

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2
2021



Česko-německá smlouva o splavnosti Labské vodní cesty podepsána

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
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
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
Bianická 383/3, 779 00 Olomouc
www.akcr.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



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



www.swietelsky.cz



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



50 1971–2021
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



TEAMS WORK.
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 6, 170 00 Praha 7
www.ceskepristavy.cz



PRAGUE BOATS
SINCE 1990
Přístaviště lodí u Čechova mostu
Dvořákovo nábřeží, nástupiště č. 5
110 00 Praha 1 - Staré město
www.prague-boats.cz

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
www.d-o-l.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

Úvodní slovo náměstka ministra dopravy:

LABE – návrat k rozumu a do Evropy

Ing. Jan Sechter 2

Smlouva o splavnění Labe mezi Českem a Německem podepsána 3

Kus Česka v Hamburku. Ministerstvo chce vyměnit přístavy za lukrativnější území

Z domácího tisku 4

Vodocestný zákon slaví 120 let 5

Významné projekty Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. 6

Kontejnerový terminál v mělnickém přístavu

bude ekologický. Závěrečnou etapu se postarala skupina SWIETELSKY
PhDr. Zdeněk Zuntých 10

Práce na VD Hněvkovice běží na plné obrátky

Ing. Lukáš Havelka 12

Maďarsko staví nový jez na Mošonském Dunaji a zmodernizuje vodní uzel na Balatonu

Tomáš Kolařík 16

Rumunsko obnovuje vodní cestu Bega pro spojení se Srbskem 18

Lodní přístav v Mariánských Horách? Před 120 lety to byl jasný plán!

Z domácího tisku 20

Krajští politici se přeli kvůli splavnění Odry a "pyramidě pro prezidenta"

Z domácího tisku 21

Začaly práce na rozsáhlé rekonstrukci Staroměstského jezu v Praze

Ing. Hugo Roldán 22

Oprava Staroměstského jezu před půl stoletím

Ing. Josef Podzimek 23

K devadesátému výročí narození Jaroslava Kubce

Ing. Václav Budínský, CSc. 24

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe: Jak dále? 26

Odešel velký muž - Doc. Ing. Julius Binder Dr. h. c. 27

Zemřel Ing. Miroslav Hubert 28

Život není takový – je úplně jiný (82)

Ing. Josef Podzimek 30



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Labská vodní cesta u hranic České republiky a Německa

Autor: Rhenus PartnerShip-ČSPL, s.r.o.

Úvodní slovo náměstka ministra dopravy Labe – návrat k rozumu a do Evropy



Je léto roku 2002 a volby do německého parlamentu se nesou ve znamení povodní a nástupu nové německé sociální demokracie a zelených. Nakonec levice těsně vítězí a do koaličního programu si rukopisem ministra životního prostředí Jürgena Trittina a šefa Zelených Joschky Fischera vpisuje zákaz jakýchkoliv proplavebních vodohospodářských úprav Labe ve prospěch plavby. S heslem „lodě se musí přizpůsobit řece“ se do bu-

doucna připouští jen protipovodňové a ekologické úpravy. Měsíc po volbách nastupují svoji misi do Berlína jako zástupce velvyslance a jedním z prvních úkolů je rozluštit, nakolik má tento německý postoj, ovlivněný povodněmi na Labi a na Odře, trvalý charakter. Platí totiž, že jakékoliv zlepšování plavebních podmínek v úseku Střekov – Hřensko a plavební stupně v tomto úseku dávají smysl a synergií, když budeme s Němci spolupracovat. Moje zpravodajství (dnes v archivu Ministerstva zahraničních věcí) nebylo vůbec optimistické. Musíme se připravit na mnoho let, kdy se plavba musí obrnit trpělivostí, a snad čas a příroda ukáže, že péče o řeku ve všech jejích aspektech je správná volba. Diplomát jako posel špatných zpráv, čtených v Praze, není oblíben, navíc se od něj očekává činnost podle hesla „tak to těm Němcům vysvětlíte, přece od toho tam jste“. Logicky přece německý postoj degraduje snahy zlepšit plavební podmínky na českém dolním toku Labe.

České a německé zájmy na Labi se rozešly velmi ostře na mnoho dlouhých let, a sám jsem nevěřil ve skutečnou proměnu, i když všichni víme, jak chybějící péče o Labe nezlepšila ani v ekologické dimenzi nic zásadního, a naopak ukázala, že o řeku se musíme starat. Zaznamenal jsem ještě první efekt zanášení Labe vysýchání kulturní krajiny a vodních parků kolem Dessau. Vzpomínám si, že jsem o tom něco v diplomatické depeši napsal.

Střih, za osmnáct let začínám na Ministerstvu dopravy, přátelé mne vezmou na Vltavu a povídáme si o tom, co udělat, co změnit, kde navázat a co vzít znovu za správný konec. Jsem jim vděčen za to, že mne velmi přesně informovali o proměně německého myšlení a o šancích, které se na Labi otevírají. O tom, že nejtěžší krok dopředu je krok zpět ke zdravému rozumu, jsem se přesvědčil záhy. Děkuji proto všem přátelům plavby, rejdařům a kolegům na ministerstvu, ŘVC, SPS, Povodí Labe, Vltavy a Ohře, kteří věřili, že přijde čas, a návrh smlouvy o plavebních podmínkách na Labi prosadíme u nás doma i v Ně-

mecku. Limitem smluvního kompromisu nám byl německý konsensus vtělený do zákona (Celkový koncept Labe/Gesamtkonzept Elbe) o celoročním zaručeném ponoru pro lodě 140 cm, což ve svém výsledku znamená 140 cm a více. Na druhé straně plavba a logistika tak získává plánovací a investiční jistotu, jak může na naší nejdůležitější řece začít svůj restart. K tomu patří i revitalizační programy Ministerstva dopravy pro vodní osobní a nákladní dopravu, přístavy, loděnice a rozsáhlý program podpory kombinované dopravy.

Do roku 2030 na české straně mají být na úseku Labe od Ústí nad Labem až ke státním hranicím mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo připraveny parametry plavební dráhy vyplývající z aktuálně platných koncepčních dokumentů v oblasti vnitrozemské plavby. Na úseku mezi Ústím nad Labem a Týncem nad Labem pak budou zajištěny současné parametry vodní cesty s plavební hloubkou 230 cm, a současně v úseku mezi Týncem nad Labem a Pardubicemi opatření s cílem umožnit plavební hloubku 230 cm až do Pardubic. Na německém úseku Labe je současným cílem údržby hloubka plavební dráhy 140 cm, což odpovídá německému strategickému dokumentu „Celkový koncept Labe“. Obě strany společně uvedou v život okamžitě po schválení smlouvy Společnou komisi k monitorování parametrů plavební dráhy a k návrhům, jak plavební podmínky zlepšit.

Péče o řeku Labe je důležitá ve všech dimenzích – dopravní, vodohospodářské, hydrologické i ekologické. Tato Dohoda o vodní dopravě je chybějícím článkem ve snaze České republiky a Německa věnovat se společně péči o Labe ve všech dimenzích udržitelného rozvoje. Labe je zařazeno do sítě nejdůležitějších silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest TEN-T. Dohoda organicky doplní existující nástroje péče o Labe - Smlouvu mezi ČR a Německem o hraničních vodách v oblasti vodního hospodářství z roku 1995 a Dohodu o mezinárodní komisi pro ochranu Labe z roku 1990.

Bezprostředně po podpisu Dohody ministry Karlem Havlíčkem a Andreasem Scheuerem v červenci 2021 Ministerstvo dopravy zahájilo jednání s německou stranou o přístavním území, která město Hamburk nabídlo našemu státu k výměně za pozemky v přístavech, které naše země získala na 99 let do pronájmu podpisem Versailleské mírové smlouvy z roku 1919. **Věřím, že nové území může propojit labskou vodní dopravu s železnicí a s námořní dopravou a bude tak novým impulsem pro naše exportně orientované hospodářství. A v neposlední řadě bude alespoň dílčím příspěvkem k naplňování dopravních cílů „Zelené dohody pro Evropu“.**

Ing. Jan Sechter, náměstek ministra dopravy



Přístav Děčín - Loubí. Foto: EVD - Sped s.r.o.

Smlouva o splavnění Labe mezi Českem a Německem podepsána

Splavnění Labe umožní provoz ekologické vodní dopravy a zlepší podmínky pro mezinárodní obchod i cestovní ruch v České republice. Smlouvu o splavnění Labe podepsal dne 20. července 2021 spolu s českým ministrem dopravy, průmyslu a obchodu Karlem Havlíčkem jeho protějšek Andreas Scheuer, ministr dopravy a digitální infrastruktury Spolkové republiky Německo.

„Labe je významnou evropskou řekou, za kterou nese Česká republika odpovědnost společně s Německem. Stručně řečeno: Dáme Labe do pořádku, 340 dní v roce bude možná plavba, cílem je splavnění od Pardubic do Hamburku do roku 2030,“ říká po společném jednání, které proběhlo na dálku, ministr dopravy Karel Havlíček.

Cílem dohody je umožnit více využívat labskou vodní cestu pro ekologicky šetrnou nákladní dopravu, skloubit dopravní využití s vodohospodářskými potřebami a zachování cenného přírodního prostoru.

Na německém úseku Labe je současným cílem údržby hloubka plavební dráhy 140 cm, což odpovídá německému strategickému dokumentu s názvem Celkový koncept Labe.

V návazném úseku na úseku mezi Ústím nad Labem a Týncem nad Labem pak budou zajištěny stávající parametry vodní cesty s plavební hloubkou 230 cm a současně v úseku mezi Týncem nad Labem a Pardubicemi opatření s cílem umožnit plavební hloubku 230 cm až do cílového přístavu v Pardubicích.

„Kromě parametrů plavební dráhy na území České republiky a na území Spolkové republiky Německo, počítá dohoda se zřízením Společné komise, jejímž úkolem bude provádět monitorování parametrů plavební dráhy a navrhovat opatření k jejímu zlepšení,“ dodává ministr Havlíček.

Uzavření dohody předcházelo mnoho let jednání. Labe je zařazeno do sítě nejdůležitějších silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest TEN-T. Mezi další

témata jednání byla příprava vysokorychlostní tratě mezi Prahou a Drážďany nebo vlakové spojení do Mnichova, oba projekty jsou ve vysokém stádiu přípravy a jsou ve Spolkovém plánu dopravních cest.

Ministerstvo dopravy, 20. 7. 2021



Slavnostní online podpis smlouvy ministry dopravy



Labská vodní cesta je jedinou plavební spojnici České republiky s Evropou

Foto: Rhenus Partnership-ČSPL, s.r.o.

Kus Česka v Hamburku. Ministerstvo chce vyměnit přístavy za lukrativnější území

Helena Truchlá – Aktualne.cz 20. 7. 2021

Když Německo prohrálo v roce 1918 první světovou válku, potrestali ho vítězové přísnými mírovými dohodami. Poražená říše musela mimo jiné postoupit tehdejšímu Československu nárok na část svého území. Praha tak dostala do pronájmu dva přístavy v Hamburku. Nájemní smlouva ale brzy vyprší a Němci mají s pozemky vlastní plány. Řešením by mělo být obě území vyměnit za jiné – podle české strany lepší.

O směnu přístavů Moldauhafen a Saalehafen na řece Labi nedaleko Severního moře se české úřady snaží dlouhodobě. Zasadil se o ni například bývalý ministr zahraničí Tomáš Petříček (ČSSD) při své první oficiální návštěvě Berlína v roce 2018. Nyní agendu převzal resort dopravy. *“Hlavním partnerem pro jednání je město Hamburk, ale předpokládáme i účast spolkové vlády,”* uvedl na dotaz deníku Aktuálně.cz mluvčí ministerstva dopravy František Jemelka.

Potvrdil rovněž, že jednání začala toto úterý při příležitosti podpisu česko-německé mezinárodní smlouvy o splavnosti Labe.

Česko má přístavy svěřené k užívání až do roku 2028. Rozhodl o tom dodatek k Versaillské mírové smlouvě z roku 1929, podle kterého nájem tohoto území československému státu připadl na 99 let.

Hamburk se ale od první poloviny 20. století zásadně proměnil a z kdysi průmyslových přístavních území na okraji města jsou dnes lukrativní pozemky. Městská správa tu plánuje postavit rozsáhlou novou čtvrť Grasbrook s byty až pro šest tisíc lidí, kancelářemi s 16 tisíci pracovními místy, nákupními centry a školami. Název českého přístavu Moldauhafen by v budoucnu měla převzít nově vzniklá stanice prodloužené linky U4 hamburského metra.

Lukrativnější území

S demolicí původních budov v jiných částech labského nábreží, rovněž určených k přestavbě, úřady začaly letos v červenci. Stále ale zbývá vyřešit, co s českými přístavy. Výměnu dlouhodobě podporuje i německá strana, která s tímto návrhem sama přišla už v roce 2015. Hamburk se tehdy ucházel o pořadatelství letních olympijských her a v přístavu měla hypoteticky vyrůst olympijská vesnice. Z olympiády sešlo, nápad na výměnu ale zůstal.

Němci za Moldauhafen a Saalehafen už dříve nabídli nedaleké pozemky zhruba ve stejné rozloze, tedy asi 30 tisíc čtverečních metrů, v oblasti Kuhwerder Hafen. O ně usilovala už dříve i česká diplomacie. Přesuny území se nijak nedotknou třetího českého území v Hamburku, přístavu Peutehafen, který Česku připadl na konci 20. let natrvalo.

Podle českého ministerstva dopravy je nová lokalita výhodnější. *“Je přístupná pro námořní lodě s ponorem do 11 metrů*

bez omezení jejich výšky, dobře dostupná silniční dopravě a blízko nákladního nádraží,” vysvětluje mluvčí Jemelka. Na rozdíl od oblastí přisouzených československé první republice by tak oblast v Kuhwerderu měla umožnit přistávání a překládku zboží i středně velkým lodím plavícím se po moři. Na jak dlouho Česko Kuhwerder Hafen do nájmu dostane, zatím není jasné. Versaillský dodatek počítal s možností prodloužení původní nájemní smlouvy o dalších 50 let, tedy do roku 2078.

Labe jako dopravní tepna pro Česko

Český Moldauhafen a Saalehafen nyní využívá soukromá německá logistická společnost, smlouvu má ještě na sedm let. Její vypršení tak časově odpovídá konci české správy nad oběma přístavy.

Co přesně s novým územím česká vláda zamýšlí dělat, zatím podle ministerstva dopravy není jasné. Zásadní ale bude, aby dopravně sloužilo potřebám Česka. Z tuzemska se nyní přes Hamburk ročně přepraví asi 2,4 milionu tun zboží a resort dopravy odhaduje, že se jeho objem v následujících 30 letech zdvojnásobí.

Přizpůsobení přístavu si vyžádá investice z české i německé strany, celkové náklady by měly podle Jemelky dosáhnout asi 100 milionů eur (asi 2,5 miliardy korun). Jak se Česko a Německo budou na investici podílet, bude předmětem jednání. Modernizací nyní prochází i třetí český přístav Peutehafen, kde vzniká zázemí pro říční plavbu po Labi.

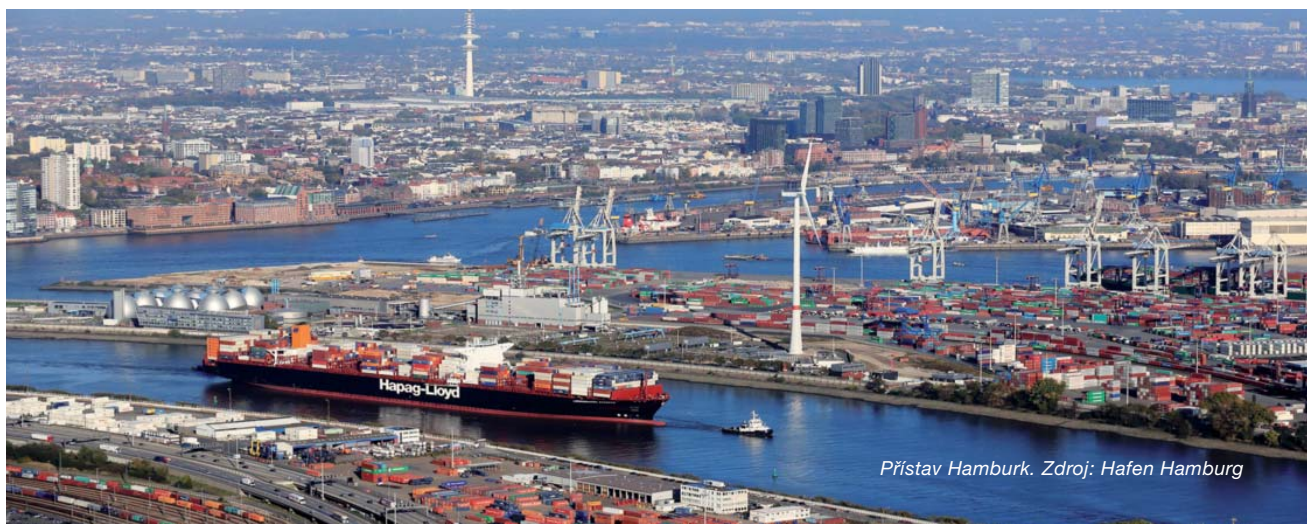
Praha vodní nákladní dopravu prosazuje dlouhodobě. Považuje ji za ekologickou – nízkou emisí a málo hlukovou - alternativu přepravy zboží po silnici nebo železnici. A právě splavnění Labe, které v Hamburku ústí do Severního moře, je jednou z priorit vodní dopravy v Česku. Námitky mají ekologové a také zástupci ministerstev životního prostředí všech spolkových zemí, kterými Labe na německé straně protéká. Kvůli častým obdobím sucha a nízkého stavu vody v říčních korytech podle nich *“nemá nákladní lodní doprava na Labi spolehlivou budoucnost”*.

Dědictví Versaillské smlouvy

Pronájem dvou přístavních území v Hamburku získalo Československo po první světové válce. Versaillská smlouva přiznala právo na jejich užívání v roce 1929, a to na 99 let.

Česko jakožto nástupnický stát Československa (Slováci o nárok na přístavy po rozdělení přišli) má od roku 2029 opční právo na prodloužení pronájmu o dalších 50 let.

V roce 2016 investovalo ministerstvo dopravy do opravy všech tří českých území v Hamburku asi 4,1 milionu korun. Z původních velkých plánů na modernizaci zanedbaných pozemků za zhruba 150 milionů korun sešlo, když o ně projevil zájem německé město.



Přístav Hamburk. Zdroj: Hafen Hamburg

Vodocestný zákon slaví 120 let

Dne 26. dubna 1901 byl vydán zákon o stavbě vodních drah, který předpokládal stavbu Dunajsko-oderského průplavu, splavnění Vltavy od Českých Budějovic do Prahy a splavnění Labe od Mělníka k Jaroměři.

Se stavbami mělo být započato v roce 1904 a měly být dokončeny do dvaceti let.

Den 26. dubna 1901 bude památným dnem v dějinách rozvoje národohospodářského a dopravního v Rakousku vůbec, na Moravě zvláště, neboť vláda rakouská po velmi dlouhé době a k prosbě nesčetných žadatelů elementární silou poměrů jestiž donucena podati konečně návrh na stavbu dlouho želaných a stále dožadovaných vodních cest. Znění jeho jest:

Zákon týkající se stavby vodních cest.

Rok 1901.

Zákonník říšský

215

pro

království a země v radě říšské zastoupené.

Částka XXX. — Vydána a rozeslána dne 13. června 1901.



Obsah: Čís. 66. Zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

66.

Zákon ze dne 11. června 1901

o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

S přisvědčením obojí sněmovny rady říšské vidí Mě se naříditi takto:

§ 1.

Stavba vodních drah, a to:

- a) lodního průplavu z Dunaje do Odry,
- b) lodního průplavu z Dunaje do Vltavy poblíž Budějovic a splavnění Vltavy od Budějovic až do Prahy,
- c) lodního přeplavu z kanálu Dunajsko-oderského ku střednímu Labi a splavnění Labe v části od Mělníka až k Jaroměři,
- d) splavněného spojení z průplavu Dunajsko-oderského k říční oblasti Visly a až ke splavněné části Dněstru

provedena buď státem, zaváže-li se země, ve které některý pod a až d jmenovaný průplav nebo díl průplavu má býti zřízen, vztahmo některá nahoře uvedená část řeky, která má býti splavněna, se nachází,

platiti roční částku, která stačí na zúročení a umoření osminy těch obligací, které budou vydány, aby příslušný průplav nebo díl průplavu byl zřízen, vztahmo aby příslušná část řeky byla splavněna (a až d).

Za tímto účelem jest země oprávněna, ukládati interestentům příspěvky.

Příspěvky země placeny buďte poměrně podle platů, které případnou z tohoto důvodu na stát, a mají přestatí, když příjmy dotyčeného průplavu po srážce nákladů na udržování a vozbu po dvě za sebou sběhlá léta překročily částku potřebnou na zúročení a umoření jmenovitého základního kapitálu tohoto průplavu.

§ 2.

Zemskému zákonodárství se zůstává, postarati se o příspěvky z prostředků zemských, jakož i způsob, jak se mají ukládati příspěvky interestentům, ku kterým v jednotlivých královstvích a zemích jest přihlížeti.

Učiní-li se příslušná úmluva mezi státní správou a dotyčnou zemí, příspěvek zemský může zapraven býti také zřízením jednotlivých ve stavebních projektech předvidaných staveb (přístavů, přístavacích míst, příjezdných silnic atd.), postupem vlastnictví pozemkového, poskytnutím věcných práv a přenecháním práv vodních, dodávkami materiálu jakož i poskytnutím jiných věcí a konáním prací.

Celé znění vodocestného zákona naleznete v časopise Vodní cesty a plavba 4/2009.

Významné projekty Ředitelství vodních cest ČR

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

Přístav Veselí nad Moravou na Baťově kanále slavnostně otevřen

Předseda vlády Andrej Babiš, ministr dopravy Karel Havlíček a ministryně financí Alena Schillerová v sobotu 29. května 2021 slavnostně otevřeli modernizovaný a rozšířený rekreační přístav Veselí nad Moravou na Baťově kanále. Po roce a půl stavebních prací může ve veřejném přístavu zakotvit trojnásobek lodí, mají k dispozici bezpečné a ekologické odčerpávání odpadních vod a poprvé na Baťově kanále také tankování pohonných hmot. Město zároveň nově upravilo okolí přístavu. Po 20 letech se areál, kde rekreační plavba na obnovené historické vodní cestě začínala, převlékl do nové podoby odpovídající 21. století.

„Já jsem tady byl v lednu 2020, kdy jsem také osobně krumpáčem zahajoval tu stavbu a jsem rád, že i když jsme měli pandemii, že se ten projekt zrealizoval. Chci poděkovat Ředitelství vodních cest, Povodí Moravy, městu Veselí nad Moravou a samozřejmě i obecně prospěšné společnosti Baťův kanál. Ta investice za devadesát sedm milionů se zrealizovala. Je to skvělé. My máme dalších dvanáct projektů v rámci Baťova kanálu téměř za dvě miliardy. Jsem rád za tuto investici a děkuji všem, kteří se na tom podíleli,“ řekl premiér Andrej Babiš při slavnostním přestřižení pásky modernizovaného přístavu Veselí nad Moravou.

Baťův kanál patří mezi veřejnou dopravní infrastrukturou státu a před 20 lety jen pár fandů věřilo, že v České republice jako

středoevropském státě budou mít občané zájem trávit svůj volný čas na palubě lodi na řekách a kanálech, tak jako je běžné ve Francii, Nizozemí, v Německu i jinde v Evropě. Čas ukázal, že tato 55 km dlouhá vodní cesta přiláká ročně kolem 90 tisíc návštěvníků a stále více lidí má zájem si půjčit hausbót a s rodinou a přáteli užít dovolenou na Baťově kanále.

„Stát v posledních letech do vodních cest prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury každoročně investuje více jak 1,5 miliardy korun. Oproti loňskému roku jsme letos



Slavnostní přestřižení pásky modernizovaného přístavu



Modernizovaný přístav Veselí nad Moravou



Plavba po Baťově kanále do přístavu Veselí nad Moravou

výdaje navýšili o dalších 250 milionů korun. Díky vybudovanému zázemí a modernizaci našich vodních toků mohou zdejší podnikatelé rozvíjet své služby pro návštěvníky a investované prostředky se nám tak vrací zpět. Věřím, že letos v létě lidé zavítají na Baťův kanál a podpoří tím místní ekonomiku," uvedla ministryně financí Alena Schillerová.

„Před pěti lety postavilo Ředitelství vodních cest přístav Petrov na zelené louce a dnes je plný lodí a stal se neopomenutelnou zastávkou na Baťově kanále. Zcela se tu změnil život obce, na původní periferii kolem vodní cesty korzují lidé a řada podnikatelů otevřela své vinné sklepy a další stravovací zařízení pro turisty, kteří připluli do obce lodí. Přístav je po staletí útočištěm pro plavce nejen v době nebezpečí, ale také jako brána do města. Nově modernizovaný přístav ve Veselí nad Moravou se jím určitě stane také, zastaví zde a přenocují tisíce návštěvníků města a budou podpoření podnikatelé prostorem pro nové půjčovny lodí,“ říká ministr průmyslu a dopravy Karel Havlíček.

„V lednu 2020 jsme zahajovali stavební práce a nyní po 16 měsících je přístav v novém kabátě,“ řekl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR jako investora stavby a provozovatele přístavu. **„Přístavní bazén byl rozšířen, západní část tvoří nové betonové molo s můstkem pro přistání dvou velkých osobních lodí, ve východní části je plovoucí molo ocelové konstrukce s dřevěnou pochozí plochou, uložené na betonových plovácích. Celkově je v přístavu prostor pro pohodlné bezpečné vyvázání 33 malých plavidel, kdy každé má k dispozici břehové připojení na elektrickou energii a pitnou vodu,“** upřesnil. Případně povodně všechny lodě bezpečně přečkají u plovoucího mola, které je vedené ocelovými troubami (tzv. dalbami) až do úrovně hladiny nejvyšší povodně.

„Ředitelství vodních cest klade velký důraz na ekologii, a proto bych chtěl vyzdvihnout, že v přístavu je nyní servisní centrum pro lodě, které se zde nejen zbaví odpadů, ale také bezpečně natankují pohonné hmoty, poprvé na Baťově kanále bezúkapovou pistolí z čerpací stanice na břehu, nikoliv pomocí kanystru jako doposud,“ dodal Lubomír Fojtů. V loňském roce během stavebních prací, kdy byla jen omezeně přístupná jen třetina přístavu, do přístavu během dne připlulo 1000 lodí a 900 dalších zde přenocovalo.

„Vnímáme, že investiční projekty realizované všemi

zúčastněnými jsou pro naše město obrovskou příležitostí, která pomůže v maximální míře otevřít přístav i celý Baťův kanál pro širokou veřejnost i místní. Vodní cesta i okolí představuje již nyní opravdu krásné místo. Víze do dalších let jsou velmi optimistické, a my jako radnice budeme i nadále dělat maximum, aby se mohli návštěvníci na Baťův kanál každoročně vracet a vždy byli příjemně překvapeni pokrokem, který jsme společnými silami dokázali realizovat,“ doplňuje starosta města Veselí nad Moravou Petr Kolář.

Stavbu realizovala společnost firem IDS – Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s. a LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o. Celkové investiční náklady včetně projektových dokumentací a souvisejících staveb ve výši 97 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Novinky na Labské vodní cestě v Ústeckém kraji

Ředitel Odboru vodní dopravy Ministerstva dopravy ČR Evžen Vydra, ředitel Ředitelství vodních cest Lubomír Fojtů, hejtmán Ústeckého kraje Jan Schiller a primátor Statutárního města Děčín Jiří Anděl dnes zahájili stavbu nového přístaviště pro rekreační lodě v Děčíně. O pár kilometrů dál pak bylo uvedeno do provozu modernizované stání lodí ve Hřensku, které nyní umožní jejich bezpečnou ochranu i za nejvyšších povodní. Ještě letos bude zahájena stavba dalších čtyř přístavišť pro malá rekreační plavidla v Ústeckém kraji.

Nové přístaviště pro malá plavidla vyrostlo přímo v centru Děčína u nábřeží pod městskou knihovnou a jeho 36 m dlouhé plovoucí molo umožní pohodlné přistání rekreačních plavidel turistů putujících po Labské vodní cestě. Veřejné přístaviště pro návštěvníky města na lodích dosud v Děčíně nebylo, ačkoliv v České republice a v Německu se jedná o státní atraktivnější způsob trávení volného času. Pomocí 20 m dlouhé lávky bude za všech úrovní hladiny možný bezbariérový přístup z přístaviště na břeh. Během stání u přístaviště bude plavidlům také k dispozici připojení na elektrickou energii i doplnění nádrží na pitnou vodu. Během až 48 hodin povoleného stání bude možné navštívit město nebo zde i bezpečně přenocovat.

„V severních Čechách se rozvoji osobní a rekreační plavby Ředitelství vodních cest ČR věnuje dlouhodobě, v letech 2013



Slavnostní přestřižení pásky modernizovaného stání plavidel ve Hřensku

a 2014 zprovoznilo 5 přístavišť (Ústí nad Labem - centrum, Dolní Zálezly, Libochovany, Lovosice, Nučnice a Libotenice), ke kterým se v loňském roce přidal i nový můstek v Ústí nad Labem na Vaňově,“ uvedl ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů. „Kromě již realizované stavby přístaviště v Děčíně chceme v letošním roce zahájit práce na dalších čtyřech přístavištích v Ústí nad Labem - Brné, Roudnici nad Labem, Štětí a v Lito-měřicích. Není nám lhostejná situace ohledně možnosti tankování pohonných hmot a odběru odpadů a tak bychom rádi v příštím roce zahájili stavbu servisního centra v Roudnici nad Labem,“ dodal.

Přístaviště v Děčíně bude tvořit betonové plovoucí molo s dřevěnou palubou svisle vedené v celém rozsahu hladin až po nej-



Modernizované stání plavidel ve Hřensku

vyšších povodní, jako byly v roce 2002. Představují poslední místo, kde se mohou lodě za povodní bezpečně vyvázat, pokud při nástupu povodně nejsou plavidla dojíždějící do České republiky z Německa schopna doplnout proti proudu do nejbližšího ochranného přístavu v Děčíně-Rozbělesích,“ upřesnil Lubomír Fojtů. „Za běžného provozu si u těchto daleb připojuje do vleku remorkér BESKYDY nákladní i osobní lodě, aby jim pomohl doplnout obtížně splavným úsekem Labe bez zdyrnadel do Děčína a Ústí nad Labem,“ dodal.

Každá dalba byla tvořena šesticí ocelových sloupů, které jsou propojeny ocelovými podestami a vybaveny vyvazovacími prvky. Sloupy z řady směrem do koryta byly nyní navýšeny až na výšku 2,8 m nad úroveň hladiny povodní dvojicí ocelových



Vizualizace rekreačního přístaviště Děčín

vyšší povodně pomocí tří ocelových daleb, z nichž dvě již v místě přístaviště u nábřeží zdi jsou. Stavbu realizuje LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o., se stavebními náklady 23,8 mil. Kč, financovanými z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury, a bude dokončena na podzim letošního roku.

„Dnes oficiálně uvádíme do provozu také modernizované stání velkých lodí ve Hřensku tvořené 8 dalbami, které se nachází v těsné blízkosti státní hranice s Německem na pravém břehu Labe. Tyto dalby byly zvýšeny o 4,75 m, aby umožnily ochranu až 4 plavidel o rozměrech 137 x 11,5 m, což jsou největší lodě běžně plující po Labi mezi Českou republikou a Německem, i za

trub se třemi podestami s vyvazovacími prvky. Dosáhly tak rekordní výše téměř 18 m nad dnem řeky. Dalby jsou v horní části spojeny vysokopevnostním řetězem, který je ve směru proti proudu ukotven v železobetonovém bloku ve dně toku zajištěném šikmými pilotami. Tento řetěz slouží k přenosu zatížení mezi vysokými dalbami.

Stavbu provedla LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o. Projekt byl také financován ze Státního fondu dopravní infrastruktury a celkové náklady modernizace dosáhly 17 mil. korun.

V přístavu Hluboká nad Vltavou lodě bezpečně natankují pohonné hmoty

Kapitáni rekreačních lodí v největším jihočeském veřejném přístavu pro rekreační lodě v Hluboké na Vltavou mohou od dnešního dne natankovat benzín nebo naftu z nové čerpací stanice pomocí klasické bezúkapové pistole s 12 m dlouhou hadicí, která je první na 130 km Vltavy jižně od Slap. Významně se tak zvýší bezpečnost a minimalizuje riziko znečištění vody při nezbytném doplňování pohonných hmot pro plavbu na oblíbené vodní cestě, jejíž popularita každý rok roste o desítky procent. Jen v loňském roce se plavební komorou Hluboká nad Vltavou proplavilo 3242 lodí, což bylo oproti předchozímu roku o 17,6 % více.

Státní organizace Ředitelství vodních cest ČR jako provozovatel veřejného přístavu v Hluboké nad Vltavou uvedlo do provozu novou čerpací stanici, kterou se snadno a rychle natankuje benzín nebo nafta do plavidel. Sadu služeb pro bezpečnou plavbu doplňuje v servisním centru odčerpávání odpadních vod z nádrží lodí do kanalizace a odčerpávání nádních vod ze strojoven a dna plavidel, jež mohou být kontaminované ropnými látkami.

„V rámci investičního programu věnujeme velkou pozornost opatřením, aby plavba na českých řekách, kanálech a nádržích byla vlnivá k naší jedinečné krajině. Proto letos uvádíme do provozu už druhou tankovací stanici pohonných hmot pro plavidla, která pomůže obsluhovat plavidla šetrně k životnímu prostředí a nebude již nutné složitě dovážet nádoby s pohonnými hmotami z čerpací stanic na silnici,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. „Poté, co jsme v roce 2017 uvedli do provozu poslední plavební komoru Hněvkovice a nových 33 km vodní cesty do jihočeské metropole se otevřelo plavbě, zkompletovali jsme tak sadu moderních služeb pro provoz vodní do-

pravy, kterou vůdci plavidel postrádali,“ dodal.

Unikátní řešení představuje integrace veškerých technologií včetně nádrže na 25 m³ nafty a benzínu a výdejních stojanů s hadicemi délky 12 m do jediného kontejneru. V případě velké povodně, kdy může být prostor přístavu ohrožen zatopením, se celý kontejner jeřábem naloží a odveze a k žádnému znečištění vody pak nemůže dojít. Ovládání je samoobslužné pomocí tankomatu s platbou bankovní kartou. Stanice je designově opláštěna, aby citlivě zapadla do pohledově exponovaného prostoru přímo pod zámek.

Na jihočeské Vltavě se jedná o první tankovací stanici pro lodě, další se pak projektuje v Týně nad Vltavou. Dodavatelem tankovací stanice v přístavu Hluboká nad Vltavou je firma PETROCARD Czech s.r.o., celkové náklady dosáhly 5 mil. Kč a jsou financovány z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury.



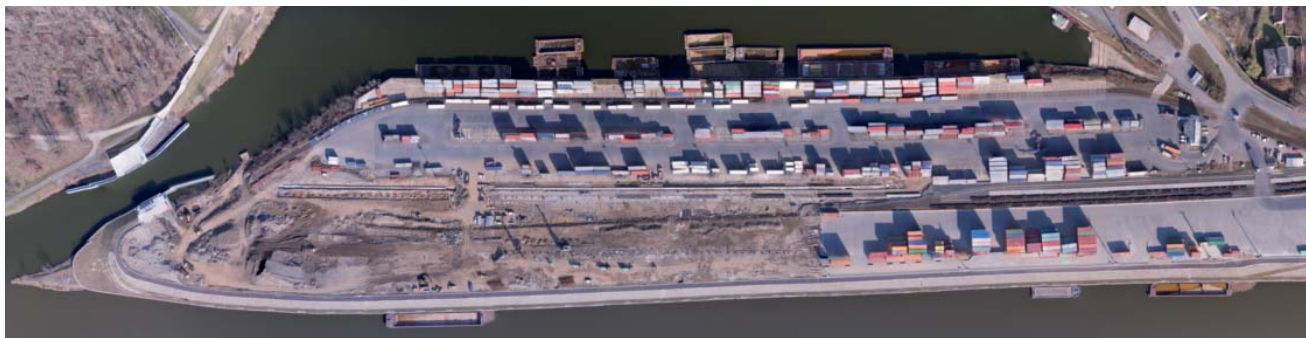
Nové servisní centrum v přístavu Hluboká nad Vltavou

Kontejnerový terminál v mělnickém přístavu bude ekologický. O závěrečnou etapu se postarala skupina SWIETELSKY

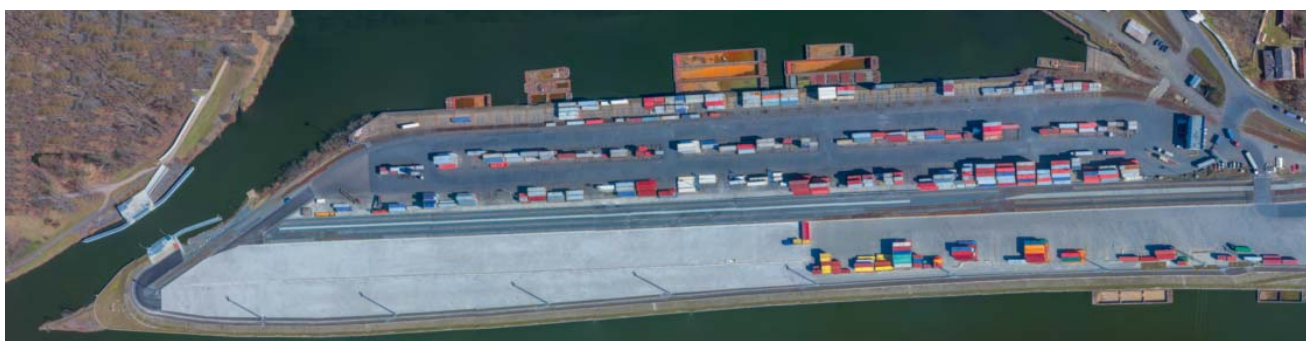
PhDr. Zdeněk Zuntych – SWIETELSKY stavební s.r.o.



STAVÍME
NA
NÁPADECH



Kontejnerové překladiště v přístavu Mělník - probíhající zemní práce na začátku stavby



Kontejnerový terminál v mělnickém přístavu po předání investorovi

Třetí stavba ekologizace říčního přístavu v Mělníku, největšího v Česku, a úprava jeho vlečkových kolejí slouží už pár měsíců svému účelu. Za 190 milionů korun bez DPH ji v závěru loňského roku pro společnost České přístavy dokončila skupina SWIETELSKY, reprezentovaná firmami SWIETELSKY stavební a SWIETELSKY Rail CZ.

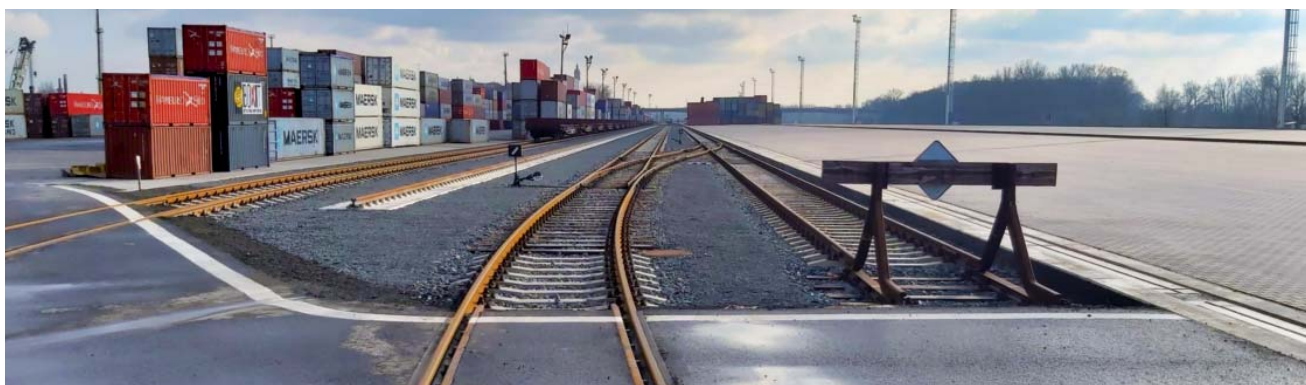
„Právě díky síle skupiny a jejím specializacím se zde za jedenáct měsíců odvedl velký kus práce. Zkoordinovat ji přitom bylo vzhledem ke smluvnímu termínu poměrně komplikované. Museli jsme sladit činnost dvou závodů dopravních staveb a sesterské firmy. Ale právě velmi dobrá interní spolupráce umožnila projekt předat v požadované kvalitě a termínu,“ říká Milan Pavlík, vedoucí projektu a ředitel oblasti Louny, závodu Dopravní stavby Západ, SWIETELSKY stavební.

Lounská oblast se zaměřila hlavně na železobetonové konstrukce, odvodnění a osvětlení ploch a finální povrchy ze zámkové dlažby, zatímco liberecká na zemní práce, včetně konstrukčních vrstev vozovky a kolejový spodek. O železniční část se pak postaral „Rail“.

Prodloužená vlečka

V rámci optimalizace kolejíště mělnického přístavu byly prodlouženy vlečkové koleje číslo 403, 404 a 101a. Ty se propojily kolejovými spojkami, aby na konci prodloužení byly zapojeny do koleje číslo 301 terminálu vlečky od Pšovky. Celkem bylo položeno 8 výhybek a 1754 metrů vlečkových kolejí.

„Tyto koleje bude obsluhovat kontejnerový jeřáb na elektrický pohon. Jeřábová dráha je zhotovena jako pevná jízdní dráha při



Prodloužené vlečkové koleje číslo 403, 404 a 101a

rozchodu koleje 38 metrů a délce kolejnic 875 metrů,“ říká Jan Hrazdira, stavbyvedoucí společnosti SWIETELSKY Rail CZ.

Portálové jeřáby na elektrický pohon se stanou hlavní technologií na manipulaci s kontejnery. To významně sníží ekologické a hlukové zátěže při provozu terminálu.

Zpevněné manipulační a skladovací plochy nyní tvoří jeden celek s plochami dokončenými při předchozí 1. a 2. etapě ekologizace. Vlečka od Pšovky po špici přístavu měří zhruba 800 metrů a od silničního mostu přes Labe po špici přístavu až 1100 metrů. Právě užitečná délka vlečkových kolejí, velikost skladovacích a manipulačních ploch a výkon překladních mechanismů rozhodují o propustnosti, tedy výkonu překladniště.

Šest metrů pod Labem

„Stavba zahrnovala několik etap, z nichž za nejnáročnější pokládám soubor dešťové usazovací nádrže. Ta byla mimo jiné vybavena odlučovací ropných a pevných látek. Byli jsme šest metrů pod

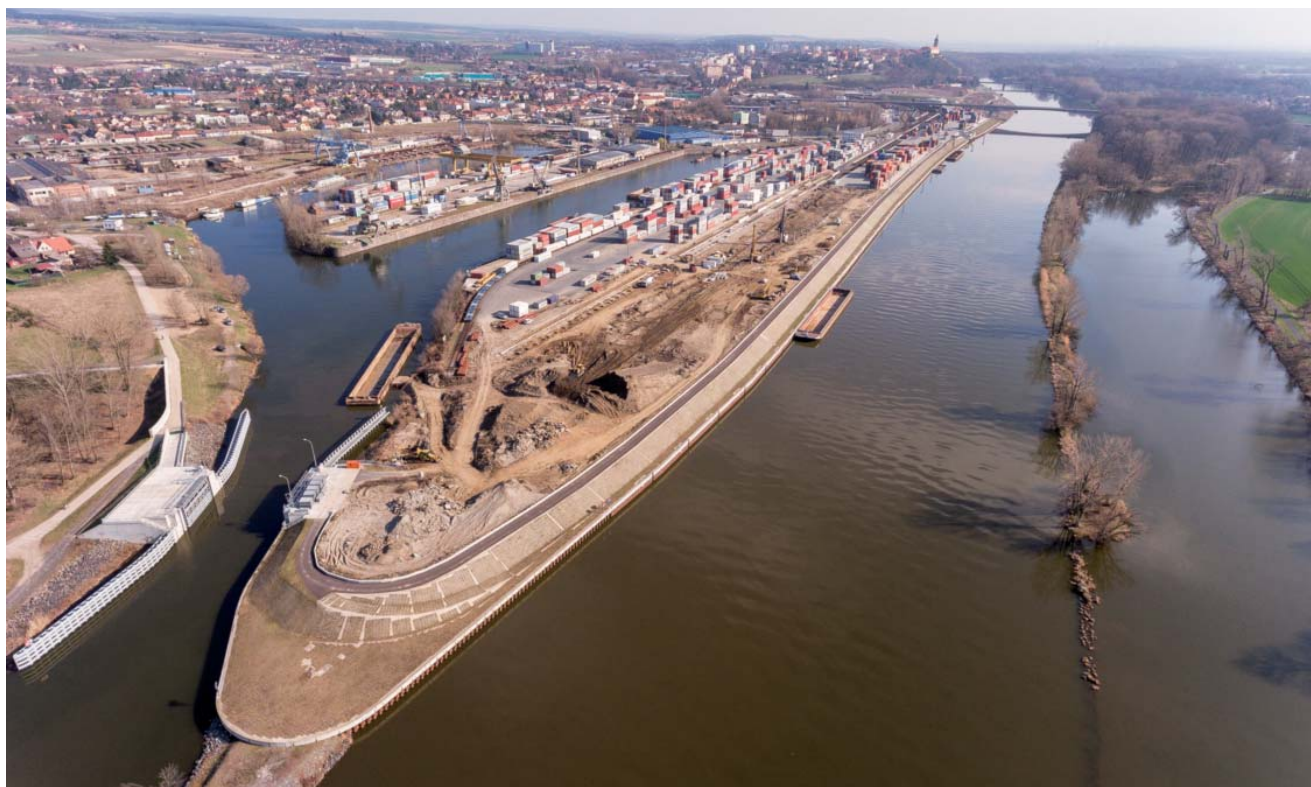
zemí na břehu Labe a prakticky nepřetržitě řešili, jak se vypořádat se spodní vodou,“ říká David Huja, hlavní stavbyvedoucí závodu Dopravní stavby Západ, oblast Louny, SWIETELSKY stavební. I on ale za nejdůležitější pokládá koordinaci všech firem a závodů, jejichž lidé se na stavbě pohybovali. „Fungovala velice dobře, i když nebývá snadné všechny činnosti připravit a propojit,“ shrnuje.

Součástí stavby bylo i založení 175 téměř desetimetrových pilot pro jeřábové dráhy a 4 osvětlovací věže. Postavila se i jeřábová dráha ze 1 902 m³ železobetonových trámů, zahrnující vnitřní a návodní větve, měřící 475 a 400 metrů. Vybudovalo se také 479 metrů železobetonové zdi vysoké přes dva metry a více než 2800 metrů kanalizace a štěrbínových žlabů. Hydraulickými pojivy se upravilo 55 200 m² podloží. K tomu je třeba přidat také konstrukční vrstvy vozovky a 26 100 m² krytů z betonových dlaždic.

Tato stavba v Mělníku byla finančně podpořena Evropskou unií, programem Nástroj pro propojení Evropy.



Celková plocha 3 stavby činila více než 26 tis. m² s finálním povrchem ze zámkové dlažby



Celkový pohled na přístav Mělník v době realizace projektu - hydraulickými pojivy se upravilo 55 200 m² podloží

Práce na VD Hněvkovice běží na plné obrátky

Ing. Lukáš Havelka – Metrostav a.s., divize 6

METROSTAV



Betonáž dna horního záporníku plavební komory

Realizace projektu „Zabezpečení vodního díla (VD) před účinky velkých vod“ na přehradě Hněvkovice odstartovala loni na jaře. Stavbu, která se drží plánu, provádí pro státní podnik Povodí Vltavy divize 6 společnosti Metrostav a.s., realizační tým vede Ing. Otto Hrodek. Pandemie covidu-19 se na harmonogramu prací projevila minimálně, potíže způsobila pouze u dodávek souvisejících s výrobou segmentového uzávěru.

Článek *Modernizace vodního díla Hněvkovice pokračuje podle plánu*, který vyšel v čísle 4/2020, detailně popisuje historii tohoto vodního díla i začátek projektu. Od konce loňského roku proběhla na VD betonáž nového dna horního záporníku plavební komory vč. bočního vedení, dolního dosedacího prahu a těsnícího rámu horních vrat. Betonáž si vyžádala speciální opatření, protože se uskutečnila v zimních měsících a díky minusovým teplotám a teplotám blízkým nule bylo zapotřebí zaplachtovat a vyhřívat její prostor.

Během ledna proběhlo osazení nosníků čepů ložisek segmentu bezpečnostního přelivu a ostatních dílů do betonu, konkrétně spodního dosedacího prahu, bočního vedení segmentového uzávěru, nové části drážek provizorního hrazení.



Montáž ramen segmentu

Foto: J.Hazuka

Následně byla provedena betonáž těchto komponentů.

V březnu byla do prostoru sníženého horního ohlavi zpět osazena vrata, která se skládají z původní repasované horní části a z nové spodní části. Při jejich montáži byl použit mobilní autojeřáb Liebherr LTM 1500 z důvodů hmotnosti vrat cca 40 t a délce vyložení 45 m. Dále došlo k vystrojení plavební komory zámečnickými konstrukcemi: žebříky, stojany provizorního hrazení, lávka na vrchu vrat.

Plavební komora byla uvedena do provozu prvního dubna letošního roku společně se zahájením plavební sezony.

V červnu proběhla montáž segmentu (hradící konstrukce) bezpečnostního přelivu – bloku č.7. Montáž je koncipována po částech (spodní díl, ramena, střední díl, horní díl, pohony) z důvodu velké hmotnosti a rozměru celého segmentu. Pro ukládání těchto dílů segmentu na pozici do prostoru bezpečnostního přelivu bylo zapotřebí kompletně uzavřít mostovku hráze, na které operovaly mobilní jeřáby.

Na začátku srpna byl uveden do provozu segment bloku č.7.

Foto: Metrostav a.s. a Jiří Hazuka



Osazování středního dílu segmentu

Foto: J.Hazuka



Montáž ramene segmentu



Osazování středního dílu segmentu



Montáž středního dílu segmentu



Montáž horních vrat plavební komory



Finální osazení horních vrat plavební komory



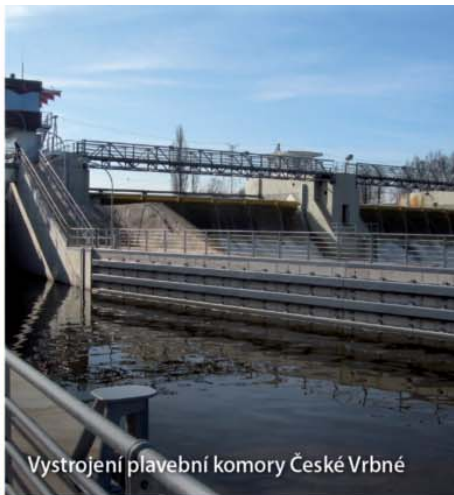
Osazení provizorního hrazení plavební komory



Osazení provizorního hrazení plavební komory



Finální osazení provizorního hrazení plavební komory



Vystrojení plavební komory České Vrbné



Pojízdné hrazení v ústí Čertovky do Vltavy



Plavební komora Hluboká nad Vltavou



Dodávka linky na drcení kameniva,
kamenolom Brant



Zdvíhací lávka a provizorní hrazení
Sportovní přístav Hluboká nad Vltavou



Strojírny Podzimek, s.r.o.,
Čenkovská 1060, 589 01 Třešť

www.strojirny-podzimek.cz



Vzpěrná vrata v přístavu Praha-Libeň

Maďarsko staví nový jez na Mošonském Dunaji a zmodernizuje vodní uzel na Balatonu

Tomáš Kolařík

Maďarsko v posledních letech významně pokročilo v dlouho plánovaných opatřeních na zlepšení hospodaření s vodou a splavnosti vodních cest.

Nový jez na Mošonském Dunaji zvýší hladinu podzemních vod

Prvním významným projektem, který je nyní v realizaci, je jez s plavební komorou na Mošonském Dunaji, který má zlepšit hospodaření s vodou a splavnost v regionu města Győr.

Tato oblast trpí postupným a soustavným zaklesáváním podzemních vod z důvodu eroze řeky Dunaj. Původně měl být tento

problém vyřešen stavbou soustavy vodních děl Gabčíkovo-Nagymaros, ale z důvodu nedokončení maďarské části projektu se problém s podzemními vodami a vysycháním lužních lesů prohluboval.

Novým řešením, které je nyní v realizaci, je výstavba dvoupolového jezu s plavební komorou o velikosti 85 x 12 m v ústí Mošonského Dunaje, který zavzduduje hladinu řeky až do centra města Győr, zlepší tak plavební podmínky a současně zvýší hladinu podzemních vod a zavodnění lužních lesů a mokřadů.

Součástí projektu je také revitalizace nábřeží a stavba nových rekreačních přístavišť v centru historického města Győr.



Celkový pohled na staveniště nového jezu a plavební komory na soutoku Mošonského Dunaje s Dunajem



Stavba nového jezu a plavební komory na Mošonském Dunaji u přístavu Győr-Gönyű

Nový vodní uzel pro lepší regulaci jezera Balaton

Druhým významným projektem je modernizace vodního uzlu, který reguluje odtok z největšího sladkovodního jezera ve Střední Evropě Balatonu.

V rámci stavby dojde k přestavbě regulačního systému jezera a plavební komory Siófok o velikosti 83,5 x 12 m, která vyrovnává výškový rozdíl 2,5 m mezi kanálem Sió a Balatonem. Dále bude přestavěn jez Balatonkiliti a zvýšena protipovodňová kapacita kanálu Sió.

Práce zahrnují vytvoření mokřadů, obnovu plavebních znaků a rozvoj databáze lodní dopravy.

Modernizace vodního uzlu za 19 miliard forintů (cca 1,37 mld. Kč) nezahrnuje jenom technické prvky, ale celé zařízení je po-

važováno za umělecké dílo.

“Neobvyklé je vodní dílo v tom, že ho chceme využít jako komunitní prostor, ze kterého – jak je to běžné v mnoha částech světa – můžete sledovat vodní hladinu. Bude to atraktivní věc, doufáme, že si ji veřejnost zamiluje,” uvedl András Benedek, hlavní architekt projektu. Dodal, že nová umělecká díla zapadají do krajiny lépe než dřívě, a budou přístupná návštěvníkům.

Historie regulace Balatonu sahá až do 3. století, kdy byla řešena kvůli ochraně římské vojenské silnice, v 19. století byla regulace zlepšena výstavbou kanálu Sió a ve 30. letech 20. století ji doplnila plavební komora a moderní regulační uzel Siófok. Dokončení projektu modernizace vodního uzlu se předpokládá v roce 2022.



Vizualizace přestavby vodního uzlu Siófok, který reguluje odtok z jezera Balaton



Projekt je pojat velkoryse a má zpřístupnit vodohospodářskou stavbu pro veřejnost - jeho součástí budou pobytové plochy i informační centrum sloužící pro návštěvníky Balatonu (vizualizace)

Rumunsko obnovuje vodní cestu Bega pro spojení se Srbskem

O obnově spojení vodní cestou kanálem Bega mezi rumunským provinčním hlavním městem Temešvár a městem Zrenjanin v Srbsku se uvažuje od 90. let 20. století.

Nyní, 10 let po zahájení prací na obnově přeshraničního spojení, dokončuje Správa povodí Banátu obnovu jezu a plavební komory Sânmihaiu Român v Rumunsku. Nepoužívaná plavební komora byla poslední překážkou.

Říční tok byl odkloněn přes plavební komoru, aby umožnil opravu samotného jezu s novými uzávěry a hydromechanickým zařízením. Projekt bude dokončen v srpnu 2021 a je financován v rámci přeshraničního projektu Interreg IPA „Oprava plavební infrastruktury na kanálu Bega“. V Rumunsku je čerpáno z prostředků EU přibližně 7 milionů EUR (cca 180 milionů korun) z celkového projektového fondu EU ve výši 14 milionů EUR (cca 370 milionů korun). Obnova spojení je považována za zásadní pro podporu vodní dopravy mezi Temešvárem a dalšími evropskými městy.



Jez s plavební komorou Sânmihaiu Român před a po rekonstrukci



Celkový pohled na rekonstrukci jezu a plavební komory Sânmihaiu Român



Rekonstrukce plavební komory Sânmihaiu Român

Historie kanálu Bega

Vnitrozemská vodní doprava do přístavu Temešvár byla poprvé zmíněna na volně tekoucí řece v roce 1752. Po velkých povodních v letech 1900 až 1916 byla postavena moderní vodní cesta „kanál Bega“, dlouhý 114 km. Na kanálu byly postaveny čtyři plavební komory, dvě v Rumunsku a dvě v Srbsku o velikosti 60 x 5 m. V roce 1912 bylo v přístavu v Temešváru přeloženo 415 000 metrických centů nákladu, z čehož 310 000 metrických centů představovalo pšenici a mouku. V letech 1937 až 1938 dosáhl objem přepravovaného zboží na kanálu až 250 000 tun ročně. Kanál byl během druhé světové války velmi poškozen a následně utrpěl „politické“ ztráty podobně jako další vodní cesty v tehdejší východní bloku (podobný osud potkat například kanál Visla-Dněpr). Nákladní doprava na kanálu Bega byla zastavena v roce 1958 a osobní lodě byly odtaženy v roce 1967. Myšlenka na znovuootevření kanálu byla předložena brzy po roce 1990, ale úřady neměly potřebné prostředky na vyčištění kanálu a obnovení plavby. V roce 2005 došlo v celém povodí řeky Tamiš-Bega ke katastrofálním povodním. Na konci roku 2008 byly zahájeny práce na obnově kanálu Bega. Za posledních 10 let se rekreační a sportovní plavba vrátila na vodní cestu v Temešváru a očekává se brzké propojení již obnoveného rumunského úseku se Srbskem.



Provoz na vodní cestě Bega v přístavu Temešvár na začátku 20. století



Jak se měří svět



Astronomické
a zeměměřické
přístroje



VÝSTAVA NÁRODNÍHO TECHNICKÉHO MUZEA

30. 6. 2021 — 27. 2. 2022

Národní technické muzeum, Kostelní 42, Praha 7

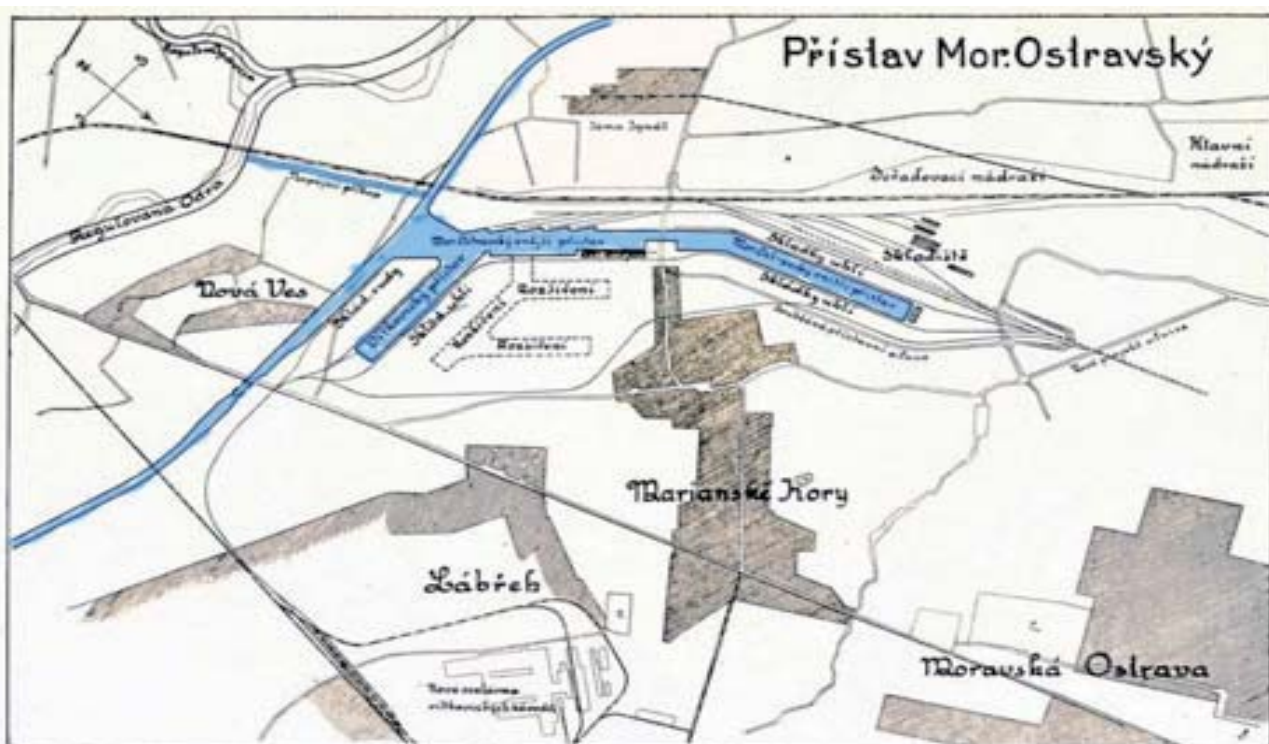


 www.ntm.cz

Lodní přístav v Mariánských Horách? Před 120 lety to byl jasný plán!

Jiří Jezerský – Magazín PATRIOT

Foto: Archiv



Plány na stavbu Dunajsko-Oderského průplavu jsou staré už 120 let.

Dne 26. dubna 1901 byl vydán zákon o stavbě vodních drah, podle kterého měl být v Mariánských Horách postaven přístav jako součást Dunajsko-Oderského průplavu. Zákon předpokládal také splavnění Vltavy od Českých Budějovic až do Prahy a splavnění Labe od Mělníka k Jaroměři.

Se stavbami mělo být započato v roce 1904 a měly být dokončeny do dvaceti let. Stavební náklady do roku 1912 byly stanoveny na 250 milionů rakouských korun (v dnešních cenách asi 25 miliard korun).

Tehdy byl založen Moravský říční a průplavní spolek a ten vydal publikaci, která zdůvodnila potřebu průplavu, o kterém se hovořilo již několik století.

Spolek se vši pompou přivítal rozhodnutí vlády rakouské monarchie, ale pak se dlouho nic nedělo, a tak byla v Moravské Ostravě svolána manifestační schůze, aby podpořila stavbu spojení Odry-Dunaj.

Manifestační schůze pro stavbu odersko-dunajského průplavu se konala v Mor. Ostravě v neděli dne 26. ledna 1908 o půl třetí odpoledne ve velké dvoraně Národního domu. Zúčastnili se zástupci okresů, kterých se kanál týkal, včetně delegátů ministerstva.

Článek z Novin Těšínských ze dne 1. února 1908:

Průplav má křížovat asi 600 m před ústím od Odry. Na teritoriu novoveském a mariánskohorském bude zřízen přístav pro Mor. Ostravu a rovněž u Bohumína. Plavidel (plavebních komor) z Vídně do Bohumína bude 29. Přístav moravskoostravský bude zřízen tak, že bude možno k němu přijížděti drahou severní i frýdlantskou.

Dle dosavadních výpočtů lze očekávat, že v r. 1916, kdy

průplav má být hotov, v přístavu moravskoostravském bude naloženo a vyloděno celkem 2 602 000 tun nákladu. Délka nabřeží přístavu bude činit 4700 metrů a 68 lodí může najednou vylodovat nebo nakládati.

Kromě toho budou zřízena obrovská skladiště pro uhlí. Podobně zřízen bude přístav v Bohumíně. Pro petrolejovou rafinerii v Bohumíně a Přivoze bude zvláštní přístav. Stavba průplavu z Vídně do Mor. Ostravy a dále k Bohumínu bude stát asi 250 000 000 korun.

Celková doprava na hlavní trati severní dráhy obnášela v roce 1905 1 643 mil. tun. Lze očekávat, že průplavní doprava v roce 1906 bude činit pro počátek čtvrtinu dopravy severní dráhy. Jeví se úspora 12 000 000 korun, o něž méně bude stát doprava kanálem než po dráze. Doprava bude lacinější o jednu třetinu.

Po několika poznámkách pana inženýra Hromase přečetl pan dr. Pluhař resoluci, v níž se vláda vyzývá, aby neodkladně přikročilo se ku stavbě dunajsko-oderského průplavu a sice s přijetím trati údolní od Přerova k Moravské Ostravě, zároveň protestuje se proti stálému bezdůvodnému odkládání s provedením schválené již regulace Ostravice, pro níž i potřebné náklady státem i zúčastněnými zeměmi byly povoleny.

Žádá se, aby s regulací řeky Ostravice a jejich přítoků hned počátkem roku 1908 bylo započato, jakož i aby přípravné práce pro úpravu řeky Odry bezodkladně byly započaty a co nejrychleji provedeny, aby také 8 regulací této řeky co nejdříve mohlo se započít. Schůzi zahájil pan starosta Riedl z Přerova, předsedal jí MUDr. May, starosta z Mariánských Hor, referoval soudní sekretář Švec z Přerova.

Řečnili poslanec Fajrlík z Mor. Ostravy, poslanec Dostál z Vel. Týnce, poslanec Dr. Šromota z Hranic, směr a dispoziční průplavu vysvětlil vrchní komisař inženýr Chour z ministerstva obchodu.

Krajští politici se přeli kvůli splavnění Odry a “pyramidě pro prezidenta”

Josef Gabzdyl – MF Dnes, 25. března 2021

Polemiku krajských zastupitelů při jejich jednání vyvolal minulý týden krajský postoj k oderské větvi plánovaného vodního kanálu Dunaj–Odra–Labe. Někteří zastupitelé považují stanovisko k průplavu a přístavu u Ostravy za příliš vstřícné ke stavbařům, jiní zase varují před přílišnou přesností a definitivním verdiktem.

Krajští zastupitelé schvalovali odpověď městu Ostrava, jehož zástupci požadovali, aby se kraj podílel na přehodnocení nebo dokonce zastavení plánu.

Krajští radní to zatím odmítají, jelikož neznají varianty splavnění Odry od polských hranic po Ostravu, zejména pak možnosti umístění přístaviště.

V krajské odpovědi Ostravě se píše, že „... v této fázi není žádoucí a nemělo by ani smysl navrhnout zrušení projektu koridoru, přičemž poukazujeme i na skutečnost, že zamýšlený projekt zasahuje na území více krajů, které jsou v této věci v rovném postavení.“

Současně však ve vyjádření nechybí zdůraznění, že umístění přístavu bude projednáno s odborníky, dotčenými podniky, veřejností a bude posouzen vliv záměru na životní prostředí, takzvaná SEA.

„Za prioritní považujeme, že nesmí dojít k poškození meandrů řeky Odry, stavba musí být na českém území co nejkratší, případný přístav v Mariánských Horách nebo ve Svinově je obtížně akceptovatelný a nesmí být ovlivněn a zdržen projekty rekonstrukce železničního uzlu a vysokorychlostní tratě Ostrava–Přerov,“ stojí v dopisu.

Krajské zastupitelce Zuzaně Klusové z Pirátů se krajská odpověď nezamlouvala. „Jsem docela zklamaná, když kraj podporuje projekt navzdory Ostravě. Kanál je nesmysl z dopravního, ekonomického i ekologického hlediska,“ konstatovala Klusová.

„Kanál je mrtvý, ale bavme se o Odře“

Náměstek hejtmána pro průmysl, energetiku a chytrý region Jakub Unucka (ODS) oponoval, že dopis průplav určitě nepodporuje. „Kanál je mrtvý, už ho snad nikdo nechce, ale projekt splavnění Odry at ministerstvo dopravy konkretizuje a představí

parametry. Pak se uvidí,“ vysvětlil.

Podle Klusové dopis vyznívá tak, že kraj s kanálem nemá zásadní problém a přístav v Přívozu by byl možný. Komunista Josef Babka naopak řekl, že oceňuje, když vedení kraje není kategoricky proti.

„Musíme zvažovat i širší otázky, například nutnost zadržování vody v krajině nebo energetiku, která je méně škodlivá než solární,“ připomínal. Zmínil, že třeba zastupitelé Přerova s kanálem nesouhlasili, ale když hovořili s odborníky na vodní cesty, stanovisko přehodnotili.

Radní pro územní plánování Petr Kajnar (ČSSD) upozornil, že kraj s ministerstvem dopravy jedná i o dalších důležitých projektech, například o vysokorychlostní trati. „Nevím proto, jestli by bylo diplomatické nyní říci kategorické ne,“ uvedl Kajnar.

Cesta pro břidlicový plyn?

Další z Pirátů Ondřej Ručka prohlásil, že kraj svou podporou staví pyramidu prezidentovi Zemanovi.

„Žádnou pyramidu nikomu nestavíme, tady se vysílá jen jeden signál, a to at ministerstvo dopravy předloží, jak by splavnění Odry mohlo vypadat a jaké jsou možné varianty,“ reagoval hejtmán Ivo Vondrák (ANO).

Zdůraznil, že splavnění může být klíčová. „A to například při případném dovozu břidlicového plynu. Po ukončení těžby uhlí nevyřešíme energetiku v kraji jen obnovitelnými zdroji. Bez plynu se neobejdeme. Proto musíme znát možnosti,“ dodal hejtmán.

Na to Klusová řekla, že studie proveditelnosti za 27 milionů už prokázala nereálnost projektu, kdežto náměstek Lukáš Curylo (KDU–ČSL) připomněl, že na polské straně se už intenzivně pracuje.

Krajská zastupitelka a také náměstkyně ostravského primátora Kateřina Šebestová (ANO) uvedla, že krajskou odpověď chápe jako pokračování jednání. „Tedy že debata bude probíhat a že se k možnostem územního rozvoje a průplavu ještě vrátíme,“ zmínila.

Většina krajských zastupitelů pak navržené stanovisko schválila poměrem hlasů 50 pro, 9 proti.



Začaly práce na rozsáhlé rekonstrukci Staroměstského jezu v Praze

Ing. Hugo Roldán – tiskový mluvčí, Povodí Vltavy, státní podnik



Dne 7. dubna 2021 byly zahájeny práce na dlouho připravované celkové rekonstrukci historického Staroměstského jezu na Vltavě v Praze, který je památkově chráněný. Stavební práce na jezu začaly dnes nasazením kráčejiho bagru, který nejprve urovná kamenný zához v nadjezí. Následovat bude instalace návodní jímky v délce cca 60 metrů na levém poli jezu hned vedle vorové propusti. V dalším týdnu od 12. dubna by mělo dojít k zajímavání a zahájení postupného odbourávání původní konstrukce jezu. Tato stavebně velmi náročná rekonstrukce vodního díla uprostřed historického jádra hlavního města, si vyžádá náklady ve výši 112 mil. Kč a potrvá do jara roku 2024.

„Této významné investiční akci, kterou financujeme z vlastních zdrojů státního podniku Povodí Vltavy, předcházely podrobné přípravné práce, které podnik prováděl již od roku 2016,“ upřesňuje Petr Kubala, generální ředitel Povodí Vltavy.

Závěry z technickobezpečnostních prohlídek Staroměstského jezu odhalily závažné závady v jeho konstrukci, které souvisejí především s pokračující degradací dřevěné roštové konstrukce, s výskytem dutin mezi dřevěnou konstrukcí a betonovou výplní konstrukce. Oprava jezu z let 1964 až 1969 na jedné straně příznivě jez stabilizovala, na druhé straně historický objekt jezu poškodila náhradou kamenných desek za jednolitý beton. Při rekonstrukci jezu dojde k obnově dubové roštové konstrukce i vnějšího viditelného provedení tesařských spojů v původní podobě. Dále bude obnovena kamenná výplň oken roštové konstrukce, skládané z velkých žulových kamenů tloušťky 35 cm.

„Práce na rekonstrukci Staroměstském jezu začaly přesně podle plánu, kdy stroje zajistí provádění prací na suchu v délce cca 60 metrů na levé polovině jezu poblíž Kamy. Následovat budou bourací práce na degradovaném dřevěném roštu a betonové výplně jezu. Po odstranění staré konstrukce bude montován nový dubový rošt a kamenná výplň z žulových kamenů. Obdobně bude postupováno v dalších navazujících etapách. Rekonstrukce navrací jez do původní podoby jezu tzv. praž-

ského typu. Jsem si proto jistý, že první stavitelé Staroměstského jezu by byli rádi, kdyby viděli, jak o toto vodní dílo pečujeme i po několika staletích,“ dodává Petr Kubala.

Historické souvislosti památkově chráněného Staroměstského jezu

V tomto profilu se jez nachází nejméně od 13. století, konkrétně se dokládá jeho dokončení v roce 1241 i v souvislosti s výstavbou opevnění Starého Města pražského. Tento jez, ač nebyl v Praze první (první tři jezy se pod Hradem dokládají již v roce 993 a do roku 1135 další tři vznikly pod Vyšehradem), se stal, spolu s okolními jezy Šítkovským a dnes již zrušeným Novomlýnským, vzorem pro dále realizované vzdouvací stavby v korytech vodních toků pro široké okolí nejen v zemích Koruny České, a to jako tzv. jez pražského typu.

Tradičním účelem Staroměstského jezu bylo po historicky úvodním plnění hradebního příkopu také vzdutí vody pro pohon mlýnů a vodárenské využití. Na pravém staroměstském břehu se jednalo o komplex osmi Staroměstských mlýnů a Staroměstskou vodárenskou věž, na malostranském břehu pak o mlýn sv. Jiří (později Sovovy mlýny) a tři mlýny na Čertovce (Huť, Zlomkovský a Velkopřevorský).

Půdorys Staroměstského jezu se v průběhu historie prakticky neměnil. Pouze na levém malostranském břehu byl jez zkrácen o úsek šířky dolního plavebního kanálu vodního díla Smíchov, dokončeného v roce 1922. Od té doby jez není zavázán do břehu ostrova Kamy, nýbrž do dělicí zdi z kyklopského zdíva plavebního kanálu.

Dnešní délka v koruně je 300 m včetně vorové propusti. Původně byla přelivná hrana tvořena kamennými deskami vsazenými do dřevěného rámu. V letech 1964–1969 proběhla rozsáhlá rekonstrukce jezu. Kamenné desky byly odstraněny včetně výplňového materiálu, následně bylo těleso vybetonováno nad úroveň dřevěného roštu, aby bylo zachováno čeření vody při přepadu vody. V nadjezí jezu byl odstraněn původní zához a vějíř starých dřevěných pilot a následně vybetonováni těchto prostor.



Práce na rekonstrukci Staroměstského jezu v Praze

Oprava Staroměstského jezu před půl stoletím

Ing. Josef Podzimek

Se zájmem sleduji, že Povodí Vltavy začalo rozsáhlou opravu Staroměstského jezu na Vltavě v Praze. Dovolím si proto Vás, čtenáře, stručně seznámit s opravou tohoto jezu, kterou jsem měl tu čest jako ředitel závodu Dolní Vltava v letech 1964-1970 zajišťovat. Tato stavba je podrobně popsána v publikaci POVODÍ VLTAVY – závod Dolní Vltava – opravy 1968-1969. Těleso jezu bylo pod krycími deskami (betonovými nebo žulovými) částečně vyplaveno, krycí desky byly uvolněny a jezem značně prosakovala voda. Původní dubový rám byl poměrně zachovalý. Oprava byla vzhledem ke svému značnému rozsahu rozdělena na dvě etapy, které situativně odděluje vorová propust.

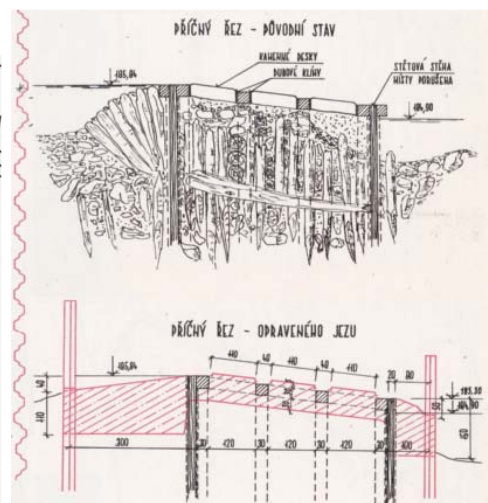
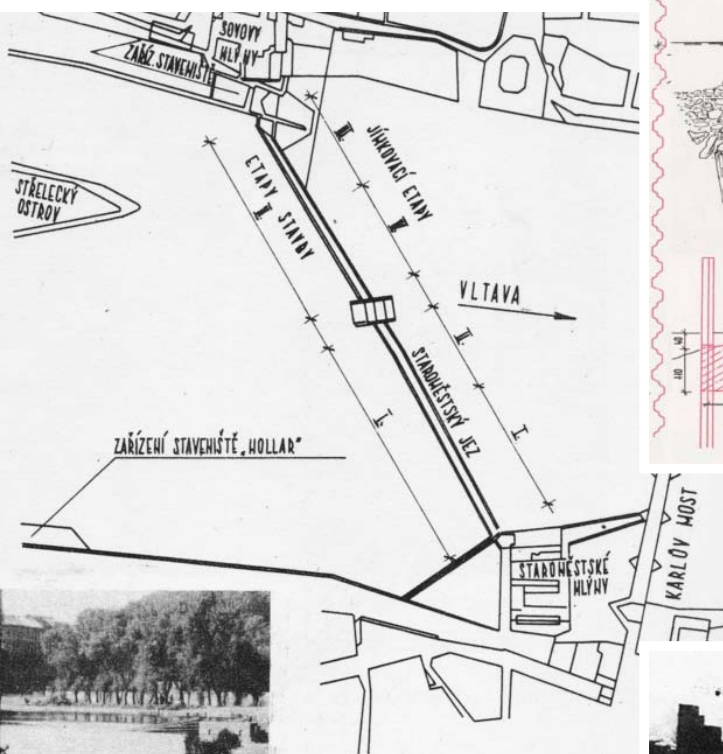
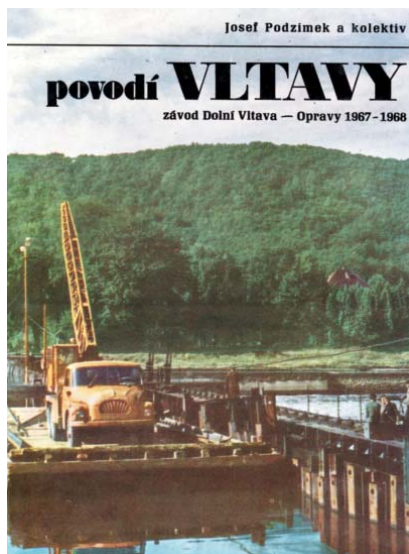
Stavební jímku tvořily ocelové ště-

tové stěny. Ty byly po skončení opravy odříznuty na úrovni jezového tělesa, a sloužily tak jako zabezpečení proti průsaku horní vody, v dolní vodě pak zamezovaly podemletí jezu.

Vlastní stavba obsahovala:

- odstranění kamenného záhozu mezi štětovou stěnou a jezovým tělesem,
- odstranění vějíře starých dřevěných pilot délky 0,5 – 2,5 m o průměru cca 20 cm, které původně byly ve velkém množství zatlučeny v nadjezí,
- vybetonování takto vzniklých prostorů,
- odstranění starých žulových, popř. betonových desek a vybrání výplňového materiálu 30 cm pod úroveň dřevěných roštů,
- vybetonování oken dřevěného roštu 5 cm nad jeho úroveň, aby bylo zachováno čeření vody při přepadu přes jez.

S odstupem doby jsem si trochu vyčítal, že jsme nahradili žulové desky betonem. Pamatuji se, že ony žulové desky jsme nevyhodili, ale obložili jsme jimi okraje náplavky na pravém břehu Vltavy u Hollara, kde jsou dodnes. Když si dnes předčítám výše uvedenou knížku, uklidňuji se, že jsem nerozhodl o výměně všech kvádrů za beton, ale že i naši předchůdci je již částečně za beton vyměnili.



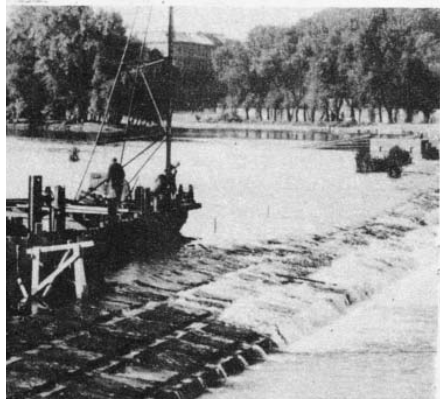
Stavební náklad 4 821 500,- Kč (do konce r. 1968)

z toho potápěči: 1 050 806,- Kč

Zahájení stavby: 1964

Ukončení stavby: 1969 až 1970

Josef / Egil Podzimek

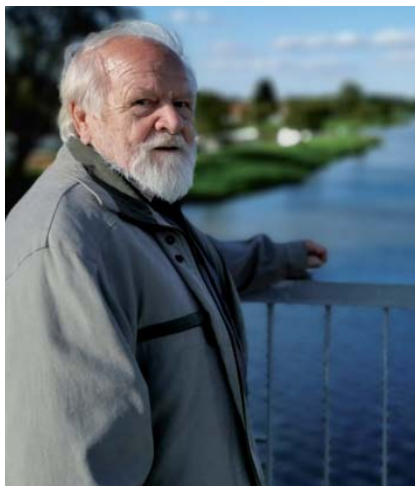


▲ — Oprava Staroměstského jezu — situace



◀ — Oprava Staroměstského jezu — beranění horní štětové stěny

K devadesátému výročí narození Jaroslava Kubce



Ing. Kubec na VD Spytihněv na řece Moravě během konference Plavební dny 2019

V České republice se asi jen stěží najde mezi příznivci, či naopak mezi zarytými nepřáteli, vodní dopravy někdo, kdo by jeho jméno neznal anebo o něm nikdy neslyšel. Před devadesáti lety (9. srpna 1931) se v Nymburce narodil Ing. Jaroslav Kubec, CSc. – muž, který se dlouhá léta zabývá konzultační činností v oboru vodní dopravy, výstavby a provozu vodních cest.

Již ze střední školy (dnešní Obchodní akademie) si s sebou na stavební fakultu v Praze přinesl kromě vědomostí z ekonomie také velmi dobrou jazykovou vybavenost (němčina, angličtina, francouzština a ruština). Díky této vybavenosti je dodnes schopen (a to nejen v rámci svého oboru) sledovat dění ve světě a také napřímo komunikovat s odborníky v zahraničí. Studium na pražské technice ukončil s vyznamenáním v roce 1955 a obhájil diplomovou práci na téma „Průplav Praha – Čelákovice“.

Již během studia na vysoké škole pracoval jako asistent na katedře inženýrské geologie. Po ukončení vysoké školy působil nejprve jako stavební dozor na stavbě Vážské kaskády (vodní elektrárna Sučany, 1955-1957) a později se podílel na budování této kaskády jako projektant (vodní elektrárna Mikšová, 1957-1958).

Zabýval se také přípravou investičních záměrů na Odře v ob-

lasti Ostravy (pro Povodí Odry v letech 1958-1963).

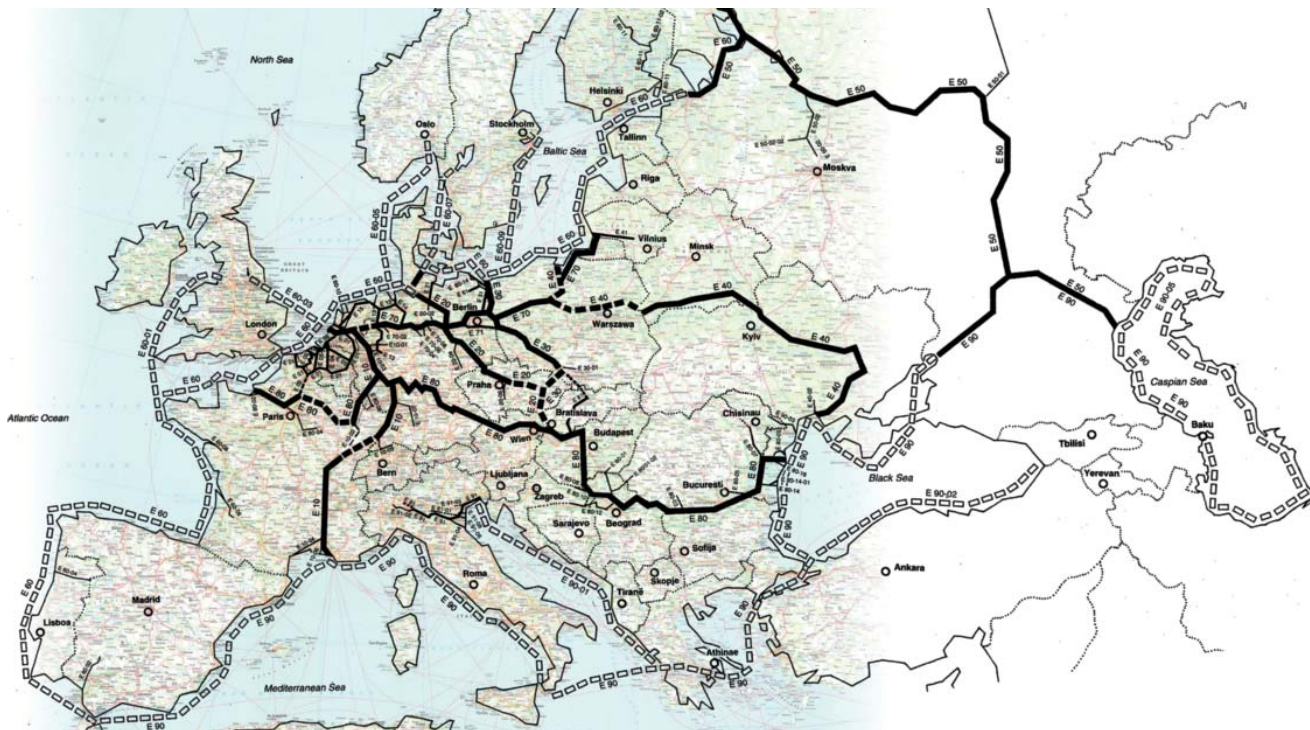
Od roku 1963 (až do roku 1990) se začal již naplno věnovat vodní dopravě ve Výzkumném ústavu dopravním (nejprve v Praze a později v Bratislavě) a podílel se na řešení výzkumných a vývojových úkolů pro rozvoj vodní dopravy. V roce 1969 spolupracoval pro OSN jako člen mezinárodního týmu na studii výstavby vodních děl na řece Sávě (Zagreb, v bývalé Jugoslávii). Vedle toho byl také členem různých pracovních skupin při Evropské hospodářské komisi Organizace spojených národů (ECE/UNO) v Ženevě.

V roce 1970 obhájil na tehdejší Vysoké škole dopravy a spojů v Žilíně kandidátskou disertační práci na téma „Posuzování ekonomické efektivity investic ve vodní dopravě“.

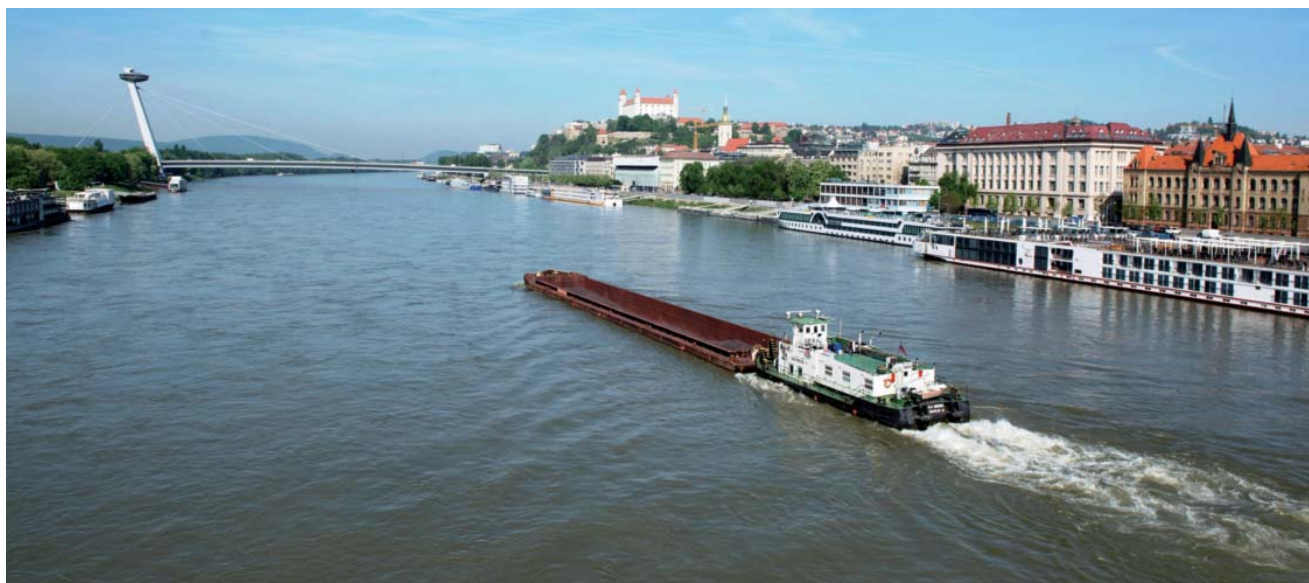
Jardu Kubce jsem zpočátku (tehdy ještě ne osobně) znal jako autora, který velmi často přispíval do sborníku konference Plavební dny. (Jarda Kubec byl před mnoha lety u zrodu této konference, která se pořádá až do dnešních dnů.) Příležitostně jsem si také během svého studia na vysoké škole četl různé články o vodních cestách, které Jarda publikoval v časopise Vodní hospodářství (70. léta minulého století).

Osobně jsem se poprvé setkal s Jardou zhruba před čtyřiceti lety. Bylo to v bratislavském přístavu. Tehdy tam sídlila pobočka Výzkumného ústavu dopravního, která byla zaměřená na vodní dopravu. Chtěl jsem se jej tehdy na cosi zeptat v souvislosti s řešením své diplomové práce na téma Splavnění řeky Moravy. V té době ještě nebylo možné vyhledávat informace na internetu, a proto se Jardaova kartotéka, kterou jsem měl možnost vidět v Bratislavě u něj v bytě, stala cenným pomocníkem při hledání odpovědí na mé dotazy. Ta původně krátká konzultace skončila pro mne poněkud nečekaně a to tak, že jsem spolu s Jardou potom sdílel několik let v bratislavském přístavu, ve Výzkumném ústavu dopravním, kancelář. A měl jsem tak možnost být v celé řady věcí.

Nikdy jsem nepřestal obdivovat jeho obrovskou houževnatost, cílevědomost a píli. Jarda měl neobyčejný přehled. Jen



Ing. Kubec významně přispěl k vypracování Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) které zobrazuje tato mapa, včetně chybějících spojení a tras pobřežní plavby



Ing. Kubec působil dlouhodobě ve Výzkumném ústavu dopravním v Bratislavě

tak namátkou si vzpomínám, jak jsme si spolu již v osmdesátých letech povídali o možnosti využití vodíku pro pohon v dopravě (elektrolýza ve vodních elektrárnách na velkých řekách někde mimo Evropu, přeprava námořními tankery do Evropy a neškodné spalování vodíku třeba v motorech aut). Dnes, po několika desetiletích, se to již začíná blížit realitě, ale tehdy? Někteří kolegové říkali o Jardovi, že je to taková „chodící encyklopedie“.

Jarda měl přehled nejen o vodní dopravě, ale také třeba o vysokorychlostních železnicích. Pracovali jsme spolu i na koncepčním návrhu multimodálních dopravních koridorů. Bylo to na přelomu 80. a 90. let celkem zajímavé téma.

Jarda měl prsty v celé řadě věcí (ať už přímo či nepřímo). Od zavádění tlačné technologie plavby, přes modernizaci labsko-vltavské vodní cesty či přepravu uhlí po vodě do chaletické elektrárny až třeba po rozvoj bratislavského přístavu – bylo toho spousta.

Vodní doprava a vodní cesty to byl vždy Jardův svět. A pro jejich podporu dělal vše, co bylo v jeho silách. Neúnavně psal články do nejrůznějších novin a časopisů. Jednu dobu dokonce psával v Bratislavě pod pseudonymem Jan Jakub nebo Jakub Jaroslav. Ne vždy a ne všem se totiž tehdy jeho články líbily. Již na počátku 90. let jsem tušil, že Jardova aktivita kolem vnitrozemské plavby určitě neskončí dovršením důchodového věku. Je obdivuhodné jak je Jaroda dodnes schopen vnímat realitu vodní dopravy a její měnící se priority (například odklon od přepravy hromadných substrátů a neustále se zvyšující podíl kontejnerizace). Vnímá také potřebu zachovat konkurenceschopnost vodní dopravy v porovnání s jinými druhy dopravy a snaží se rozlišovat mezi přáními různých vodohospodářů a skutečnými potřebami vnitrozemské plavby.

Vedle všeobecně známých odborných knih (Svět vodních cest, Vodní cesty světa, Křižovatka tří moří) či vysokoškolských skript vytvořil Jaroda obrovské množství referátů pro konference nejen v Česku a na Slovensku, ale třeba i v Německu, Rakousku, Itálii, Polsku či Maďarsku. Byl aktivní v nejrůznějších organizacích (Sdružení Dunaj – Odra – Labe, Porta Moravica, Asociace DOL).

Mezi jeho významnější koncepční práce patří třeba také „Vorschlag für eine voll schiffbare Wasserstraße Elbe zwischen Magdeburg und Ústí nad Labem“ (Návrh plně splavné labské vodní cesty mezi Magdeburgem a Ústím nad Labem). Tuto předběžnou studii zpracoval kolem roku 2000 pro Verein zur Förderung des Elbestromgebietes (Sdružení pro podporu oblasti řeky Labe) z Hamburku. Jardova koncepce byla tehdy vybrána jako nejlepší ze všech předložených návrhů. Konzultační služby poskytoval Jaroda mimo jiné i v souvislosti s plánovaným



Významnou knihou na které se Ing. Kubec podílel byla Křižovatka tří moří (1. vydání 2005)

rozvojem vodní cesty E40 pro zákazníka v Bělorusku.

Z vyjádření tajemníka pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu při Evropské hospodářské komisi OSN v Ženevě (2013) vyplývá, že pan Jaroslav Kubec vedl v letech 1991-1992 jednání odborníků na klasifikaci vnitrozemských vodních cest, která vyvrcholila vypracováním a přijetím moderního klasifikačního systému, používaného v současnosti v celé Evropě (podařilo se prosadit modulový systém). V letech 1992-1994 pan Kubec významně přispěl k vypracování Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN). Za zmínku stojí i poslední věta tohoto vyjádření: Encyklopedické znalosti pana Kubce o infrastruktuře vnitrozemských vodních cest i jeho rozsáhlé odborné zkušenosti v této oblasti poskytují pevný základ pro jakékoli budoucí práce na rozboru současného stavu vnitrozemských vodních cest a na probíhajících či plánovaných infrastrukturních projektech.

Před pěti lety jsme si k Jardovým 85. narozeninám přáli, aby se Jardovi podařilo ještě vstřelit nějaký ten gól při rozvoji vodní dopravy. Našemu jubilantovi k jeho devadesátinám opět přeji za všechny bývalé spolupracovníky i příznivce vnitrozemské plavby to samé.

Ing. Václav Budinský, CSc.

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe: Jak dál?

V budování průplavu Dunaj-Odra-Labe má náš stát významné postavení. Buďto toho využijeme sami, anebo o toto své dominantní postavení ve Střední Evropě přijdeme.

J. A. Bat'a (1938)

Propojení vodních cest Dunaj-Odra-Labe je staletý velkolepý projekt, který vždy podpořím, protože jeho efekt je mnohonásobně prospěšný. Krom toho, že spousta nákladů ze silnic zmizí a přesunou se na vodní cesty, se Česká republika stane mezinárodní obchodní křižovatkou.

Tomio Okamura (2018)

ANO JSME TADY

Jaká je vize. Co chceme

2013

**Budeme prosazovat výstavbu
Vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe.**

**JSME
TADY**



ZELENÁ DOHODA PRO EVROPU

Evropská komise vyhlásila a dále rozvíjí svůj ambiciózní program „Zelená dohoda pro Evropu“, podle kterého hodlá mj. dosáhnout do roku 2050 přesunu 75 % nákladních silničních přeprav na železnici a vnitrozemskou plavbu. Důvody jsou ryze ekologické – dekarbonizace dopravy.

Sama železnice na dosažení převodu 75 % silničních přeprav nemůže stačit, musela by totiž zvýšit své výkony 3,5 x, přitom již dnes „praská ve švech.“

BEZ VODNÍ DOPRAVY JSOU CÍLE EU, KTERÉ JSME PODPOŘILI, NESPLNITELNÉ NEBO ČR PORUŠÍ SVÉ ZÁVAZKY K EU A BUDE NIČIT KRAJINU VÝSTAVBOU DALŠÍCH ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ?

ODEŠEL VELKÝ MUŽ “VODOHOSPODÁŘ” TVŮRCE VODNÍHO DÍLA GABČÍKOVO Doc. Ing. Julius Binder Dr. h. c.



Milý Julko,
právě mi zavolal Tvůj syn, že již nejsi mezi námi. Této informace jsem se bál od doby, kdy jsem tě před dvěma lety navštívil ve Tvé vile v Bratislavě. Krásně jsme si povídali a přítomné byli i naše manželky. Pak jsem ti mnohokrát volal, ale ty jsi nebral telefon. Až dnes mi volal tvůj syn a sdělil mi, že už nejsi mezi námi.

Zároveň držím v ruce náš časopis Vodní cesty a plavba č. 2/2021, který jde dnes do tisku. Nemohl jsem si odpustit na tebe nevzpomenout a alespoň touto cestou informovat naše čtenáře, že nás navždy opustil náš velký vzor, který dokázal evropské vodní cesty posunout o velký krok kupředu. Víc již nedokážu napsat, neboť tiskárna čeká.

Děkuji ti, že jsi ještě obohatil náš časopis Tvým odborným pohledem v čísle 1/2020.

Věřím, že na nás koukáš z nebe a rád si přečteš o sobě víc v příštím čísle 3/2021 a to jistě i to o čem sám nevíš.

Tvůj Josef / Egil Podzimek



VD Gabčíkovo

Zemřel Ing. Miroslav Hubert



14. dubna 2021 ráno zemřel ve svých nedožitých 96 letech nejznámější český plavební historik Ing. Miroslav Hubert.

Každý z nás má své učitele a přátele, na které rád vzpomíná. Mirkovi Hubertovi vděčím za to, že mě historie plavby doposud stále baví, a v tomto oboru bude mít jeho osobnost i do budoucna vždy své nezastupitelné místo.

Seznámil jsem se s ním ještě jako student na vysoké škole, kdy jsem mu ve vlaku do Žiliny na koleně napsal dopis. Byl tehdy první léta v důchodu a jeho odpověď byla velmi striktní, ocenil můj zájem, ale formu dopisu i rukopis označil za úroveň hodnou „Bulharska“. Zhruba rok trvalo, než jsme se spolu blíže seznámili a začali si rozumět. Byl totiž jakoby z jiného světa, který do země opouštějího socialismus ani moc nepatřil. Poprvé jsem potkal vzdělance první republiky, který velmi dobře uměl německy, přirozeně mluvil i rusky, a trochu rozuměl i anglicky. Navíc to byl pan inženýr, který dokázal vše spočítat a skvěle rozuměl technice. Už tehdy měl za sebou desítky odborných článků o dějinách plavby a stavbě lodí. Měl jsem následně možnost poznat i jeho tehdejší „plavební“ přátele - Zdeňka Bauera, Romana Laubeho, Milana Břínka, Mirka Zoubka a mladého Roberta Fialu. S Mirkem Hubertem, jako odborným garantem, respektovanou osobností a prvním místopředsedou, a s Martinem Kleinem jako dalším organizátorem, jsme v 90. letech založili Spolek přátel plavby. Určili jsme si program dokumentace dějin české plavby, který se už skoro třicet let daří plnit. V našem spolku bude Ing. Hubert i nadále vzácným „čestným členem“. Jeho zásluhou se do Čech dostaly od rodiny z Belgie a kolegů z Rakouska informace o prvním českém parníku Bohemia. Řadu let udržoval kontakty i s Milanem Platovským, synem bývalého majitele Libeňské loděnice, který byl v našem spolku určitě nejmajetnější, jako jeden z nejbohatších podnikatelů v Chile. Ve své době strávil Mirek Hubert u starých novin a v archívech tisíce hodin, a vše měl přesně opsáno ve výpiscích, neboť kopírovací možnosti tehdy prostě nebyly. Řadu plavebních témat také jako první otevřel. Mě ale vždy nejvíce fascinoval svou zažitou zkušeností s parními stroji. Má to i jistou smutnou rovinu. Kdyby člověk jeho talentu s řadou patentů a odborným článkem o betonových lodích v prestižním americkém loďařském časopise, žil za normálních poměrů, nebyl by na stará kolena skromným důchodcem v bytě činžovního domu, ale bohatým seniorem, cestovatelem. Dokázal si však svůj střídavý život okořenit drobnými radostmi. Kdysi měl motorový člun, pak alespoň malou loďku. Měl rád románské umění a architekturu, a velmi dobře kreslil. Podle soupisu paní doktorky Menclové objížděl románské kostely, a každý rok sám připravil několik kusů kalendáře pro své nejbližší přátele.

Naposledy jsme spolu pracovali před osmi lety, kdy jsem ho ještě ukecal k článku, popisujícímu dochované výkresy pražských osobních parníků. Dodal jsem podklady a Mirek mě úplně odzbrojil, když se zarazil u výkresu parního stroje parníku Přemysl, a s nadšením v hlase mi říkal. „Oni měli v článku chybu.“ Šlo o článek v ročence Technického obzoru z roku 1896, který četl před třiceti lety, a řešil počet trubek v parním kotli.

Poslední delší přátelské plavební setkání jsme měli na prezentaci remorkéru Beskydy v Praze, kde jsem ho už vítal jako ředitel muzea, a on byl hlavní celebritou na lodi. Přítom si skutečně přál jen to, aby mohl jít do strojovny, a mohl znovu cítit „vůni“ nafty a oleje. To už mu ale bylo devadesát tři let.

Mirek Hubert se narodil 17. prosince 1925. Měl kvalitní vzdělání, Vyšší průmyslovou školu strojnickou v Kutné Hoře a Strojní fakultu ČVUT v Praze. Od roku 1950 pracoval v oboru stavby lodí.



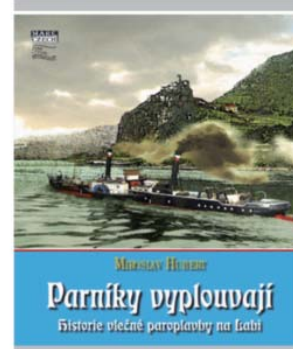
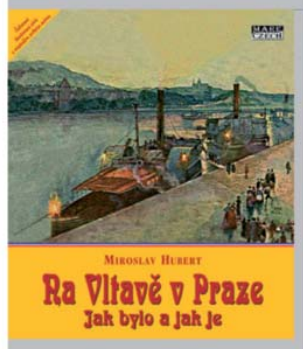
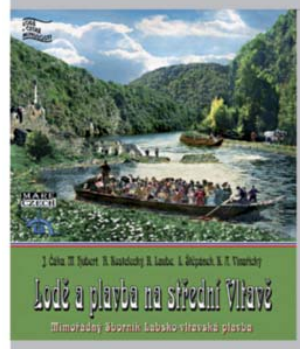
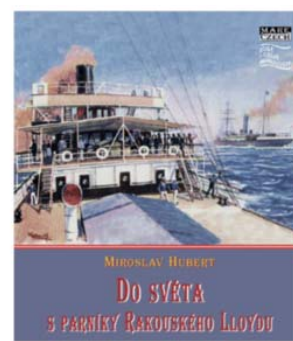
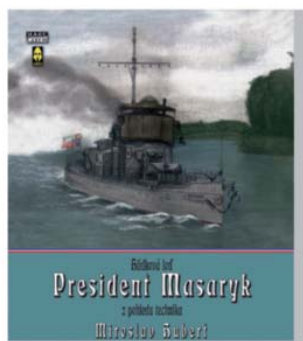
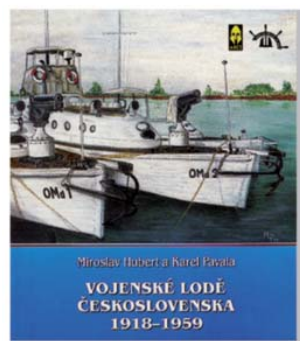
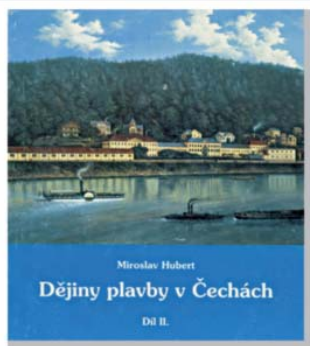
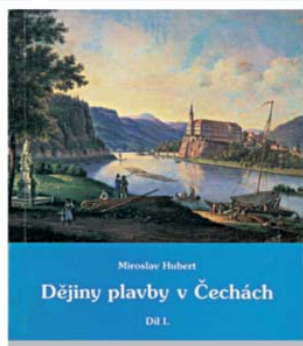
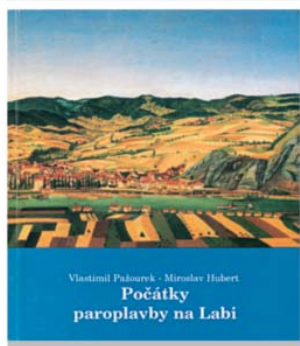
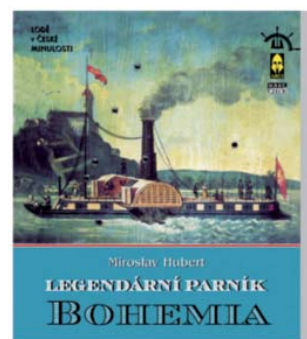
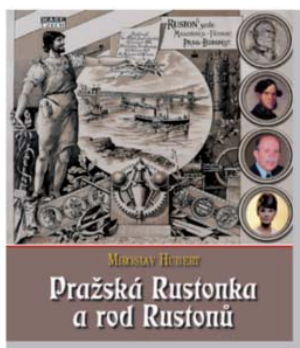
Uměl výborně vyprávět, jak byla stavba velkých lodí organizována, také znal z mládí celou řadu respektovaných českých lodních konstruktérů. Byl konstruktérem a projektantem v Českých loděnicích v Praze-Libni, pak odborným učitelem stavby lodí na Průmyslové škole strojnické v Praze 5, a poté až do důchodu v roce 1988 lodním inspektorem v Čs. lodním registru



v Praze. Napsal i několik učebnic. Vedle velkých plavidel se věnoval vodnímu motorismu a vypracoval plány na amatérskou stavbu více typů sportovních motorových člunů. Mirek vynikal neuvěřitelnou pílí a pracovitostí, skvělá byla jeho spolupráce s vydavatelem Markem Příkrylem. S publikováním článků a vydáváním knížek přestal až v posledních letech, kdy mu věk překročil devadesátku. Opustila nás osobnost, jehož znalosti a vědomosti jsou nenahraditelné.

Prosím věnujte Mirkovi Hubertovi tichou vzpomínku.

Vlastimil Pažourek
ředitel Oblastního muzea v Děčíně
a předseda Spolku přátel plavby



Život není takový – je úplně jiný (82)

Ing. Josef Podzimek

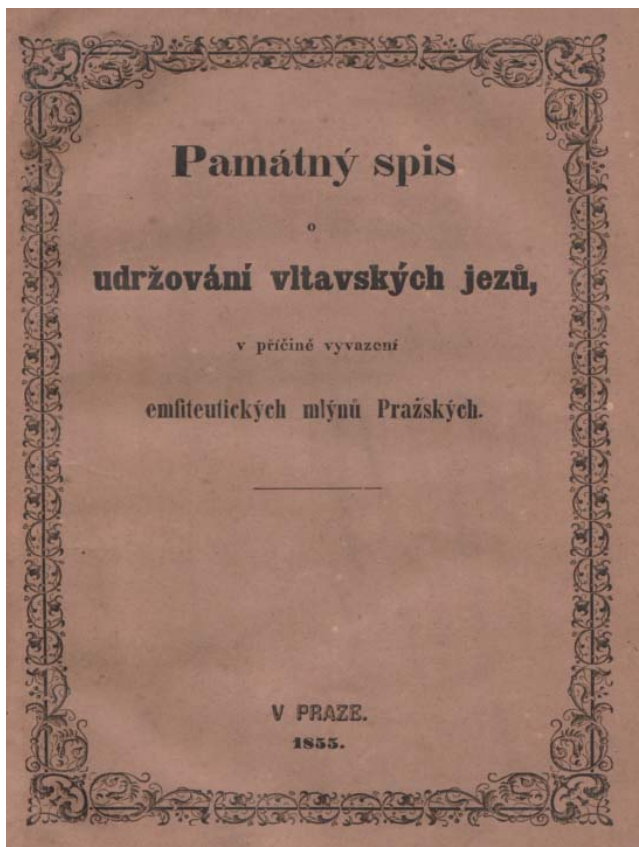
**Doufám, že nakonec
pravda zvítězí.**

Jan Viklef

Dlouho jsem přemýšlel, čím Vás ohromit o pravdě o vodní dopravě, až jsem si vyhledal vlajku prezidenta Československé a České republiky. Byl jsem hluboce přesvědčen, že je na vlajce vlající nad Pražským Hradem nápis „**Pravda zvítězí**“. Pak jsem byl zaskočen, že na prezidentské vlajce je nápis „**Pravda vítězí**“. Ne, že zvítězí, ale že vítězí.



Takže moje víra v nutnost a budoucnost vodní dopravy a vodních cest v naší zemi, v kterou věřím a propaguji víc jak 52 let, zvítězí, ale nevíme kdy. Tak jsem na tom stejně jako před šesti sty lety Jan Hus, který roku 1413 napsal Janovi z Rejštejna, že „**Pravda vítězí**“ nad vším a roku 1415 psal z kostnického vězení Pražské univerzitě „**Stůjte v poznané pravdě, která vítězí nade vším a sílu má až na věky**“. Následně Jana Husa upálili. Tak jsem se rozhodl, moji milí čtenáři, Vás dále neunavovat svými moudry a opět Vám připomenout moudra našich předků formou titulních desek vybraných publikací ve prospěch vodní dopravy v českých zemích. Nezačnu jako často Karlem IV., který chtěl spojit Dunaj s Vltavou, ale posunu se o pár let později, kdy v roce 1855 vyšel **Památný spis o udržování vltavských jezů**.



**Mluv pravdu a tak zmateš
a uvedeš do rozpaků své odpůrce.**

Henry Wotton

**Pravda je jediná věc,
které nechce nikdo věřit.**

George Bernard Shaw

Přeskočíme téměř půl století a zastavím se u **Pamětního spisu o úpravě a splavnění středního Labe od Mělníka do Jaroměře**, který vyšel v roce 1900, tedy krátce před přijetím **vodocestního zákona o stavbě vodních drah a provedení úpravy řek (1901)**, který jsme si připomněli v úvodu tohoto čísla.



Z tohoto spisku uveřejním jen poslední stránku, z které jasně vyplývá nutnost a snaha připojit vodními cestami naši krásnou zemi se Severním a Baltickým mořem.

Rozkvět východní části království Českého na půdě zemědělské, průmyslové a obchodní spočívá v zavedení racionálního vodního hospodářství, v brzké úpravě a uplavnění Středního Labe, jež má společně s Dolním Labem a kanalisovanou Vltavou za účel, spojití moře Severní a Baltické s nejkrásnější a nejurodnější částí naší drahé vlasti!

V PRAZE, dne 26. listopadu 1899.

Komité
pro
úpravu a splavnění Středního Labe:
FERDINAND PRINC Z LOBKOVIC,
protektor.

V té době, tedy přes 120 lety, již vyšla šestá výroční zpráva komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách.

Tato zpráva podrobně popisuje činnost této organizace, která



propagovala, zajišťovala a stavěla vodní cesty v naší zemi. Tedy ne jenom slibovala, nebo lépe zatracovala vodní cesty a vodní dopravu. Nevím si rady, jak Vám čtenářům přiblížit, jakým způsobem se v té době bez počítačů a další moderní techniky pracovalo. Omlouvám se, že pouze uvedu velmi zkráceně přehled činnosti této kanalizační komise (vybráno ze zprávy roku 1902).

Přehled chronologický o činnosti komise a její úřadů

Dne 4. ledna 1902 provádí se výkup pozemků pro laterální kanál v obci vraňanské.

Dne 8. ledna 1902 konala se informační pochůzka o projektu přístavní dráhy v Holešovicích za vedení pana místodržitelského vicepresidenta J. Dörfla. Týž den odpoledne konalo se v kanceláři kanalizační komise jednání o výkupu pozemků v obci hořinské pro laterální kanál.

Dne 10. ledna 1902 pokračovalo se v kanceláři kanalizační komise v jednání o výkupu pozemků pro laterální kanál ležících v obci lužecké.

Dne 13. ledna 1902 odbývala se za předsednictví Jeho Excellence pana c. k. místodržícího Karla hraběte Coudenhove třináctá schůze technického komitétu komise kanalizační.

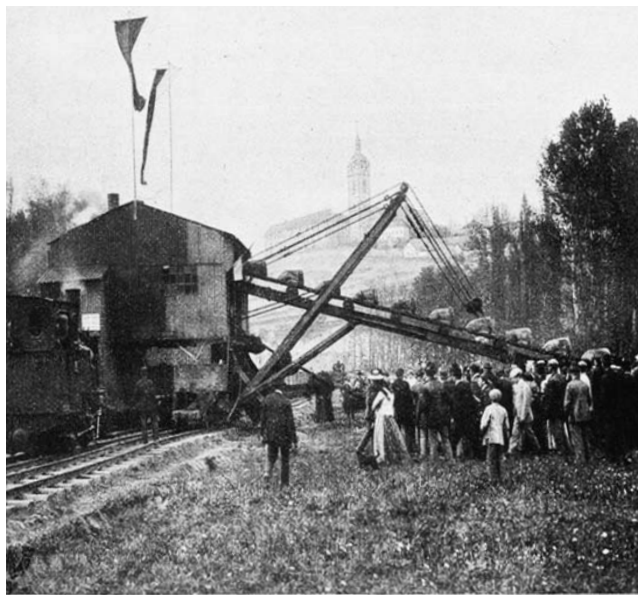
14. ledna, 18. ledna, 21. ledna, 22. ledna, 27. ledna, 30. ledna 1902, 1. února 22. prosince 1902. Tak se úřadovalo a každý den se zapsalo, co se dojednalo.

Co bylo v roce 1902 dokončeno či stavěno, Vás provedu několika fotografiemi z této ročenky.

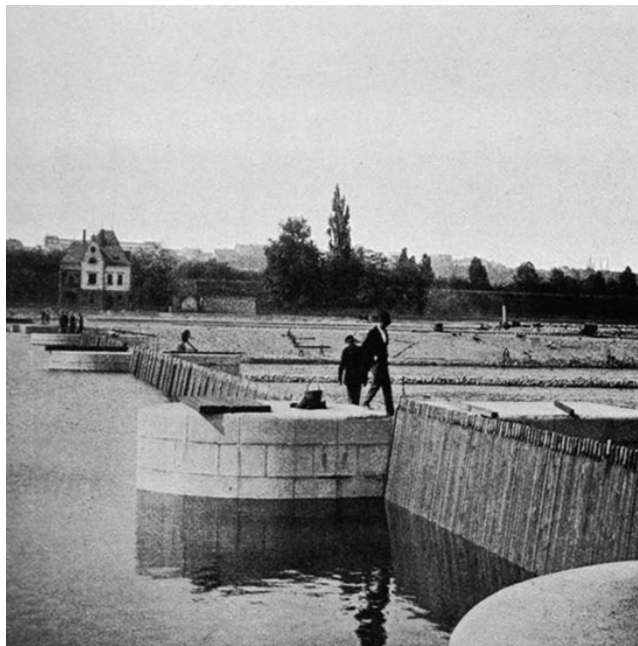
Poposkočíme o 10 let později a uvedu z výroční zprávy za rok 1910, 1911 a 1912 opět několik fotografií. Připomínám, že to vše bylo postaveno před 110 lety.



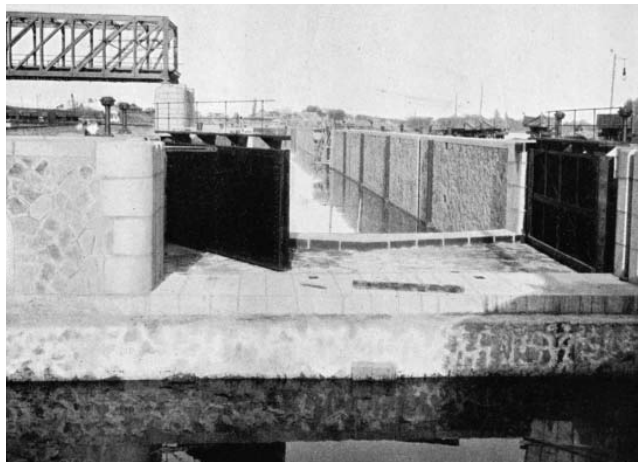
Prohlídka staveniště po zahájení prací stavebních v Hořině Jeho Excell. p. c. k. místodržitelem a Jeho Jasností nejvyšším maršálem pro království České, dne 26. května 1902



Slavnostní zahájení prací na laterálním kanálu v Hořině dne 26. května 1902



Pohled na hotový hradlový jez v Troji dne 11. června 1902



Pohled z horního kanálu na hotová plavidla v Miřovicích dne 3. listopadu 1902

Myslím, vážení čtenáři, že pro dnešek to stačí. Skončíme před první světovou válkou a příště pokročíme spolu přes první republiku a druhou světovou válku k únorovému vítězství dělnické třídy v roce 1948. Sami posoudíte, jak naši předci bez ohledu na politické zřízení a dvě světové války stavěli a jak se k vodním cestám chováme my v naší demokratické době.

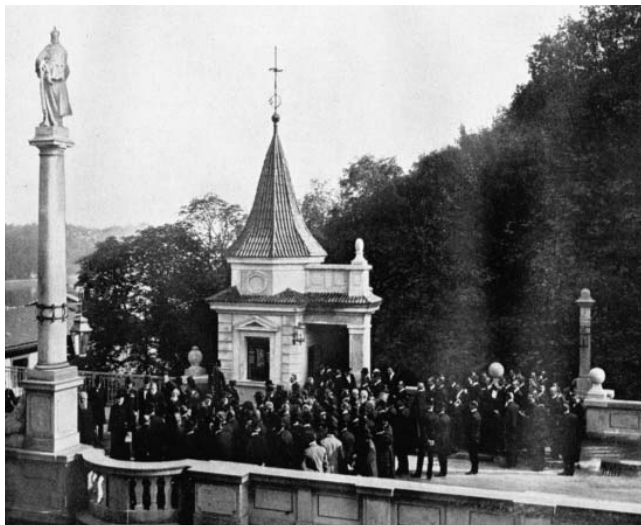
Josef/Egil Podzimek



Stavba plavebních komor zdymadla č. IX u Litoměřic v Českých Kopis-
tech dle stavu dne 3. srpna 1910



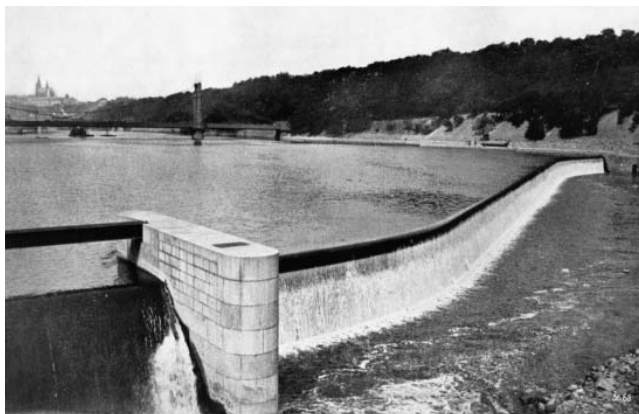
Pohled na Roudnický most (29.9. 1910)



Otevření Roudnického mostu dne 2. října 1910



Hradlový jez u Litoměřic (10.2. 1911)



Nový helmovský jez v Praze (17.6. 1911)



Plavební komory a stavba nábrežní zdi u Štvanice v Praze (17.6. 1911)



Sklápění slupicových elementů stavidlového jezu patent Schwarzer u Li-
toměřic (30.1. 1912)



Stavební jáma pro plavidla u Lovosic dle stavu (22.5. 1912)

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

PODZIMEK & S Y N O V É



Zal. 1896
PODZIMEK
125



Stavíme pro Vás již 125 let

www.podzimek.cz