

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2
2022

Ruská blokáda ukrajinských přístavů pokračuje

Křižník Moskva † 14. 4. 2022



*Česko-polské memorandum
o přístupu k námořním přístavům*



Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
www.mdcr.cz



Ředitelství vodních cest ČR
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
www.rvccr.cz



STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA
Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7
www.spspraha.cz



Povodí Labe, státní podnik
Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
www.pla.cz



POVODÍ VLTAVY
Povodí Vltavy, státní podnik
Holečkova 3178/8, 150 24 Praha 5
www.pvl.cz



Povodí Moravy, s.p.
Dřevařská 11, 602 00 Brno
www.pmo.cz



Hospodářská komora České republiky
Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1
www.komora.cz



Povodí Odry, státní podnik
Varenská 49, 701 26 Ostrava
www.pod.cz



Agrární komora ČR
Blanická 383/3, 779 00 Olomouc
www.akcr.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



APL - Asociace lodního průmyslu
Popovická 924/4, 101 00 Praha 10 - Michle
www.aplcz.cz



Zakládání staveb, a.s.
K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4
www.zakladani.cz



www.metrostav.cz



společně @ VINCI
SMP CZ, a.s.
Vyskočilova 1566, 140 00 Praha 4
www.smp.cz



VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.
Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5
www.vrv.cz
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno



Váňovská 528, 589 16 Třešť
www.podzimek.cz



Čenkovská 1060, 589 01 Třešť
www.strojirny-podzimek.cz



LABSKÁ, strojná a stavební společnost s.r.o.
Kunětická 2679, Pardubice 530 09
www.labska.cz



www.strabagrail.cz



AQUATIS a.s.
Botanická 834/56, 602 00 Brno
www.aquatis.cz



Loď Moravia, loď Czechie
Kotviště č. 14, Na Františku, Praha 1
www.prahalode.cz



České přístavy, a.s.
Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7
www.ceskepristavy.cz



PRAGUE BOATS
SINCE 1990
Přístaviště lodí u Čechova mostu
Dvořákovo nábřeží, nástupišť č. 5
110 00 Praha 1 - Staré město
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
ceskaplavba.cz

Objednávky a inzerce:

tel.: 241 409 467
e-mail: vodnicesty@seznam.cz

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.

OBSAH

Ministr dopravy navštívil Labskou vodní cestu a otevřel nové přístaviště v Děčíně	2
Česko-polské dopravní memorandum pomůže lepšímu propojení obou zemí	4
VÁLKA NA UKRAJINĚ – Ruská blokáda ukrajinských přístavů pokračuje	6
Modernizovaný výtah na Orlické přehradě prodlouží plavební sezonu a převezí i větší lodě	12
Modernizace lodního výťahu na Orlíku Ing. Tomáš Beržinský	14
Modernizace jezu Hranice Ing. Lubomír Mik	16
Povodí Vltavy otevřelo v Budějovicích novou přístavní hranu pro malá plavidla Hugo Roldán	17
Začala velká proměna přístaviště lodí v Litoměřicích	18
Replika mostu bývalé poňní dráhy připulula do Prahy lodí Ing. Jan Bukovský, Ph.D.	19
Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2021 Doc. Ing. Pavel Jurášek CSc.	22
Unikátní publikace mapuje osobní lodní dopravu v ČR od parníku Bohemia (1841) až po současnost	23
Kam kráčíš, Česko? Ing. Josef Podzimek	25
Život není takový – je úplně jiný (86) Ing. Josef Podzimek	26



Ústecký kraj



Středočeský kraj



Pardubický kraj



Jihočeský kraj



Zlínský kraj



Jihomoravský kraj

Titulní strana: Poslední známá fotografie ruského křižníku Moskva před potopením v Černém moři dne 14. dubna 2022 / LNG terminál v polském námořním přístavu Svinouští

Autor: Neznámý autor / Správa námořních přístavů Štětín a Svinouští

Ministr dopravy navštívil Labskou vodní cestu a otevřel nové přístaviště v Děčíně

V Děčíně bylo v pátek 22. dubna 2022 přímo v centru města uvedeno do provozu nové veřejné přístaviště pro malé rekreační lodě. Jedná se o první ze série přístavišť, které letos Ředitelství vodních cest ČR na Labi vybuduje. O rekreační plavbu na Labi a její rozvoj se zajímal i ministr dopravy Martin Kupka, který přijel přístaviště slavnostně otevřít.

„Nezbytnou podmínkou pro využívání vodních cest k rekreační plavbě je dostatečně hustá síť bezpečných veřejných přístavišť. Naším cílem je usnadnit turistům na lodích nejen vlastní plavbu, ale také poznat její okolí, a to za pomoci moderních přístavišť, která plavcům nabízí funkční zázemí,“ říká ministr dopravy Martin Kupka. Program výstavby veřejných přístavišť pokračuje modernizací mola v Litoměřicích a výstavbou nového přístaviště malých plavidel v Mělníku. „Letos bude zahájena výstavba přístavišť ještě v Ústí nad Labem – Brně, Roudnici nad Labem, ve Štětí, v Brandýse nad Labem, Čelákovcích, Nymburku, Poďěbradech a v Kolíně,“ dodal.



Nové rekreační přístaviště v centru Děčína

Plavidla mohou od 22. dubna kotvit v Děčíně přímo v centru města u nábřeží pod městskou knihovnou. 36 m dlouhé plovoucí molo, kopírující aktuální úroveň hladiny v řece, je vybaveno odběrnými sloupky pro připojení plavidel na elektřinu a pitnou vodu. Lodě mohou u přístaviště stát až 48 hodin. To je dostatečně dlouhá doba na návštěvu města a blízkého okolí. Posádka tak může v klidu navštívit město nebo přenocovat. Veřejné přístaviště pro návštěvníky města připlouvající na lodích dosud v Děčíně nebylo a byli tak odkázáni na použití vysokých nábřežních zdí vhodných jen pro velké lodě nebo improvizované vyvázání u šikmého břehu. „Posádky plavidel jistě ocení molo nízko nad hladinou, s pohodlným přístupem po rampě z nábřeží. Připojení na elektřinu je pomocí čipové Přístavní karty, užívané již dnes na Labi v Dolních Zálezlech či Nučnicích a Libotenicích, ale také v ostatních přístavech Vltavy a Baťova kanálu. Novinkou na Labi je přípojka na doplnění nádrží lodí pitnou vodou,“ upřesnil Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, jež je investorem a provozovatelem přístaviště.

„Řeka Labe je neodmyslitelně spjata s historií i současností města Děčína. Vznik přístaviště pro malá plavidla vítáme, projekt bezpochyby podpoří intenzivnější soužití s největší českou řekou, zvýší cestovní ruch a turistům nabídne zázemí pro jejich pobyt v našem městě,“ říká primátor města Jiří Anděl s tím, že se město finančně podílelo na přístupovém prostoru k přístavišti.



Ředitel ŘVC Lubomír Fojtů ukazuje nové přístaviště ministru dopravy Martinu Kupkovi

„Vítáme vznik nového veřejného přístaviště v Děčíně, protože rekreační plavba na Labi má velký potenciál, který byl limitován chybějící infrastrukturou. Další přístaviště v regionu pomůžou k rozšíření možností trávení volného času, a to jak na vlastní lodi nebo v rámci rozvoje lodních půjčoven podobně jako to vidíme na Vltavě nebo na Baťově kanále. Vodní turistika hraje v regionu Českého Švýcarska velkou roli, můžete plout na raftu, na parníku klidně až do Drážďan nebo nově zakotvit rekreační loď přímo v centru Děčína,“ říká ředitel obecně prospěšné společnosti České Švýcarsko Jan Smíd.

Stavba probíhala déle, než se předpokládalo. Ke zdržení došlo i proto, že dlouhé 4 měsíce musely vyrobené železobetonové pontony čekat na dostatek vody v Labi, aby bylo možné je po vodě přesunout z přístavu Děčín-Loubí do jejich cílové polohy na Smetanově nábřeží. Úzkým místem na cestě byla plavební úžina Heger v centru Děčína pod Tyršovým mostem, pro jejíž překonání je potřeba dostatečná plavební hloubka.

Zhotovitelem stavby byla firma LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o., náklady ve výši 33 mil. Kč financoval Státní fond dopravní infrastruktury.

Ministr dopravy následně navštívil místo plánovaného plavebního stupně Děčín na palubě remorkéru Beskydy za doprovodu zástupců Ředitelství vodních cest ČR, Státní plavební správy a státního podniku Povodí Labe.

Na závěr své návštěvy ministr zavítal do loděnic v Děčíně-Křešicích, kde si prohlédl technologii oprav a výstavby plavidel a se zástupci firmy České loděnice prodiskutoval rozvojové možnosti výroby lodí v České republice i opatření ke zlepšení splavnosti Labské vodní cesty.



Slavnostní přestřižení pásky nového rekreačního přístaviště v Děčíně



Děčín je atraktivní pro vodní turisty, doposud zde však mohly přistávat jen velké osobní a hotelové lodě



Ministr dopravy Martin Kupka na palubě remorkéru Beskydy podnikl exkurzi na místo plánovaného plavebního stupně Děčín v doprovodu zástupců Ředitelství vodních cest ČR, Státní plavební správy a státního podniku Povodí Labe



Na závěr návštěvy města Děčína ministr dopravy Martin Kupka navštívil areál podniku České Loděnice



Česko-polské dopravní memorandum pomůže lepšímu propojení obou zemí



Urychlení a vylepšení silničního i železničního propojení mezi Českou republikou a Polskem nebo spolupráce obou zemí při splavnění řeky Odry. Nejen o tom jednali 3. června 2022 v Praze ministr dopravy Martin Kupka a jeho polský protějšek Andrzej Adamczyk. **Oba ministři podepsali také memorandum o rozvoji dopravního spojení mezi polskými námořními přístavy a Českou republikou.**

„Rozvoj našich vztahů v dopravě je velice dynamický a můžeme sledovat postupné plnění největších projektů, kterými zlepšujeme dopravní propojení mezi oběma státy. I nadále se budeme podporovat a sdílet svoji praxi,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

V memorandu se obě strany vyslovují pro prohloubení vzájemných ekonomických vztahů díky většímu využití polských námořních přístavů ve Štětíně, Svinoušti, Gdaňsku a Gdyni. K tomu má přispět také zlepšování infrastruktury vedoucí do těchto přístavů. **V textu se mluví i o zlepšení mezinárodních železničních spojení jako hlavního druhu pozemní dopravy nebo o zlepšení splavnosti Odry.**

Obě strany vítají spolupráci při modernizaci a výstavbě dopravní infrastruktury, která přispěje k rozvoji multimodální dopravy, ke snížení energetické zátěže a k plnění klimatických cílů, a to zejména díky rozvoji železniční sítě.

Český i polský ministr řešili také trasování vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Vratislaví. Z pohledu ČR představuje rozvoj tohoto spojení prioritu nejen pro mezinárodní spolupráci mezi státy

V4, ale například i v rámci Iniciativy Tří moří, kde vytváří přirozené doplnění pro rozvoj propojenosti dopravy mezi severem a jihem.

V tuto chvíli na české straně probíhá zpracování studií proveditelnosti a detailněji se zkoumá příhraniční úsek z Hradce Králové. Očekává se intenzivní spolupráce na vzájemné koordinaci studie proveditelnosti tohoto vysokorychlostního spojení či na přípravě nové smlouvy na přeshraničním vysokorychlostním železničním úseku spojení Ostrava – Katovice.

Při právě probíhající revizi sítě TEN-T pak žádá Česká republika se silnou podporou Libereckého kraje o zařazení železničního spojení Praha - Lysá nad Labem - Mladá Boleslav – Liberec – Závadov - Zhořelec do takzvané globální vrstvy. Ministři se shodli na uspořádání odborných konzultací ohledně budoucnosti tohoto úseku.

„Uvedené spojení by nabídlo rychlé propojení Prahy a Liberce, rovněž znamená pozitivní dopad na rozvoj regionů Mladoboleslavska a lepší spojení do oblastí severních polských přístavů,“ řekl polskému kolegovi.

V silniční dopravě oba ministři mluvili o propojení silnic D11 a S3, což je v současnosti nejdůležitější projekt přeshraniční silniční infrastruktury s Polskem. Řešili také spolupráci při splavnění Odry. Česká republika a Polsko mají společný zájem na zařazení oderské vodní cesty do celoevropské sítě TEN-T. Chtějí také prodloužit splavnost Odry z Polska až na území Moravskoslezského kraje. Tématem jednání bylo i české předsednictví v Radě EU.

Memorandum o spolupráci mezi Ministerstvem infrastruktury Polské republiky a Ministerstvem dopravy České republiky na rozvoji dopravní infrastruktury spojující polské námořní přístavy a Českou republiku

Ministerstvo infrastruktury Polské republiky a Ministerstvo dopravy České republiky

- uznávají potřebu dalšího prohlubování ekonomické výměny mezi Českou republikou a Polskou republikou;
- přejí si optimalizaci využití neustále se rozvíjejícího potenciálu hospodářské spolupráce a modernizované dopravní infrastruktury v obou zemích;
- berou na vědomí potřebu zlepšit intermodální dopravu ve středoevropském regionu a v této souvislosti se snahou o větší využití polských námořních přístavů ve Štětíně, Świnoujściu, Gdaňsku a Gdyni;
- zdůrazňují význam mezinárodních železnic, silnic a vnitrozemských vodních cest podél severojižní osy spojujících polské námořní přístavy s regiony a klíčovými ekonomickými centry v obou zemích za účelem posílení dynamiky rozvoje regionů;
- podporují rozvoj intermodální dopravy neustálým vytvářením příznivých podmínek pro výstavbu, rozšiřování, modernizaci a efektivní provoz jednotlivých prvků infrastruktury;
- pečují o vysokou kvalitu dopravní infrastruktury včetně příhraničních úseků s cílem zajistit vysokou konkurenceschopnost logistických služeb v obou zemích;
- s ohledem na klíčovou roli přístupové infrastruktury k síti překladišť, a to jak v polských námořních přístavech, tak v jiných velkých uzlových bodech a na hraničních přechodech, při zajišťování účinného přesunu komodit a udržování stabilních dodavatelských řetězců;
- v návaznosti na naši úzkou spolupráci v rámci „Dohody mezi Ministerstvem dopravy a spojů ČR a Ministerstvem dopravy a námořního hospodářství Polské republiky o spolupráci při přípravě a realizaci modernizace železničních tratí stanovených v Evropské dohodě o hlavních mezinárodních železničních tratích (Dohoda AGC) a Evropské dohodě o důležitých mezinárodních tratích kombinované dopravy a souvisejících zařízeních (Dohoda AGTC)“ a tzv. „Společné prohlášení o rozvoji kombinované dopravy“ zemí V4;

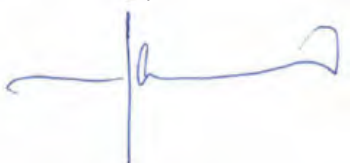
potvrzují potřebu pokračovat ve stávající dvoustranné spolupráci s cílem vytvořit konzistentní dopravní síť v souladu s ustanoveními TEN-T pomocí

- zlepšení mezinárodního železničního spojení jako základního způsobu pozemní intermodální dopravy v rámci národních a zelených cílů EU prostřednictvím jejich neustálé modernizace a údržby a zajištění vysoké kvality infrastruktury na mezinárodních dopravních trasách vedoucích do polských námořních přístavů:
 - C-E65: Gdynia / Gdaňsk (PL) - Zebrzydowice (PL) - Bohumín (CZ) - Břeclav (CZ);
 - C-E59 / C-E30: Świnoujście / Szczecin (PL) - Chalupki / Międzyzylesie (PL) - Bohumín (CZ) / Lichkov (CZ) - Praha (CZ);
- upřednostňování a urychlování výstavby přeshraničních silničních úseků a neustálé udržování a zajišťování vysoké kvality silnic:
 - S3-D11: Świnoujście / Szczecin (PL) - Lubawka (PL) - Královec (CZ) - Praha (CZ);
 - A1-D1: Gdyně / Gdaňsk (PL) - Gorzyczki (PL) - Ostrava (CZ) - Praha (CZ);
- zlepšení spojení vnitrozemských vodních cest modernizací Oderské vodní cesty prostřednictvím dalšího rozvoje a zlepšování plavebních podmínek:
 - Ostrava (CZ) - Bohumín (CZ), Chalupki (PL) - Kędzierzyn - Koźle (PL);
 - Kędzierzyn - Koźle (PL) - Szczecin / Świnoujście (PL);
- podpory zlepšení intermodální přepravy mezi Polskou republikou a Českou republikou, která přispívá ke zvýšení vzájemné obchodní výměny, při zohlednění významného přínosu polských přístavů, které mají rovněž kontejnerové a trajektové terminály odbavující lodní spojení na krátké a dlouhé vzdálenosti a modernizované železniční a silniční síť České republiky.

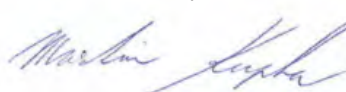
Toto memorandum o porozumění nezakládá žádné právní povinnosti a práva.

Toto Memorandum o porozumění vstoupí v platnost dnem jeho podpisu zástupci Ministerstva infrastruktury Polské republiky a Ministerstva dopravy České republiky.

Andrzej Adamczyk
Ministr infrastruktury
Polská republika



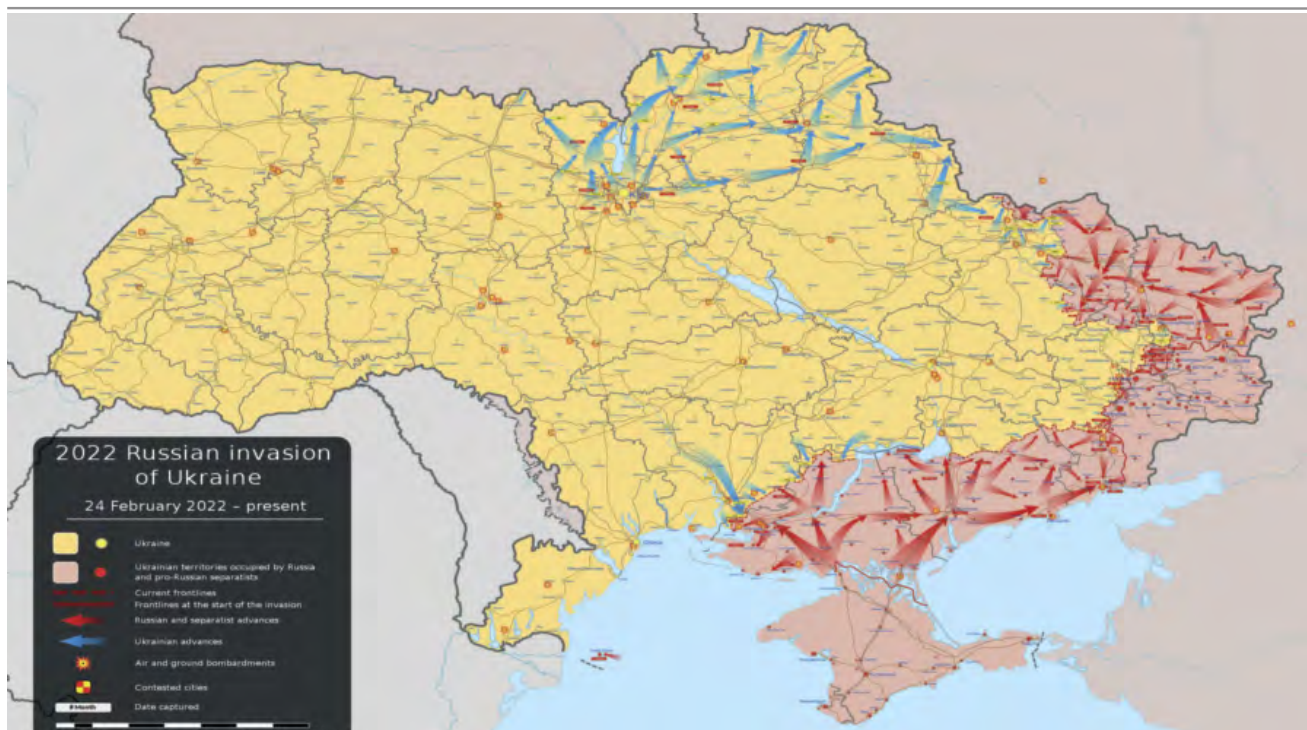
Martin Kupka
Ministr dopravy
Česká republika



VÁLKA NA UKRAJINĚ

Ruská blokáda ukrajinských přístavů pokračuje

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



Směry postupu (červeně) a ústupu (modře) ruských vojsk (květen 2022)



Poslední známá fotka křižníku Moskva krátce před potopením

V minulém čísle našeho časopisu jsem psal o tom, jaký má vliv ruská invaze na provoz vodních cest a přístavů na Ukrajině.

Abych si informace ověřil, rozhodl jsem se přístavy v Kyjevě, Oděse a Mykolajivu navštívit osobně. Na Ukrajině jsem strávil měsíc, během kterého jsem navštívil i místa vodě vzdálená jako je Lvov, Černobyl, nebo Irpiň a Buča.

KŘIŽNÍK MOSKVA

V prvním díle článku jsem se zmínil o vlnkové lodi ruské Černomořské flotily křižníku Moskva a její úloze při obsazení strategického Hadího ostrova.

Krátce před mým odjezdem světem proletěla zpráva, že se křižník Moskva potápí. Bylo to 14. dubna 2022 – datum, které se vepsalo do dějin. Podle ukrajinského námořnictva byl křižník Moskva zasažen dvěma protilodními střelami Neptun odpálenými z oděské oblasti. Ke zničení cíle také posloužily ukrajinské drony, které odvedly pozornost radarových systémů.

Po několika hodinách boje o záchranu vlnkové lodi se při rozsáhlém požáru křižník Moskva potopil několik kilometrů od přístavu Sevastopol, kam jej táhly remorkéry.

Podle ruského ministerstva obrany se loď nepotopila v důsledku ukrajinského útoku, ale po nehodě a následném požáru. Tak či tak jde o potopení největší ruské lodě od konce druhé

světové války, a první ruské vlnkové lodi od rusko-japonské války roku 1905. Na palubě lodi podle oficiálních informací zemřel jeden námořník a 27 dalších je nezvěstných.



Druhá edice známky s motivem Hadího ostrova vydaná na počest potopení křižníku Moskva



Opera v Oděse obehnaná barikádami a protitankovými ježky

ODĚSA

První ukrajinský námořní přístav, který jsem navštívil, byla Oděsa, nejvýznamnější přístavní a logistická zóna Ukrajiny. Strategickému významu odpovídají také obranné přípravy.

Bunkry a protitankové zátarasy na strategických plážích nadále zůstávají, dokonce mezi stromky je občas možné spatřit zamaskované kanony, mířící na moře, i když se pravděpodobnost ruského útoku z moře každým dnem zmenšuje. Od deseti večer do páté hodiny ranní je zákaz vycházení, který je v Oděse přísně vymáhán. Ulice jsou liduprázdné a ztichlé město v noci pravidelně rozeznívají sirény ohlašující letecký poplach. To je Oděsa lidí, kteří tam žijí. Pro svět je ale Oděsa především nejvýznamnější ukrajinský přístav, který svírá ruská blokáda, takže ukrajinská pšenice leží v silech, lodě jsou zakotveny, a svět se bojí hladomoru.

Ukrajina loni vyvezla do světa 250 milionů tun zboží, z toho přes přístavy šlo přes 160 milionů tun – a právě z Oděsy to bylo 110 milionů tun. „Rusové nám brutálním způsobem zablokovali přístavy. Ty jsou zaminované a na začátku války jsme viděli raketové útoky na námořní lodě, které se pokusily ruské invazi uniknout. Několik jich bylo potopeno,“ říká mi při pohledu na oděský přístav Viktor Berestěnko, prezident Asociace mezinárodních nákladních speditérů Ukrajiny. V ukrajinských přístavech, jako je Oděsa, Cherson, Berdjansk nebo Mariupol, je zablokováno na 70 plavidel ze zemí celého světa – plují pod vlajkami Panamy, Nigérie, Hongkongu, Libérie, Barbadosu, Turecka nebo Marshallových ostrovů. Na znehybněných lodích uváží stovky námořníků.



V přístavu Oděsa kotví desítky námořních lodí z celého světa



Ostnaté dráty a varovné cedule "NEBEZPEČÍ - MINY" lemuji pláže okolo Oděsy



Nad plážemi jsou mezi stromy schované kanony mířící na moře

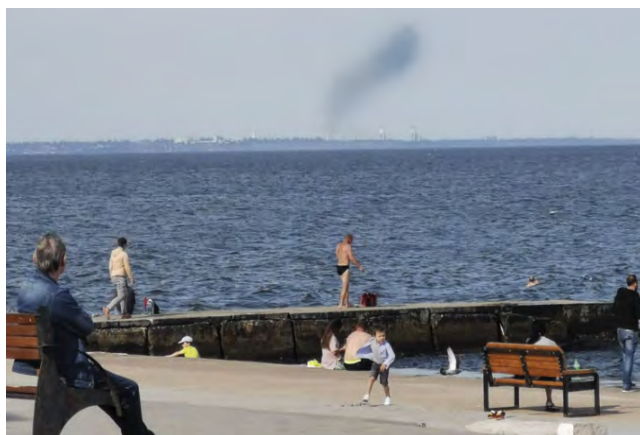
Zatímco přístavy prakticky zamrzly, železnice a silnice se snaží přepravit co nejvíce zboží. Ale ani ukrajinská, ani evropská síť není na takové množství nákladu připravena. Navíc se zahraniční řidiči bojí přijet do válkou zasažené země. Berestěnko říká, že bez mořských cest to nepůjde. „Po zemi umíme přepravit asi patnáct procent strategicky důležitého zboží, jako je dovoz ropy, a vývoz uhlí nebo železných produktů. Ale ne větší množství obilí, kukuřice nebo slunečnicového oleje. To bude muset čekat, dokud se neuvolní námořní cesty.“

Ukrajina nemůže vyvážet, a ceny potravin, jejichž je jedním z největších světových dodavatelů, rostou. Miliony lidí v Africe a na Blízkém východě budou hladovět. Alžírsko je z padesáti procent závislé na dovozu ukrajinské pšenice, podobné je to s Egyptem, Tuniskem, Libanem, či Tureckem. A stejný problém má řada afrických zemí, jako je Kamerun, Tanzanie či Uganda. Slova o hladomoru padají čím dál častěji. „Nemožnost vozit tam naši pšenici, ječmen a kukuřici způsobí další migrační krizi a destabilizaci,“ prorokuje Berestěnko. I kdyby se teď přístavy otevřely, potrvá prý týdnů, možná až dva měsíce, než se podaří odminovat námořní trasy. Vlastní pobřeží zaminovali Ukrajinci, aby odradili Rusy od vyloďení, dál položili miny Rusové. Ukrajinci říkají, že bez pomoci flotily NATO by to sami rychle odminovat nezvládli.



Domobrana střeží molo v centru Oděsy

Ale blokáda zatím trvá. Na její ukončení teď znovu apelovalo OSN. Jenže z Moskvy dostalo odpověď, že Rusko je ochotné se o ukončení blokády ukrajinských přístavů bavit až poté, co budou zrušeny všechny sankce. A jako hrozivý důkaz toho, jak to Rusko s blokádou ukrajinských přístavů skutečně myslí, jsem krátce po rozhovoru s Viktorem Berestěnkem při chůzi po po-



Kouř stoupá z oděského přístavu po ruském raketovém útoku

břežní promenádě uslyšel ránu a viděl stoupat kouř z jednoho z oděských přístavů. Ruský raketový útok. Rusové útočí na Oděskou oblast každý den.

ZATOKA – NEJDŮLEŽITĚJŠÍ MOST NA UKRAJINĚ

Jednou z mála možností, jak dostat zboží z Ukrajiny nebo na Ukrajinu, jsou tři dunajské přístavy. Ty jako jediné ukrajinské přístavy fungují i v době války. Mohou sice podle odborníků nahradit pouhých tři procenta kapacity námořních přístavů, ale i to v době války znamená hodně. Rusové si to dobře uvědomují a pravidelně bombardují jedinou silniční a železniční tepnu do dunajských přístavů. Na následky ruských útoků v oblasti strategického písčitého poloostrova Zatoka jsem se byl podívat. Toto vyhlášené letoviště s nekonečnými plážemi je denně v ohrožení. Ruské rakety nejsou většinou přesné a namísto strategických objektů zasahují domy v okolí. Způsobují obrovské škody a trauma civilnímu obyvatelstvu. Zničené rodinné domy, rozryté silnice, zničené hotely. Trosky jednoho z nich mi ukazuje moje průvodkyně Diana: „Bydlela v něm jedna evakuovaná rodina. Při útoku byla těžce zraněna osmiletá holčička, kterou zavalil betonový panel. Podařilo se jí vyprostit, ale museli jí amputovat nohu.“



Zničený hotel po „nepřesném“ raketovém útoku

Jedeme ke strategickému zdvihacímu mostu, který je jedinou spojnici s nejzápadnější částí Ukrajiny. Před mostem nás staví u zátarasu vojáci: „Dál nemůžete, most je často bombardován. Navíc je právě letecký poplach, tak raději jedte rychle pryč. Na most mohou jen vojáci a nákladní vlaky. Pokud chcete na druhý břeh, musíte přes Moldavsko.“ Ruské rakety skutečně zasáhly most už mnohokrát, ale většinou je silniční a železniční spojení do několika hodin obnoveno a doprava funguje dál.



Most v Zatoce je jediná spojnice s „podunajskou“ Ukrajinou

HADÍ OSTROV

Blízko Zatoky se nachází v ústí dunajské delty proslulý Hadí ostrov, který se stal známým, když jeho obránci řekli ruské válečné lodi „Idi na chuť“. „Ostrov je strategicky důležitý pro námořní dopravu nejenom pro Ukrajinu, ale v celém Černém moři,“ říká mi můj další průvodce, ukrajinský námořní důstojník. „Abychom obnovili námořní přepravu, musíme nad ním znovu získat kontrolu. Naše armáda proto věnuje obrovské úsilí zničení ruských okupantů na ostrově.“

Zatímco hovoříme, podél pobřeží pluje hlídkující ukrajinská válečná loď. Snahu Ukrajinců opět ovládnout Hadí ostrov dokládá zveřejněné video z posledního velkého útoku, při kterém dvě stíhačky Su-27 masivně zasáhly obranu ostrova. Rusové se snaží téměř sebevražednými pokusy dostat na ostrov prostředky protivzdušné nebo protilodní obrany. A Ukrajinci je nenechají se tam usadit, ruští vojáci jsou na ostrově pod tlakem každodenních útoků. Ale přes snahy o ukončení námořní blokády nadále dopadají na Oděskou oblast rakety, na moři se válčí o ovládnutí ostrova a Oděsa zůstává ve střehu.



Ukrajinské stíhací bombardéry Su-27 útočí na ruské pozice na Hadím ostrově

MYKOLAJIV

Druhý nejvýznamnější přístav na územích v držení ukrajinských sil je Mykolajiv. Půlmilionové město plné přístavů, překladišť a loděnic mělo být pro Rusy odrazovým můstkem pro získání Oděsy po obsazení přístavu Cherson v ústí Dněpru. Ale zde se ruská vojska přepočítala.



Vstupní brána města Mykolajiv

Dobře to dokumentuje boj o mezinárodní letiště v blízkosti města, které ruští výsadkáři obsadili v prvních dnech bojů o Mykolajivskou oblast. Rusové se nestačili divit, když na ně zaútočila skvěle vycvičená policejní zásahová jednotka, a Rusy z letiště doslova vystřelila. Jako pomstu vystřelila ruská armáda na letiště raketu, a z terminálu zbyla jen kostra ožehklých betonových žeber.



Mezinárodní letiště v Mykolajivu poškozené ruskou raketou

Podobně to dopadlo v centru města. Je úplně uzavřené. Na náměstí se naproti historické radnici tyčí ruina oblastního ředitelství, obdoby českého krajského úřadu. V její levé části zeje obrovská díra, budova je rozříznutá od střechy v 10. patře až do sklepa. „Rusové po měsíci války na administrativní budovu plnou lidí vystřelili raketu Iskander, zřejmě z jedné z lodí v Černém moři. Zabilo to 37 lidí a dalších 34 bylo těžce zraněno,“ říká kapitán námořnictva Dmytro Pletenčuk, který mě provází. „My to tady přirovnáváme k 11. září, byl to teroristický útok na civilní budovu,“ dodává, zatímco mi ukazuje krvavé skvrny na stěnách chodby, za níž zeje jen díra do prázdnoty.



Zničená budova oblastní správy v centru Mikolajevu



Pohled ze zničené budovy oblastního ředitelství na záliv řeky Bug

Mykolajiv je z přístavů na neokupovaných územích druhý nejvýznamnější hned po Oděse. Roční přecládka činí 23 milionů tun a specializuje se na obilí, kovy a hnojiva. Ruská blokáda jej zcela odřízla. „Přístav Mykolajiv je strategickým uzlem Ukrajiny. Mykolajiv jsme ubránili, ale je tu mnoho lodí z celého světa, které nemohou vyplout na moře kvůli ruské blokádě. Ty, které se o to na začátku války pokusily, byly zasaženy ruskými raketami a musely se vrátit,“ říká ředitel přístavu Alexander Medvedik.



Přístav Mykolajiv je dnes druhý nejvýznamnější logistický uzel na Ukrajině

Za Sovětského svazu byly zdejší loděnice největší nejen v SSSR, ale i na světě. Zdejší závody stavěly letadlové lodě, ponorky, ale také například křižník Moskva, který nedávno ukrajinské námořnictvo poslalo ke dnu. Z okna vybombardované úřední budovy sledují jeho dvojče, obrovské rezavé plavidlo. „Ano, je to její sesterská loď, jmenuje se Ukrajina,“ říká Dmytro Pletenčuk.

V Mykolajivu jsem měl možnost navštívit také frontovou linii ve směru na Cherson. Okolí zákopu je poseto kusy granátů a raket. Vojáci jsou rádi, že je relativní klid, okolo sice duní děla, ale mohou si dát cigaretu a kafe. Fronta u Mykolajiva se před měsícem pohybovala o deset kilometrů na východ, Rusové ustoupili. Ukrajinské armádě se podařilo osvobodit několik vesnic, které ovšem zůstávají pod palbou. Teď vojáci drží pozice, jsou ukryti v soustavě zákopů a bunkrů. Zrovna tihle žijí v zakopaném kontejneru. Kuchař je v podzemí, kuchař právě připravuje oběd. „Fronta je stabilizovaná, každý den na nás ale Rusové střílejí. A to všechno, co mají, včetně kazetových bomb,“ a ukazuje mi prázdné granáty, které obsahovaly malé kousky železa, zabíjející vše živé.

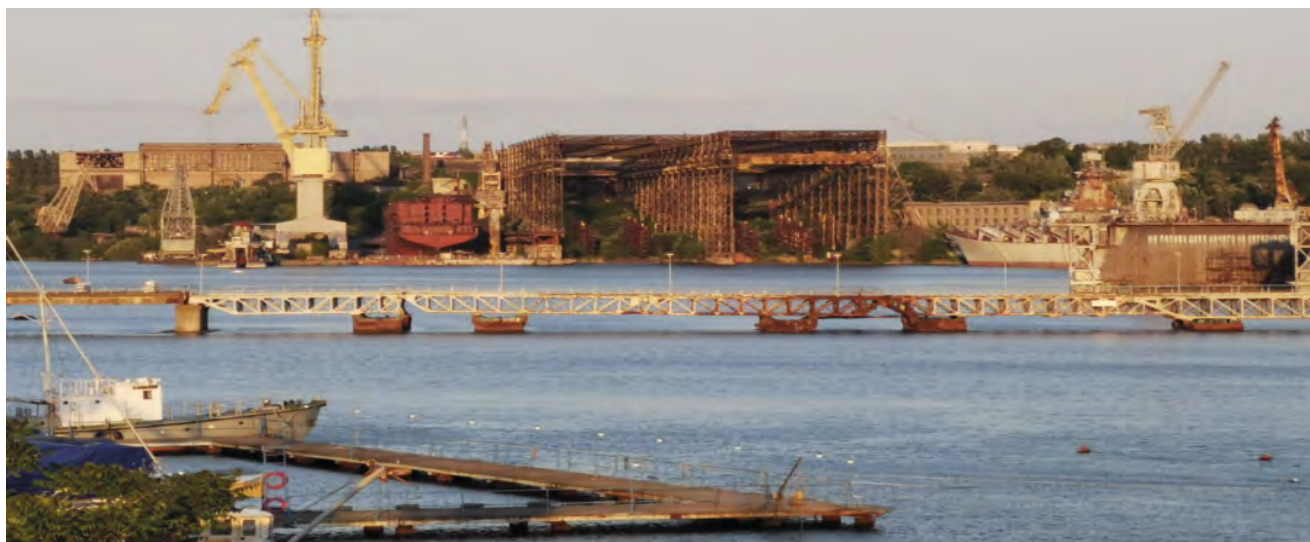


Vojáci na frontě u zbytků ruské rakety

Nedaleko za zákopy leží v hustém a šťavnatě zeleném mládém obilí trosky ruské útočné helikoptéry Mi-35. Nedávno ji sestřelili. Dva ruští letci zahynuli a jsou pohřbeni nedaleko trosek. Na dřevěných křížích visí zelené vojenské beranice. Vojáci říkají, že piloti asi museli zabloudit, dostali se nad ukrajinské území. Obránci si ale vybudovali několik linií obrany, a tak vrtulník neměl šanci.



Ruská helikoptéra v poli nedaleko frontové linie u Mykolajiva



V mykolajivských loděnicích kotví křižník Ukrajina (vpravo), sesterská loď potopeného křižníku Moskva



Selfíčko s ukrajinským důstojníkem u vraku ruské helikoptéry

Rusové ostřelovali přístav, ale jak se jim obvykle „daří“, zasáhli obytné čtvrti poblíž. Bývaly to pěkné bytovky pro pracovníky přístavu. Teď jsou na malém náměstíčku zkroutené dětské prolézačky a převrácená houpačka. Hned vedle je velký kráter. Všechny domy mají vysklená okna, střechy domů odfoukly exploze. Z jednoho z bytů visí koupací vana. Jura, starší muž se zlatými zuby, který na náměstí krmí psy a kočky, říká: „Ostatní lidé utekli. Zůstal jsem tu sám. Celý život jsem tvrdě pracoval v docích, tvrdě jsem dělal. Chci žít a zemřít ve svém domově.“ Ukazuje na zničený dům za ním a vypráví příběh vany. „V tom bytě bydlela moje sousedka. Chtěla si vyčistit zuby, ale zapomněla si pastu v kuchyni. Když tam došla, raketa rozmetala koupelnu. Byl to boží zázrak.“



Zničené bytovky v přístavní zóně města Mykolajiv

Teď je Mykolajiv v relativním bezpečí. „Ještě v dubnu jsme se schovávali ve sklepích a báli se o život. Teď můžeme klidně spát za zvuků ukrajinského dělostřelectva,“ říká mi Stanislav, půvo-

dem z Ruska, bydlící ve čtvrti blízko frontové linie a dodává: „Nejhorší to bylo na začátku března, kdy na nás Rusové házeli kazetové bomby. Na nedaleké benzince taková bomba zabila 15 lidí. Ať už byli v autech, nebo tankovali, před střepinami z kazetové bomby nebylo úniku. Mně jedna taková vybuchla u domu a střepiny prolétly okny i dveřmi a prošpikovaly celý dům. Je zázrak, že to moje rodina přežila.“

Bohužel, několik dní po mém odjezdu z Mykolajiva nasadili Rusové na frontu největší pozemní děla na světě – houfnice PION (schopné používat i taktickou jadernou municí), kterými bombardovali a stále bombardují město a jeho přístav. Při největším útoku byla zcela zničena dvě obří obilná sila.



Kouř stoupá ze zničených obilných sil v přístavu Mykolajiv

Tak dnes vypadá Mykolajiv. Město, které mělo padnout, je dnes odrazovým můstkem pro ukrajinskou protiofenzívu. „Příště se potkáme v Chersonu,“ říkají mi vojáci při odjezdu.

Při zpracování článku byly použity části textů autora ze článků MF Dnes: Oděsa: zablokovaný pšeničný přístav (28. 5. 2022) Spíme klidně za zvuků našich děl (4. 6. 2022)

Modernizovaný výtah na Orlické přehradě prodlouží plavební sezonu a převeze i větší lodě



Malá sportovní plavidla můžou od 27. května 2022 snadněji překonávat hráz Orlické přehrady na řece Vltavě. Umožní jim to modernizovaný lodní výtah, který uvedl do provozu ministr dopravy Martin Kupka spolu se zástupci Povodí Vltavy a firmy Metrostav. Modernizace vyšla na 122,4 milionu korun, peníze na ni poskytl Státní fond dopravní infrastruktury.



„Těší mě, že se Povodí Vltavy podařilo dokončit tento zcela modernizovaný lodní výtah tak, aby mohl hned od začátku letošní plavební sezony naplno sloužit veřejnosti. Tato investice je dobrým příkladem využití prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a iniciativy vodohospodářů k dalšímu rozvoji rekreační plavby, jejíž obliba u nás stále roste,“ řekl ministr dopravy Martin Kupka.

Díky modernizaci může být výtah déle v provozu i v „suchých“ letech, kdy poklesne hladina v orlické nádrži. V předchozích letech se totiž opakovaně stávalo, že kvůli dlouhotrvajícímu suchu se musel provoz lodního výtahu předčasně skončit, což negativně ovlivňovalo plavbu.

„Modernizovaný lodní výtah je v České republice unikátní zařízení, navržené a konstruované přímo na míru orlické hrázi. Jeho nové parametry odpovídají parametrům většiny dnešních sportovních a rekreačních plavidel používaných na našich vodních cestách. Nedávno dokončená prohrábka plavební dráhy v úseku Podolsko – Kořensko, úpravy na vodním díle Kořensko i nové vývaziště v centru Českých Budějovic spolu s touto modernizací vytváří synergický efekt investic, které jsou důležité nejen pro rozvoj rekreační plavby, ale i pro další doprovodné aktivity, zejména v oblasti podpory turistického ruchu v regionu,“ vysvětlil generální ředitel Povodí Vltavy Petr Kubala.

Celková modernizace výtahu začala na podzim 2019. Zařízení překonává výšku 70 metrů na skoro 300 metrů dlouhé kolejové dráze. Při modernizaci byla současná konstrukce kolejové dráhy na návodním líci hráze prodloužena o zhruba 12 metrů, což je o více než 2,5 metru na výšku. Právě tato úprava umožní provoz výtahu i v suchých letech.

„Realizace tohoto projektu pro nás představovala výzvu zejména po technologické stránce. Zakázka byla zadaná v režimu design&build, což pro Metrostav znamenalo vyvinout celý technický koncept a ten pak převést do realizace. Jsme rádi, že jsme mohli jako zhotovitel pomoci na svět tomuto unikátnímu projektu,“ uvedl Ing. Milan Veselský, ředitel divize 6 společnosti Metrostav.

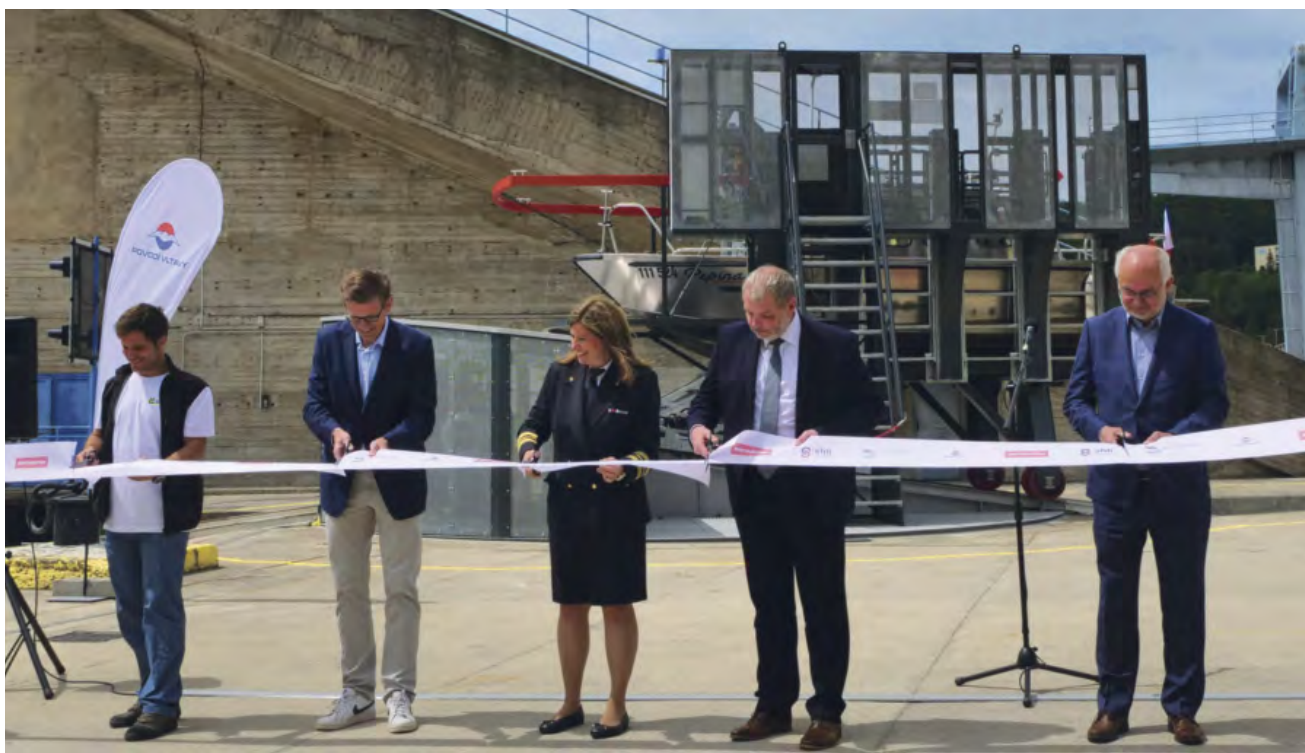
Další výhodou modernizovaného výtahu je, že umí přepravit větší a těžší plavidla než jeho předchůdce. Může převážet lodě až do hmotnosti 6 tun a délky 10 metrů (původním výtahem bylo možné převážet plavidla do váhy pouze 3,5 tuny a 8 metrů délky), a umožní bezpečně přepravit i určitý počet členů posádky, čímž se zvýší celkový komfort a plynulost proplavení. Funkce výtahu se rozšířily o možnost přesného vážení přepravovaných lodí při dodržení veškerých požadavků vyplývajících z právních předpisů a technických norem.

Lodní výtah bude v pravidelném provozu od 1. 6. 2022, a to vždy v pondělí, ve středu, ve čtvrtek, v pátek, v sobotu a v neděli, od 8:00 do 11:00 hodin a od 12:00 do 18:00 hodin.

Informace k přepravě a možnost rezervace je na internetových stránkách státního podniku Povodí Vltavy:

<https://www.pvl.cz/vodohospodarske-informace/informace-k-plavbe/informace-k-preprave-lodi-pres-vd-slapy-a-vd-orlik-v-roce-2022>

Podrobné podmínky jsou rovněž v Informaci Státní plavební správy č. 12/2022 na odkazu <https://plavebniurad.cz/informace>



Zleva: Jednatel společnosti EL-VY spol. s.r.o. Ing. Jan Holec, ministr dopravy Mgr. Martin Kupka, ředitelka Státní plavební správy Mgr. Klára Němcová, generální ředitel Povodí Vltavy RNDr. Petr Kubala, ředitel divize 6 Metrostav Ing. Milan Veselský

Modernizace lodního výtahu na Orlíku

Ing. Tomáš Beržinský – Metrostav a.s., vedoucí projektu

METROSTAV



Výtah na horní vodě, 27. května 2022

foto M. Stašek, Metrostav a.s.

Vodní dílo Orlík dostalo ke svým 60. narozeninám nový lodní výtah pro sportovní a rekreační plavbu. Modernizace umožní proplavení širšího spektra lodí ve stávajících podmínkách. Výtah překonává výšku 70 m a na bezmála 300 m dlouhé dráze dokáže během 20 minut přepravit plavidla z jedné strany hráze na druhou.

Projekt realizoval tým složený ze stavbařů (Metrostav, a.s.), a technologů (EL-VY s.r.o. a ZETA Chrudim s.r.o.) pod vedením Ing. Tomáše Beržinského, Ing. Milana Hromádky a Jana Prokeše z divize 6 Metrostavu.

Ostrý provoz výtahu byl slavnostně zahájen v pátek 27. května 2022 za přítomnosti ministra dopravy, ředitelky Státní plavební správy, zástupců investora i zhotovitele.

Modernizace

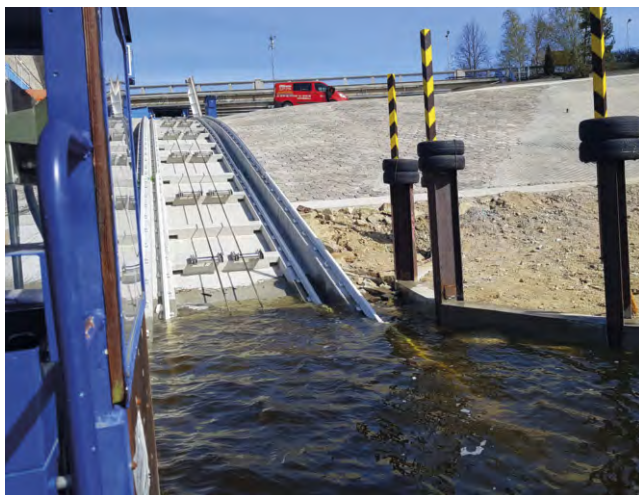
Účelem modernizace lodního výtahu na vodním díle Orlík bylo zvýšení provozně-užitných vlastností zařízení a jeho spolehlivosti. Modernizovaný lodní výtah umožňuje přepravu lodí o vyšší nosnosti a jeho funkce jsou rozšířeny o možnost přesného vážení přepravovaných lodí za současného dodržení veškerých požadavků vyplývajících z právních předpisů a technických norem. Dílo se skládá ze čtyř sekcí. Technologické Sekce A zahrnující výrobu nové strojní a elektro-technologické části zařízení vozíku a točny, montáž nové strojní a elektro-technologické části zařízení vozíku a točny v rozsahu neovlivňujícím provoz lodního výtahu, technologické Sekce B, do které patřila montáž nové strojní a elektro-technologické části zařízení vozíku a točny v rozsahu ovlivňujícím provoz lodního výtahu včetně všech legislativou požadovaných zkoušek a revizí a předání veškeré dokumentace a dokladů nezbytných k provozu tohoto zařízení. Dalšími sekcemi byly stavební Sekce

A zahrnující provedení stavebních úprav a prodloužení kolejové dráhy na návodním lici vodního díla Orlík a předání dokladů nezbytných k zajištění kolaudačního souhlasu, a stavební Sekce B, v rámci které bylo provedeno posouzení případných nezbytných stavebně-technologických úprav stávající kolejové dráhy



Přeprava plavidla lodním výtahem

foto M. Stašek, Metrostav a.s.



Pojezdové testy na nové kolejové dráze ještě s původním vozíkem.
foto Metrostav a.s.



Nový dvojitý betonový U profil v části prodloužení kolejové dráhy do nádržního prostoru
foto Metrostav a.s.

na vzdušném líci a koruně vodního díla Orlík včetně všech požadovaných zkoušek, revizí a předání veškeré dokumentace a dokladů nezbytných k provozu tohoto zařízení.

Stavba za provozu

Stavba nesměla omezit lodní provoz, proto bylo nutné do konce dubna roku 2021 stihnout celou stavební část včetně zpětného napuštění přehrady. Technicky náročnou fází byla pokládka kolejíště na prodlouženou dráhu. Kolejnice bylo nutné před montáží naohýbat v hale tak, aby co nejlépe přilnuly ke stavebnímu podkladu.

Na návodní části lodního výtahu v úseku dilatací 1 až 10 byla na původní desku vybetonována nová vyrovnávací vrstva, na kterou navazují podélné trámy s příčnický pro montáž kolejnic. Nové železobetonové konstrukce jsou navrženy z betonu třídy C35/40 XC4 XF3 XA1. Na stávající charakter dráhy navazuje stavební objekt 02 prodloužení. V dilatacích 11 až 13 zajistí nová část lodního výtahu možnost proplavení lodí i při hladině o 2,5 m nižší oproti původnímu stavu.

Jak lodní výtah funguje

Na převýšení 70 m a délce dráhy skoro 300 m se pohybuje vozík lodního výtahu. Přeprava v něm probíhá nasucho po kolejích z návodního líce na vzdušný a opačně. Plošinový vozík zanořený do vody po uvázání lodě systémem úchytů vyjíždí směrem k točně. Na ní dojde k otečení kvůli zajištění vyplutí lodě z vozíku na obou stranách hráze stejným směrem. Vozík je zavěšený na dvou tažných lanech. Pro případ nouze je osazen ještě vozovou brzdou.



Výtah na točně při startu ostrého provozu 27. května 2022
foto M. Stašek, Metrostav a.s.

Technické řešení

Projekt byl zadán v režimu design and build. V rámci studie proveditelnosti bylo nutné zmapovat široké spektrum lodí které se mohou po orlické nádrži pohybovat. Systematickou prací bylo zmapování typové složení plavidel různých délek, tvarů kýlu a půdorysu. Tato vstupní data dala základ novým základním rozměrům vozíku. Poté následovaly projekční práce a začaly se řešit konkrétní technické problémy. Původní vozík měl pouze základní možnost upevnění lodě na plošině pomocí vázacích popruhů. Při zachování původního systému vyvážení lodě je nyní možné také použít hydraulický systém ramen, které chytí loď za obšívku a pevně sevřou. Dále bylo potřeba vyřešit vozovou brzdou, která slouží pro nouzové zastavení vozíku. Vozík samotný je zavěšený na dvojici lan pro účely pohonu. Kdyby došlo k situaci, že by obě lana byla přetržena, zasáhne vozová brzda a na krátké dráze vozík zastaví. Jedná se o svařec s hydraulicky ovládanými čelistmi.

Samotný návrh a funkčnost řešení musely být nejprve ověřeny na modelu a zkoušely se i různé typy čelistí s různou styčnou plochou. Vedle řady technických problémů převážně strojního charakteru, se realizátoři projektu museli vyrovnat i s nepříznivými meteorologickými podmínkami na staveništi. Rovněž celosvětová pandemie covidu zpěťjemňovala realizaci projektu a neustále prověřovala dodavatele v dostatečných kapacitách a plánování dodávek materiálů s předstihem, pokud to bylo ovšem možné.

Základní data modernizované sportovní plavby:

- Maximální nosnost (loď + posádka + obsluha): 6,6 t (6,0 t plavidlo + 0,6 t posádka vč. obsluhy výtahu)
- Maximální délka přepravované lodě: 10,0 m (s podmínkou konstrukce lodi umožňující přijetí předě lodi až přednímu vázacímu oku na voze)
- Maximální šířka přepravované lodě: 3,0 m
- Maximální výška plavidla: 4,5 m
- Maximální ponor plavidla: 1,2 m (konstrukce výtahu umožňuje přepravu plavidel s ponorem 1,5 m, limitující je v tomto případě hladina ve zdrži Kamýk).

Základní údaje o stavbě

Název stavby: VD Orlík – modernizace lodního výtahu
Místo stavby: –VD Orlík, Středočeský kraj, okres Příbram, kat. území Orlické Zlákovice
Stavebník: Povodí Vltavy, státní podnik
Projektant: AQUATIS a.s.
Zhotovitel: Metrostav, divize 6
Zástupce zhotovitele: Ing. Tomáš Beržinský
Doba výstavby: 31. října 2019 – 27. května 2022

Modernizace jezu Hranice

Ing. Lubomír Mik – Metrostav a.s., vedoucí projektu

METROSTAV



Celkový pohled na jez po dokončení

V polovině ledna 2022 odstartoval na vodním díle Hranice na řece Bečvě zkušební provoz po náročné realizaci zkapacitnění jezu, jejíž součástí bylo jeho rozšíření o další jezové pole, výměna technologií u dvou původních polí a výstavba rybiho přechodu, který umožňuje migraci vodních živočichů přes výškový rozdíl hladin v nadjezí a podjezí.

V současnosti je stavba kompletně předaná státnímu podniku Povodí Moravy. Do provozu ji investor převzal již v prosinci loňského roku, ale termín kompletního předání celé stavby se posunul na duben 2022 a to hlavně z důvodu provedení finálních vrstev komunikací a dodatečně investorem požadovaných úprav na stávajících strojovnách. Obě realizace zhotovila Společnost HOCHTIEF CZ – METROSTAV Bečva, lídrem sdružení byl Metrostav a. s., divize 6.

Při realizaci zkapacitnění jezu Hranice se stavbaři potýkali s nečekanými problémy, kdy například budování štětové stěny zkomplikovaly kameny a betonové kusy, kterými byl objekt jezu nejspíš zasypán při jeho výstavbě v roce 1987. Řešila se rovněž narušená stabilita původního pilíře, který bylo nutné před rozšířením o další pole kotvit po částech a neustále hlídat jeho sklon. Jedním z náročných momentů byla montáž nových segmentů do všech tří polí, jejich zprovoznění a vyladění řídicího systému. Vysoké požadavky na těsnost nových segmentů si vyžádaly velmi přesnou práci při zajištění stavební připravenosti pro technologii, její výrobu i následné montáži. Zhotovitelé při stavbě museli postupovat velmi obezřetně i kvůli dalšímu faktoru, kterým byla stávající kanalizace vedoucí přes řeku a pravý břeh do čistírny odpadních vod, a i přes její nevyhovující stav nesměl být její provoz přerušen. Kanalizace navíc vedla těsně u nejhlubšího místa celé stavby – jámy pro založení jezového pole. Během realizace výkopových prací bylo nutné zajistit stabilitu kanalizace tak, aby nedošlo k sesuvu, porušení kanalizace a tím k zaplavení

stavební jámy splašky. Kolem kanalizace byly provedeny mikropiloty, celá byla obetonována a vznikl tzv. předprsní práh.

Zkapacitnění jezu v číslech

Rozšířený jez má 3 samostatně ovládané segmenty (pole). Na každém je pro přesnější regulaci běžných průtoků osazena klapka. Šířka jednoho pole je 16 m. Hladina vody v kritickém místě nad mostem v Hranicích klesla po rozšíření jezu o 59 cm při průtoku $Q_{799} \text{ m}^3/\text{s}$. Délka rybiho přechodu je 147,9 m, šířka ve dně činí 3 metry. Celkový objem betonáže činil na jezovém tělese $1\,812 \text{ m}^3$, na rybiho přechodu 829 m^3 a stěny nadjezí a podjezí $3\,451 \text{ m}^3$.

Druhým stavebním projektem je realizace protipovodňových opatření. Ta zahrnovala výstavbu sypané hráze na pravém břehu Bečvy a železobetonových stěn na levém i pravém břehu. Náročný prvek představovala realizace železobetonové zídky s použitím speciální matrice. Zídka se nachází v památkově chráněné zóně, kde je velký důraz kladen na estetiku.

Základní údaje o stavbách na jezu v Hranicích:

Investor: Povodí Moravy, státní podnik
Projektant: Valbek, spol. s r.o., Dopravoprojekt Brno, s.r.o.
Zhotovitel: Společnost HOCHTIEF CZ – METROSTAV Bečva (Metrostav a. s., Divize 6 – lídr sdružení)
Zástupce zhotovitele: Ing. Lubomír Mik
Rekonstrukce a rozšíření jezu Hranice:
1.3.2020 – 15.06.2022
Výstavba PPO Hranice včetně zvýšení kapacity koryta:
23.4.2021 – 31.10.2022

Povodí Vltavy otevřelo v Budějovicích novou přístavní hranu pro malá plavidla

Hugo Roldán – tiskový mluvčí, Povodí Vltavy, státní podnik



Nedávno dokončené vývaziště plavidel na Jiráskově nábřeží v Českých Budějovicích v sobotu 30. dubna 2022 slavnostně zahájilo provoz. Přístavní hrana tak slouží plavidlům a návštěvníkům od počátku letošní plavební sezony. Tuto veřejně prospěšnou investici ve výši 26 milionů korun financoval státní podnik Povodí Vltavy z vlastních zdrojů.

„Dokončením stavby 255 metrů dlouhého vývaziště pro rekreační plavidla vznikla nová přístavní hrana a přístupové schody historického vzhledu, které mohou být zde využívány veřejností při volnočasových aktivitách podél Vltavy. Věřím, že tato stavba bude hojně využívána pro rekreační plavbu i širokou veřejností, čemuž napovídal i její zájem o stavbu již během realizace,“ doplnil Petr Kubala, generální ředitel Povodí Vltavy, a dodává, **„vnímáme dlouhodobý a rostoucí zájem o vodní turistiky v této lokalitě, a proto jdeme tomuto trendu naproti. Jsem velmi rád, že nové vývaziště slouží veřejnosti již od zahájení letošní plavební sezóny. Je to další příspěvek státního podniku Povodí Vltavy k rozvoji rekreační plavby a navazujících aktivit veřejnosti spojených s vodou v tomto krásném městě a v Jihočeském kraji vůbec.“**

Jako důležitou investici pro rozvoj nabídky cestovního ruchu vnímají tuto stavbu také zástupci turistické oblasti Budějovicko. Přístaviště na druhém břehu řeky pod Lannovou loděnicí neumožňovalo delší stání pro malá plavidla. Nová přístavní hrana je tak doslova branou do Budějovic pro ty, kteří přijedou na lodi. **„Pro cestovní ruch má nové vývaziště zásadní význam, protože propojuje takzvanou Stezku Vltavy s centrem města. Bude tak možné využít potenciál turistů plujících po řece například na hausbótech. Ti mohou nově vystoupit z lodí a zavítat do města, což bude mít samozřejmě pozitivní přínos pro provozovatele služeb v centru,“** řekl Tomáš Polanský, ředitel destinační společnosti Českobudějovicko-Hlubocko z.s.,

kteřá se na plánování tohoto projektu podílela.

Přístavní hrana je tvořena kotvenou štětovou stěnou s dřevěným trámem v hraně. Prostor přístavní hrany tvoří kamenem vydlážděný chodník v rámci roštu z dubových trámů. Svah nad přístavní hranou je osetý travinami a výsadbou malých keřových vrb. Součástí svahu jsou přístupové schody navazující na stávající sousední parkoviště a „pobytové schody“ pro využití veřejností při rekreačních aktivitách.

Dokončená stavba umožní vyvážání menších i větších rekreačních plavidel podél 255 m volné přístavní hrany, která je rozdělena na „vyšší část“ s délkou 107,5 m a s volnou výškou 0,9 m nad hladinou (pro plavidla do šířky 6 m) a na „nižší část“ s délkou 147,5 m a volnou výškou 0,6 m nad hladinou (pro plavidla šířky do 4 m). Plavidla budou vyvazována přímo k přístavní hraně, kde jsou k danému účelu osazeny vyvazovací prvky – 29 malých a 17 velkých pacholat.



Začala velká proměna přístaviště lodí v Litoměřicích

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



Poklepání na základní kámen modernizace přístavišť v Litoměřicích

Ředitelství vodních cest ČR zahájilo 18. května 2022 modernizaci současných přístavišť na Labi v Litoměřicích, aby zastavení malých rekreačních lodí turistů i velkých osobních lodí v centru města bylo bezpečnější a pohodlnější. Pokračuje tak v programu výstavby veřejných přístavišť na vodní cestě pro podporu rekreační plavby. Standardem již jsou přípojky elektriny a vody pro plavidla, která budou nově i v Litoměřicích.

„Při plavbě po Labi v Ústeckém kraji jsou Litoměřice atraktivním cílem turistů. Dosavadní zázemí pro lodě již neodpovídalo současným nárokům rekreační plavby a proto jsme přistoupili k jeho kompletní modernizaci,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, jež je investorem a provozovatelem přístaviště. „V Ústeckém kraji ještě letos zahájíme výstavbu zcela nových přístavišť pro malá rekreační plavidla v Ústí nad Labem – Brné, Roudnici nad Labem a ve Štětí, aby byla dokončena celá souvislá síť.“

„Ministerstvo dopravy dlouhodobě podporuje zkvalitňování infrastruktury pro rekreační plavbu, neboť počet nově registrovaných plavidel i držitelů průkazů vůdců plavidel každoročně narůstá. Úspěšné využívání Baťova kanálu i Vltavy pro cestovní ruch, spojené s oživením okolí vodní cesty, je inspirací i pro Labe. Prostředkem je právě zajištění dosud chybějící veřejné přístavní infrastruktury,“ doplnil Evžen Vydra, ředitel odboru vodní dopravy Ministerstva dopravy.

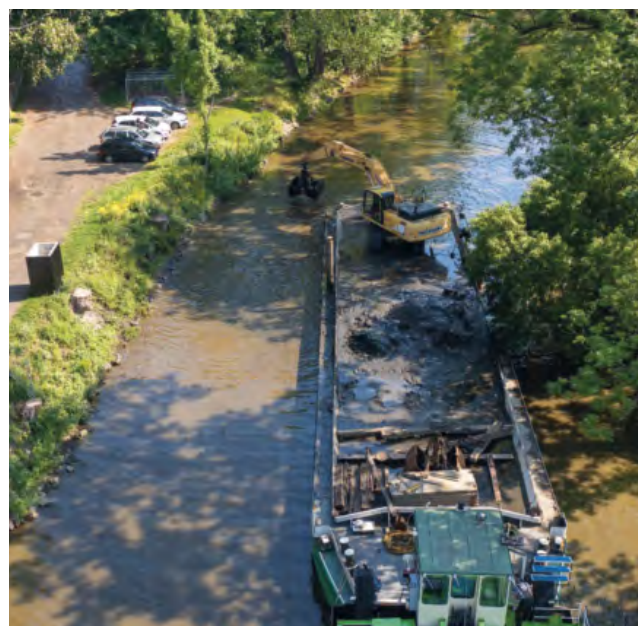
Původní přístaviště osobních lodí na Lodním náměstí v Litoměřicích sloužilo téměř po dvacet let pro stání velkých hotelových lodí, pro menší osobní lodě byl nástup cestujících nevyhovující. Pár desítek metrů vzdálené přístaviště malých plavidel na bočním rameni bylo tvořeno lehkými málo stabilními plastovými moduly a plavidla k němu zaplouvala jen obtížně.

Molo přístaviště malých plavidel bylo před několika dny rozebráno a stavební stroje zahájily odtěžování bahnitých nánosů. „Na jeho místě bude namontováno nové plovoucí molo tvořené železobetonovými plováky s dřevěnou pochozí palubou délky 58 m, kde mezi 7 šikmými výložníky bude moci stát až 14 rekreačních plavidel. Na místě jej i za největších povodní bezpečně udrží dvě ocelové dalby zavrtané do skalního dna. Novinkou budou přípojky elektrické energie a pitné vody ke každé lodi a pohodlný bezbariérový přístup po lávce,“ upřesnil Lubomír Fojtů.

Na přístavišti pro osobní lodě bude jedna nástupní plocha snížena o 1 m, aby umožňovala snadný nástup cestujících i na menší osobní lodě. Nové atraktivní designové řešení a kompozitový pochozí rošt na podlaze vytvoří atraktivní bránu do královského města pro návštěvníky připlouvající na palubě lodí. Pobyt lodí ve městě bude pohodlnější a šetrnější pro okolí, protože bude nově k dispozici kapacitní přípojka elektrické energie a pitné vody. Lodě tak již nebudou zbytečně obtěžovat okolí diesellovými agregáty.

„Stavební úpravy mola přístaviště osobních lodí budou probíhat pouze v době, kdy není plánováno stání hotelových lodí a jejich provoz tak nebude nijak omezen,“ uvedl Roman Krupička za zhotovitele stavby firmu LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o.. „Přístaviště rekreačních plavidel je nyní demontováno a je mimo provoz až do dokončení nového na počátku září. Snažíme se co nejméně obtěžovat okolí a vrátit mola lodím v nejkratším možném čase,“ dodal.

Stavební náklady modernizace ve výši 32,4 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury.



Bagrovací práce v místě původního rekreačního přístaviště



Litoměřice získají moderní a pohodlné stání rekreačních plavidel i osobních lodí

Replika mostu bývalé polní dráhy přišla do Prahy lodí

Věrná replika historického mostu bývalé polní dráhy přes pražský plavební kanál Troja-Podbaba je na svém místě!

Náročný přesun ocelové konstrukce z přístavu Mělník proběhl celý po vodě. Díky tomu nevznikla žádná komplikace pro už tak velmi vytíženou nákladní dopravu v našem hlavním městě.

Původní konstrukce mostu byla významně poškozená korozí a po demontáži se ukázalo, že je bohužel neopravitelná. Proto bylo rozhodnuto o výrobě nové nýtované ocelové konstrukce, která je věrnou replikou té původní. Replika byla vyráběna v dílnách v Novinách pod Ralskem. Na nýtování bylo použito téměř 14 tisíc nýtů, které si firma Aerolux sama vyráběla.

Z Novin pod Ralskem byla mostní konstrukce po částech dovezena do přístavu Mělník k finální kompletaci. Smontovaná konstrukce pak byla naložena na loď a dovezena do pražské

Troje po vodě. Přímo z lodi ji pak do finální polohy usadily 2 mohutné mobilní jeřáby zajištěné firmou APB - Plzeň. Historická replika nyní navazuje na nově vybudované mostní pole, které bude sloužit k lepšímu průchodu případných povodní.

Rekonstrukcí prochází i souběžný silniční most, který zajišťuje přístup do Ústřední čistírny odpadních vod. Další práce na obou mostech zaberou ještě několik měsíců a celý projekt bude dokončen v listopadu letošního roku.

Projekt je financován Státním fondem dopravní infrastruktury. Stavbu realizuje firma SMP CZ.

Cílem celého projektu je odstranění úzkých míst na Labsko-vltavské vodní cestě, konkrétně zajištění podjezdové výšky 7 m pro osobní i nákladní plavidla na Vltavské vodní cestě z Mělníku až do Prahy.





Osazování repliky mostu bývalé polní dráhy přes plavební kanál Troja-Podbaba, který připlul do Prahy po Vltavské vodní cestě



**STROJÍRNÝ
PODZÍMEK**



**STROJÍRNÝ
PODZÍMEK**



**STROJÍRNÝ
PODZÍMEK**



**STROJÍRNÝ
PODZÍMEK**



**STROJÍRNÝ
PODZÍMEK**



**STROJÍRNÝ
PODZÍMEK**

Strojírny Podzimek, s.r.o.,
Čenkovská 1060, 589 01 Třešť
www.strojirny-podzimek.cz



Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2021

Doc. Ing. Pavel Jurášek CSc.

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen „ČPVŠ“) se v roce 2021 obdobně jako i v roce 2020 zaměřila, s ohledem na koronavirovou pandemii, zejména na individuální činnost členů výboru a činnost našich odborných skupin.

Jedním z přetrvávajících problémů, k jehož řešení se snaží přímo, či nepřímo přispět jednotliví členové výboru je **Koncepce vodní dopravy pro období 2016 – 2023**. Problém schválení této koncepce se dlouhodobě váže na stanovisko k výstavbě plavebního stupě Děčín. Kladné je třeba hodnotit výsledky projektu „Analýza a vyhodnocení možností vytváření a plošného rozšiřování přírodního stanoviště 3270 soustavy Natura 2000 v podmínkách dolního Labe při respektování stávajícího užívání a rozvoje vodní cesty“ zpracovaného v rámci programu Beta 2 Technologické agentury ČR sdružením společností (WELL Consulting, s.r.o., AQUATIS a.s., Ekopontis, s.r.o. a Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s.). Výsledky daného projektu průkazně dokládají kompenzovatelnost negativního vlivu PS Děčín na předměty ochrany stanoviště 3270.

Další záležitost, která je ve středu zájmu ČPVŠ je otázka přípravy, zejména pak územní ochrany trasy **vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe**. Zde se bohužel nepodařilo přesvědčit vládu o účelnosti územní ochrany tohoto záměru, která v Programovém prohlášení vlády České republiky z ledna roku 2022 si sice stanovila pokračovat v rozvoji vnitrozemské vodní dopravy, ale zároveň nepodporuje další práce na tomto projektu. Třetí sledovanou oblastí je problematika **spolupráce s resortem zemědělství**. I přes určité neshody se domnívám, že nejde o zásadní nesoulad při řešení základních problémů na vodních cestách naší republiky. Změna vlády koncem roku 2021 vedla v resortu dopravy, kromě předpokládané změny v osobě ministra dopravy bohužel i k odvolání k 1.dubnu 2022, vodní dopravě příznivě nakloněného náměstka ministra Ing. Jana Sechtera. Problematika plavby, v tom nejširším slova smyslu se vrátila pod náměstka ministra Ing. Ladislava Němce. Vedení odboru vodní dopravy, kterému zůstává problematika vodního koridoru v jeho kompetenci, je beze změny.

V Praze a Berlíně byla dne 20.7.2021 podepsána Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty. Za vládu České republiky dohodu podepsal ministr dopravy Karel Havlíček, za vládu Spolkové republiky Německo dohodu podepsal ministr dopravy a digitální infrastruktury Andreas Scheuer. V České republice je tato dohoda považována za presidentskou dohodu, která musí být schválena Parlamentem České republiky. Senát České republiky tuto dohodu projednal a vyslovil s ní souhlas. Poslanecká sněmovna zařazuje projednání dohody postupně na svá zasedání s tím, že proti ní vystupují zejména členové Pirátské strany. Dlužno podotknout, že na německé straně již byla schvalovací procedura úspěšně dovršena, v tomto světle váhání našich poslanců působí určité diplomatické potíže.

Do hodnocení činnosti ČPVŠ patří i aktivní účast jeho členů v **Mezinárodním plavebním sdružení – PIANC**, jehož je ČPVŠ kolektivním členem. Vládní členství v tomto sdružení zastřešuje Ředitelství vodních cest prostřednictvím pánů Ing. Bimky a Ing. Bukovského. Velkým přínosem pro Českou republiku je možnost využívat zpráv jednotlivých pracovních skupin PIANC a jejich aplikace v oblasti zavádění nejnovějších trendů do infrastruktury vnitrozemských vodních cest a jejich funkce vůči uživatelům vodních cest. Na druhé straně využíváme možnosti publikovat články v Ročenkách PIANC a v magazínu PIANC. Česká sekce PIANC konkrétně v roce 2021 zaslala k otištění článek „Unikátní kamenný most přes plavební komoru v Hoříně se poprvé oficiálně zdvihl“ a článek autorů Lubomíra Fojtů a Jana Bukovského „RVC ČR staví vodní cesty v ČR“, otištěný v Ročence PIANC v březnu 2021.

Kromě výše uvedeného se pánové Ing. Bukovský, Ing. Fanta, Václav Straka a jiní aktivně účastní práce v jednotlivých pracovních skupinách PIANC.

V rámci ČPVŠ pracují tři **odborné skupiny**, které i při koronavirové pandemii se snažily vyvíjet svou činnost.

Odborná skupina **Batův kanál** vedená Vojtěchem Bártkem svou činnost zaměřila zejména na

- rozvoj infrastruktury v oblasti rekreační plavby na Batově kanále, kde se jedná o cca 14 investičních akcí,
- koordinační činnost a podíl na rozvoji plavby a řízení provozu
- Batova kanálu ve spolupráci s Povodím Moravy, s.p. a Ředitelstvím vodních cest,
- spolupořadatelské odborné konference Voda a městská zástavba,
- slavnostní otevření přístavu Veselí nad Moravou, kterého se mj. účastnil předseda vlády Andrej Babiš, ministr dopravy Karel Havlíček a ministryně financí Alena Schillerová,
- činnost v rámci pandemických okolností a projekt Aplikace nezna hranice.

Odborná skupina **Moravské vodní cesty** vedená Tomášem Kolaříkem se v průběhu roku 2021, s ohledem na omezenou možnost v rámci pandemie, soustředila zejména na problematiku Oderské vodní cesty a spolupráce s Polskem. Vedoucí odborné skupiny se aktivně zúčastnil jednání ministerstva dopravy s vedením místních samospráv o zvažovaném splavnění Odry na území Moravskoslezského kraje.

Odborná skupina se v roce 2022 soustředí zejména na aktivní propagaci oderské vodní cesty, včetně námořního přístavu Štětín-Svinoústí a jeho LNG terminálu, které se v současné době ukazuje jako mimořádně významné pro posílení energetické bezpečnosti České republiky.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** vedená Danielem Adámkem v uplynulém roce, s ohledem na současnou situaci, téměř žádnou speciální činnost nevyvíjela. Odborná skupina však musí řešit problematiku zavedení nákladní vodní dopravy, ve vztahu ke sportovní a rekreační plavbě, která jí chápe jako své ohrožení. I přes veškerá omezení se život na vodě nezastavil. Je pořádána řada akcí spojených se sportovní a rekreační plavbou v regionu.

Vedení ČPVŠ si váží činnosti odborných skupin, pracujících ve ztížených podmínkách a vyslovilo jejich vedoucím pánům Bártkovi, Kolaříkovi i Adámkovi svoje uznání.

Vzhledem k pandemické situaci se **výbor ČPVŠ v roce 2021** sešel celkem jednou na podzim roku 2021 k projednání zejména přípravy 27. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. Zasedání výboru se uskutečnilo on-line formou s tímto závěrem.

27. valná hromada ČPVŠ proběhne obdobně jako i v roce 2020, tj. bezkontaktně prostřednictvím elektronického formuláře, popřípadě korespondenční poštou, při využití metody per rollam. Hlasování o návrhu usnesení 27. valné hromady ČPVŠ se zúčastnilo 141 platných hlasů, což činí 42,99 % registrovaných členů ČPVŠ a valná hromada je tedy usnášení schopná. Předložený návrh usnesení byl valnou hromadou schválen v prosinci 2021.

Usnesení 27. valné hromady ČPVŠ.

1. Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen „ČPVŠ“) vzala na vědomí zprávu o činnosti výboru ČPVŠ za uplynulého období v roce 2020.

2. Valná hromada ČPVŠ schválila

a) zprávu o hospodaření ČPVŠ za rok 2020, včetně zprávy kontrolní komise,

b) plán hospodaření na rok 2021 a plán hospodaření na rok 2022.

c) kooptaci Ing. Petra Plessneyho do kontrolní komise za Ing. Aleše Kršku, který na tuto funkci rezignoval.

3. Valná hromada ČPVŠ doporučuje

a) Parlament České republiky dokončit ratifikační proces Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské labské vodní cesty, podepsané příslušnými ministry obou vlád,

b) budoucí vládě České republiky pokračovat v plnění usnesení vlády České republiky č. 968 ze dne 5. října 2020 ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe, s cílem zařadit tento vodní koridor do Politiky územního rozvoje České republiky.

Unikátní publikace mapuje osobní lodní dopravu v ČR od parníku Bohemia (1841) až po současnost

Poprvé v historii se mohou zájemci o dopravní historii seznámit v jediné knize najednou se všemi místy v České republice, kde byla či je provozována veřejná osobní lodní plavba. Tedy kdy někdo za finanční úhradu přepravoval plavidlem jiné lidi po hladinách řek či přehradních nádrží. Dosud se literatura věnovala převážně lodím na Vltavě v Praze, částečně na Slapech+Orlíku+Lipně (jen do 1985) a Brněnské přehradě. Jiné plavební provozy v Čechách a na Moravě nebyly knižně souhrnně zpracovány, jen například jako součást regionálních publikací.

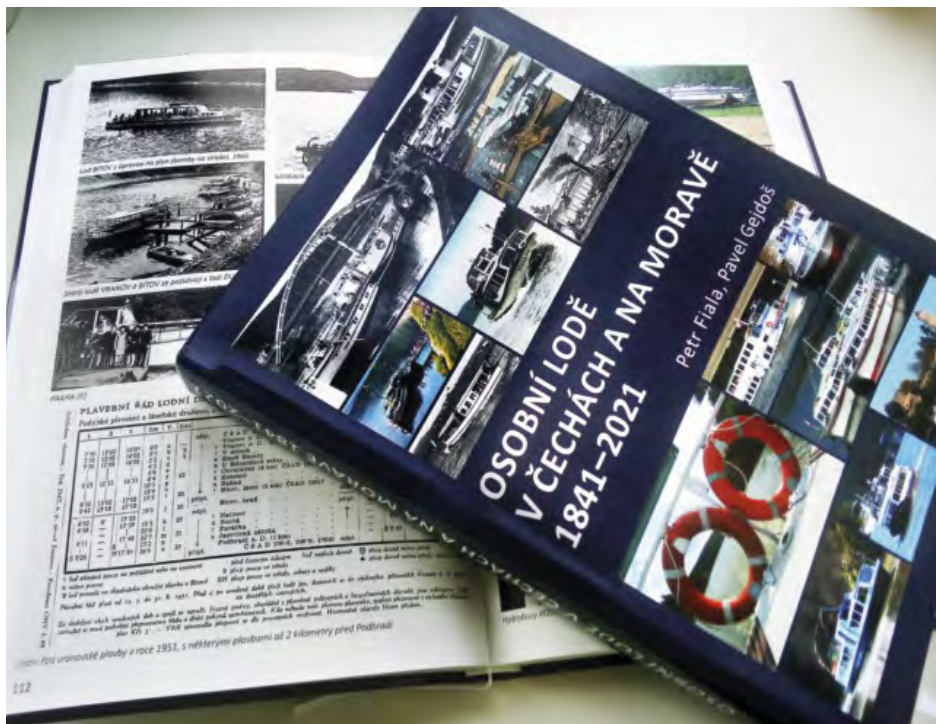
Novou knihu Petra Fialy a Pavla Gejdoše **“Osobní lodě v Čechách a na Moravě 1841–2021”** vydal v květnu 2022 brněnský spolek Kultura & Management. Má 292 stran a obsahuje 1400 lecky velmi unikátních a dosud nikde nepublikovaných dobových i aktuálních fotografií a dokumentů (například momentku požáru lodě Družba na Orlické přehradě).

Kniha začíná provozem prvního českého parníku Bohemia na řece Labi, když se v roce 1841 rozhodli podnikatel John Andrews a loďař Joseph John Ruston konkurovat flotile saské plavební společnosti, z Obříství u Mělníka do Drážďan. Kromě další historie plavby v různých úsecích Labe i Vltavy se samostatné kapitoly věnují dobovým parním člunům na Ohři v Chebu, Máchovu jezeru, Vranovské přehradě na Znojemsku, Baťovu kanálu ze Zlína, Brněnské přehradě či přehradám Hracholusky, Skalka a Jesenice na západě Čech. Připomenuty jsou dávná zapomenutá lodní provozy – jako například na řece Svatce z brněnských Pisárek do Jundrova, v Karlových Varech, na nádrži Mšeno u Jablonce nad Nisou, Plumlovské přehradě na Prostějovsku, rybníku Olšovec v Moravském krasu, Sečské přehradě na Chrudimsku či Boleveckém rybníku u Plzně.

Jako i cestovní průvodce kniha přibližuje nová a nyní funkční místa s lodní dopravou po sametové revoluci – Zámeckou Dyji v Lednici, horní a dolní Novomlýnskou nádrž na Břeclavsku, řeku Moravu na Hodonínsku, Dalešickou přehradu, nádrž Rozkoš, nově splavněnou Vltavu z Týna do Českých Budějovic či pražskou Čertovku. Představuje i podzemní plavbu v jeskyních Punkevních a Císařské v Moravském krasu, bezmotorové čluny v soutěskách Hřenska a v Adršpašských skalách i „plovoucí mosty“ – převozy přes řeky – parní, závěsné na laně, s bidly i moderní motorové. Nechybí zmínky o tuzemských lodních neštěstích, plavebních sběratelských artefaktech či výběr „perliček“ architektury vodních cest. Závěrečná kapitola přibližuje vybraná zajímavá plavidla, jejich technické parametry a historii. V jednotlivých částech knihy jsou zájemci dokazováni na další související literaturu jiných autorů.

O autorech: Petr Fiala – historik dopravy a sportu, autor knihy Ulicemi Brna proti proudu času, spoluautor knih Lodní doprava na Brněnské přehradě 1946–2006 či Kometa - Příběh hokejového klubu.

Pavel Gejdoš – publicista, autor cestovního průvodce Věže České republiky či tištěné mapy Osobní lodní doprava v ČR (2009), editor portálu Lodnidoprava.unas.cz a facebooku Osobní lodní doprava.



Právě tam budou postupně představována prodejní místa knihy. Exkluzivní kniha se totiž nebude distribuovat v běžných komerčních knihkupeckých sítích, ale primárně u provozovatelů lodních doprav, ve specializovaných knihkupectvích a v turistických infocentrech.

Na webu Lodnidoprava.unas.cz jsou také soustředěny prokliky na všechny v knize zmíněné aktuální lodní provozy v Česku. Tamtéž i na facebook.com/osobnilodnidoprava budou přibývat další novinky, které již kniha s uzávěrkou v březnu 2022 nestihla zaznamenat, videa a fotky které se do knihy nevešly. „Velkou inspirací nám byla kniha Osobní lodě na Vltavě 1865–1985 Michaela Bora a Miroslava Huberta z roku 1985. Snad budeme po letech jejich důstojnými pokračovateli. Panu Borovi i mnoha dalším spolupracovníkům velmi děkujeme za pomoc při přípravě knihy,“ dodávají oba autoři.

**Kontakt: spold@email.cz
Pavel Gejdoš – tel. 724 678 154**





NÁRODNÍ
TECHNICKÉ
MUZEUM

www.ntm.cz

29. 6. 2022

26. 3. 2023

From Charcoal to a Pencil Empire

HARDTMUTH

Od uhlí k tužkářskému impériu

Národní technické muzeum

Kostelní 42, Praha 7



NÁRODNÍ
ZEMĚDĚLSKÉ
MUZEUM



NÁRODNÍ
PAMÁTKOVÝ
ÚSTAV

Výstava Národního technického muzea
ve spolupráci s Národním zemědělským muzeem
a Národním památkovým ústavem

*Exhibition of National Technical Museum
in cooperation with National Museum of Agriculture
and National Heritage Institute*

ve spolupráci s



MINISTERSTVO
KULTURY

generální partner DTMA

SKODA



hlavní mediální partner



Česká televize

mediální partner

Český rozhlas

Ing. Josef Podzimek

**Velkoněmecká říše
bude sloužit tisíc let.** Adolf Hitler

**Se Sovětským svazem
na věčné časy
a nikdy jinak.** Miroslav Šoller

Poručíme větru dešti Václav Čtvrtek



Z ŘEČNICKÉ ŠKOLY SOFISTŮ:
„Dělník jít krásně, leč dosud blběsti.“

Neprakta

Tomáš Cafourek
redaktor MF DNES



Plavební kanál, o kterém měl uvažovat už Karel IV. a do budoucna by jeho vybudování zaměstnalo až 60 tisíc lidí, zřejmě definitivně končí. Ministerstvo dopravy navrhlo ukončení územní rezervy pro tuto mamutí stavbu v materiálu, který z původních více než 440 kilometrů spojených vodních děl ponechává jen několikakilometrový úsek propojující Ostravu s Odrou u polských hranic. Faktické zrušení projektu, kterému i přes čilé plánování nevěřila veřejnost ani odborníci, potěšil celou řadu samospráv v plánované trase.

Mnohamiliardová investice se měla vrátit v podobě propojení rušné vodní cesty a prostředí vhodného pro rekreaci, jak slibovali zpracovatelé studie proveditelnosti.

„Že je projekt D-O-L (kanál Dunaj-Odra-Labe) jako celek nereálný, bylo snad vždy jasné každému. Pro nás je ale zásadní, zda a jak bude pokračovat i dílčí projekt splavnění Odry,“ řekl MF DNES starosta Bohumína Petr Vícha (ČSSD). Důležitá je podle něj vládní dohoda, která by měla zaručit, že se stavba vyhne cenným lokalitám meandrů Odry na polské straně, a tím se projekt odsune z územního plánu města.

Podobně jako celá řada obcí v trase plánovaného projektu nebyl ani Bohumín přílišným zastáncem projektu, výhrady má ale i k jeho dílčímu pokračování.

Kanál prosazoval Zeman

Nejblíže k realizaci se kanál dostal během působení předchozího kabinetu, kdy ministerstvo dopravy nechalo zpracovat studii proveditelnosti, podle které se výstavba měla Česku ekonomicky vyplatit. Z projektu ale jako příliš riziková vypadla větev spojující Labe s Moravou. Tím se předpokládané náklady měly snížit z 582 miliard na 281 miliard. S odložením příprav na splavnění 35 kilometrů za pomoci dvanácti plavebních komor a plavebních tunelů, kterými lodě měly překonat 130metrové převýšení Svitavské pahorkatiny, se nakonec smířil i nejlvlivnější zastáncem projektu, prezident Miloš Zeman.

Přes převažující názor, že v situaci, kdy Česku chybí dokončení páteřní dálniční sítě a začíná mu ujíždět

Konec pohádky o propojení tří moří

Plány na vybudování kanálu Dunaj-Odra-Labe končí



440 km

měly podle původního projektu měřit spojené vodní cesty.

582 mld.

Taková měla být plánovaná investice. Posléze se snížila zhruba na polovinu.

Faktické zrušení projektu plavebního kanálu potěšil celou řadu samospráv v plánované trase.

Foto: Shutterstock

děť vlak i v přípravě vysokorychlostní železnice, k výstavbě dalšího projektu za stovky miliard korun nikdy nedojde, jen samotné plánování komplikovalo život celé řadě lidí. „Územní rezerva nás dlouhodobě omezuje, zejména při rekonstrukci inženýrských sítí, jako byl přívodec vodovodu Hranice - Lipník nad Bečvou,“ uvedl starosta Lipníka Miroslav Příkryl. Město leží v takzvané moravské bráně, kde je dálniční tah,

železniční spojení a plánovaná vysokorychlostní železnice. Dále tímto úzkým územím prochází vysokotlaké plynové potrubí nebo vedení vysokého napětí. Uvolněná rezerva podle starosty nebude sloužit ke komerční výstavbě. Část území spolkne vysokorychlostní železnice a zbytek zůstane přírodě, dodal.

Ne všechna města v plánované trase ale byla proti plánu na výstavbu kanálu. Příkladem je Pře-

rov, kde měl vzniknout přístav a kde radnice v roce 2019 projekt podpořila. I dnes, kdy vláda ukončení projektu deklaruje v programovém prohlášení, má své zastánce. „Věřím, že vláda zruší územní ochranu chce, ale ve skutečnosti k tomu nikdy nedojde,“ řekl MF DNES předseda Asociace D-O-L Jan Skalický.

Chybí další vodní cesta

Podle něj se nyní během rusko-ukrajinského konfliktu ukazuje, jak je stabilní vodní cesta pro Česko důležitá. Konkrétně by mohla být využita pro převoz zkapalněného plynu LNG jako náhrady za ruský plyn, o konci jehož odebírání se v EU nyní diskutuje.

To, že stát přepravu LNG nebere na lehkou váhu, nicméně potvrzuje i ministerstvo dopravy. Podle něj je ale dostatečná již existující labská větev. „Přepravy LNG je jedna z věcí, kterou se intenzivně zabýváme už od začátku ruské agrese na Ukrajině. K tomu může sloužit i posílení vodních cest v plavebním stupni Děčín. Další možnost je na železnici, i když to znamená nakoupit nové vozy, které by toho byly schopny,“ uvedl mluvčí ministerstva Martin Brychta.

Přístup po vodní cestě nicméně plánuje dopravní resort i z Polska do ostravského regionu. Podle něj splavnění Odry do Ostravy napojí celou pětimilionovou slezskou aglomeraci ekologickou dopravní cestou na světové trhy. Ne všichni ale možnost tohoto napojení vnímají v první řadě jako pozitivní.

„V aktuálně zpracovávaném strategickém plánu rozvoje města Bohumína do roku 2030 vnímáme splavnění Odry jako hrozbu. Největším rizikem může být debata o umístění přístavu pro Ostravu a nedodržení dohody s polskou stranou o obejití meandrů řeky Odry přes polské území,“ uvedl Vícha.

Život není takový – je úplně jiný (86)

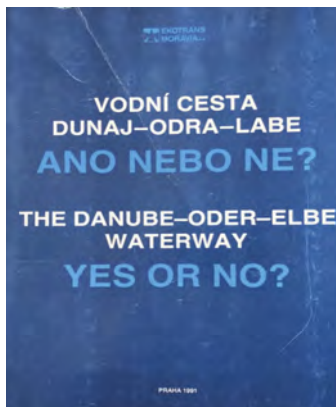
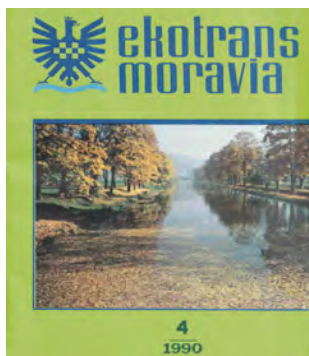
Ing. Josef Podzimek

„Doprava po vodě je jednou z nejméně ekonomicky a ekologicky náročných doprav, ale žádná doprava je ještě lepší.“



Bedřich Moldán
ministr životního prostředí

Tento neuvěřitelný výše uvedený citát pronesl tehdejší ministr životního prostředí v televizním pořadu „Události a komentáře“ 2. října 1990. Podrobně jsme tento výrok rozebrali ve 4. čísle časopisu Ekotrans Moravia. Toto konstatování nevadilo panu ministrovi k dalšímu jeho závěru, že plavební kanál Dunaj-Odra nepovažuje za odůvodněný z hlediska objemu dopravy, která je potřebná na dané trase, zejména proto, že se zde stává dálnice a existuje zde velmi výkonná železnice. Zároveň pan ministr životního prostředí oznámil, že předloží vládě negativní stanovisko k výstavbě vodní cesty Dunaj-Odra-Labe.



Tento okamžik lze označit za začátek honu na čaroděnice na celý vodní koridor D-O-L.

Od roku 1991 začal vycházet časopis Ekotrans Moravia v nové úpravě a celá řada materiálů propagujících vodní cestu Dunaj-Odra-Labe.

Mezi nejzajímavější jistě patří publikace „Vodní cesta Dunaj-Odra-Labe ANO NEBO NE“, která v plném rozsahu vyvrací výroky pana ministra životního prostředí,

protože vodní doprava je naopak z hlediska ekonomického i ekologického nejlepší. Tato publikace, která vyšla v roce 1991, ve svých 16 kapitolách odpoví na vše, budete-li chtít naslouchat.

Je vnitrozemská vodní doprava součástí moderního dopravního systému?

Ve všech rozvinutých státech, kde jsou správně oceňovány ekonomické a ekologické výhody vodní dopravy, je plavba rovnocenným partnerem silnic a železnic.

Budou říční lodě konkurenceschopné i v době dálnic a vysokorychlostních železničních tratí?

Specifické ekonomické výhody vodní dopravy zůstanou v platnosti. Ve vývoji její technologie existují dokonce významné rezervy, jejichž využití povede k dalšímu zvýraznění těchto předností.

Je vodní doprava ekologicky nejvýhodnějším druhem dopravy?

Vodní doprava nejméně znečišťuje ovzduší i vodu, emituje nejméně hluku, působí nejméně smrtelných úrazů, je energeticky a materiálově nejméně náročná.

V Československu je po stránce exhalací dokonce výhodnější, než elektrifikovaná železnice, která odebírá energii převážně z tepelných elektráren.

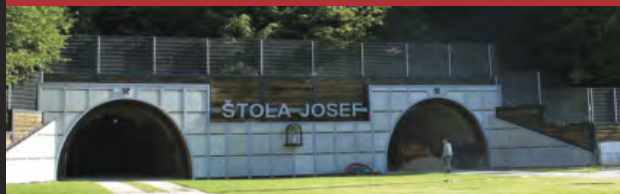
Jsou v Československu vhodné podmínky pro širší uplatnění vodní dopravy?

V ČSFR jsou pro vodní cesty přinejmenším stejně vhodné územní

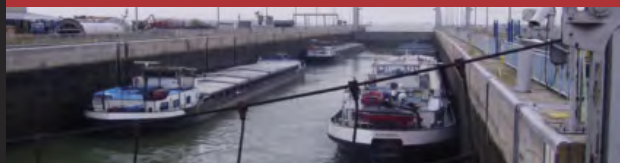
NÁVRH MINISTRA MOLDÁNA



ZRUŠIT STAVBU ŽIŽKOVSKÉHO VYSÍLAČE



ZRUŠIT TĚŽBU ZLATA NA MOKRSKU



ZRUŠIT PRŮPLAV DUNAJ-ODRA-LABE

podmínky, jako v jiných státech střední a západní Evropy.

je navrhované řešení vodní cesty D-O-L srovnatelné po technické i ekologické stránce s úrovní moderních evropských cest?

Propojení D-O-L může být jednou z provozně nejdokonalejších součástí evropské plavební sítě a současně pozitivním příspěvkem ke kvalitě životního a přírodního prostředí.

Bude mít vodní vodní cesta D-O-L dopravní význam i po dokončení průplavu Rýn-Mohan-Dunaj?

Role propojení D-O-L je pro československé hospodářství a pro evropskou síť vodních cest nezastupitelná. Vztah obou významných vodních cest není konkurenční, protože spojují jiná hospodářská centra Evropy.

Bude vodní cesta D-O-L dostatečně dopravně využitá?

Trasování vodní cesty, její parametry a zejména hospodářský potenciál přilehlých oblastí jsou zárukou její vysoké atraktivity.

Lze stanovit velikost ztrát, které by v oblasti dopravy způsobilo další odkládání postupné realizace spojení D-O-L?

Jen přímé ztráty lze bezpečně odhadnout na 500 miliónů USD/rok, sekundární ztráty budou ještě podstatně vyšší.

Sníží se investiční náklady na modernizaci a rozvoj československé dopravní sítě budou-li včas a proporcionálně rozvíjeny i vodní cesty a postupně realizováno propojení D-O-L?

Zejména kvalitativní konverze československé železniční sítě a výstavba základní kostry vysokorychlostních tratí si v návaznosti na realizaci vodní cesty D-O-L vyžádá nižší náklady, úspory mohou dosáhnout až desítek miliard Kčs, resp. několika miliard USD. Jejich zásluhou bude konverze železniční sítě podstatně efektivnější.

Bude dost vody pro provoz vodní cesty D-O-L?

Vodní cesta vůbec nezatíží vodohospodářskou bilanci. Může naopak

zvýšit disponibilní vodní zásoby v povodích Moravy, Labe a Odry a přispět k podstatnému omezení výstavby dalších přehradních nádrží.

Ohrožuje odkládání propojení D-O-L zájmy ochrany životního prostředí v Československu?

Další odklady jsou v rozporu se snahami o snížení škodlivých vlivů dopravy.

Přispěje propojení D-O-L významně ke zvýšení zaměstnanosti v Československu?

Při samotné výstavbě vodní cesty vznikne téměř 37 000 pracovních příležitostí na průměrnou dobu 5–10 let, při jejím provozu pak trvale přes 5 600 pracovních míst. Nejvíce trvalých pracovních příležitostí, přes 32 000, vznikne postupně v navazujících hospodářských aktivitách, většina z nich v oblastech nejvíce postižených nezaměstnaností.

Přispěje propojení D-O-L k rozšíření turistického ruchu?

Zájem o rekreaci u vody a na vodě vzrůstá a soustřeďuje se stále více i na vodní cesty. Propojení D-O-L vychází tomuto zájmu maximálně vstříc.

Je výstavba propojení D-O-L reálná v současných hospodářských podmínkách?

Propojení představuje cílový stav rozvoje vodních cest. K tomuto stavu lze směřovat po etapách, stejně jako u silnic, dálnic a železnic. Finanční objem nepřesahuje podíl vodní dopravy na přepravních výkonech.

Je reálné finančně zabezpečit postupnou výstavbu propojení D-O-L?

Zásadně jsou k dispozici čtyři modely financování a je nutné z nich zvolit optimální formu, a tu politicky a smluvně podpořit.

Je postupná výstavba propojení D-O-L závislá na zásadním politickém rozhodnutí?

Realizaci nebrání objektivní důvody, nýbrž zejména kompetenční nejasnosti. Bez vytvoření organizační struktury, příbuzné s řízením dálniční a železniční sítě, je uzavřena cesta ke kvalitnímu technickému, ekologickému, ekonomickému a sociálnímu řešení.



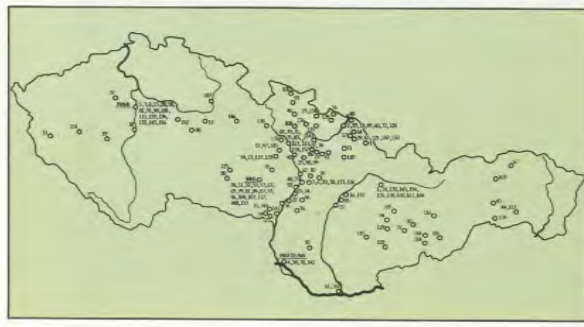
VÝROČNÍ ZPRÁVA
ANNUAL REPORT

Po sametové revoluci se i mezi akcionáři začaly dít věci. Z původních 61 akcionářů, kteří podepsali zakládací listinu v roce 1989, se po postupné transformaci státních firem hlásilo do akciové společnosti Ekotrans Moravia celkem 154 firem a organizací. Naše čtenáře bude jistě zajímat poslední seznam, uveřejněný ve výroční zprávě z roku 1991, a tím jistě pochopí zmatky, které v akciové společnosti ETM vznikly.

Akcionář Shareholder	Akcii Shares	Podíl Percentage	Kapitál Capital
6 Obuvnický průmysl Svít s.p.	500	3,23	5 000 000
7 Průmysl Praha s.p.	500	3,23	5 000 000
8 Správa rádiodukovníků Praha s.p.	500	3,23	5 000 000
9 Třinecké železářny s.p.	500	3,23	5 000 000
10 Vodní zdroje s.p., Holešov	455	2,94	4 550 000
11 Městský úřad, Bor u Tachova	400	2,59	4 000 000
12 Sigma Luňá s.p.	400	2,59	4 000 000
13 Neptun Chudim	370	2,39	3 700 000
14 ZTS Turčianské strojárne š.p.	345	2,23	3 450 000
15 Zakládací stavby Praha	300	1,94	3 000 000
16 ZTS Dubnice nad Váhom š.p.	274	1,77	2 740 000
17 Biocel Paskov s.p.	250	1,62	2 500 000
18 ČEZ k.p. Vodní elektrárny, Trebanice	250	1,62	2 500 000
19 Čs. uranový průmysl, Příbram	250	1,62	2 500 000
20 Závodny přešňovací strojárství, Zlín	250	1,62	2 500 000
21 DAK START, Trenčín	207	1,34	2 070 000
22 ČSND-INTRANS s.p., Hranice	200	1,29	2 000 000
23 Galena s.p., Opava-Komárov	200	1,29	2 000 000
24 Geotest OTS s.p., Brno	200	1,29	2 000 000
25 Přerovské strojárny, Přerov	200	1,29	2 000 000
26 DAK Služovice	181	1,05	1 810 000
27 Železářny Veselí s.p., Veselí n.Mor.	150	0,97	1 500 000
28 Rezerva pro zaměstnance ETMAS a.s.	150	0,97	1 500 000
29 Geologický průzkum Ostrava s.p.	130	0,84	1 300 000
30 Trnavské automobilové závody š.p.	120	0,78	1 200 000
31 Tatras, kombinát Koprivnice	120	0,78	1 200 000
32 Podoplatanské strojárny Detva š.p.	109	0,71	1 090 000
33 ČSND Ostrava	100	0,65	1 000 000
34 Cement a.s., Hranice	100	0,65	1 000 000
35 Fosfa a.s., Břeclav-Poštomá	100	0,65	1 000 000
36 Hodonínské chemky s.p.	100	0,65	1 000 000
37 Metal servis, Kladno	100	0,65	1 000 000
38 Příravné stavby Zlín a.s.	100	0,65	1 000 000
39 Válcovny plechu s.p., Frydek-Místek	100	0,65	1 000 000
40 Železářny a drátozny Bohumín	100	0,65	1 000 000
41 Zemědělské družstvo Štálicka	100	0,65	1 000 000
42 Zemědělské družstvo Troubky	100	0,65	1 000 000
43 Slezan baviňácké závody s.p.	98	0,64	980 000
44 Východoslovenské strojárny š.p., Košice	80	0,52	800 000
45 ZTS Prákovce š.p.	71	0,46	710 000
46 Alfa Plasti, Bruntál	70	0,45	700 000
47 Lisovny plastických hmot s.p., Luňá	70	0,45	700 000
48 Obchodní podnik Barum a.s., Otrokovice	70	0,45	700 000
49 UNIGEO s.p., Ostrava	70	0,45	700 000
50 Vodní zdroje GLS s.p., Praha	67	0,43	670 000
51 Geotest s.p., Brno	60	0,39	600 000
52 Geotest s.p., Slatina	60	0,39	600 000
53 Geopol s.p., Brno	54	0,35	540 000
54 Agrotast Prostějov s.p.	50	0,32	500 000
55 Barum Otrokovice, a.s.	50	0,32	500 000
56 Forry a plasty, Chuchelná	50	0,32	500 000
57 Geodesie Brno s.p.	50	0,32	500 000
58 Hydrocentr Bratava š.p.	50	0,32	500 000
59 Jednota s.d., Mikulov	50	0,32	500 000
60 Pozemní stavby Ostrava	50	0,32	500 000
61 Slovenské lodnice Komárno s.p.	50	0,32	500 000
62 Státní plemenný podnik k.p., Tumačov	50	0,32	500 000
63 Štěrkovny a pískovny Brno s.p.	50	0,32	500 000
64 Zemědělské družstvo Sedláčků	50	0,32	500 000

Akcionář Shareholder	Akcii Shares	Podíl Percentage	Kapitál Capital
65 Zemědělské družstvo Staré Město	50	0,32	500 000
66 Zemědělské družstvo Vlčnov	50	0,32	500 000
67 ZTS Bardičovice š.p.	47	0,30	470 000
68 Moravské železářny s.p., Olomouc	45	0,29	450 000
69 Dopravní stavby Brno s.p.	40	0,26	400 000
70 Dopravní stavby ICS Olomouc s.p.	40	0,26	400 000
71 Dopravní stavby Olomouc s.p.	40	0,26	400 000
72 Dopravní stavby Ostrava s.p.	40	0,26	400 000
73 Dopravní stavby Prostějov s.p.	40	0,26	400 000
74 Dopravní stavby Uherské Hradiště	40	0,26	400 000
75 Dopravní stavby Zvičické vozovky s.p., Olomouc	40	0,26	400 000
76 Kordlárna a.s., Velká nad Veličkou	40	0,26	400 000
77 Zemědělské družstvo Kopce	38	0,25	380 000
78 Hydročinka š.p., Bratislava	30	0,19	300 000
79 Aquaste Brno	30	0,19	300 000
80 Linaset s.p., Budčkov	30	0,19	300 000
81 Povodí Moravy s.p., Brno	30	0,19	300 000
82 Povodí Vltavy s.p., Praha	30	0,19	300 000
83 Sigma a.s., Olomouc	30	0,19	300 000
84 Strojárství Brno s.p.	30	0,19	300 000
85 Výzkovny s.p., Výškov	30	0,19	300 000
86 Zemědělské družstvo Černočín	30	0,19	300 000
87 Zemědělské stavby s.p., Brno	30	0,19	300 000
88 Kovolis s.p., Třemošnice-Hedčkov	28	0,18	280 000
89 ZTS Hřínová š.p.	27	0,17	270 000
90 Agrotast Přerov s.p.	25	0,16	250 000
91 Energoprojekt Praha s.p.	25	0,16	250 000
92 Fatra Napajedla a.s.	25	0,16	250 000
93 Geotrade s.p., Brno	25	0,16	250 000
94 ZTS Vikonová š.p.	25	0,16	250 000
95 ZTS EVU š.p., Nová Dubnica	24	0,16	240 000
96 Stavební zářezárny Brno s.p.	21	0,14	210 000
97 Lisovny nových hmot s.p., Vrbo	20	0,13	200 000
98 Mitas Praha a.s.	20	0,13	200 000
99 Olovinný průmyslový podnik Přerov s.p.	20	0,13	200 000
100 Pásovny Mikulovice s.p.	20	0,13	200 000
101 České lodnice a.s., Praha	19	0,12	190 000
102 ZTS Krupina š.p.	19	0,12	190 000
103 ZTS Sablonov š.p.	19	0,12	190 000
104 Závodny hydraulických zařízení s.p., Brno	17	0,11	170 000
105 ZTS Obchodní podnik BB š.p., Slovenská Lupča	16	0,10	160 000
106 ZTS Rimavská Sobota š.p.	16	0,10	160 000
107 Geolytika s.p., Brno	15	0,10	150 000
108 Granit a.s., Moravský Beroun	15	0,10	150 000
109 Gumokov a.s., Hradec Králové	15	0,10	150 000
110 Gumárny Zubří a.s.	15	0,10	150 000
111 Impro Praha a.s.	15	0,10	150 000
112 Karamoprojekt Brno s.p.	15	0,10	150 000
113 Štěrkovny písekovny Olomouc s.p.	15	0,10	150 000
114 ZTS Lužanec š.p.	14	0,09	140 000
115 ZTS Pohornské strojárny š.p.	12	0,08	120 000
116 ZTS Třinec š.p.	11	0,07	110 000
117 Dopravní stavby Olomouc s.p.	10	0,06	100 000
118 Dopravní stavby Projektce s.p., Olomouc	10	0,06	100 000
119 Gaia s.p., Prostějov-Krásice	10	0,06	100 000
120 Lisovny nových hmot s.p., Luňá	10	0,06	100 000
121 Městský podnik služeb, Frydek-Místek	10	0,06	100 000
122 Metalizace Praha s.p.	10	0,06	100 000
123 Olovinný státní podnik, Zlín	10	0,06	100 000
124 Stast s.p., Praha	10	0,06	100 000

Akcionář Shareholder	Akcii Shares	Podíl Percentage	Kapitál Capital
125 Státní rybníček o.z., Velké Meziříčí	10	0,06	100 000
126 TVZ a.s., Zlín	10	0,06	100 000
127 Zemědělské družstvo Sedlec	10	0,06	100 000
128 Hutní projekt Ostrava s.p.	9	0,06	90 000
129 ZTS výzkumný a vývoj. ústav st. a m., Zvolen	9	0,06	90 000
130 ZTS výzkumný a vývoj. ústav Martin a.s.	9	0,06	90 000
131 VU hydraulických mechan. š.p., Dubnice nad Váhom	9	0,06	90 000
132 Hutní projekt Praha s.p.	9	0,06	90 000
133 Strojárnský podnik Prostějov s.p.	7	0,05	70 000
134 Destrukce Opava s.p.	5	0,03	50 000
135 Kamenolom Mladocko s.p.	5	0,03	50 000
136 Kamenolom Vaňšov s.p.	5	0,03	50 000
137 Pískovna Náklo s.p.	5	0,03	50 000
138 Pískovna Mohelnice s.p.	5	0,03	50 000
139 Slezské štěrkovny a pískovny s.p., Dolní Benešov	5	0,03	50 000
140 Stavební bytové družstvo Dyje, Břeclav	5	0,03	50 000
141 Štěrkovna Jakubčovice s.p.	5	0,03	50 000
142 Ústav technologie a racion. š.p., Bratislava	5	0,03	50 000
143 Výzkumný ústav transportních zařízení, Praha	5	0,03	50 000
144 ZTS Cibochovia š.p.	5	0,03	50 000
145 ZTS Inž.-doc. a proj.org. Martin, š.p.	5	0,03	50 000
146 ZTS Litomyšl s.p.	5	0,03	50 000
147 Zemědělské družstvo Průdnýky	5	0,03	50 000
148 Hutní projekt Brno s.p.	3	0,02	30 000
149 Hutní projekt Místek s.p., Frydek-Místek	3	0,02	30 000
150 DAB s.p., Frydek-Místek	2	0,01	20 000
151 Hutní projekt Pížeň	2	0,01	20 000
152 Rovnáci a kolenní technika s.p., Kuná Hora	2	0,01	20 000
153 VU státních a zemědělských strojů s.p., Brno	2	0,01	20 000
154 ZTS INFOS a.s., Martin	2	0,01	20 000



Tento seznam organizací aktivních pro budování vodní cesty Dunaj-Ódra-Labe mě vrátil o 40 let zpět. I tehdy to bylo období před zákazem budování vodní cesty D-O-L.

PAMĚTNÍ SPIS PRŮPLAV LABE-ODRA-DUNAJ

Hospodářské předpoklady k jeho uskutečnění

Společnost dunajsko-oderského průplavu vydala jako sv. 16 své „Knihovny časopisu Plavební cesty D-O-L“ uvedený Pamětní spis a prodává jej za režijní cenu Kčs 100.—.

Spis čítá 50 stran velkého formátu a obsahuje soubor dokladů od dokončení prvního projektu z roku 1909 až do roku 1949; připojeny jsou tyto dvoustránkové přílohy:

- Přehled vodních cest ve střední Evropě.
- Vodní cesty v ČR (mezinárodní plavební cesty nekanalisané; vybudované kanalisace a přístavy; kanalisace ve stavbě; projektované kanalisace a přístavy; vodospalné řeky, nespalné řeky; projektované průplavy).
- Výškové profily projektovaných vodních cest v Evropě na trati ze Štětína, Hamburku, Gdanská a Rotterdamu do Suliny.

Základem pro Pamětní spis byl dotazník, o kterém byly konány téměř po dobu jednoho roku porady u příslušných úřadů, plavebních společností a ústředních průmyslových. S částečným použitím tohoto materiálu, pokud byl přístupným, jakož i dosavadní bohaté literatury jsou ve spise obsazeny odpovědi na tyto otázky:

a) Předpoklady pro průplav Dunaj-Ódra a Labe-Přerov:

Stavební náklad. — Materiál. — Pracovní síly. — Časový rozvrh stavby vlastní. — Časový rozvrh stavební předchozí. — Spodní (podzemní) voda a vliv kanálu. — Lodi park a zařízení propoučovací a zvedací. — Krvata zboží podle relací a směru v dopravě domácí a zahraniční. — Světelné vylučky. — Průplavní poplatky. — Udržovací práce. — Zařízení v předkládaných investiční a provozní. — Vliv zimy ve vrcholných úsecích.

b) Společné:

Přehled o dopravě na Odře a Dunaji za 2. decennia. — Pracovní technika — stroje. — Roush působnosti kanálu (hloubka záležení). — Ideální železnice investiční a provozní. — Finanční a provozní výsledky ČSDP, ODP a ČPSL a vliv budoucího průplavu na plav. společnosti. — Vliv na zahraniční obchod. — Závislost na Železných Vřetech, Sulíně, Gőnyě, Odře. — Retardující vliv na hospodářství v důsledku stavebních úprav. — Náklady včítané přímo i nepřímno na úseky, kde se provozuje plavba. — Theoretická a praktická výkonnost ČSDP, ČPSL a ČPSO za poslední 2. decennia. — Vodní cesta jako dopravní předkážka. — Globální kalkulace při dodávce do a z místa určení, původu. — Financování, národní, mezinárodní záruky. — Mezinárodní krycí investice — zakotvení. — Vliv elektrifikace Evropy na dopravu substrát. — Aspekty vojenského charakteru (mosty, zranitelnost). — Délka km po vodní cestě contra želez. zkratka, korekce kalkulací. — Výsledek Batova kanálu. — Rozpočet na 1 mil. t/km-investice, pracovních síl, u vodní a železn. dopravy podle samost. dopravních cest. — Dopravní důležitý kanálu; a) na železniční síť, b) na hospodářství ČSD, c) na průmysl, d) na Slovensko, e) na tranziční politiku ČR, f) na střeoevropské hospodářství. — Zhodnocení (zrušitelnost) investice v poměru k ostatním sektorům národního hospodářství. — Rentabilita.

Spis je nejvýš aktuální a nepostradatelnou pomůckou pro posuzování celkového problému průplavního a oprávněnosti a proveditelnosti projektu v dnešní době po stránce hospodářské, finančních prostředků, stavebního materiálu i pracovních síl.

Spis vzbudil značnou pozornost a doporučujeme jej všem zájemcům jako nutnou informativní pomůcku.

SEZNAM ČLENU SPOLEČNOSTI DUNAJSKO-ODERSKÉHO PRŮPLAVU

Československá plavba oderská, národní podnik, Ostrava	Synthesia, chem. závody, národní podnik, Pardubice-Semtín
Ústřední svaz čs. průmyslu, Praha	Škodovy závody, národní podnik, Praha
Ústřední svaz čs. průmyslu, územní skupina, Ostrava	Okresní národní výbor, Přerov
Ostravskokarvinské kamenouhelné doly, národní podnik, Ostrava	Moravské překlídkárny a dýhárný, národní podnik, Hodonín
Vitkovické železárný, národní podnik, Ostrava	Povereníctvo techniky, Bratislava
Báňská a hutní společnost, národní podnik, Ostrava	Masarykova akademie práce, Praha
Místní národní výbor, Gottwaldov	Okresní národní výbor, Uherské Hradiště
Moravský řční a průplavní spolek, Přerov	Ústřední rada družstev, Praha
Jednotný svaz českých zemědělců, Praha	Československá plavba dunajská, národní podnik, Bratislava
SVTP, národní podnik, Gottwaldov	Krajský národní výbor, Ostrava
Místní národní výbor, Přerov	Ministerstvo techniky, Praha
Ústřední národní výbor zemědělsk. hl. m. Brna	Krajský národní výbor, Olomouc
Místní národní výbor, Kroměříž	Krajský národní výbor, Pardubice
Československé čokoládovny, národní podnik, Praha	Ústřední národní výbor statut. města Ostravy
Místní národní výbor, Uherské Hradiště	Ministerstvo vnitřního obchodu, Praha
Cukrovar a rafinerie cukru, národní podnik, Velká Bystřice	Krajský národní výbor, Hradec Králové
Cukrovar a rafinerie cukru, národní podnik, Vsetuly	Krajský národní výbor, Gottwaldov
Cukrovar a rafinerie cukru, národní podnik, Kojetín	Místní národní výbor, Zábřeh na Moravě
Cukrovar a rafinerie cukru, národní podnik, Malé Prosenice	Místní národní výbor, Břeclav
Fatra, národní podnik, Napajedla	Ministerstvo financí, Praha
Místní národní výbor, Pardubice	Ústřední národní výbor, Bratislava
Olomoucké energetické závody, národní podnik, Přerov	Ministerstvo zemědělství, Praha
Místní národní výbor, Prostějov	Ministerstvo průmyslu, Praha
Místní národní výbor, Lipník nad Bečovou	Československý průmysl cukrovarnický, národní podnik, Praha
Místní národní výbor, Hulín	Krajský národní výbor, Bratislava
Cukrovar v Hulíně, národní podnik	Československé závody tukové, národní podnik, Praha
Místní národní výbor, Hodonín	Krajský národní výbor, Praha
Českomoravská-Kolben-Daněk, národní podnik, Praha	Krajský národní výbor, Brno
Místní národní výbor, Strážnice na Moravě	Ústředí pro hospodaření se zemědělskými výrobky, z. sp. s r. o., Praha
Místní národní výbor, Veselí na Moravě	Závody na zpracování dehtu, národní podnik, Ostrava
Spolek pro chemickou a hutní výrobu, národní podnik, Praha	Vířivní členové:
Ostravská rafinerie minerálních olejů, národní podnik, závod Ostrava	Vitavské komitě, národohospodářské ústředí povitavské, Praha
	Vodohospodářský svaz, Ostrava
	Zemský vodohospodářský svaz, Brno

Tehdy podporovalo projekt vodní cesty 64 organizací. Všimněte-si, že tehdy mezi podporovateli D-O-L byla celá řada místních, okresních i krajských národních výborů i Ministerstvo financí, Ministerstvo zemědělství, Ministerstvo průmyslu. Později přistoupilo i Ministerstvo techniky, Ministerstvo vnitřního obchodu.

Na doporučení doc. Pavla Juráška jsme od roku 1992 změnilí název časopisu Ekotrans Moravia na univerzálnější název Vodní cesty a plavba.



32 km.“ Upozorňuji nové čtenáře, že to byl článek před 30 lety a na něj hned navazoval článek Ing. Jana Miláčka, CSc. pod názvem „Z historie zdymadla Přelouč“, který začíná větou „Historie zdymadla Přelouč se odráží od tzv. vodohospodářského

Nechci čtenáře unavovat neuvěřitelnými informacemi o nutnosti i existenci vodních cest u nás i ve světě, ale neodpustím si upozornit na článek Ing. Jana Nárovce „Splavnění Labe do Pardubic výstavbou nového stupně Přelouč“. Z něj pouze cituji: „Výstavbou nového stupně Přelouč dojde k propojení již hotových splavných úseků středního Labe až do budoucího odbočení průplavu D-O-L. V současné době končí splavné Labe v ř. km 102, jde tedy o usplavnění dalších

zákona roku 1901.“ A o zdymadle Přelouč stále mluvíme a mluvíme. Bez zajímavosti nebyl ani článek „**Sociální aspekty rozvoje plavby a přístavů**“, přednesený ministrem práce a sociálních věcí ČSSR Petrem Müllerem na konferenci Vodní cesta Labe-Vltava, z kterého cituji: „Z perspektivního hlediska – optimální napojení našich vodních cest na jihu území i neskromným přáním cílového propojení Labe s Dunajem“.



Také příspěvek náměstka životního prostředí České republiky Ing. arch. Martina Říhly na této konferenci nebyl tak zamítavý k D-O-L, který ho přednesl místo ministra životního prostředí Ing. Ivana Dejerala.

Cituji ze závěru: „Při problémech silniční i železniční dopravy není vyloučeno, že se vodní dopravě dostane nových podnikatelských impulzů. Budou-li odpovědně ekologicky zajištěny – mají naději.“ Kéž by – říkáme po 30 letech.

Ale zůstaňme ještě v roce 1992, kdy vyšla kniha Dunajská plavba od autora Vladimíra Chmelára.

Z této publikace cituji pouze z odstavce **Vodní cesta Dunaj-Odra-Labe (D-O-L)**

Motto: *D-O-L je druhý Suezský kanál, který raz spojí národy severských a jižních moří.*

JUDr. Rob Koller

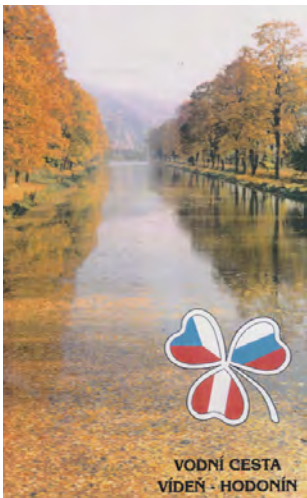
A v roce 1992 vyšla i kniha **O Praze a její řece** z pera Tomáše Daňka. Z této publikace cituji pouze jednu moudrost, týkající se vodního koridoru D-O-L.

„Nu postaven nebyl. Když vypukla 1. světová válka, nebylo ještě ani kopnuto, a pak byly jiné starosti! A my máme zase jiné starosti. Až budeme mít jednou víc peněz než starosti, stejně se stavět nebude. To by už šli zelení opravdu na barikády.“

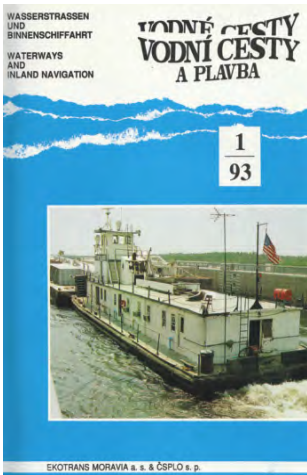
Jsmo stále v roce 1992. Tehdy vytvořil a namluvil fantastický spisovatel a opravdový ochránce přírody František Nepil neuvěřitelný třídílný film pod názvem „Jak si lidé pluží – I. díl: Pánbůh nás má rád – II. díl: Plouti je nutné; – III. díl: Cesty pro loď“.



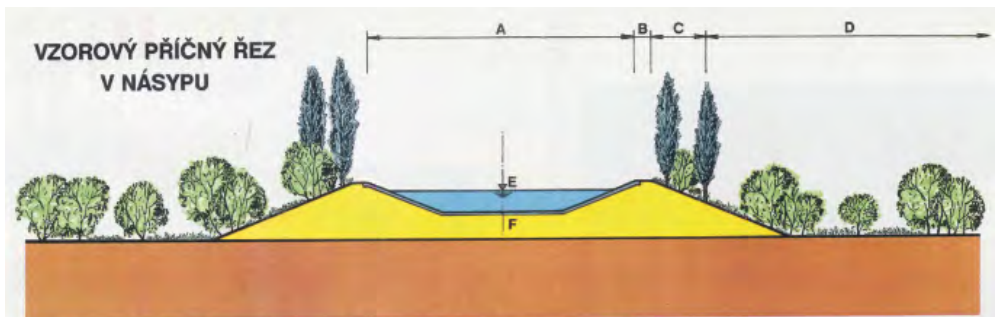
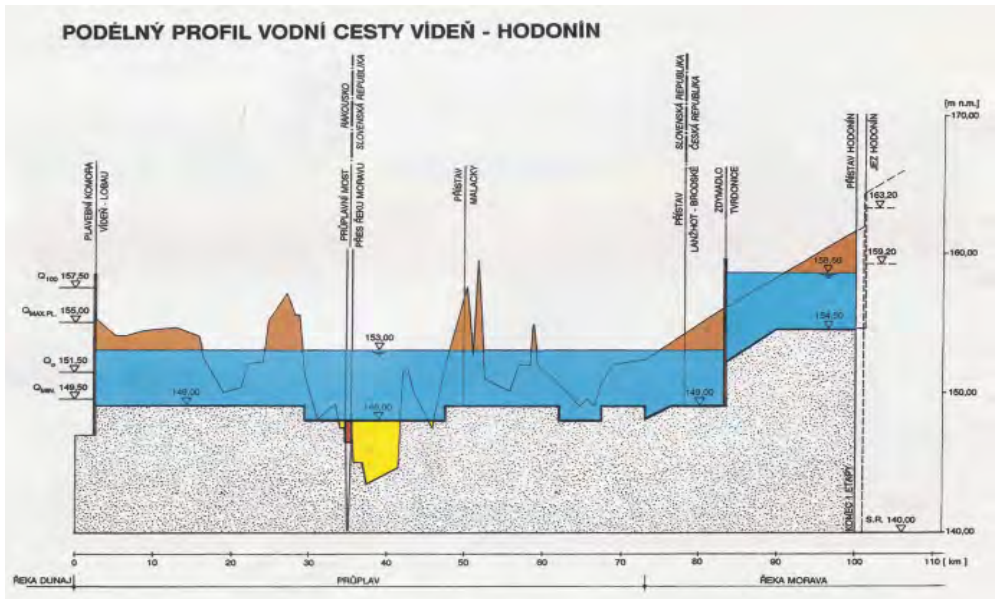
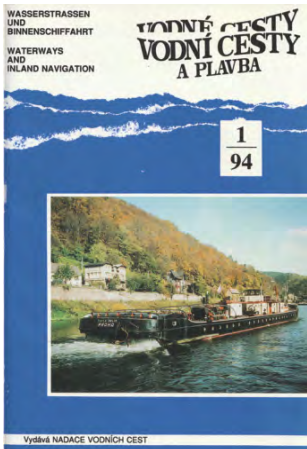
Ještě v roce 1993 se Ekotrans Moravia a.s. podílel na vydání studie **Vodní cesta Vídeň – Hodonín**.



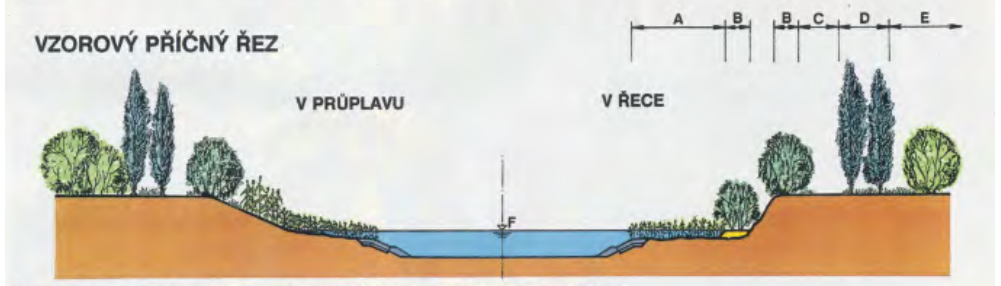
V téměř roce 1993 časopis Vodní cesty a plavba začaly spolu vydávat Ekotrans Moravia a.s. a ČSPLO s.p.



Okolo vydávání časopisu Vodní cesty a plavba se vše velmi rychle vyvíjelo. Tak se stalo, že od roku 1994 se o vydávání tohoto jediného odbor-



Legenda: A - těsněná vodní cesta, B - stezka, C - větrolam, D - travní porosty a dřeviny, E - plavební hladina, F - násyp



Legenda: A - vodní rostliny, B - vrba, C - stezka, D - větrolam, E - travní porosty a dřeviny, F - plavební hladina

METROSTAV a.s.	EKOTRANS MORAVIA a.s.
Hydro Moravia s.r.o.	VODNÍ CESTY s.r.o.
AQUAVIA s.r.o.	CONTRANS s.r.o.
PODZIMEK & SYNOVÉ s.r.o. STAVEBNÍ MONTÁŽNÍ PODNIK	EUROKAI BOHEMIA a.s.
KB KOMERČNÍ BANKA a.s.	MAVEL s.r.o.
POVODI MORAVY	ČESKÉ PŘÍSTAVY a.s.
VOVNĚSPODARSKÁ VÝSTAVBA s.p.	ČSPLO s.p.

WASSERSTRASSEN UND BINNENSCHIFFFAHRT WATERWAYS AND INLAND NAVIGATION

VODNÍ CESTY A PĻAVBA

4

2021

Plavební kanál Vraňany - Naše ozdobou nové unikátní zdvižné mosty

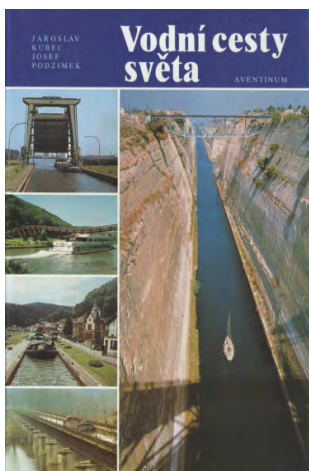
Průběžná 90 let se avěření do proudu

Vydává: **WODNÍ CESTY**

Ministerstvo dopravy	Ministerstvo životního prostředí	Ministerstvo zemědělství a vesničské správy
POVODÍ MŠP	POVODÍ ULVAHY	POVODÍ MOHAVY
ROZPODARSKÁ KONGRES	Průmyslové Cesty	Stavění Náplavě
ČPVS	APL	STAVNÍ NÁPLAVĚ
ZAKLADNÍ STAVBY	METROSTAV	STT
VRI	PODZIMEK	STAVNÍ NÁPLAVĚ
LABSKÁ	STRABAG TEAMS WORK	AQUATIS
AQUAVIA	ČESKÉ PŘÍSTAVY a.s.	PRAGUE BOATS

ného časopisu v EU, který se převážně zabývá vodní cestou, začala starat nově zřízená Nadace vodních cest. Kdo tuto nadaci v té době podporoval, je patrné ze zadní titulní stránky.

Snad trochu optimismu do čtenáře nalijí, když skočím krátkodobě o čtvrt století dopředu a uveřejním zadní stranu titulního listu našeho časopisu 4/2021.



Vrátím se do roku 1996, kdy vyšla velmi obsáhlá kniha pod názvem Vodní cesty světa od autorů Jaroslava Kubce a Josefa Podzímka.

Tato publikace popisuje na svých 492 stranách tolik realizovaných vodních cest na celém světě, že jí na plánovaný vodní koridor zbyly pouze 3 stránky. A to podle zelených aktivistů je gigantomanická stavba. Co dodat, snad pouze jednu větu ze str. 312. „V podmínkách postupného sjednocování Evropy by se měla stát evropská výstavba celého propojení Dunaj-Odra-Labe



jedním z evropských projektů, k jehož realizaci by se měly spojit síly všech států ležících na celoevropské síti vodních cest.“

K pochopení zelených aktivistů připojuji pohled na jez ve Lhotce na Odře, který bude součástí budoucího splavnění řeky na území České republiky. Přeskočím opět roky a beru do ruky knížku „Památce Ing. Josefa Záruby – Pfeffermanna, která mapuje život otce mého velkého lidského i odborného vzoru Ing. Libora Záruby. Ani tento velký muž se nemohl průplavu D-O-L vyhnout. Z výše uvedené publikace cituji: „Jméno Záruba – Pfeffermann se objevovalo při nejrůznějších, často též překvapujících příležitostech: „... přešel k otázkám splavnění Vltavy, Moravy a průplavu Odersko-Dunajského.“



V roce 2000 vyšla velmi kontroverzní kniha **Velká vodní loupež** od autora Václava Duška. Ač šlo o velmi složitou otázku pokusu o privatizaci podniků Povodí, ani tak nebylo možné se vyhnout průplavu D-O-L.

Cituji: „Skupinu Hudlerových oponentů vedou lidi z Nadace vodních cest. Svěho času také zaměstnanci Povodí Vltavy a později Ekotransu Moravia, společnosti vzniklé v polovině roku 1989 s podporou Agrokombinátu JZD Slušovice, která chtěla prosadit starou myšlenku a propojit Dunaj, Odru a Labe a rozšířit v zemi vodní dopravu.“

V roce 2000 vyšlo první vydání rozsáhlé publikace „**Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe**“ od autorů Ing. Jaroslava Kubce a Ing. Josefa Podzímka.



Je vhodné uvést autory úvodních slov ke knize:

- Jiří Stránský, spisovatel – **Horší než pláč ženy je pláč rozumu**
- Karla Peijs, koordinátorka Evropské komise pro vodní cesty – **Důslednější integrace evropských vodních cest je prioritou 21. století**
- Prof. Ing. Václav Havlíček, CSc., rektor ČVUT Praha – **Sen generací**
- Prof. Ing. Karel Rais, CSc., MBA, rektor VUT v Brně - **Modré tepny na modré planetě**
- Prof. Ing. Ignác Honza, CSc., rektor univerzity Tomáše Bati ve Zlíně – **Nejlepší způsob dopravy je plavba po vodě**

Tuto velice odbornou knížku nebudu komentovat, neboť si jí

Tato kniha byla dokončena v roce 105. výročí

VODOCESTNÉHO ZÁKONA, který dne

11. června 1901 rozhodl, kromě jiného,

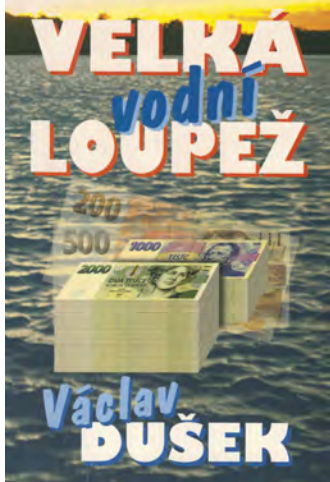
i o výstavbě dunajsko-oderského průplavu

a spojení s Labem u Pardubic.

Doba výstavby zákonem stanovená:

1904–1924

můžete půjčit a přečíst. Vyšla totiž celkem ve třech vydáních, a to v roce 2007, 2012 a 2015. Uvedu jednu zajímavost, že publikace obsahuje celou řadu originálních kreseb slavného malíře Kamila Lhotáka, které namaloval jako malý chlapec – o lodích a plavbě.



Toto mé povídání o knížkách, které se týkají i vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, zakončím knížkou s jednoduchým názvem **DUNAJ-ODRA-LABE**, kterou napsal v roce 2019 polský autor Stanislaw Czaja.



Bez podpory hlav států by to nešlo.



Je to neuvěřitelné, ale v přehledu všech možných publikací o vodním koridoru za posledních 100 let jsem málem zapomněl na knížku „**O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe**“ autorského kolektivu Josef Podzimek, Petr Forman a Tomáš Kolařík, která vyšla v roce 2018. V této knížce o pouhých 152 stranách najdete vše, co bylo dříve napsáno. Bez dalšího povídání uvedu pouze titulní desky, předšedku a několik dalších stran.

Knížka je věnována vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe a čtyřem mužům, které obdivujeme:

Albertovi Einsteinovi

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



Tomáši Baťovi

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



Františkovi Nepilovi

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



Liborovi Zárubovi

„V technice neexistují slova Nejde to.“



PODZIMEK & SYNOVÉ



Zal. 1896
PODZIMEK
126



Stavíme pro Vás již 126 let

www.podzimek.cz

Vltavská vodní cesta,

umožňující plavbu mezi Českými Budějovicemi a Prahou, je moderní navigační soustavou, spravovanou státním podnikem Povodí Vltavy a hojně využívanou především k osobní a rekreační plavbě, ale i k nákladní přepravě. Více informací nejen o provozu na Vltavské vodní cestě, ale i o vodních stavech a průtocích, o vodních dílech, o hydrologické situaci, o jakosti povrchové vody a další, naleznete na adrese www.pvl.cz a na www.facebook.com/povodivltavy.



Vodní dílo Hluboká nad Vltavou



Vodní dílo Hněvkovice – přehrada



Vodní dílo Hněvkovice – jez



Vodní dílo Orlík



Vodní dílo Slapy



Vodní dílo Štěchovice