vodních cest přišlo s plánem ohledně přesídlení vzácných druhů rostlin. Vizualizace: RVC

Bukovský. Podle ředitele ŘVC Lubomíra Fojtů by nejpozději do konce roku mohlo být rozhodnuto, zda jde o další slepou uličku, nebo o cestu, jak se po deseti letech vyrovnat s procesem posuzování vlivu vládu požadované stavby na životní prostředí.

### Bez jezu nepříplují dotace

Zatímco v chráněných lokalitách Českého Švýcarska nebo Porty Bohemiky pod Českým středohořím vytváří Labe násoy samovolně, lokalita pod Mariánským mostem vzniká ukládáním vyteženého šterku z pravidelných prohrábek dna řeky. „Umělé výsev rostlin by neměl být nutný, protože dosavadní zkušenosti správce toku i RVC ukazují, že i na území ČR je v říčních sedimentech dostatečná semenná banka vzácných druhů, jako je například drobnokvět pobežní,“ uvedl Bukovský.

Na rozdíl od mediálně známého přesídlování křečka polního z nor nacházejících se v trase plánované rychlostní silnice mezi Hulínem a Fryštákem se tak chráněné biotopy mohou obnovit samy.

Správa Národního parku České Švýcarsko však poukazuje na to, že rozsah poškozené lokality a nové vybudované stanoviště není srovnatelný. „Pokud vykáčete prales a zasadíte tři stromy do truhlíku, tak tím jste to kácení nevykompenzovali,“ uvedl mluvčí správy parku Tomáš Salov.

Kromě hektarového nepoměru nepovažuje výstavbu nových stanovišť uměle za adekvátní náhradu ještě z jiného důvodu. Už v původním stanovisku z roku 2018 totiž uvádí, že uměle vzniklá stanoviště nebudou na rozdíl od přírodních vzniklých náplavů stabilní a pro jejich zachování budou nutné opakované stavební úpravy. S poukazem

### Fakta Co je drobnokvět pobežní

● V Česku kriticky ohrožená jednoletá rostlina dokáže přežít v chudých a pravidelně zaplavovaných půdách. Naopak se jí nedaří na přívětivějších místech.

● Tuto drobnou rostlinku vybrali ekologové stejně jako zástupce dalších rostlin obývajících břehy v okolí chystaného jezu. Kromě omezeného množství míst na Labi roste pár exemplářů i na pražském nákladovém nádraží Žižkov.



na studii České zemědělské univerzity dodává, že ani předchozí pokusy o umělé vytvoření stanoviště, například v Německu, ke stabilním biotopům nevedly.

Získat kladný posudek ekologů na jez v Děčíně se Česko neúspěšně snaží už zhruba patnáct let. Příprava plavebního stupně je ale mnohem staršího data. Poprvé RVC v takzvaném procesu EIA posuzujícím vliv stavby na životní prostředí pohotovělo v roce 2011. Úspěšné nebylo ani o rok později, ani v roce 2016. Tehdy slibilo například vybudovat vodní elektrárnu, která má být součástí návrhu, turbinou šetrnější vůči rybám. Zatím poslední pokus státní investor oficiálně vzdal na konci loňského roku, když prověření poslední verze dokumentace ukončil.

Jez v Děčíně, respektive jeho pravomocné stavební povolení, je ale zároveň podmínkou pro to, aby

Česko mohlo čerpat evropské peníze na další úpravy řek pro potřeby nákladní plavby. Bez této stavby, od níž si vláda slibuje celoroční splavnění kritického místa trpícího pravidelně nedostatkem vody pro efektivní plavbu, totiž další investice postrádají smysl.

Nyní je podle ministra průmyslu a dopravy Karla Havlíčka šance na to, dotáhnout shodu mezi resorty dopravy a životního prostředí do konce. Jistou šancí naznačuje úřad chránící tuzemskou přírodu.

Podle jeho mluvčí Petry Roubíčkové se resorty navíc dohodly s ministerstvem zemědělství na vypracování dalších studií, které pomohou lépe pochopit přírodu na tomto úseku Labe. Budou se podílet na zkoumání fluválních procesů, tedy cest, jakými řeka odnáší a na jiném místě vytváří násoy šterku, bahna a rovněž flóru, která tyto násoy osidluje.

## Sezóna 2020 na Baťově kanálu

Plavební sezóna na Baťově kanálu je stejně jako všechny segmenty cestovního ruchu významně postižena pandemií Covid 19. Došlo k řadě omezení, které ovlivnily začátek plavební sezóny, kterou jsme zahájili v komorní atmosféře a v rouškách Odemykáním 1. května.

Jaké jsou hlavní novinky probíhající plavební sezóny? Ve Splytinněvi je to nová vyhlídková terasa citlivě navazující na původní Baťovy domky. Je z ní krásný výhled na zdejší amfiteátr a rejdu plavební komory. Jedná se o investici obce Splytinněv. Do částečného provozu byla uvedena část zvětšovaného přístavu Veselí nad Moravou - za tu krátkou chvíli již přivítal přes 500 lodí! Dále Povodí Moravy, s. p. dokončilo další etapu břehového opevnění, tentokrát na úseku kanálu ve Veselí nad Moravou.

Do unikátního stavu se dostal Baťův kanál na společné hranici se Slovenskou republikou, kdy poprvé od roku 2007 byla tato hranice opět uzavřena a vystupování z plavidel na slovenském břehu bylo zakázáno. Stejně tak jako plavba lodí ze SR do Česka. Jsme rádi, že jsou hranice opět otevřené a doufáme, že se tento stav již opakovat nebude.

Povodí Moravy, s. p. na základě žádosti provozovatelů plavby a Baťův kanál, o. p. s. zaštitěné Jihomoravským krajem prodloužilo významně provoz na plavebních komorách v letošním roce. Díky tomu je možné více využívat vodní cestu a také prodloužit stávající plavební sezónu.

Na rozdíl od skupinových skupinové akcí, kde je letos obrovský propad příjmů, jsou docela slušně zaplněny pravidelné vyhlídkové plavby. A přes hlavní sezónu je rezervována snad celá kapacita půjčovaných kabinových lodí na vícedenní pobyty.

Vojtěch Bártek, ředitel Baťův kanál, o. p. s.



Rekreační přístav Veselí nad Moravou

## Olomoucký a Zlínský kraj podepsaly memorandum o prodloužení Baťova kanálu na Hanou



Zámek v Tovačově

V úterý 23. června bylo na zámku v Tovačově podepsáno zástupci Olomouckého a Zlínského kraje, předsedy mikroregionů Střední Haná a Sdružení obcí mikroregionu Království, primátorem statutárního města Přerova, starosty měst Kojetín, Tovačov a dalších 10 obcí memorandum o prodloužení Baťova kanálu do Olomouckého kraje.

Memorandum o prodloužení Baťova kanálu do Olomouckého kraje bylo iniciováno začátkem roku 2019 na základě jednání s dotčenými obcemi, městy a regiony, které potvrdily zájem o tuto myšlenku.

**Memorandum má v první řadě za cíl zviditelnit region Hané a pomoci rozvoji vodní turistiky. Myšlenka prodloužení Baťova kanálu je na samém začátku a je ještě třeba zpracovat řadu analýz a studií, aby byly posouzeny všechny možnosti, přínosy i záporny uvažovaného prodloužení této největší moravské vodní cesty.**

*„Baťův kanál se po svém obnovení stal velkou a hojně využívanou turistickou atrakcí a tím pádem podnikatelskou příležitostí. Lidé, kteří po něm plují, se totiž nejenom dívají kolem sebe, ale taky vystoupí z lodí a zavítají do měst a obcí, kterými kanál prochází. Jedním z hlavních cílů cestovního ruchu přitom dnes je, aby návštěvníci v regionu zůstali déle než jeden den, aby zde přespali,*

*dali si dobré jídlo a pití, a to právě Baťův kanál nabízí a splňuje tak všechny atributy moderní turistiky,“* konstatoval hejtman Zlínského kraje Jiří Čunek.

Prodloužení Baťova kanálu je podle náměstka hejtmána Olomouckého kraje Jiřího Zemánka vize, kterou se teď budou zainteresované strany snažit naplnit. *„Čeká nás dlouhá cesta – musíme vyřešit řadu technických problémů, otázku financování a ekologické aspekty celého projektu. Pokud se nám to podaří, a já věřím, že ano, získá Olomoucký kraj obrovskou devízu, která bude přínosem nejen pro turistiku, rekreaci nebo vodní sporty, ale pro celý region,“* podotkl Jiří Zemánek.

Baťův kanál je dobrá marketingová značka, která může pomoci nalákat turisty na Hanou ve spojení vodní a cyklistické turistiky.

**K memorandu se po projednání zastupitelstev připojily Olomoucký kraj, Zlínský kraj, města Přerov, Kojetín a Tovačov, dále městys Dub nad Moravou, obce Lobodice, Oplocany, Věrovany, Charváty, Blatce, Kožušany-Tážaly, Troubky, Rokytnice, Uhřičice, Svazek obcí mikroregionu střední Haná, Sdružení obcí mikroregionu Království a destinační agentura Střední Morava - Sdružení cestovního ruchu.**

K memorandu se nyní nepřipojí města Olomouc a Kroměříž. S Povodím Moravy a Ředitelstvem vodních cest se počítá jako s odbornými garanty při dalším vyhodnocení a přípravě záměru.

Memorandum není hotovým projektem, je to iniciativa, začátek dlouhého procesu, ale drobnější projekty se mohou připravovat již nyní. Jedná se především o podporu vodních sportů, výstavbu loděnic, přístavišť, sportovišť, cyklostezek a kempů a dalšího užitečného zázemí pro turisty.



Sál v Tovačově, kde proběhlo setkání a podpis memoranda



Náměstek hejtmána Olomouckého kraje Jiří Zemánek a hejtman Zlínského kraje Jiří Čunek při podpisu memoranda

Memorandum bylo po-  
depsáno na symbolickém  
místě, v historickém  
městě Tovačov, které je  
obklopeno rybníky, jezery  
a přírodními rezervacemi  
na soutoku řeky Moravy  
s Bečvou.

Vzhledem k předpoklá-  
danému omezení cestov-  
ání do zahraničí v letní  
sezóně se očekává, že  
Baťův kanál jednou z nej-  
atraktivnějších destinací  
na Moravě – Baťův kanál  
je unikátní tím že propo-  
juje vodní turistiku, cyklisti-  
ku a vede napříč regiony  
se přírodními i kulturními  
zajímavostmi propojená se  
sítí služeb, restauračních  
a ubytovacích zařízení.

„Letošní sezóna na Ba-  
ťově kanálu je opravdu mi-  
mořádná. Po uvolnění  
zdravotních omezení byly  
téměř okamžitě zarezervo-  
vány všechny dostupné  
lodě půjčoven na letní se-  
zónu. Vzhledem k omeze-  
ním a obavám cestovat do  
zahraničí a mimořádném  
prodloužení plavební se-  
zóny až do října, očeká-  
váme na Baťově kanále  
zvýšený zájem o plavbu.  
**Prodloužení Baťova ka-  
nálu na sever i na jih  
jsou dlouhodobé zá-  
měry, jejichž příprava  
není jednoduchá. Není  
proto na škodu se nyní  
podívat jaké jsou mož-  
nosti pro rekreační  
plavbu směrem do Olo-  
mouckého kraje,**“ říká ře-  
ditel obecně prospěšné  
společnosti Baťův kanál  
Vojtěch Bártek.

Ředitelství vodních cest  
ČR je investorem infra-  
struktury vodních cest,  
a kromě Baťova kanálu se  
stará o rozvoj například  
Labe nebo realizovalo  
v letech 2009 až 2017  
splavnění Vltavy do Čes-  
kých Budějovic. „Minis-  
terstvo dopravy  
prostřednictvím Ředitelství  
vodních cest pokračuje  
v investicích do rozvoje  
Baťova kanálu. Po mnoha-  
leté přípravě na podzim  
letošního roku zahájíme  
výstavbu plavební komory  
Rohatec, která umožní  
prodloužení Baťova kanálu



do Hodonína. Připravujeme také následný projekt rekreačního přístavu ve městě Hodonín. Pro prodloužení Baťova kanálu na sever do Kroměříže se z důvodu odvolání ekologických organizací opakuje vyhodnocení vlivu na životní prostředí EIA. Po dokončení procesu se předpokládá kromě výstavby plavební komory na jezu Bělov také stavba velkého rekreačního přístavu Kroměříž. Také jsme právě dokončili první etapu rozšíření rekreačního přístavu Veselí nad Moravou a připravujeme velký přístav Slovácko jako společný přístav pro Staré Město a Uherské Hradiště. **Naše práce na rozvoji Baťova kanálu je dlouhodobá, za zajímavou myšlenku proto považujeme iniciativu Olomouckého a Zlínského kraje o prodloužení Baťova kanálu na Hanou. Možnost prodloužení Baťova kanálu jsme připraveni prověřit společně s Ministerstvem dopravy v rámci rozvojových plánů vodních cest,**“ uvedl ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů.

Povodí Moravy je správcem Baťova kanálu a zajišťuje jeho provoz, údržbu, obnovu a modernizaci. Každoročně na vodní cestě realizuje milionové investice na udržování bezpečného a provozuschopného stavu Baťova kanálu a zajišťování provozních funkcí všech zařízení sloužících plavebnímu provozu: „Státní podnik Povodí Moravy se jako správce Baťova kanálu stará o to, aby byla vodní cesta v dobrém technickém stavu, a provádí práce na jeho údržbě a obnově. Velmi mě těší, že jsme před zahájením sezóny dokončili rekonstrukci dalších úseků Baťova kanálu. Navzdory koronaviru jsme jako každý rok připravili zahájení sezóny a také jsme letošní sezónu prodloužili. Z důvodu pozdější turistické sezóny a výpadku příjmů jsme se rozhodli prodloužit plavební sezónu namísto tří měsíců letního režimu provozu plavebních komor na čtyři a půl měsíce. V dnešní době si lidé plánují dovolené v tuzemsku, proto bych všechny rád pozval k nám na Baťův kanál. Společně s námi tak můžou podpořit živnostníky a současně si vychutnat pohodovou atmosféru nejkrásnější vodní cesty u nás. **Příprava investičních akcí na prodloužení Baťova kanálu na jihu do Hodonína i na severu do Kroměříže je v gesci ministerstva dopravy a realizace na jeho podřízené organizaci Ředitelství vodních cest. Povodí Moravy jako správce celého povodí Moravy se bude jako odborný garant při přípravě těchto projektů účastnit. Vítejte zájem o prodloužení Baťova kanálu na Hanou a budeme rádi nápomocni při jeho přípravě a realizaci jako odborný garant a správce Baťovu kanálu,**“ říká generální ředitel Povodí Moravy Václav Gargulák.

„Memorandum o prodloužení Baťova kanálu na území Střední Moravy kvitujeme s velkým nadšením a věříme, že realizace budoucího projektu zvýší kredit a turistický potenciál Olomouckého kraje z hlediska cestovního ruchu. **Memorandum v současné fázi vítáme především jako dobrý podnět pro budování nové infrastruktury podél plánované vodní cesty. Střední Morava-Sdružení cestovního ruchu podporuje tento záměr, který je v symbióze se současnými trendy cestovního ruchu preferující zážitky ve spojení s přírodou.** Iniciativu pro prodloužení Baťova kanálu vnímáme nejen jako závazek, ale především jako příležitost pro navázání hlubší spolupráce mezi Olomouckým a Zlínským krajem. Protože vzájemná spolupráce je klíčem k revitalizaci a pozitivnímu vývoji cestovního ruchu, a to nejen v rámci naší republiky. Víze propojení dvou UNESCO měst, Kroměříže a Olomouce, bude jistě silným hnacím motorem pro úspěšnou realizaci projektu prodloužení Baťova kanálu,“ říká předseda Správní rady Střední Morava-Sdružení cestovního ruchu Radovan Vašíček.

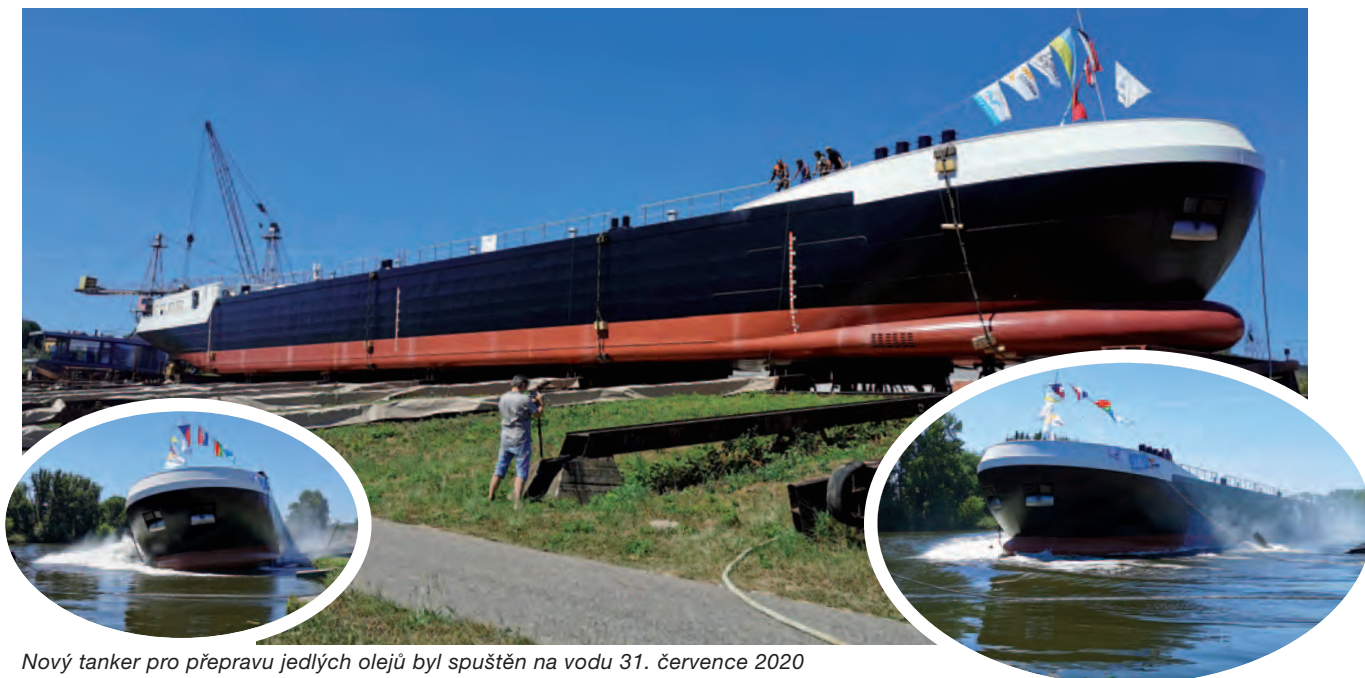


Podpis memoranda se odehrál na symbolickém místě v Tovačově, kde byla čilá vodní turistika již v 30. letech 20. století. Dnes je plavba po Mlýnském náhonu kvůli špatnému technickému stavu nebezpečná



Zástupci regionů a krajů, kteří se zúčastnili podpisu memoranda o prodloužení Baťova kanálu do Olomouckého kraje

# Loděnice Lhotka spustila na Labe nový tanker a vyrábí sérii hausbótů



Nový tanker pro přepravu jedlých olejů byl spuštěn na vodu 31. července 2020

Loděnice Lhotka u Lovosic spustila 31. července na hlavu Labe další ze série tankerů pro holandského zákazníka.

Jedná se o stejný typ tankeru jako v loňském roce – jedná se o 86 metrů dlouhý a 11,5 metru široký říční tanker pro přepravu jedlých olejů pro nizozemského zákazníka.

Tento tanker je již třetí ze série tankerů, které se od ostatních odlišují speciálně tvarovanou přídílí, která má menší odpor a dochází tak k lepším plavebním vlastnostem a úspoře paliva.

„Realizace tankerů pro holandské zákazníky je pro nás prestižní záležitost. I přes nespolehlivost Labe jsme konkurenceschopní a zákazníci oceňují vysokou kvalitu našich lodí,“ říká obchodní ředitel Yuriy Kulchytskyy.

## Velké hausbóty pro Berlín

Vzhledem k růstu zájmu o rekreaci a bydlení na vodě se nově loděnice specializuje i na výrobu hausbótů. Nyní jsou ve výrově série 8, 12 a 15 metrových hausbótů,

kteří jsou určeny pro německé zákazníky. Jako výjimečný projekt se nyní připravuje 24metrový hausbót, který bude sloužit jako obytný a kancelářský objekt v Berlíně. Loděnice také zahájila výrobu hliníkových rychlostních rekreačních člunů o délce 7 až 12m.

„Největší hausbót, který nyní dokončujeme má délku 15 metrů a šířku 5 metrů a bude sloužit zákazníkovi k bydlení na Rýně v Německu. Jedná se vlastně o luxusní plně vybavený byt o obytné ploše 50 m<sup>2</sup> s velkou pochůzí střechou, která bude sloužit jako terasa. Cena takového hausbótu se pohybuje okolo 6 milionů korun,“ doplňuje Kulchytskyy.

Vzhledem k tomu, že se neustále rozšiřují možnosti pro rekreační plavbu i bydlení na vodě, dá se očekávat zvýšený zájem o bydlení na hausbótech.

Více informace o výrobě loděnice Barkmet:

[www.barkmet.cz](http://www.barkmet.cz)



Vizualizace 15metrového hausbótu

Zdroj: [dumnavode.cz](http://dumnavode.cz)



Výroba 15metrového hausbótu v loděnici Lhotka nad Labem

## Ve Středočeském kraji letos přibudou přístaviště i velké rekreační přístavy



Foto Jiří Jiroušek

Vraňansko-hořinský plavební kanál prochází v letech 2019 až 2021 rozsáhlou modernizací, která prospěje i turistickému ruchu

Středočeský kraj má v rámci České republiky zajímavé prvenství. Na jeho území se nachází nejvíce kilometrů vodních cest – celkem 235 km. Z toho Labská vodní cesta má 110 km Vltavská vodní cesta měří přes 120 km.

Pro rozvoj turistického ruchu na vltavské vodní cestě je mimořádně důležitá spolupráce s Jihočeským krajem, který díky dokončení splavnění Vltavy mezi Českými Budějovicemi a přehradní nádrží Orlík zažívá rozkvet rekreace na řece, ale i rozvoj služeb podél ní. Mariny České Vrbné a Hluboká nad Vltavou, které patří k nejkrásnějším v České republice, praskají ve švech a z dokončení vodní cesty těží také podnikatelé v cestovním ruchu, hotely a restaurace.

Význam rozvoje vltavské vodní cesty pro Středočeský i Jihočeský kraj potvrdilo setkání 24. května 2019 v Českých Budějovicích v rámci festivalu Lodě na vltavské vodě, na kterém se setkali představitelé obou krajů v čele s jihočeskou hejtmankou Ivanou Stráskou a její středočeskou kolegyní Jaroslavou Pokornou Jermanovou. Účastníci podepsali společné memorandum, jehož cílem je urychlit realizaci investičních priorit – mimo jiné prohloubení plavební dráhy pod plavební komorou Kořensko, výstavbu velkých lodních zdvihadel na přehradách Orlík a Slapy a realizaci základní sítě rekreačních přístavů včetně servisních center.

„Středočeský kraj si uvědomuje svoji výjimečnost, kdy na našem území se nachází obě největší české řeky. Znamená to obrovské rozvojové možnosti pro turistický ruch i možnosti přepravy. Středočeský kraj podporuje rozvoj vodních cest jejich propagací, dotacemi na zázemí přístavů a dotacemi na výstavbu menších přístavišť – výva-

zišť. Na rozvoji Vltavy spolupracujeme intenzivně s Jihočeským krajem a v loňském květnu jsme podepsali memorandum o rozvoji Vltavské vodní cesty, které zahrnuje dokončení infrastruktury pro rekreaci na vodě včetně výstavby lodních zdvihadel na přehradách Slapy a Orlík. Kompletní dokončení a zprovoznění Vltavské vodní cesty přinese dle ekonomické studie až 2 miliardy korun ročně díky rozvoji turistického ruchu a podnikání podél Vltavy,“ uvedla hejtmanka Středočeského kraje Jaroslava Pokorná Jermanová.



Vltavský audit 2019 v Českých Budějovicích. Zleva jihočeská hejtmanka Ivana Stráská, středočeská hejtmanka Jaroslava Pokorná Jermanová a ředitel JCCR Jaromír Polášek



Že memorandum o rozvoji Vltavy nebyly jen plané sliby, se můžeme přesvědčit již v této plavební sezoně. Povodí Vltavy zahájilo v loňském roce rozsáhlé práce na modernizaci lodního výtahu pro sportovní plavidla na přehradě Orlík a prohrábky plavební dráhy pod plavební komorou Kořensko. Cílem těchto prací je, aby bylo možné využívat plavební komoru Kořensko a lodní výtah Orlík i při snížené hladině přehradní nádrže. Díky těmto projektům se významně prodlouží plavební sezona. Na přehradě Orlík bylo dokončeno prodloužení kolejové dráhy v horní vodě a během dvou let dojde k výměně vozíku lodního výtahu, který by měl umožnit přepravu větších plavidel než v současnosti. Pod Kořenskem byla dokončena první etapa prohrábek koryta, přehradní nádrž Orlík je již napuštěna na „letní“ hladinu a vodní cesta je připravena k plavbě. Na podzim by se měly stavební stroje na dno přehrady vrátit a během zimní odstavky prohrábky dokončit.

Díky těmto pracím na zlepšení splavnosti vltavské vodní cesty si budete moci letos vychutnat plavbu mezi Jihočeským a Středočeským krajem celou plavební sezónou.

Střední Labe má také mnoho co nabídnout. Labe přechází na území kraje z nížinného charakteru, kdy je obklopeno lužními lesy, až po vinařskou oblast Mělnicka ohraničenou z jedné strany Kokořínskem, zatímco z druhé strany se tyčí legendární hora Říp. Na Labi se nachází historická města Kolín, Poděbrady, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a množství dalších zajímavostí v blízkosti této řeky.

Podél Labe se postupně dokončuje výstavba Labské cyklostezky, která by měla v budoucnu umožnit pohodlnou cestu na kole prakticky od pramene Labe až po jeho ústí do Severního moře v Německu. Z Labské páteřní cyklostezky lze odbočit po návazných stezkách například z Kolína do Kutné Hory. Z Liběchova nebo Mělníka se můžete vydat do CHKO Kokořínsko-Máchův kraj a z Lysé nad Labem zase do bývalého vojenského prostoru Milovice nebo do Benátek nad Jizerou.



Vizualizace rekreačního přístavu Nymburk



Martin Draxler

„Významné je také propojení vodních cest s cyklostezkami a cyklotrasami. V současné době realizujeme důležité úseky Labské cyklostezky mezi Mělníkem a Neratovicemi. Do budoucna bude také zajímavé propojení Jihočeské a Středočeské části Vltavské cyklostezky, která by na území Středočeského kraje navazovala na právě budovaný úsek v Jihočeském kraji z Lipna po Týn

nad Vltavou v celkové délce 188 km. Vltavská cyklostezka propojující šumavskou přehradu Lipno s mimořádnými místy jako jsou vltavské kláštery, hrady a zámky a přehradní nádrže Orlík a Slapy a dále přes Prahu kaňonem Vltavy na Mělník s napojením na mezinárodní Labskou cyklostezku se může stát do budoucna ve spojení s vodní cestou jednou z hlavních rozvojových os rekreačního ruchu,“ uvedl radní pro regionální rozvoj, sport a cestovní ruch Martin Draxler.

Aby se mohla plně rozvíjet rekreační plavba a turistický ruch také na středním Labi, připravuje Ředitelství vodních cest ČR v koordinaci se Středočeským krajem realizaci základní sítě rekreačních přístavů.

Středočeský kraj také podporuje rozvoj rekreační plavby, a to dotací pro výstavbu plovoucích vývazišť. Jedná se o dotaci vhodnou pro menší obce, sportovní kluby, Kempy, restaurace a další, kteří provozují činnost v turisticky atraktivních lokalitách na Labi. Z dotace je možné hradit například projektovou dokumentaci, stavební práce a pořízení plovoucího mola. V loňském roce proběhlo první kolo tohoto dotačního titulu, díky kterému budou realizovány vývaziště v Lázních Toušev a Káraném.



Vizualizace rekreačního přístaviště Kolín



František Petřýl

„S Ředitelstvím vodních cest spolupracujeme na přípravě základní infrastruktury pro rekreační plavbu jako rekreační přístavy a servisní centra. Již v letošním roce by měla být zahájena výstavba rekreačních přístavů. Dobrá zpráva je, že realizace prvních rekreačních přístavů by měla být zahájena již v letošním roce. Předpokládá se zahájení v lokalitách na Labi Mělník, Čelákovice, Brandýs nad Labem, Nymburk, Poděbrady a Kolín. Na Vltavě v městysu Davle a v nejbližších letech se dále počítá s realizací v lokalitách Kamýk, Štěchovice a Klecánky. Tímto bude dosaženo obsluhy nejvýznamnějších turistických lokalit na středněčeském Labi a Vltavě. V plánu je i pokračovat v nejbližších letech výstavbou v dalších lokalitách a také musí být realizována síť servisních center pro zajištění ekologického provozu. Velice se těším na rekreační přístav pod červenými hradbami v Nymurce nebo pod mělnickým. Věřím, že středněčeské Labe i Vltava se stanou stejně turisticky atraktivními lokalitami jako to vidíme na Bažově kanále nebo na jihočeské Vltavě,“ uzavírá radní pro oblast dopravy František Petřýl.



ŘEDITELSTVÍ  
VODNÍCH  
CEST  
ČR



ŘEDITELSTVÍ  
VODNÍCH  
CEST  
ČR

BUDUJEME VODNÍ CESTY PRO 21. STOLETÍ

## Významné stavby Ředitelství vodních cest

Ing. Lubomír Fojtů, Ing. Jan Bukovský, Ph.D.

### Na nové mosty přes Vraňansko-hořinský plavební kanál se vracejí auta i vlaky

Ve čtvrtek 25. června byly pro silniční provoz otevřeny dva nové mosty přes plavební kanál Vraňany – Hořín u Mělníka, které nahradily původní nízké. Ve Vraňanech byla doprava převedena ze souběžného mostního provizoria, sloužícího během stavby nového mostu. Po jeho odstranění bude možné dokončit úpravy okolí do definitivního stavu. V Lužci nad Vltavou nový most na místní komunikaci nahradí původní 120 let starý most, který je



Nový železniční most v Lužci nad Vltavou

konci své životnosti. I přes zprovoznění mostů pro silniční dopravu budou práce pokračovat a během 6 měsíců budou oba doplněny zdvihacími mechanismy, které umožní proplutí až 7 m vysokých lodí.

„Práce na odstraňování omezení výšky lodí pod mosty mezi Mělníkem a Prahou úspěšně pokračují. Spouštíme silniční dopravu přes první dva nové mosty, aby už nebylo nutné jezdit po původních, které dosloužily. Všechny nové mosty po zprovoznění zdvihacích mechanismů na konci letošního roku svou podjezdnou výškou 7 m oproti současným pouze 4,50 m umožní proplutí moderních velkých osobních lodí i lodí přepravujících objemný náklad,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. „Jsem přesvědčen, že zlepšené parametry Vltavy pomohou vnitrozemské plavbě uspět v konkurenci s těžkou silniční dopravou a přispět k ekologickému zásobování metropole,“ dodal.

Uvedením nového mostu do předčasného užívání bude zajištěna komfortnější dopravní obslužnost obce, neboť v současné době je veškerá doprava vedena přes mostní provizorium, které požadavkům dopravy již nevyhovuje. Nový ocelový most o rozpětí 25 m a šířce 6,5 m má obdobné parametry jako most původní. Krabicové železobetonové opěry s kamenným obkladem připomínajícím historický charakter plavebního kanálu v sobě skrývají prostory pro zdvižnou technologii. Do



Nový silniční most na místní komunikaci 9. května v Lužci nad Vltavou je již v provozu

ulice Mělnická se doprava vrátí během října letošního roku, kdy bude dokončen druhý silniční most v Lužci, jehož nosná ocelová konstrukce už je na místě.

Ve Vraňanech jde do předčasného užívání také zdvižný most, který byl na místo dopraven 22. dubna na palubě lodi. Ocelový most o rozpětí 23 m a šířce 7 m překlenuje vjezd do plavebního kanálu. Doprava se tak definitivně vrací z dočasné dřevěné mostovky na nový most, který bude společně s dalšími dvěma mosty po svém dokončení pohyblivý a dálkově ovládaný z 9 km vzdáleného velína zdymadla v Hoříně.

1. července byla obnovena osobní železniční doprava na trati z Vraňan do Lužce nad Vltavou. Za 8 měsíců přerušeno provozu původní 115 let starý most nahradil nový, který bude na české železnici první zdvižný. Pro první lodě se bude zvedat v dubnu 2021, spolu s dalšími dvěma mosty a vjezdem do zdymadla Hořín. Pro cestující tento den začala sloužit nová zastávka v Lužci nad Vltavou s bezbariérovým nástupištěm a přístřeškem, vlak již nebude pravidelně jezdit přes nechráněný železniční přejezd v ulici Mělnická.

Během 8 měsíců výluky byla vybudována kompletní

nová železobetonová konstrukce spodní stavby s kamenným obkladem, která v sobě ukrývá také prostory pro technologii zdvižného zařízení. Největší český jeřáb pak 5. května na ložiska osadil novou 135 tun těžkou ocelovou konstrukci mostu o rozpětí 29 m. Jedná se o příhradovou konstrukci s ortotropní dolní mostovkou a přímým pružným upevněním koleje.

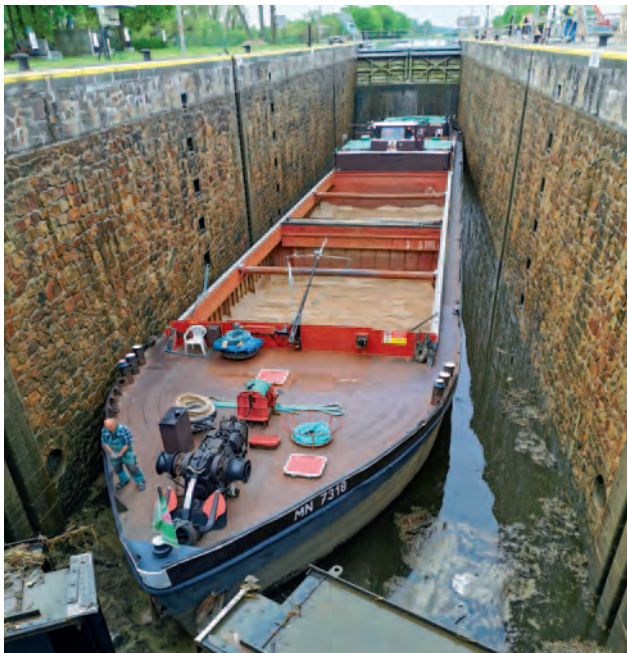
Železniční most je koncipován jako zdvižný, byť ke dni zavedení provozu nebude zdvih mostu ještě dokončen. Na mostě, konkrétně na kolejových pasech, se nachází unikátní zařízení, které zajišťuje bezpečné rozpojení kolejnic při zdvihnutí mostu do spodní polohy. V České republice se doposud žádný funkční zdvižný most nenachází, proto bylo nutné zmíněné zařízení vyvinout. Tento most se tak stane unikátním, jak pro drážní dopravu, tak i pro dopravu vodní. Pro zvýšení bezpečnosti provozu byla vybudována nová konečná zastávka v Lužci nad Vltavou před původním nechráněným železničním přejezdem, která má standardní nástupiště délky 30 m a výšky 550 mm nad úroveň koleje s bezbariérovým přístupem a přístřeškem pro cestující. Významně se tak zlepšuje i komfort cestování.



Osazování nosné konstrukce silničního mostu Vraňany 22. dubna 2020

## Do plavební komory Hořín se vrací lodě

Po 12 měsících stavebních prací se v sobotu 19. června 2020 do velké plavební komory Hořín opět vrátily lodě. Stavba ještě zdaleka nekončí, kameníci stále pracují na obkládání unikátního zdvižného mostu, který zachová původní ráz technické památky z roku 1905. V říjnu se plavební komora opět uzavře a budou probíhat dokončovací práce, aby v dubnu 2021 bylo vše hotové a první vysoké lodě vypluly pod sérií zdvižných mostů do Prahy.



Malá plavební komora Hořín

„Od 20. června 2020 mohou opět lodě proplouvat velkou plavební komorou Hořín a nejsou tak odkázány na souběžnou malou komoru, která svou délkou 73 m neumožní proplavit dlouhé osobní lodě. Také nákladní lodě vozící do Prahy štěrkopisek už nebudou muset absolvovat náročné rozpojování sestav s asistencí dalšího remorkéru,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. „Stavbaři odvedli opravdu účtyhodný kus práce,“ dodal.

Během roku zhotovitel stavby Metrostav a.s. téměř kompletně rozebral horní i dolní ohlaví plavební komory s vraty, což jsou její nejdůležitější části, bez nichž nemůže fungovat. Ihned poté začaly betonáže nových konstrukcí a jejich obkládání původním kamenem a následně byla do nich jeřáby osazena nová vrata. Nyní jsou konstruována na šířku vjezdu do plavební komory 12 m. 30. dubna pak práce vyvrcholily osazením ocelové kostry nově zdvižného přemostění dolního ohlaví pomocí největšího českého jeřábu.

Na konci hlavní plavební sezóny se 12. října 2020 opět plavební komora uzavře, aby kameníci mohli dokončit veškeré obklady zdí a nainstalovaly se složité technologie zdvižného mostu. V dubnu 2021 pak bude vše v plném provozu a lodě vysoké až 7 m proplují celým plavebním kanálem z Mělníka směrem na Prahu.

Projekt, společně s modernizací rejd plavební komory Praha – Štvanice, uspěl v roce 2017 u Evropské komise a získal financování z grantu Nástroje Evropské Unie pro propojení Evropy, který dosáhne 10,7 mil. EUR. Financován je rovněž Státním fondem dopravní infrastruktury.

## Nový most překlenul Labe mezi Valy a Mělicemi u Přelouče

26. května 2020 byl pro veřejnost slavnostně otevřen nový silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi na Pardubicku, který po 10 měsících výstavby nahradil staré vojenské provizorium ze 2. světové



Nový most nahradil mostní provizorium, které na místě stálo více než 50 let

války. Most již nebude omezovat plavbu lodí a oba břehy spojuje most na úrovni 21. století. Dnes se na most vrací pěší a cyklistická doprava ze souběžné provizorní lávky, která sloužila od srpna loňského roku. Do měsíce pak po dokončení úprav komunikací na březích začnou most opět využívat i automobily.

Obce Valy a Mělice u Přelouče od roku 1947 spojoval na silnici III. třídy č. 32219 provizorní vojenský most Bailey Bridge ze 2. světové války. Plavební profil měl šířku 15,2 m a výšku jen 3,35 m, takže ani osobní loď Arnošt z Pardubic nemohla bezpečně proplouvat. Silniční most byl navíc jen jednopruhový pro osobní automobily. Po 72 letech na jeho místě Ředitelství vodních cest ČR a Správa a údržba silnic Pardubického kraje jako investorské organizace vybudovaly most nový s podjezdnou výškou pro lodě 7,0 m, obousměrnou komunikací a chodníky pro pěší a cyklisty.

„Jedním ze strategických cílů rozvoje vodních cest České republiky je dokončení splavnění do Pardubic. Kromě připravované výstavby nové plavební komory v Přelouči, která otevře plavební cestu vstříc Pardubicím, bylo třeba vyřešit i bezpečné proplouvání mostem mezi Valy a Mělicemi,“ řekl Ing. Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. „Od dnešního dne je tato překážka s nízkou mostovkou a pilíři v řece již minulostí. Věřím, že nebude dlouho trvat a podaří se nalézt s ochranou přírody akceptovatelné řešení překonání zdymadla v Přelouči a lodě konečně doplují až do Pardubic. Jsem přesvědčen, že dnes jsou jednání na dobré cestě,“ dodal.

„Pro silniční hospodářství Pardubického kraje je výstavba dalšího labského mostu velkou událostí. To i s ohledem na skutečnost, že mosty přes Labe v Přelouči, Řečanech nad Labem a most Pavla Wonky v Pardubicích nejsou v dobrém technickém stavu. I most v Němčicích, který byl rekonstruován ke konci minulého století, je nyní na hranici únosnosti pro těžké nákladní automobily. Plnohodnotné parametry má labský most na silnici I/37 v Pardubicích. Výstavba mostu ve Valech u Přelouče umožní dostupnost integrovaného záchran-

ného systému a autobusovou dopravní obslužnost. Na stavbu mostu budou navazovat další stavby, které připravujeme. Je to průtah Mělic, kde v součinnosti s městem budou vybudovány chodníky, kanalizace a rekonstrukce silnice se zklidňujícími prvky v dopravě,“ uvedl Ing. Miroslav Němec, ředitel Správy a údržby silnic Pardubického kraje.

„U této stavby je společným zadavatelem stát zastoupený Ředitelstvím vodních cest a Pardubický kraj zastoupený správou a údržbou silnic. Je to doklad funkční spolupráce těchto institucí a organizací,“ dodal.

„Společným financováním stavebních nákladů ve výši 258 mil. Kč vč. DPH ze 77 % z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury a z prostředků Pardubického kraje je tak zároveň řešena kvalitní vodní cesta a špatný stav původního mostu,“ doplnil Ing. Lubomír Fojtů. „Nemůžeme zapomenout ani na povodně, kdy nový 196 m dlouhý most více než dvojnásobně rozšířil prostor pro průchod velkých vod záplavovým územím,“ doplnil.

Nový ocelový most s železobetonovou spřaženou mostovkou šířky 14 m stavěla společnost firem SMP CZ a.s. a Metrostav a.s.. V hlavním poli přes řeku o rozpětí 84 m je most vyztužen elegantním obloukem typu tzv. Lange-rova trámu. Pozoruhodný byl i průběh montáže, kdy se most z jednotlivých dílů sestavoval na Mělické straně a postupně po částech se ve dvou fázích vysouval přes řeku. I během epidemie COVID-19 zhotovitel práce na mostě neomezil a za mimořádných opatření a nasazení pracovních týmů se mu podařilo dodržet předpokládaný termín dokončení stavby.

„Díky využití nové technologie založení mostu – prefabrikovanými beraněnými pilotami, společnému úsilí všech zúčastněných stavebníků, jak na stavbě, tak i v přípravě, a v neposlední řadě maximálnímu společnému pracovnímu nasazení se nám podařilo vybudovat celé dílo během skvělých 10 měsíců a dodržet smluvní termín a to i přes to, že nám život v posledních dvou měsících komplikovala pandemie nákazy COVID-19.“ doplnil Ing. Jan Freudl, výkonný ředitel SMP CZ, a.s.



Slavnostní otevření nového mostu se uskutečnilo 26. května 2020 za účasti zástupců ministerstva dopravy, dodavatele stavby a Pardubického kraje

Fotogalerie ze staveb Ředitelství vodních cest  
najdete na zpravodajském webu:  
**ceskaplavba.cz**



# V Lužci nad Vltavou osadil největší jeřáb první železniční zdvižný most v ČR

STRABAG Rail a.s.

**STRABAG**  
TEAMS WORK.



**V úterý 5. května osadil největší mobilní jeřáb o nosnosti 750 tun novou konstrukci železničního mostu přes Vraňansko-hořínský plavební kanál v Lužci nad Vltavou. Nový ocelový most je obdobného vizuálního provedení jako původní konstrukce, a díky zdvižnému charakteru mostu nedojde k žádné změně úrovně ani polohy železniční tratě v blízkosti obytné zástavby obce. V České republice půjde o první funkční zdvižný železniční most.**

Mostní konstrukce váží 134 tun a má rozpětí 25 metrů. Výrobu zajistila společnost STRABAG Rail. Stavba pro Ředitelství vodních cest probíhá v rámci komplexního zvýšení parametrů 60 km vltavské vodní cesty mezi Prahou a Mělníkem. Patří sem také nové zdvižné silniční mosty na zdymadle v Hoříně, ve Vraňanech a v Lužci nad Vltavou. Do konce roku přibudou pevné konstrukce mostů ve Vrbné a v Zelčíně. Ovládání všech zdvižných mostů na Hořínském plavebním kanále bude řízeno dálkově z 6 km vzdáleného velínu na plavební komoře Hořín.

Ředitel oblasti Vodohospodářské stavby a inženýring firmy STRABAG Rail Petr Sodomka k této stavbě uvedl: „Jedná se o mimořádný most, první svého druhu v České republice. Při technickém řešení mostu i jeho provozu jsme se inspirovali v Holandsku. Původní most ze začátku 20. století jsme odstranili v listopadu, poté jsme pracovali na výstavbě nových pilířů, které obsahují komory pro umístění hydrauliky. Dnes došlo k usazení nového mostu, které trvalo díky precizní práci jeřábníka jen asi hodinu.“

Na podzim bude most vybaven hydraulickým zdvižným zařízením a budou zahájeny zkoušky technologie pohybu mostu.

Pro zvedání železničního mostu budou mít přednost osobní vlaky, které jezdí podle jízdního řádu, nicméně lodě si budou předem objednávat proplutí pod zdvižným mostem v časech mezi jízdami vlaků a nebudou tak muset čekat na jeho zvednutí.

Podjezdná výška pro lodě se díky novým mostům zvýší z dnešních 4,5 metru na sedm a umožní proplutí větších osobních i nákladních lodí. S ponorem zvýšeným ze současných 1,80 m na 2,20 m loď uveze při stejných nákladech o 30 % více zboží.

„Část těžké kamionové dopravy se může díky tomu dostat ze silnic na lodě a snížit zatížení historických center měst těžkými auty s odpadem a stavebním materiálem. Příklady jiných metropolí Evropy ukazují, že to jde, a i relativně pomalé lodě své místo v moderní logistice a dopravní obsluze měst mají,“ dodal ředitel Ředitelství vodních cest Lubomír Fojtů.

Projekt zvýšení parametrů Vltavy z Mělníka do Prahy včetně rekonstrukce 10 mostů a prohloubení koryta na ponor 2,20 m, s celkovými náklady kolem 2 mld. Kč, bude dokončen v roce 2022 a kromě EU (nástrojem pro propojení Evropy – CEF) bude financován Státním fondem dopravní infrastruktury.

Mimo samotný železniční most také Ředitelství vodních cest vybudovalo v centru obce novou železniční zastávku.

Bývalé nádraží, které již roky neslouží svému účelu, získala do svého vlastnictví obec Lužec nad Vltavou, která zde plánuje vybudovat komunitní centrum s knihovnou, infocentrem a společenskou místností pro tvorbu zájmových skupin.

Výluka na trati byla již ukončena a vlaky se 1. července vrátily do Lužce nad Vltavou. Objednatelům železniční

dopravy je Středočeský kraj. Lužec tak může být díky pohodlnému vlakovému spojení velice atraktivním místem pro turisty a cyklisty ze středních Čech i z Prahy.

Vraňansko-hořínský plavební kanál byl postaven v letech 1902 až 1905 jako nejdůležitější článek splavnění Vltavy z Mělníka do Prahy pro tisícitunové lodě. S délkou 10 km se jedná o největší plavební kanál v České republice.



# Zdymadlo Hořín prošlo nejnáročnější fází modernizace, dostalo nová vrata a unikátní zvedací most

**METROSTAV**



Osazování dvoukřídlých vzpěrných vrat dolního ohlavi velké plavební komory Hořín

Modernizace historické plavební komory Hořín u Mělníka na Vraňansko-hořínském plavebním kanále má za sebou jednu z nejnáročnějších fází.

20. dubna osadil jeřáb nová dvoukřídlá vzpěrná vrata dolního ohlavi, která mají celkový rozměr 12 x 12 metrů, jedno jejich křídlo (vráteň) váží 30 tun. Tato nová vrata umožní průjezd větších moderních lodí dle evropských standardů. Zároveň se na rozdíl od původních deskových vrat nebudou opírat o most, který bude nahrazen zdvižným. Menší horní vrata byla osazena 28. ledna 2020.

„Pro snadnou dopravu jsme zvolili loď, ze které jeřáb vráteň vyzdvihl do konečné polohy,“ uvedl zástupce ředitele Ředitelství vodních cest ČR Jan Bukovský. Loď přivezla vrata z mělnického přístavu, kde je dělníci svařili.

Po nových vratech přišlo 30. dubna na řadu osadit na dolním ohlavi novou ocelovou mostní konstrukci o šířce 18 metrů, výšce 6 metrů a hmotnosti 90 tun. Pro osazení kostry mostu byl nasazen největší mobilní jeřáb v České republice o nosnosti až 750 tun.

„Tento zdvižný most je zcela unikátní. Nikde v Evropě takto řešená plavební komora, která zachovává 100 let starou technickou památku, není,“ řekl při montáži Jan Bukovský.

„Jedná se o unikátní práci, kdy po osazení nyní kameníci začnou obkládat ocelovou příhradovou konstrukci původními kameny, které mají pečlivě očíslovány. Tím se zvýší hmotnost celé mostovky z 90 na 400 tun. Po dokončení prací by měla celá stavba působit původním historickým dojmem. Jen v případě potřeby proplutí vyšších lodí bude celý most vyzdvižen čtyřmi hydraulickými válci,“ uvedl stavbyvedoucí Jan Prokeš ze skupiny METROSTAV.



Osazování nové zdvižné mostovky velké plavební komory Hořín největším mobilním jeřábem v Česku



Dělníci konstrukci osadí původními kameny, čímž bude zachován původní vzhled stavby z roku 1905. Podjezdová výška na dolním ohlavi plavební komory se díky novému mostu zvýší ze 4,5 až na sedm metrů. Ohlavi plavební komory bylo zároveň rozšířeno z 11 na 12 metrů. Nový most tak umožní pohodlné proplutí velkých osobních a nákladních lodí.

Do zkušebního provozu v původních užitných parametrech by měla být plavební komora uvedena již v červnu, dokončení modernizace a uvedení zdvižného mostu do provozu proběhne na jaře 2021.

Modernizace Vraňansko-hořinského kanálu, který je největším plavebním kanálem v České republice, znamená obrovský impuls nejenom pro rozvoj vodní dopravy, ale také pro rozvoj turistického ruchu v regionu. Očekává se, že se plavební kanál s novými zdvihacími mosty v kombinaci s obnovením železniční dopravy do Lužce nad Vltavou a novou cyklolávkou přes Vltavu stane turistickým magnetem.

Stavbu Úprava ohlavi Plavební komory Hořín realizuje dodavatel Metrostav a.s. se stavebními náklady 410 mil. Kč a práce budou dokončeny na jaře 2021.

Projekt společně s modernizací rejd plavební komory Praha - Štvanice uspěl v roce 2017 u Evropské komise a získal financování z grantu Nástroje Evropské Unie pro propojení Evropy, který dosáhne 10,7 mil. EUR. Financován je rovněž Státním fondem dopravní infrastruktury.



*Osazování nové zdvižné mostovky velké plavební komory Hořín při pohledu z dolní vody*



*Osazování nové zdvižné mostovky velké plavební komory Hořín*

# Staletí technického důvtipu ve 21 stálých expozicích

DOPRAVA  
ARCHITEKTURA,  
STAVITELSTVÍ A DESIGN  
ASTRONOMIE  
TISKAŘSTVÍ  
FOTOGRAFICKÝ ATELIÉR  
INTERKAMERA  
TECHNIKA V DOMÁCNOSTI

Centuries of Technical Ingenuity  
in 21 Permanent Exhibitions



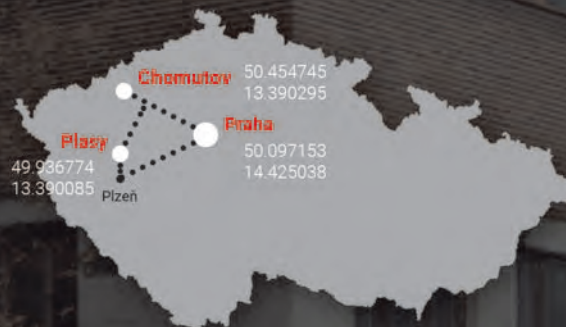
CHEMIE KOLEM NÁS  
MĚŘENÍ ČASU  
HORNICTVÍ  
HUTNICTVÍ  
HERNA MERKUR  
TECHNIKA HROU  
UHELNÝ A RUDNÝ DŮL  
TELEVIZNÍ STUDIO



# NÁRODNÍ TECHNICKÉ MUZEUM

National Technical Museum

[www.ntm.cz](http://www.ntm.cz)



## Centrum stavitelského dědictví NTM v Plasích

Centre for Building Heritage  
of NTM in Plasy

Expozice stavitelství  
Dětská herna  
Kabinet Jana Kaplického  
Expozice stavebně-  
historického průzkumu  
Stavební dvůr

[muzeum-plasy.cz](http://muzeum-plasy.cz)

## Železniční depozitář NTM v Chomutově

Railway Depository  
of NTM in Chomutov

Expozice  
železničních vozidel

[muzeum-chomutov.cz](http://muzeum-chomutov.cz)

# Vysušené rybníky v Čechách a jejich objem

pr.mat. Jiří Svoboda

Téměř, každý z nás, při pohledu na letní českou krajinu těžko přehlédne tu a tam položené modrající se plochy rybníků. Je to pohled tak říkajíc typicky český, neboť jen málokterá země se může chlubit takovou scénérií. Ale jen málokdo tuší, že dnešní počet rybníků, je v porovnání s dobou před více jak 500 lety pouhým zlomkem toho, jak Čechy a Morava vypadaly.

Pro většinu čtenářů bude pravděpodobně udivující, že mezi roky 1500 až 1590 se celková plocha všech rybníků, pohybovala na hranici 180 až 190 tisíc hektarů. Dnešní stav se pohybuje mezi 40 až 52 tisíci hektary. Co se v minulosti stalo, že prohlášené české rybníkářství téměř zkolabovalo?

Pro odpověď si musíme zajít docela hluboko do minulosti. Počátky rybníkářství v Čechách, se dají umístit někam do začátku 12. století, a to zásluhou především klášterních komunit, pro něž byly ryby církví schváleným postním jídlem. Proto, aby tyto instituce zajistily dostatek posvěcených pokrmů, začaly s budováním rybníční soustavy, prakticky po celém území Čech i Moravy.

S tím, jak rostl počet obyvatel a současně se zvyšoval počet klášterů, začala se zvyšovat i plocha nově zakládaných rybníků. Uvedená tabulka dokládá velmi názorně tento časový nárůst rybníční plochy v hektarech.

Od - do	plocha (ha)
1300-1380	80 000
1380-1500	100 000
1500-1585	180 000
1585-1780	80 000
1780-1840	35 000
1840-1904	45 000
1904-1918	10 000
1918-1925	45 000
1925-2017	52 000

O něco později začala ve velkém budovat rybníky i šlechta, která v tomto podnikání vycítila novou příležitost ke zbohatnutí. Rybníky se tehdy staly velmi výnosnou investicí, získanou za minimálních finančních nákladů.

Někdy na konci 15. století byl objeven třístupňový chov kapra založený na různých druzích rybníků. Jednalo se o „*potěrové, třecí a výtažní*“ nádrže, každá určená k různým stupňům stáří kapra. Tento systém poté umožňoval výlov hlavních rybníků prakticky každý rok.

Ekonomické výnosy z prodeje ryb byly tak překvapující, že se rybníkářství stalo téměř prioritním hospodářským odvětvím. V řadě míst Čech i Moravy bylo rybníkářství téměř hlavním zájmem šlechtických aktivit a sekundárně pomohlo využívat pro tradiční zemědělství i méně vhodnou půdu.

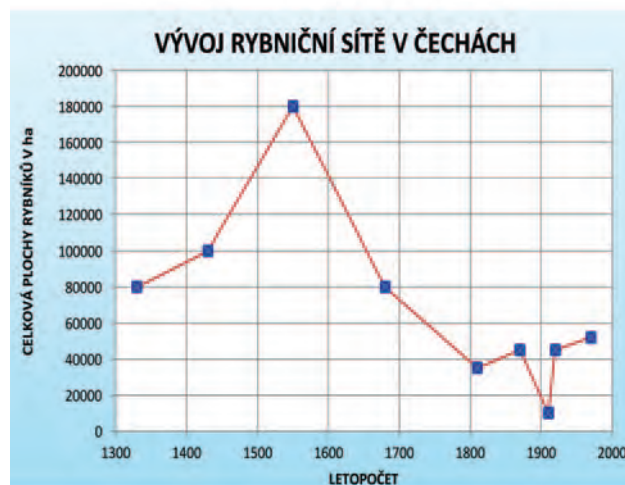
Postupným vývojem přestaly být rybníky šlechtickou výsadou, a byly budovány u každého města a vesnice. Podle různých odhadů v době dynamického rozvoje

(přibližně od konce 15. až do konce 16. století), se ročně budovalo až 500 rybníků.

Tato rozsáhlá aktivita zrodila celou řadu vynikajících rybníkářů. Mezi nejslavnější patřili Kunát mladší z Dobřenic (1465-1539), Štěpánek Netolický (1505-1538), Mikuláš Ruthart z Malešova (+ 1576) a samozřejmě Jakub Krčín z Jelčan (1534-1604). Činnost posledních tří je spojena jihočeským regionem, kde aplikovali nové postupy, získané při výstavbě rybníků v Polabí a na Pardubicku.

V době zlaté éry českého rybníkářství patřily mezi největší rybníkářské oblasti v Čechách Chlumsko u Třeboně, Jindřichohradecko, Vodňansko, Protivínsko, Písecko, Blatensko, Lnářsko, Cidlinochlumecko, Poděbradsko, Královéhradecko a v menší míře i ve Středních Čechách.

Z dnešního pohledu ekologické zátěže, představovaly rybníky významný krajinnotvorný efekt související s ozdravením krajiny. Bylo to dáno tím, že rybníky byly zakládány na takových půdách, jako byly močály, blata a jiné zamokřené plochy, a tedy pro klasické zemědělství těžko využitelné.



V doprovodném grafu je možné sledovat vývoj rybníkářství v Čechách až do současnosti. Nepochybné je, že někdy po roce 1580 se začala plocha rybníků zmenšovat, a to velice rychle.

## Češi a Holandsko

S dobudováním rybníční soustavy souvisí jedna zajímavost. Koncem 16. století byla základní síť rybníků prakticky kompletní. Paradoxní bylo, že celá řada zkušených rybníkářů byla náhle bez práce. Samozřejmě, určitě procento práci našlo, neboť každý rybník potřeboval údržbu, ale potřeba nových rybníků byla minimální. A do této situace zasáhli Holanďané. Právě z doby na přelomu šestnáctého a sedmnáctého století pocházejí první odvážné projekty odvodňování a vysoušení rozsáhlých vodních ploch. Tato aktivita rostla spolu s přibývajícím počtem obyvatelstva a s tím i rostoucí hlad po nové půdě.

Hledal se levný a trvalý způsob jak efektivně odvodňovat rozsáhlé plochy mezi ostrovy v ústí řek Schelde a Maas. Protože s podobnými pracemi měli Holanďané málo zkušeností, bylo pro ně doslova darem z nebes zjištění, že v Čechách jsou k dispozici celé desítky zkušených vodohospodářů. Nabídky na nové zaměstnání přicházely z Holandska jedna za druhou, a tak se do Holandska, jak se tehdy říkalo, několik českých rybníkářů vydalo. Dnes se již těžko zjistí, kdo přišel s nápadem postavit u sběrných kanálů větrné mlýny, sloužící k jedinému účelu a to k čerpání vody. Začali budovat větrné mlýny a s jejich pomocí vysoušeli zahrazené jezerní hladiny. Plochy vysoušené větrnými mlýny dostaly název „polder“ (suchá nádrž), a tento název ve víceméně nezměněné formě přejaly i ostatní jazyky. V průběhu přibližně pěti staletí bylo vysušeno a zúrodněno přes sedm tisíc čtverečních kilometrů půdy, zhruba jedna šestina rozlohy celého současného Nizozemska. Holanďané rádi říkají, že Pán Bůh možná stvořil svět, ale Holandsko si vybudovali Holanďané sami. Samozřejmě, že to byli oni, ale dnes už jen málokdo tuší, že na počátku tohoto obrovitého projektu stáli Češi.

Příčin, které vedly k vysoušení rybníků v Čechách, bylo více. Ta hlavní spočívala v celoevropském konfliktu, známého pod jménem „Třicetiletá válka“. Dnes si už lze jen velmi těžko představit, v jakých podmínkách naši předkové žili. Následky tohoto konfliktu byly doslova děsivé. Počet obyvatel nejen Čech samotných, ale i dalších zemí, kterých se tento konflikt bezprostředně dotkl, se zmenšil zhruba o jednu třetinu a to i v Německu, Polsku, Rakousku a na Balkáně. Tento demografický i ekonomický kolaps se v Evropě podařilo dorovnat přibližně po 100 letech.

Dopad na rybníkářství v Čechách byl zcela zdrcující. Bojující vojska často využívala rybníky jako spouštěcí mechanismus pro umělé povodně, vytvořené zničením hráze. Vypuštěný rybník byl vítaným zdrojem stavebního materiálu a dřeva na otop. S trvajícím potravinovou nouzí vypouštělo rybníky i domácí obyvatelstvo a vyschlá dna osazovala ječmenem, ovšem, prosem, nebo je měnilo na louky.

Celoevropský válečný konflikt zpřetrhal v Čechách dlouhodobě budované obchodní vazby, nefungovaly dohodnuté splátkové systémy a dopředu dohodnuté smlouvy. K tomu přistupovala i masivní celoplošná změna majitelů po násilné konfiskaci a nová šlechta neměla zájem na udržování rozsáhlé rybníční soustavy.

Měnila se i situace na trhu, neboť nabídka ryb byla již tak veliká, že velkoobchodníci s rybami odmítali zvyšovat ceny ryb, čímž se zablokoval přirozený tržní mechanismus. Majitelé větších rybníčních ploch se sice snažili navýšit výrobní kapacity zakládáním nových rybníků, ale nevhodnější oblasti pro tuto činnost byly již vyčerpány.

### Osvícenství

Další období trvalého úbytku rybníčních ploch byly „osvícenské“ reformy Josefa II. Hlavní spouštěcí mechanismus byl patent o zrušení nevolnictví (1781), který vyvolal masové stěhování a především „hlad po nové půdě“. Nerentabilní rybníky byly zrušeny a jejich půda byla rozdělena mezi poddané, kteří z ní odváděli příslušné dávky, takže se vyplatila více nežli rybník samotný.

Jiná z pohrom, vedoucí k razantnímu vysušování rybníků, bylo rušení klášterů. S jejich likvidací souvisel sa-

mozřejmě i rozprodej klášterní půdy a tedy i rybníků. Ty byly rozparcelovány a buď pronajaty, nebo odprodány zájemcům.

Významným faktorem, podílejícím se na vysoušení rybníků byly napoleonské války. Tím, že zatížily evropské populace zásobováním bojujících armád, snížil se velice výrazně počet hovězího dobytka a s tím i související jeho chov. Cena masa pochopitelně rostla, takže „*Vlastenecká-hospodářská společnost*“ (v Čechách), nabádala krajské samosprávy, aby byly rybníky jako překážka rozšíření chovu dobytka vysoušeny, neboť zaujímají velké plochy. Uvedená argumentace se netýkala pouze požadavku na plochy pro pastvu, ale rovněž i pro nové plodiny. Byly to především brambory a cukrová řepa.

Obě plodiny se začaly pěstovat již dříve, jako pokusné zdroje potravin, ale k jejich rozšíření došlo až koncem 18. století a v průběhu století následujícího. Byl to přetrvávající vliv „*třicetileté války*“, s poklesem životní úrovně obyvatelstva a tím i jeho celkového zeslabení. K tomu přistoupilo rovněž i zhoršení klimatu v podobě tzv. „*malé doby ledové*“, s razantním ochlazením, což na mnoha místech Evropy téměř znemožnilo pěstování do té doby běžných obilovin. Již jmenované napoleonské války vyvolávaly po celé Evropě řadu malých ekonomických krizí. Například rozšíření pěstování cukrové řepy má na svědomí Napoleonova kontinentální blokáda, znemožňující dovoz třtinového cukru do Evropy. Trojnásobné zvýšení cen cukru vedlo k prudkému rozvoji cukrovarnického průmyslu v Čechách, především v letech 1810-1820. Tato cukrovkářská mánie zasáhla nejvíce Polabí, na které z celkové produkce cukrové řepy v Čechách, připadly plně 2/3 sklizní.

### Možnost obnovy zrušených rybníků

Ve výčtu důvodů, vedoucích k vysoušení a rušení rybníků by bylo možné pokračovat dále, ale není to primárním účelem. V současné době, která je poznamenána citelným snížením srážek, je možné na základě dřívějších informací uvažovat o tom, zdali je možné zaniklé rybníky znovu revitalizovat. Současně s touto otázkou nepochybně souvisí, jak velký objem vody zrušené rybníky zadržovaly.

Protože nebyla k dispozici data o rozsahu zrušených rybníčních ploch, bylo nutné přikročit k odhadu celkového množství zadržené vody. Postupovalo se stejným způsobem, jako v případě práce dr. Vokouna z roku 1953, („*Zrušené rybníky v Čechách*“), který stanovil, že 1 ha rybníční plochy zadržuje od 5 do 10 tisíc m<sup>3</sup> vody.

Nicméně k dispozici nebyly celkové plochy pro jednotlivé kraje, takže bylo nutné vytvořit algoritmus, který by tento problém odstranil. Byla použita poměrná (podílová) metoda v procentuálním zastoupení počtů zrušených rybníků v jednotlivých krajích podle práce Západočeské univerzity v Plzni a Palackého univerzity v Olomouci, (Praha VÚV 2014). Výsledky byly vzaty jako základ výpočtu podílové části celkové zrušené plochy v Čechách a na Moravě.

Pro úplnost je nutno dodat, že během zpracovávání všech rybníčních ploch bylo identifikováno a zakresleno 33 713 vodních ploch o celkové výměře 63 923 ha. Z tohoto počtu všech rybníků bylo určeno 22 649 historických rybníků s plochou menší nežli 0,5 ha, což tvoří 67%. Na druhou stranu celková plocha těchto malých rybníků tvoří pouze 3 435 ha, což je jen 5,4% celkové plochy.

## Počty zrušených rybníků a jejich proporční objemy

KRAJ	Počet ZR	Plocha	Proc.	5 000 m <sup>3</sup>	7 000 m <sup>3</sup>	10 000 m <sup>3</sup>
Jihočeský	845	14692	24.29	73 458 408	102 841 771	146 916 815
Jihomoravský	170	2956	4.89	14 778 615	20 690 060	29 557 229
Karlovarský	213	3703	6.12	18 516 735	25 923 429	37 033 469
Královéhradecký	231	4016	6.64	20 081 529	28 114 141	40 163 058
Liberecký	50	869	1.44	4 346 651	6 085 312	8 693 303
Moravskoslezský	341	5929	9.80	29 644 162	41 501 827	59 288 324
Olomoucký	86	1495	2.47	7 476 240	10 466 736	14 952 481
Pardubický	192	3338	5.52	16 691 141	23 367 598	33 382 282
Plzeňský	218	3790	6.27	18 951 400	26 531 960	37 902 800
Praha	15	261	0.43	1 303 995	1 825 594	2 607 991
Středočeský	401	6972	11.53	34 860 144	48 804 201	69 720 287
Ústecký	117	2034	3.36	10 171 164	14 239 630	20 342 328
Vysočina	561	9754	16.13	48 769 428	68 277 199	97 538 856
Zlínský	39	678	1.12	3 390 388	4 746 543	6 780 776
<b>VOKOUN</b>	Bez moravských okresů			<b>100 486 296</b>	<b>144 083 394</b>	<b>211 459 273</b>
<b>CELKEM</b>	<b>3479</b>	<b>60488</b>	<b>100</b>	<b>302 440 000</b>	<b>423 416 000</b>	<b>604 880 000</b>

Srovnáním výpočtů s daty dr. Vokouna se ukázala řádová korelace v celkovém objemu vody zrušených rybníků, mezi relativně menším počtem dat (Vokoun) a novějšími daty (univerzitní výzkum). Vezmeme-li v úvahu **horní** hranici Vokounova odhadu (211 459 273 m<sup>3</sup>), plus rozšíření o rybníky moravských okresů (cca 18 %), lze dospět k celkové hodnotě asi 250 000 000 m<sup>3</sup>.

V porovnání s **dolní** hranicí odhadu univerzitního výzkumu v uvedené tabulce (302 440 000 m<sup>3</sup>), je možné konstatovat, že celkový objem vody ve zrušených rybnících, se v tom **nejnižším** odhadu pohyboval někde mezi **250 až 300 mil m<sup>3</sup>**. To je objem srovnatelný s VD Slapy, (270 mil m<sup>3</sup>).

V našem případě není nutné zabíhat do detailů, ale je možné doložit celkové plochy historických a zrušených rybníků pro jednotlivé kraje.

### Přehled historických a zrušených rybníků podle krajů

KRAJ	HR - n	ZR - n	Poměr
JIHOČESKÝ	3 819	845	24.3
JIHOMORAVSKÝ	286	170	4.9
KARLOVARSKÝ	536	213	6.1
KRÁLOVÉHRADECKÝ	445	231	6.6
LIBERECKÝ	146	50	1.4
MORAVSKOSLEZSKÝ	459	341	9.8
OLOMOUCKÝ	135	86	2.5
PARDUBICKÝ	458	192	5.5
PLZEŇSKÝ	1 027	218	6.3
PRAHA	53	15	0.4
STŘEDOČESKÝ	1 493	401	11.5
ÚSTECKÝ	271	117	3.4
VYSOČINA	1 888	561	16.1
ZLÍNSKÝ	48	39	1.1
<b>CELKEM</b>	<b>11 064</b>	<b>3 479</b>	<b>100.0</b>

zkr.: **HR-n** – historické rybníky, **ZR - n** - zrušené rybníky, **Poměr** – procentický podíl zrušených rybníků k celkovému počtu

Je možné rovněž doplnit i odhad zadržené objemu vody na českých řekách jezovými stavbami. Jejich celkový objem byl u největších českých řek vypočten na

cca **36 mil m<sup>3</sup>**, takže i s touto hodnotou je nutné počítat při stanovení s celkového objemu zadržené vody v českých zemích v časovém úseku mezi 18. až 19. stoletím.

### Shrnutí

O tak veliké vodní zásoby byly ochuzeny Čechy i s Moravou. Zmenšením rybníčních ploch mělo nepříznivý vliv na celkový ráz krajiny, na zmenšení výparu a tím i zmenšení množství rosy, tedy i na celkovou vlhkost vzduchu. Rovněž i odtokové poměry menších vodních toků byly zhoršeny na úkor rybníčního hospodářství. Zrušením větších rybníčních soustav si vynutilo dodatečně regulování vodních toků v povodí pod rybníky, a s tím související snížení trvalého přísunu vody k pramenům.

Právě proto, že celé Čechy i s Moravou disponovaly velkým objemem zadržené vody, bylo možné v obdobích vysokých srážkových deficitů dotovat vodu do těch oblastí, které byly suchem poznamenány více nežli jiné. Zvláště významné to bylo ve východočeských, středočeských, a ve většině jihomoravských okresů, kde pro rovinný terén byly větší rybníční nádrže mezi sebou propojeny menšími vodními toky. Tím bylo docíleno i to, že v extrémně suchých obdobích byla hladina spodní vody ve vyrovnaném stavu.

Zničením tohoto dlouhodobě tvořeného hydrologického systému, došlo k razantnímu odvodňování rozsáhlých oblastí, především v nižších polohách. Na této krajinné destrukci se nepodílelo pouze 18., či 19. století. Lví podíl na odvodnění české krajiny měly tzv. „meliorace“. Odvodňování vody z rozsáhlých zemědělských ploch přispělo k tomu, že v nejinak stabilním srážkovém režimu docházelo postupně ke snižování hladiny spodní vody.

Další z ran, které postihly českou i moravskou krajinu, bylo budování mamutích vodních děl v podobě přehrad. Dokonalým obrazem zmaru českých řek, je Vltava se svojí „Vltavskou kaskádou“. Systém vodních přehrad na této řece byl navržen již v roce 1894, nicméně, teprve s nástupem komunistů došlo k definitivnímu zničení páteřní řeky Čech. Jestliže původní návrh kaskády z let

1894 až 1910 počítal s přehradami prakticky na téměř každém místě, kde dnes stojí, při čemž maximální výška přehradních hrází byla kolem 30 až 35 metrů, potom komunisté je pro splnění svých megalomanských vizí pro jistotu znásobili dvěma.

Proč tak silná slova? Jestliže v původním návrhu nebyly navrženy přehradní hráze vyšší nežli 35 metrů, je nutné ještě dodat, že každá hráz měla vlastní plavební komoru v případě slapské hráze dokonce dvojitou. To umožňovalo bezproblémové samočištění celého přehradního jezera, neboť zde díky komorám existovalo proudění, které případnou vyšší sedimentaci eliminovalo. Jak u slapské, tak i u orlické nádrže tato varianta odpadla. Výsledek byl zdrcující. Po téměř 60 letech existence orlické přehradní nádrže, se na jejím dně usadily vrstvy o síle mezi 2 až 4 metry. Jde vlastně o 60letý sediment odpadních vod z celých jižních Čech. Není ani třeba zdůraznit jak silně toxické tyto usazeniny jsou. Díky tomu, že zde neexistuje silnější proud, který by je do jisté míry vyplavil, začíná voda již počátkem léta tzv. „kvést“. Jde o silnou vrstvu vodních řas, množící se díky tomu, že stoupá teplota, a ze dna se uvolňují především fosforové a dusíkaté sloučeniny, které se zde nahromadily. To je výsledek chemického hnojení fosfátovými hnojivými, které deště vyplavily z půdy a následně spláchly do jezera. V případě, že by se dodržel původní projekt, zcela určitě by k žádnému podobnému jevu nedošlo. Odborně se tomuto procesu říká *eutrofizace*, ale to bychom zašli

až do zbytečných podrobností.

Před vysoušením rybníků udržovaly tyto vodní plochy relativně vyrovnanou hladinu spodní vody. To bylo dáno tím, že rybníční plochy byly v krajině rozmístěny rovnoměrně. Proto všechny rybníční bazény, dotovaly své okolí nejen zadržovanou vodou, ale rovněž i vodním výparem. Tato vzájemná interakce udržovala krajinu v relativně stabilizovaném stavu i v obdobích srážkového deficitu.

Trvalé vypouštění rybníků proběhlo u nás několikrát, naposledy při prvé pozemkové reformě. V roce 1935 se musela naše odborná i laická veřejnost, dožadovat ochrany přírody, při čemž byly v ochranu brány i rybníky.

Více jak šedesátiletá zkušenost nás poučila v tom, že rybníky je nutné posuzovat z celkového hlediska, a nelze u nich přehlížet žádnou funkci a význam. Jejich primární význam je vodohospodářský. Česká republika jako vnitrozemský stát, odkázaný pouze na nerovnoměrně a nestejnoměrně rozložené a v současné době i na nepostačující srážky nás musí nutit šetřit a zásobit se vodou.

Že je v rybnících možné zadržet značnou vodní zásobu, nás mohou přesvědčit zde uvedená data. Na druhou stranu je nutné doložit, že i v napuštěných rybnících ztrácíme rok od roku trvalou vodní zásobu. Místy již téměř staleté sedimenty z vodní a půdní eroze a rovněž i neudržování rybníků přináší latentní škody celému vodohospodářství. To vše jsou hříchy minulosti, které musíme pro udržení české krajiny a především odevzdání ji našim potomkům v udržitelné míře napravit.



Obnova rybníku "Dolejšák" v Praze - Zličíně. Celková plocha 1,8 ha. Při čisticích pracích bylo vytěženo kolem 13000 m.cub. sedimentů. To znamená, že na 1 m\*2 se v průměru usadilo kolem 720 kg bahna. ( $13000/18000=0,722$ ) Za předpokladu, že spec. váha sedimentu se bude pohybovat kolem sp.váhy písku (cca 2 gr/cm\*3) je výsledek  $720/2$  asi 360 dm\*3. To znamená, že průměrná výška sedimentů se pohybovala mezi 30-40 cm.




Typický v krajině již „neviditelný“ bývalý rybník



DOKÁŽEME NAVRHNOUT  
K PŘÍRODĚ ŠETRNĚJŠÍ DOPRAVU  
VAŠICH PRODUKTŮ.



INŽENÝRSKÁ, KONZULTAČNÍ,  
PROJEKTOVÁ A DODAVATELSKÁ  
SPOLEČNOST. 

Botanická 834/56, Brno  
+420 541 554 111 / info@aquatis.cz

[www.aquatis.cz](http://www.aquatis.cz)



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

PŘIPOJTE SE A PODPOŘTE ROZVOJ  
VODNÍ DOPRAVY A VODNÍCH CEST!  
VÍCE INFORMACÍ NA: [CPVS.PLAVEBNISDRUZENI.CZ](http://CPVS.PLAVEBNISDRUZENI.CZ)



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

- ODBORNÉ SDRUŽENÍ SLOŽENÉ Z PRACOVNÍKŮ VODNÍ DOPRAVY, VODNÍCH CEST, ZODPOVĚDNÝCH MINISTERSTEV A PODNIKŮ POVODÍ,
- PODPORUJE ROZVOJ VODNÍ DOPRAVY A VODNÍCH CEST V ČESKÉ REPUBLICE A V OKOLNÍCH ZEMÍCH,
- INICIACE A KOORDINACE ROZVOJE VODNÍ DOPRAVY A VODNÍCH CEST PROSTŘEDNICTVÍM ODBORNÝCH PRACOVNÍCH SKUPIN,
- UMOŽŇUJE VÝRAZNÝ ODBORNÝ RŮST A VÝMĚNU POZNATKŮ,
- MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE A ZÍSKÁVÁNÍ PROFESNÍCH INFORMACÍ ZE ZAHRANIČÍ.

# Poslední plavba doktora Miloslava Stingla

PhDr. Štěpán Rusňák

**V požehnaném věku bezmála devadesáti let zemřel v květnu 2020 cestovatel, který bez nadsázky objevil pro české publikum podstatný kus našeho světa, muž, který nezanedbatelnou část svého života prožil na palubách nejrůznějších lodí. Odešel bohužel bez státních vyznamenání, přestože vysoce předčil mnohé z těch, kteří je udílejí. Vedla Jiřího Hanzelky a Miroslava Zikmunda zůstává bezpochyby největší českou cestovatelskou legendou 20. století. Půl století pozoroval měnící se planetu a pečlivě zaznamenával své cesty a v jejich rámci příběhy lidí ze sto padasáti zemí celého světa. Jeho dílo je vskutku monumentální a určitě nezůstane zapomenuto: kromě stovek studií, článků a reportáží napsal 43 knih, které vyšly v 35 jazycích, ve 240 vydáních v souhrnném nákladu převyšujícím sedmnáct miliónů výtisků: Miloslav Stingl (19.12.1930 Bílina – 11.5.2020 Praha).**



Miloslav Stingl vystudoval mezinárodní právo a etnologii na Univerzitě Karlově. Od roku 1962 pracoval v Československé akademii věd, kde se zabýval mimo jiné Latinskou Amerikou. Napsal stovky odborných a popularizačních článků, spolupracoval s televizí a rozhlasem, působil a přednášel na více než padesáti zahraničních univerzitách a vědeckých pracovištích. Při první služební zahraniční cestě zažil v říjnu 1962 na vlastní kůži blokádu Kuby v rámci tzv. Karibské krize a setkal se tehdy i s Fidelem Castrem. Svůj největší objev učinil na Kubě v roce 1965, kdy objevil a popsal dosud neznámý indiánský kmen Yateras. V Mexiku se během následujícího výzkumu indiánů Střední Ameriky podílel na leteckém průzkumu džungle, během něhož skupina archeologů objevila řadu ztracených mayských měst. Byl jedním z prvních Čechů, který navštívil Jeho Svatost dalajlamu v sídle tibetské exilové vlády v Dharamsale, přátelil se s králem Tongy Taufahau Tupou IV. Pobýval u domorodých Inuitů v Kanadské Arktidě, severoamerických indiánských kmenů ve Spojených státech a procestoval desítky ostrovů v Oceánii. Žil s Maory na Novém Zélandu, navštívil potomky lidojedů na Nové Guineji i domorodé kmeny v Austrálii. Procestoval karibskou oblast a státy Jižní Ameriky včetně Velikonočního ostrova. Na mnohých místech byl jedním z prvních Čechů vůbec. V Mikronésii se u trosk bájného Nan Madolu spřátelil se švýcarským spisovatelem Erichem von Dänikenem. Stal se jediným Čechem, kterého přijal indiánský kmen

za svého náčelníka a udělil mu indiánské jméno: OKIMA – Ten, který vede.

Měl jsem tu čest stát po boku Miroslava Stingla posledních deset let jeho života velmi blízko. Sblížili jsme se postupně natolik, že jsme se stali i přes značný věkový rozdíl nejlepšími přáteli. Bylo to pro mě nezapomenutelných deset let, kdy jsme téměř každodenně diskutovali o tématech, která neměla časové, prostorové ani tematické hranice. Potkávali jsme se ročně se stovkami osobností. Nekonečně okouzlen jsem si užíval každou vzácnou chvíli po boku muže, který dokázal v životě dosáhnout tak výjimečného úspěchu.

Z mého pohledu jako člověka celoživotně fascinovaného plavbou je důležité, že Miroslav Stingl čtrnáct cest kolem světa uskutečnil na zaoceánských lodích a po hladinách světových veletoků. V přístavech a na palubách nejrůznějších plavidel strávil roky. Přežil ztroskotání v Rudém moři. Při jednom setkání jsem před něj položil velkou mapu Tichého oceánu a zeptal se: „Pane doktore, která z těchto míst v modrých hlubinách jste měl možnost poznat?“ Nostalgicky se zasnul, zhluboka se nadechl a pokračoval téměř sedmi hodinami nepřetržitého monologu. Jeho geniální paměť vyrazila dech a nechávala posluchače v němém úžasu.

S kolegou Adamem Chroustem jsme měli nejen to privilegium připravovat knihu o jeho životě, ale také o něm s doktorem Stinglem opakovaně hovořit. Lámali jsme si hlavu nad tím, jak věrně vylíčit osudy spisovatele, který se velmi dlouho bránil všem pokusům jeho životní pouť zaznamenat. Nejednou prohlásil: „Někdy se lidé zbytečně podceňují, i když mají netušený potenciál. Nechají se odradit pocíty strachu, pesimismu, nespokojenosti, závidosti, zloby, zášti a nízkého sebevědomí, nebo nadávají





na osud. Musíte pochopit, že všechno je možné. Celý život jsem si plnil sny bez ohledu na překážky, a pokud by měla kniha o mém životě přinášet nějaké poselství, ať je z ní prosím poznat, že její čtenáři jsou ti, kteří mohou změnit svět.“ Náhoda a krutá zima roku 2014 nám pak pomohla odkrýt jedno tajemství a možná také nejužasnější český cestovatelský archiv 20. století.

### Tajemství 280 kufrů

Ve vile u Stinglů v pražských Strašnicích během neobvykle kruté zimy roku 2014 přestalo fungovat topení a mráz potrhál rozvodny vody. V té době už déle než dvacet let doktor Stingl nepřijímal žádné návštěvy kromě nejbližších rodinných příslušníků, ale v dané situaci přistoupil na naši pomoc. Naskytl se nám neuvěřitelný pohled na několik místností napěchovaných po strop cestovatelskými kufry a bednami písemností, o jejichž existenci dosud nikdo kromě něj nevěděl. Svá zavazadla po návratu z cest za posledních padesát let totiž doktor Stingl nikdy nevybalil. Pouze je uskladnil a na další cestu si pořídil nová.

### Náčelníkem indiánů: ten, který vede k poznání sebe a lidí, a nikoliv k hromadění majetku, vlivu a moci

Miloslav Stingl ovlivnil několik generací cestovatelů a čtenářů po celém světě. Na jeho počest vykonalo přes šedesát jeho nejbližších přátel a obdivovatelů z řad cestovatelů od 19. do 22. května 2020 symbolickou pouť po geograficky nejodlehlejších místech naší republiky. Jedna z důležitých zastávek byla u jeho přítele Miloslava Zikmunda ve Zlíně. K letošnímu výročí jeho nedožitých devadesátých narozenin bude odhalena pamětní deska v jeho rodné Bílině. Na podzim se také dočkáme filmu režiséra Steva Lichtaga o Stinglově životě, který bude plný dosud nezveřejněných materiálů a příběhů.

### Lekce gentlemana

Léta jsme od Miloslava Stingla dostávali lekce galantnosti, pilnosti, trpělivosti, cílevědomosti, pracovitosti, skromnosti a především pokory. Učitelem nám byl laskavý přítel, který šel po celý život odhodlaně za svým snem. Nežil na úkor utrpení jiných a nestoupal do lidských výšin po jejich hřbetech. Vždy byl a do poslední chvíle zůstal gentlemanem, který své okolí inspiroval op-

timismem, humorem a energií. Cestovatelství ho dovedlo k přesvědčení, že všichni jsme jeden národ Zeměkoule. Přineslo mu poznání, jak krásní, zajímaví a nádherně rozmanití jsou lidé na naší planetě, jak velice jsme si podobní bez ohledu na barvu pleti, víru, názory a ideje. Byl hluboce přesvědčen, že nás všechny spojuje schopnost činit dobré.

Místo posledního odpočinku našel na vyšehradském Slavíně poblíž zakladatele českého skautingu Antonína Benjamina Svojsíka, spisovatele Svatopluka Čecha a jeho celoživotního přítele Waldemara Matušky. Podle jeho posledního přání zdobí jeho náhrobek nápis: POZNÁVAL SVĚT, MILOVAL VLAST. Jeho duch se obrátil k Bohu, který jej daroval ke své slávě a radosti nám všem. Ať je mu nahoře na věčných pláních dopráno to, co náleží skutečnému náčelníkovi. Nechť s námi jeho dobrý duch žije dále, inspiruje nás a připomíná nám moudrost, kterou si přivezl od původních Havajců a která ho provázela po celý život a byla i jeho životním přesvědčením:

### “NADE VŠECHNY NÁRODY JE LIDSTVÍ!”

Učil nás trpělivě, že nad zlato a bohatství jsou moudrost a uvážlivé činy. Že ten opravdový ráj se nenachází v nedostupných dálkách modrých oceánů, ale je docela blízko, v našich srdcích a našem myšlení a že jeho pravé jméno je svoboda, pravda a lidské porozumění.



## Vynikající technik Josef Vaverka slaví 80. narozeniny

Jak je již naším zvykem, snažíme se při různých pracovních výročí a narozeninách se s celým kolektivem příslušené firmy sejit a oslavit to.

Tak tomu bylo i letos 1. července 2020 v předvečer narozenin Josefa Vaverky, které slavil se svou rodinou v den svých opravdových a nepřehlédnutelných narozenin (3. 7. 2020). Samotná slavnost se konala v restauraci V čase u Táborské brány Vyšehradu. Této sešlosti se účastnili téměř všichni spolupracovníci akciové společnosti P&S za její plné činnosti od roku 1994 až do roku 2020, kdy byla převzata firmou Strojírny Podzimek s.r.o. Proto se této sešlosti účastnil i její ředitel Ing. Jiří Kotrba se svým dlouholetým technickým náměstkem Ing. Zdeňkem Pittnerem a také ředitel firmy Podzimek a synové s.r.o. Ing. Martin Podzimek. Nechyběla ani kastelánka Jindřišské věže Lucie Dolfí, která s námi úzce spolupracuje. Podle nové terminologie, užívané v době „viru“, setkání také reprezentovalo

**Rozvolnění akciové společnosti P&S,**



lého ředitele Ing. Milana Bryscejna (vpravo) a technického náměstka Josefa Vaverky (vlevo). Proto také v čele stolu sedí oba po boku svých manželek. Věřím, že tímto dnem začíná tradice každoročního setkávání spolupracovníků P&S, tentokrát „jen“ po téměř třiceti letech, ale naváže tak na setkávání spolupracovníků závodů Dolní Vltava a následně vodohospodářského rozvoje Povodí Vltavy. Samozřejmě tato tradiční setkávání letos již po 51 letech po normalizaci nelze překonat, ale sejit se pravidelně po 30, 31, 32 letech bude, jak věřím, stejně upřímné. Přiznám se, že tato tradice setkávání bývalých spolupracovníků po tolika letech mě opravdu stále do-

což jsme demonstrovali veřejným „sežráním“ koláče s logem P&S, který osobně upekla a předala mi paní Bryscejnová. Toto rozvolňování se nejvíce dotklo býva-

jímá, a pokud mi síly a rozum budou alespoň trochu stačit, tak je budu organizovat. To slibuju.



Abych Vás čtenáře neunavoval podrobnými životními úspěchy mých spolupracovníků a, nebojím se říci, přátel, přečtěte si prosím náš časopis Vodní cesty a plavba č. 2 /2018. Tam se s životními, pracovními i osobními osudy Josefa Vaverky a Milana Bryscejna podrobně seznámíte. Byly sepsány při příležitosti předání Ceny Libora Záruby, která byla oběma udělena v roce 2018 za zásluhy o výstavbu vodních cest a podporu plavby.

Závěrem bych chtěl poděkovat za neuvěřitelnou odbornou a osobní spolupráci Milanovi i Josefovi a panu Vaverkovi vzhledem k jeho významným narozeninám zvláště mnoho štěstí a zdraví do dalších let. A abych zdůraznil svůj obdiv a poděkování oběma mimořádným mužům, budu citovat prezidenta Spojených států amerických:

***Důvtipný muž musí být tak chytrý,  
aby rozestavěl na vhodná místa lidi,  
kteří jsou mnohem chytřejší než on.***

**John Fitzgerald Kennedy**

Za pracovní kolektiv Ing. Josef Podzimek



Josef Vaverka kontroluje z loďky montáž plovoucí sochy Vltavy v rámci projektu PRAHA 2000



Josef Vaverka v akci při rekonstrukci vodní elektrárny Přelouč

# Život není takový – je úplně jiný (78)

Ing. Josef Podzimek

## Je největší sucho za posledních 500 let

Richard Brabec  
ministr životního prostředí



Přemýšlel jsem, jak pan ministr přišel na toto neuvěřitelné tvrzení, až jsem se dopracoval ke zjištění, že pan ministr životního prostředí je asi věřící katolík. Tak posuďte sami.

### **Takové sucho jsme 500 let nezažili. Obce řeší, jak vůbec přežít léto.**

Filip Pultar, Dominika Janouchová  
publikováno 29.4.2020

V tomto rozhovoru se dočtete krom jiného „**Pokud se něco zázrakem nezmění, tak můžeme čelit vážnému suchu.**“ Vzhledem k tomu, že se léta přiznávám, že jsem po své matce věřící katolík, hledal jsem, kde tento údaj pan ministr životního prostředí získal, tedy těch přesných 500 let. Až jsem náhodou nalistoval v knížce o pohřbu Karla IV. tuto informaci: Panna Marie Vyšehradská, tzv. „Dešťová“, je deskový obraz, který se dostal na Vyšehrad pravděpodobně za vlády Karla IV., jenž jej snad prý přivezl z korunovační cesty do Itálie. V druhé verzi figuruje druhý český arcibiskup a první český kardinál Jan Očko z Vlašimi, který měl obraz na Vyšehrad přinést roku 1356 pro oltář dnes již neexistujícího špitálního kostela Pokory Panny Marie blízko Podskalí.

K přízvisku Dešťová se váže až zázračný příběh. Roku 1606 se obraz navrátil na Vyšehrad do zbudované kaple ze sbírky tajného rady císaře Rudolfa II., Ondřeje Hannevalda z Eckersdorfu, jemuž Rudolf II. obraz věnoval a který toto dílo přenechal právě vyšehradské kapitule. V období neuvěřitelného sucha se zesnulá manželka On-

dřeje Hannevalda ve snu zjevila vyšehradskému kanovníkovi a poradila mu, aby obraz nesli v procesí až do Emauz. **A skutečně, ještě, než průvod stihl do Emauz dojít, spustil se liják trvající tři dny.** Od té doby za každého sucha vyráželo z Vyšehradu procesí do Emauz a Panna Marie prý nikdy hluchá k volání po vláze nezůstala.



Nebylo to sice před 500 lety, ale asi před 400, ale budiž. Pokračujme. Od té doby se Vyšehradské Madoně neřeklo jinak než Dešťová. Velké pouti, při kterých se nesl obraz Panny Marie Dešťové z Vyšehradu do Emauz, se pak konaly každý rok. Tak např. v roce 1790 se ho účastnil celý pražský magistrát, všichni faráři pražští, všechny řehole a řády, latinské školy a veškerá školní mládež. V průvodu šlo více jak 20 000 lidí. Prosili Pannu Marii Dešťovou za vydatnou vláhu a odpoledne prý začalo pršet. V té době už platil výnos císaře Josefa II. (1741–1790), který podobná procesí zapovídal, ale síla zvyku překonala sílu císařských paragrafů.

Když o tom tak přemyslím, tak já, Josef Podzimek, bych spojil síly s panem ministrem životního prostředí Richardem Brabcem, a obnovil procesí s obrazem Panny Marie Deštné vždy, kdy by hrozilo sucho – a to nastává prakticky každý rok – a to i s rizikem, že budou následovat povodně jako v letošním roce 2020.

**Prostě strašit se musí, suchem nebo povodněmi. Vždyť strašení globálním oteplováním jsme také nahradili klimatickými změnami. Toto závěrečné konstatování, blízké zeleným aktivistům, bych doplnil skutečnou historkou z nedávné doby.**

Když Julek Binder, bývalý generální ředitel Vodohospodářské výstavy Bratislava, provázel na vodním díle

Gabčíkovo delegaci zelených aktivistů, pronesl tehdejší ministr životního prostředí Josef Vavroušek legendární větu: „Vidíte tu poušť, žádný ptáček, je tu úplně mrtvo.“ Pak se vzneslo víc jak 1000 kormoránů a pan ministr dodal: „Nebo se to přemnoží.“

**Zatímco dokončují tento článek, dva dny soustavně prší a prší, v televizi pro změnu dominují řeky vylité z břehů.** Jestli si Panna Marie Dešťová nepopletla demonstrace proti rasismu s průvodem za přivolání deště. Už bych po třech týdnech izolace proti „viru“ věřil všemu.



Jestli jdeš zase bojovat se suchem, tak si nezapomeň holinky a pláštěnku...

MLADÁ FRONTA

pondělí 15. 6. 2020

# DNES

## Zdivočelá voda

Bleskové povodně zasáhly desítky míst. Ničivá záplava se valila z polí i lesů

Nejdeštivější červen za 60 let. Na Česko spadl dvojnásobek průměrných srážek, zlikvidoval povrchové sucho

LIDOVKY.cz

8. ČERVENCE 2020 13:13





**FAKTA**

### **S. 1. Nářek na velký nedostatek vody.**

**P**o rovinách na východních Čechách, zvláště kolem Hradce Králové nařkáme na nedostatek vody, o semletí obilí veliká nouze.

*Hospodářské Noviny* oznamují nám v čísle 31. na rok 1865 také nářek na nedostatek vody, pravice: „Ze všech stran se ozývají nářky na nedostatek vody, kterou rolníci na mnohých dědinách zdaleka dovážeti musejí, neboť potoky i studně jsou vyschlé. I v Praze začíná býti o vodu zle. Vltava se podobala spíše potůčku než-li řece, a byla pokryta silou ostrůvků, jichto dříve nevidáno. V kašnách též se vody nedostává, někde ji z daleka donášeti musejí. Pomyslíme-li na to, jak ohromná síla vody koncem dubna letos z Čech uběhlo, jistě bychom jí na celý rok dosti a všude v hojnosti měli. Že voda nyní najednou uběhne, tím jsou vinni hospodáři sami, kteří si nehlídají lesů, ba ani drnů na stráních, by voda zvolna stékala; vsakují se do země, studánky a prameny napájela. Hospodáři jsou tím vinni, že k vůli osobnému okamžitému zisku proměňují každý rybník v luka nebo pole, a tak nikde zádržky není, kdeby voda se zachytit mohla.

# PODZIMEK & SYNOVÉ

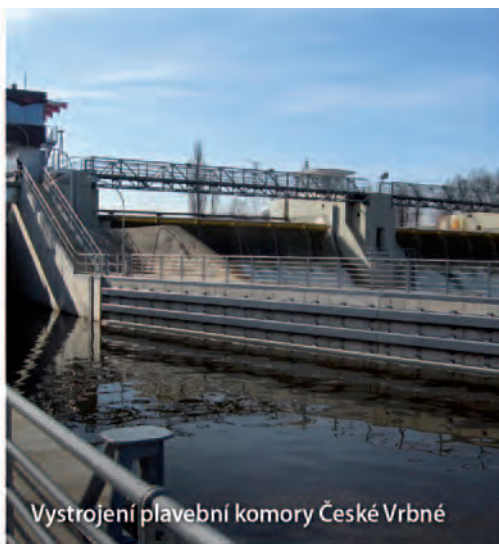


Stavíme s nadhledem!

[www.podzimek.cz](http://www.podzimek.cz)



[/podzimekasynove](https://www.facebook.com/podzimekasynove)



Vystrojení plavební komory České Vrbné



Pojízdné hrazení v ústí Čertovky do Vltavy



Plavební komora Hluboká nad Vltavou



Dodávka linky na drcení kameniva,  
kamenolom Brant



Zdvízná lávka a provizorní hrazení  
Sportovní přístav Hluboká nad Vltavou



Strojírny Podzimek, s.r.o.,  
Čenkovská 1060, 589 01 Třešť  
[www.strojirny-podzimek.cz](http://www.strojirny-podzimek.cz)



Vzpěrná vrata v přístavu Praha-Liběň