

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3

2023

*Stavba plavební komory  
Rohatec/Sudoměřice na Baťově kanále zahájena!*



*Neuplynulo ani 20 let a už se staví*



Vydává

PLAVBA o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

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



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



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



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



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



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



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



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



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



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



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



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



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



SMP Vodo hospodářské stavby a.s.  
Vyskočilova 1566, 140 00, Praha 4  
[www.vinci-construction.cz](http://www.vinci-construction.cz)



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



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



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



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



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



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



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



České přístavy, a.s.  
Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7  
[www.ceskepřistavy.cz](http://www.ceskepřistavy.cz)



PRAGUE BOATS  
SINCE 1990

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

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

### REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Pavel Cenek; Ing. Miloslav Černý;  
Ing. Lukáš Drahozal; Ing. Petr Forman; Ing. Lubomír Fojtů;  
Ing. Jiří Friedel; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Bc. 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.: 725 793 793  
e-mail: vodnicesty@seznam.cz

**Jazyková úprava:** Ing. Petr Forman

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

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

Evidováno Ministerstvem kultury  
pod číslem MK ČR E 5178.



Ústecký kraj



Středočeský kraj



Pardubický kraj



Jihočeský kraj



Zlínský kraj



Jihomoravský kraj

**Titulní strana:** Vizualizace plavební komory Rohatec/Sudoměřice na Baťově kanále / Základní kámen z roku 2004

**Autor:** Ředitelství vodních cest ČR

### OBSAH

Úvodní slovo – Prodloužení Baťova kanálu pomůže regionálnímu rozvoji v Česku i na Slovensku ..... 2

Stavba plavební komory Rohatec/Sudoměřice je zahájena ..... 3

JAK ŠEL ČAS S BAŤOVÝM KANÁLEM ..... 5

#### Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. .... 6

#### Metrostav postavil tři veřejná přístaviště na Labi, na čtvrtém pracuje

Ing. Jan Zeman ..... 14

#### Kapitán Ladislav Hábl

Vojtěch Bártek ..... 16

#### Komplexní oprava stávajících plavebních komor ve Spytihněvi

##### a Veselí nad Moravou

Ing. Jana Kučerová ..... 19

#### Spolok pre podporu Pomoravia a jeho vklad k cezhraničnej

##### spolupráci v regióne

Ing. Miroslav Horňák ..... 20

#### SPPP pohledem (až) z Prahy

Ing. Petr Forman ..... 22

#### Transevropské dopravní sítě TEN-T se zaměřením

##### na vnitrozemskou vodní dopravu

Ing. Bc. Evžen Vydra, Ph. D. .... 24

#### Drážďany: Plán na stavbu jezů proti nízkým vodním stavům

Ze zahraničního tisku ..... 26

#### Život není takový – je úplně jiný (91)

Ing. Josef Podzimek ..... 27

# Úvodní slovo k zahájení stavby PK Rohatec/Sudoměřice

## Prodloužení Baťova kanálu pomůže regionálnímu rozvoji v Česku i na Slovensku

Prvního května roku 2004 se konala v přístavu Skalica na česko-slovenské vodní hranici tvořené Baťovým kanálem velká sláva. Zástupci české vlády, starostové okolních obcí a další významní hosté se zde shromáždili, aby byly svědky symbolického poklepání na základní kámen plavební komory Rohatec. Od tohoto dne začaly dlouhé a často komplikované přípravy projektu prodloužení Baťova kanálu až do Hodonína.

Bylo potřeba se vypořádat majetkoprávně i v rámci povolovacích procesů na obou stranách hranice. Bylo potřeba získat kladné stanovisko vlivu na životní prostředí EIA a navrhnout řadu kompenzačních opatření.

Jsmeme rádi, že se po téměř 20 letech našla symbióza, protože řeka Radějovka je hraničním tokem, ale také součástí Baťova kanálu, který naše regiony spojuje.

Pro Sudoměřice, Skalici i Rohatec znamená prodloužení Baťova kanálu další spojení. Jsme tady na česko-slovenském pomezí jako bratři a sestry a společně hledáme a podporujeme všechny projekty, které nás spojují – cyklostezky, mosty i kanály.

A plavební komora Rohatec/Sudoměřice umožní opravdu krásné spojení, pro rekreační plavbu, pro osobní lodě a prodlouží Baťův kanál do Rohatce i Hodonína. Ještě bude potřeba mnoho práce, aby nám toto spojení dobře sloužilo, rozšířit přístav ve Skalici, rozšířit přístaviště v Rohatci i vybudovat zcela nový velký rekreační přístav v Hodoníně. Všichni se na již na nepřerušovanou plavbu z Hodonína až do Kroměříže velmi těšíme.

Nezbývá než popřát, aby stavba plavební komory, zahájená 17. srpna 2023, probíhala bez problémů, aby všechny překážky

překonala, aby ji neovlivnilo špatné počasí, a my všichni se dočkali jejího plánovaného otevření v plavební sezóně 2026.

Mgr. Oľga Luptáková, primátorka města Skalica  
Ing. Jarmil Adamec, Ph.D., starosta obce Rohatec  
František Mikéska, starosta obce Sudoměřice



# Stavba plavební komory Rohatec/Sudoměřice je zahájena

Ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů, hejman Jihomoravského kraje Jan Grolich, předseda Trnavského samosprávného kraje Jozef Viskupič, starostové Rohatce, Sudoměřic, Hodonína i primátorka Skalice zahájili 17. srpna 2023 stavbu nové plavební komory Rohatec/Sudoměřice, opravu jezu a úpravu navazujícího koryta Radějovky, které prodlouží splavný Bařův kanál o 7 km až do Hodonína. Stavební práce přímo na státní hranici mezi Českou a Slovenskou republikou potvrzují více než dva roky. Prodlouženou mezinárodní vodní cestu tak turisté budou moci využívat od plavební sezóny v roce 2026.

„Přípravy trvaly dlouhá léta, což nám dnes symbolicky připomněl i základní kámen, kterým se zahajoval projekt splavnění už v roce 2004. Těší mne, že po 85 letech jsem svědkem toho, že stavíme další, čtrnáctou, plavební komoru Bařova kanálu a že tato vodní cesta dostane novou budoucnost. Těší mne, že si příjždějící turisté při trávení volného času na vodě také připomenou slavnou historii této vodní cesty. Dokonce pár set metrů od nás vznikla v roce 1722 první plavební komora v českých zemích, tehdy dřevěné konstrukce,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR a dodává: „K termínu zprovoznění prodloužené vodní cesty ještě rozšíříme stávající přístaviště v Rohatci a Hodoníně. Následovat by pak měl v průběhu několika let velkokapacitní přístav Hodonín. Jsem přesvědčen, že plavba po Bařově kanále až do Hodonína se stane samozřejmostí a okolní obce poznají přínosy turistického ruchu rekreační plavby.“

„Stavební práce bohužel na celé dva roky uzavřou turistickou trasu vedoucí v současné době přes jez i cyklotrasu na pravém břehu Radějovky,“ vysvětluje Tomáš Hrabina, zástupce zhotovitele, a dodává: „2. října 2023 se uzavřela cyklotrasa podél Bařova kanálu i zelená turistická trasa v úseku od přístaviště Skalica po inundační hráz řeky Moravy, a to včetně přechodu přes jez, který se nachází v těsné blízkosti přístaviště Skalica. Objízdné trasy jsou v terénu vyznačené. Omlouváme se za tato omezení, která budou odstraněna až s ukončením stavby v roce 2025. Naopak veřejnost vůbec neovlivníme pohybem stavební techniky, pro kterou bude vybudována dočasná přístupová cesta vedoucí z hlavní komunikace přímo ke stavbě.“ Po dokončení stavby plavební komory bude přejezd turistů a přechod



Slavnostní poklepání na historické pachole Bařova kanálu jako symbol zahájení stavby plavební komory Rohatec/Sudoměřice

pěších z českého na slovenský břeh Radějovky možný po prvním hospodářském mostě, který bude v rámci stavby kompletně rekonstruován.

Provoz slovenského přístaviště Skalica, které je v současnosti posledním přístavištěm splavného Bařova kanálu na jeho jižním konci, nebude stavbou nijak dotčen. Veškeré práce, které budou vyžadovat snížení hladiny Bařova kanálu, budou prováděny mimo plavební sezonu. Jedná se například o demolici jezu. V průběhu plavební sezony bude před jez umístěno provizorní hrazení a provoz v přístavišti nebude stavbou ovlivněn.

Práce na jednotlivých stavebních objektech budou probíhat postupně. V letošním roce budou práce zahájeny vyhloubením stavební jámky včetně hrazení ze štětovnic a po ukončení plavební sezony bude započata demolice jezu. V příštím roce pak budou probíhat betonáže plavební komory a jezu a průběžně také stavební práce na rozšíření koryta Radějovky směrem k řece Moravě i na obou hospodářských mostech.



Vizualizace plavební komory Rohatec/Sudoměřice



Vizualizace plavební komory Rohatec/Sudoměřice

Nová plavební komora užité délky 38,5 m a šířky 5,3 m, tedy obdobných rozměrů jako u jiných komor Baťova kanálu, bude vybudována na českém břehu vedle jezu v Sudoměřicích, který bude současně kompletně opraven. Překonán bude spád 2,70 m až na hladinu řeky Moravy. Navazující současné koryto říčky Radějovky bude v délce 800 m prohloubeno a rozšířeno na 6 m, aby mohly lodě bezpečně proplouvat. Tento úsek je hraničním tokem mezi Českou a Slovenskou republikou a stavba tak bude probíhat na území obou států. Dva současné mosty pro zemědělskou techniku jsou nyní nízké, a proto budou vybudovány nově. Nedílnou součástí jsou rozsáhlá environmentální opatření v podobě přeložky regionálního biokoridoru na české straně, tvořeného vegetačním pásem s drobnou vodotečí. Po dokončení se tak zvýší ekologická stabilita území a za-

chová či rozšíří biodiverzita území. Nové biotopy budou po čase kvalitativně výrazně převyšovat současnou ekologickou hodnotu biotopů na Radějovce a vyřešena bude dnešní migrační neprostopnost říčky.

Zhotovitelem stavby je SPOLEČNOST BAŤŮV KANÁL, tvořená vedoucím společníkem firmou SWIETELSKY stavební s.r.o., odštěpný závod Dopravní stavby MORAVA, a druhým společníkem Metrostav DIZ s.r.o.

Celkové stavební náklady dosáhnou výše 339,8 mil. Kč bez DPH, z toho prodloužení vodní cesty s plavební komorou činí 262 mil Kč bez DPH a oprava jezu Sudoměřice 77,8 mil. Kč bez DPH. Stavební náklady financuje Státní fond dopravní infrastruktury České republiky. Předpokládané ukončení stavby je plánováno na listopad roku 2025.



Probíhající stavební práce na plavební komoře Rohatec/Sudoměřice - hrazení stavební jímky (16. října 2023)

# JAK ŠEL ČAS S BAŤOVÝM KANÁLEM



Stavba Baťova kanálu v letech 1934–1938 probíhala především ručně jako prostředek v boji proti vysoké nezaměstnanosti



Zahájení provozu Baťova kanálu se 2. prosince 1938 obešlo kvůli událostem Mnichovské dohody bez okázalých slavností



Těžkou ranou pro loďní provoz bylo znárodnění Baťových závodů a ukončení provozu na kanálu v roce 1961. Celý kanál pak chátral až do roku 1989



A kanál na Jižní Moravě se dočkal obnovy. 12 z jeho 13 plavebních komor prošlo postupně opravou. Poslední na řadě byla plavební komora Petrov otevřená plavbě v roce 2002



Velkou slávu zažil obnovovaný kanál 1. května 2002, kdy jej Tomáš Baťa junior osobně pokřtil jako „Baťův kanál“



A nezůstalo jenom u obnovy, na přelomu milénia, když už Baťův kanál začal lákat více a více turistů, plány šly ještě dále: k vizím na prodloužení kanálu do Hodonína – a v roce 2004 se poklepalo na základní kámen plavební komory Rohatec – a letos se začala stavět!

## Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

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

### Rozšířené přístaviště ve Strážnici na Baťově kanálu se otevřelo veřejnosti

Pouhých pět měsíců trvala výstavba nové části přístaviště ve Strážnici. Úpravou laguny na straně skanzenu rozšířilo Ředitelství vodních cest prostor pro přistávání lodí v tomto turisticky oblíbeném místě Baťova kanálu. Dne 23. června 2023 uvedl novou část přístaviště do provozu ministr dopravy Martin Kupka spolu s ředitelem Ředitelství vodních cest ČR Lubomírem Fojtů. Od roku 2000 bylo přístaviště rozšířeno už potřetí, protože zájem návštěvníků stále roste.

„Baťův kanál je ukázkou, jak se rozvíjí vodní turistický ruch v České republice. Na Baťově kanálu to vzali za správný konec a jsou inspirací pro rozvoj vodní turistiky na Vltavě a Labi, kde v posledním roce také intenzivně budujeme síť veřejných přístavišť pro malá plavidla,“ říká Martin Kupka, ministr dopravy.

„Vybudovali jsme moderní přístaviště pro 14 malých plavidel a 1 osobní loď. Přístaviště díky své neobvyklé koncepci poskytne příjemné místo pro odpočinek a přímý přístup do přílehlého skanzenu. Přesně to je naším cílem, zatraktivnit turistům pohyb na vodní cestě za pomoci moderní infrastruktury,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR a dodává: „Minulý týden (19.6.2023 - pozn. red.) jsme navíc získali kladné stanovisko EIA k prodloužení Baťova kanálu do Kroměříže a ještě letos začne stavba plavební komory u Rohatce, která zajistí propojení Baťova kanálu do Hodonína. Spolu s tím je plánována výstavba dalších velkokapacitních přístavů.“

Nové přístaviště ve Strážnici využívá tvaru původní laguny tvořící obratiště lodí a elegantním způsobem kombinuje odpočinkovou zónu s funkcí prostoru pro přistávání a vyvazování plavidel. Přístup od přístaviště ke skanzenu zajistí dvojice schodišť, která se nacházejí po obou stranách oblouku a bezbariérová rampa v prostoru přistávacího mola pro osobní lodní dopravu. Dominantou středové části jsou tzv. sedací stupně,

tedy široké schodiště, které zároveň poslouží k sezení a relaxaci. Vzniklo tak nové atraktivní veřejné prostranství propojující pohyb návštěvníků skanzenu přijíždějících a přicházejících „po zemi“ s návštěvníky příplouvajícími lodí, navazující na vstupní objekt skanzenu – bývalého pivovaru z roku 1612.

„Základem přístaviště je oblouk pevného mola o délce téměř 120 m. Kolmo k němu jsou upevněny plovoucí výložníky, které poskytnou prostor pro vyvazování 10 lodí do délky přibližně 10 m a 4 lodí do délky 8 m,“ říká Petr Buchta, ředitel společnosti Inženýrské a dopravní stavby Olomouc, a.s., zhotovitele stavby.

„Na stavbu přístaviště navazuje úprava těsného okolí hlavní budovy skanzenu včetně vybudování nového vstupu do skanzenu v podobě turniketů se zázemím,“ říká Martin Šimša, ředitel Národního ústavu lidové kultury Strážnice.

„Jsme rádi, že rozvoj Strážnice pokračuje i v těsné blízkosti Baťova kanálu. Původní přístaviště bylo pro zvyšující se počet návštěvníků Strážnice nedostatečné. V návaznosti na stavbu při-



Slavnostní otevření nového přístaviště Strážnice



Nové rozšířené přístaviště Strážnice



staviště navýší město parkovací kapacity, vybuduje přístupové komunikace, veřejné osvětlení a vybaví prostor mobiliářem,“ říká Risto Ljasovský, starosta města Strážnice.

Díky rozšíření kapacity přístaviště Strážnice bylo možné vyhradit 3 stání v prostoru stávajícího přístaviště na levém břehu pro přistávání plavidel údržby Povodí Moravy s. p. a složek Integrovaného záchranného systému. Na novém přístavišti jsou osazeny 4 odběrné sloupky pro připojení plavidel na elektřinu a pitnou vodu, které bude možné ovládat předplacenou přistavní kartou RVC ČR, obdobně jako na jiných přístavištích Baťova kanálu.

Stavební náklady projektu „Přístaviště Strážnice – zvýšení přistavní kapacity“ ve výši 38 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem stavby byly Inženýrské a dopravní stavby Olomouc, a.s.

## Nová veřejná přístaviště v Čelákovících na Labi byla uvedena do provozu

Ministr dopravy Martin Kupka zahájil 24. června 2023 spolu s ředitelem Ředitelství vodních cest Lubomírem Fojtů a starostou Čelákovíc Josefem Pátkem provoz dvou nových veřejných přístavišť – plovoucího mola pro přistávání osobní

lodní dopravy a mola pro malá rekreační plavidla do délky 20 m. Čelákovice se tak zařadily do sítě veřejných přístavišť, kterou v rámci podpory rekreační plavby intenzivně buduje Ředitelství vodních cest ČR. Zároveň jsou prvním veřejným přístavištěm malých plavidel ve Středočeském kraji.

„Když se zahajuje stavba, vždy se těším na její dokončení. Jsem moc rád, že u čelákovických přístavišť jsem byl u obou těchto příležitostí. Uvedení takových užitečných staveb do provozu je pro mne velice milou záležitostí. Díky nim rozšiřujeme možnosti návštěvy okolí vodní cesty za pomoci čím dál hustší sítě veřejných přístavišť. Těším se, že ještě letos v létě otevřeme obdobná přístaviště ve středních Čechách v Poděbradech a v Ústeckém kraji v Roudnici nad Labem a ve Štětí,“ říká Martin Kupka, ministr dopravy.

„Umístění obou přístavišť v docházkové vzdálenosti od centra města je pro turisty zvláště výhodné. Dává jim to možnost poznat Čelákovice během krátké vycházky nebo si naopak užít i večerní pohodu, aniž je vyčerpá dlouhá výprava za hledáním restaurací či barů. U přístaviště pro malá plavidla mohou být lodě zdarma vyvázány po dobu 48 hodin a za poplatek mají možnost čerpat z odběrných sloupků elektřinu a vodu. Velký důraz jsme kladli na takové řešení, aby i vůdci malých plavidel, kteří nejsou pro-



Slavnostní otevření nového přístaviště Čelákovice



Celkový pohled na přístaviště Čelákovice



Přístaviště osobních lodí Čelákovice

„fesionálové, u přístaviště bezpečně a pohodlně přistáli,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, které je investorem a provozovatelem přístaviště.

Investici Ředitelství vodních cest doplnila výstavba přívodního vodovodního řadu, který financovalo město Čelákovice a který kromě zásobování přístaviště pitnou vodou rozšířil stávající vodovodní síť v přilehlé lokalitě s možností připojení dalších objektů. Zprovoznění zásobování vodou je plánováno na podzim letošního roku.

„Těší nás, že se Čelákovice zařadily do seznamu veřejných přístavišť, kde je možné zdarma zakotvit. Čelákovice mohou návštěvníkům nabídnout řadu zajímavostí. Jmenujme například čelákovický Hrádek, kde sídlí Městské muzeum nebo jednu z nejvýznamnějších českých funkcionalistických staveb - Volmanovu vilu. Ti, kteří chtějí poznat krásy labského údolí, si mohou projít dvacetikilometrovou naučnou stezku, která nabízí 24 zastavení,“ zve návštěvníky starosta města Čelákovice Josef Pátek.

Nové přístaviště pro osobní lodní dopravu je umístěno u levého břehu v těsné blízkosti lávky pro pěší. Tvoří jej ocelové plovoucí molo o rozměrech 9 x 4 m. Pro nástup a výstup cestujících z lodí slouží dvě výškové úrovně mola, které tak lépe vyhoví plavidlům s různou výstupní výškou. Můstek je také vybaven úvaznými prvky pro vyvázání plavidla do délky 84 metrů a lávkou na břeh délky 11 m pro bezbariérový přístup.

Stání pro malá plavidla je umístěno asi 85 metrů dále proti proudu. Molo tvoří 10 samostatných, vzájemně pružně spojených železobetonových pontonů o celkové délce 83,2 m a šířce 2,5 m. Paluba mola je dřevěná s protiskluzovou úpravou. Plovoucí molo se břehem spojují dvě bezbariérové přístupové lávky. Šikmé sklopené výložníky umožňují vyvázání až 16 plavidel do délky 20 m.

Na obou přístavištích je stání bezplatné a pomocí přístavní karty je možné ze čtyř odběrných sloupků čerpat elektřinu a vodu. Díky této novince nebudou lodě poprvé ve Středočeském kraji potřebovat při stání naftové agregáty a malé čluny i velké osobní lodě si pohodlně doplní palubní tanky pitnou vodou. Obě mola budou jsou bezpečný provoz osvětlena. Mola mají konstrukci, která umožňuje jejich trvalé ponechání na místě i přes zimu a bezpečně odolá i největším povodním na Labi.

Celkové náklady stavby obou přístavišť dosáhly částky 40,5 mil. Kč bez DPH. Stavbu financoval Státní fond dopravní infrastruktury a realizovala LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o.

## Přístaviště pro rekreační lodě v Roudnici nad Labem připraveno k provozu

Ředitelství vodních cest ČR uvedlo 28. června 2023 do provozu nové veřejné přístaviště pro malá plavidla v Roudnici nad Labem. Turisté plující po Labi tak už nejsou nuceni v tomto městě složitě hledat místo pro přistání a mohou vyvázat svou loď až na 48 hod. u jednoho z osmi výložníků nového přístaviště. Projekt byl součástí programu výstavby veřejných pří-

## stavišť na vodní cestě jako podpora rekreační plavby, který Ředitelství vodních cest ČR dlouhodobě realizuje.

V Roudnici nad Labem v lokalitě Bezděkov, nedaleko centra města, vyrostlo přístavní molo pro malá plavidla délky do 20 metrů. U osmi šikmých výložníků zde může kotvit zároveň až 15 lodí. Z odběrných sloupků mohou doplnit vodu nebo čerpat elektřinu. Stání je zdarma, čerpání služeb za poplatek, který se hradí přístavní kartou ŘVC. Přístaviště je možné užívat od 1. července.

„Přístaviště v Roudnici je již osmým veřejným přístavištěm, které jsme letos otevřeli. Podpora rekreační plavby má smysl, jak nám ostatně ukazuje celoevropský trend,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR a dodává: „V nejbližší době nás čeká ještě otevření přístavišť ve Štětí a v Poděbradech. Vzniká tak souvislá řada veřejných přístavišť vytvářející spolehlivé zázemí pro volný čas strávený putováním po vodní cestě a poznáváním okolí.“

„V Roudnici nebylo doposud žádné veřejné přístaviště k dispozici. Jsme rádi, že se to dnešním dnem mění. Labe je důležitou součástí našeho města a těší nás, že díky novému přístavišti je řeka nyní s městem propojena i turisticky,“ říká František Padělek, starosta Roudnice nad Labem.

Molo v Roudnici nad Labem má délku 75 m a je umístěno v krátké vzdálenosti proti proudu nad jezem, kde hladina vody téměř nekolísá. Proto je molo na rozdíl od jiných labských a vltavských přístavišť konstruováno jako pevné. Při povodních pak bude částečně nebo zcela zatopeno. Pro tyto mimořádné události je molo konstrukčně přizpůsobeno např. sklopením výložníků, demontovatelným zábradlím lávek a dalšími konstrukčními prvky, aby netvořilo překážku proudící vodě.

„Tato stavba pro nás byla specifická díky způsobu zakládání. To jsme prováděli z montážních člunů, na kterých byla naladěna veškerá potřebná technika. Práci komplikovaly vrstvy pevných jíílů pod kamenným záhozem, který bylo třeba nejprve odtěžit. K molu, které má dřevěnou palubu, lze vyvázat 15 lodí. Jejich posádky mohou využít čtyři odběrné sloupky se zdrojem elektrické energie a pitné vody. Jsme rádi, že jsme jako zhotovitel projektu mohli přispět k podpoře rekreační říční plavby na Labi a rozvoji turismu v Roudnici nad Labem,“ uvedl Jaroslav Heran, generální ředitel společnosti Metrostav, a. s., která stavbu realizovala.

Stavební náklady ve výši 29,2 mil. Kč včetně DPH financoval Státní fond dopravní infrastruktury.

Přibližně 250 m po proudu od přístaviště vyrůstá nové servisní centrum pro lodě, které pro Ředitelství vodních cest ČR staví firma STRABAG Rail, a.s. Tento týden (tj. od 26.6.2023) aktuálně probíhá beranění štetovnic tvořících vlastní molo vybíhající do řeky, kde budou osazeny jednotlivé připojovací hadice na tankování pohonných hmot a odčerpávání odpadních vod z lodí. Tyto práce si vyžádaly dočasný odklon cyklistů na provizorní cestu kolem staveniště. Příští den budou práce těžkou technikou hotové a cyklisté se vrátí zpět na pobřežní cy-



Slavnostní otevření přístaviště Roudnice nad Labem



Celkový pohled na přístaviště Roudnice nad Labem

klostezku. Stavba pak budou pokračovat dokončováním betonových konstrukcí mola i opěrné zdi na břehu, za kterou vyroste zázemí servisního centra s podzemními nádržemi. Celé servisní centrum bude dokončeno v roce 2024.

### Nové veřejné přístaviště pro malá plavidla ve Štětí je otevřeno

Ředitelství vodních cest ČR otevřelo 3. srpna 2023 veřejné přístaviště pro rekreační lodě na Labi ve Štětí. Stejně jako na ostatních již otevřených přístavištích zde bude možné zdarma na 48 hodin zakotvit loď a z odběrných sloupků pomocí přístavní karty čerpat elektřinu. Projekt je

součástí programu výstavby veřejných přístavišť na vodní cestě vytvářejících zázemí pro rozvoj rekreační plavby, který Ředitelství vodních cest ČR dlouhodobě realizuje.

„Veřejné přístaviště pro 12 malých plavidel o délce do 20 m jsme vybudovali na pravém břehu Labe v těsné blízkosti centra Štětí. Další město tak otevíráme turistům putujícím po vodní cestě,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, které přístaviště bude provozovat, a dodává: „Letos se jedná již o čtvrté nové přístaviště pro malá plavidla na Labi. Za čtrnáct dní otevřeme ještě další přístaviště v Poděbradech. Jsem rád, že se nám podařilo letos významným způsobem zlepšit infrastrukturu pro rekreační plavbu a začíná se tak na Labi rýsovat souvislá síť veřejných přístavišť.“



Slavnostní uvedení do provozu přístaviště Štětí



Nové přístaviště Štětí

Molo ve Štětí je konstruováno obdobně jako v nedaleké Roudnici nad Labem jako pevné ocelové s dřevěnou palubou a je vybaveno 6 šikmými výložníky, u kterých se mohou plavidla vyvazovat. Celé molo má délku 62,4 m a počítá se s jeho zatápním už na úrovni pětileté vody. Výložníky jsou plovoucí a sklápěcí, což zajistí jejich bezpečnou polohu v případě povodní. K molu není přiveden vodovod, tři odběrné sloupky tak budou zajišťovat pouze připojení na elektrickou energii. Její čerpání bude možné pomocí přístavní karty RVC ČR. Přístup na molo je bezbariérový a zajišťuje jej čtyřmetrová přístupová lávka. Město Štětí zároveň vybudovalo přístupový chodník po břehu.

Stavba je založena na svislých nosných ocelových sloupcích, které jsou kotveny do říčního dna přes železobetonové piloty. „Jde o další z několika staveb přístavišť, které pro Ředitelství vodních cest aktuálně provádíme. Tato stavba proběhla v porovnání s ostatními kompletně ze břehu a bez významných komplikací,“ říká Jan Šlajs, ředitel divize 6 společnosti Metros-

tav, a.s., která stavbu realizovala.

Stavební náklady ve výši 25 mil. Kč bez DPH financoval Státní fond dopravní infrastruktury.

## V Poděbradech byla uvedena do provozu nová veřejná přístaviště pro rekreační lodě a osobní lodní dopravu

Ministr dopravy Martin Kupka spolu s ředitelem Ředitelství vodních cest ČR Lubomírem Fojtů a starostou města Poděbrady Romanem Schulzem 18. srpna 2023 slavnostně zahájili provoz dvou nových veřejných přístavišť. Obě mola jsou plovoucí s bezbariérovým přístupem a umožňují turistům plavícím se po řece bezpečně vystoupit přímo v centru lázeňského města nebo vyvázat si své rekreační plavidlo naproti zámku. Z odběrných sloupků lze do lodí doplnit vodu či čerpat elektřinu. Turisté na Labi ve Středočeském



Hosté slavnostního otevření na prohlídce nového přístaviště Poděbrady

**kraji tak od dnešního dne mohou zdarma využívat celkem čtyři veřejná přístaviště pro osobní lodní dopravu – v Čelákovících, Nymburce, Poděbradech a Kolíně a dvě přístaviště pro malá plavidla – v Čelákovících a Poděbradech.**

„Labe je naší nejdůležitější řekou, která byla v průběhu staletí

využívána jak pro nákladní, tak pro osobní dopravu. Jsme rádi, že se nám letos daří rekreační plavbu v tak velkém rozsahu podpořit. Letos zprovozňujeme už deváté a desáté nové veřejné přístaviště, které Labe zpřístupní turistům,“ říká Martin Kupka, ministr dopravy.

„V letošním roce probíhají práce ještě na veřejných přístavištích



Celkový pohled na přístaviště rekreačních plavidel v Poděbradech

pro malá plavidla v Kolíně, v Ústí nad Labem-Brně a na Vltavě v Davli. Pro příští sezónu dokončíme vyprojektovaná přístaviště v Nymburce a v Brandýse nad Labem,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, které je investorem a provozovatelem přístavišť. „Těší nás, že zájem o rekreační plavbu stoupá a u již otevřených přístavišť běžně stojí lodě. Proto chceme v rozvoji infrastruktury pokračovat a dále naplňovat nastartovaný program výstavby veřejných přístavišť na vodních cestách, jehož cílem je dlouhodobá podpora rekreační plavby,“ dodal.

„Poděbrady jsou klenotem Středočeského kraje, proto nás těší, že se k nám budou moci turisté snáze dostat i po vodě. Poděbrady byly s řekou odnepaměti úzce spjaty a osobní lodní doprava v podobě výletních lodí Král Jiří a Blanice funguje již dlouhou dobu. Zejména se těšíme na návštěvníky města na malých rekreačních plavidlech, které budou moci po letech příprav konečně pohodlně přistávat u nového mola s nádherným výhledem přímo na zámek“ říká Roman Schulz, starosta města Poděbrady.

Molo pro rekreační lodě má délku přes 72 metrů a k jeho 7 výložníkům se může vyvázat až 14 malých lodí zdarma po dobu až 48 hodin. Molo je umístěno na levém břehu Labe u silničního mostu, odkud se turisté do centra dostanou krátkou procházkou právě přes přilehlý most. „Plovoucí molo je připevněno k vysokovodním dalbám a speciální uchycení umožňuje jeho pohyb nahoru a dolů tak, jak se mění výška hladiny. Případné povodně tak přístaviště neohrožují, protože i samotné výložníky jsou právě pro

tuto situaci uzpůsobené a vybavené sklápěcím mechanismem,“ říká Jaroslav Heran, generální ředitel společnosti Metrostav a.s. a dodává: „Molo tak není nutné ani při vyšší úrovni vodní hladiny demontovat a může zůstat na místě i za povodní či v zimě.“

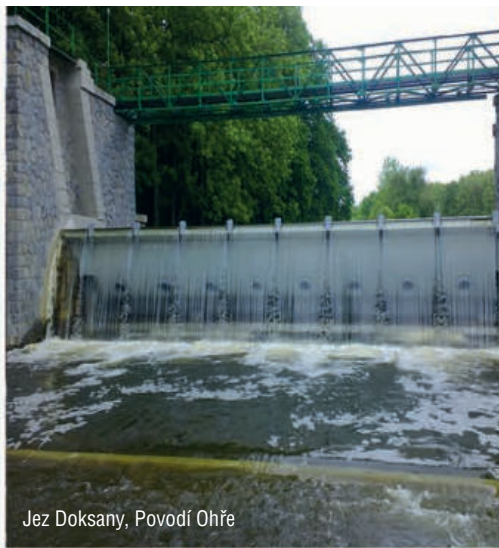
Molo zastávky osobní lodní dopravy je umístěno na straně centra, na pravém břehu Labe, také v těsné blízkosti silničního mostu. Ocelový plovoucí můstek má rozměry 9 x 4 m. Pro nástup a výstup cestujících z lodí slouží dvě výškové úrovně mola, díky kterým je usnadněn pohyb cestujících u plavidel s různou výstupní výškou. Můstek je vybaven úvaznými prvky pro vyvážení plavidla do délky 84 metrů a lávkou na břeh délky 11 m pro bezbariérový přístup. „Instalace mola osobní lodní dopravy včetně lávky byla v tomto místě poměrně snadná, jelikož zde vede zpevněná komunikace a pro jeřáb usazující molo je tak břeh dobře přístupný,“ říká Roman Krupička, manažer projektu z Labské strojní a stavební společnosti. „Také toto molo je ukotveno k masivním blokům na břehu, aby odolalo i největším povodním na Labi“, dodal.

Na obou přístavištích je možné pomocí přístavní karty z odborných sloupků zásobovat lodě elektřinou a pitnou vodou.

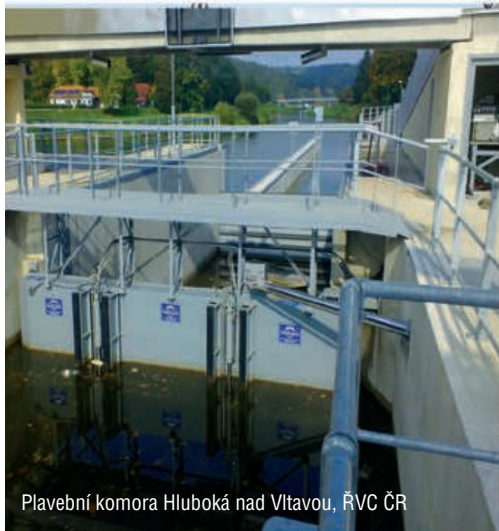
Celkové stavební náklady na obě přístaviště dosáhly částky 36,4 mil. Kč bez DPH a financoval je Státní fond dopravní infrastruktury. Stavbu přístaviště osobní lodní dopravy realizovala LABSKÁ strojní a stavební společnost, s.r.o. a přístaviště pro malá plavidla společnost Metrostav, a.s.



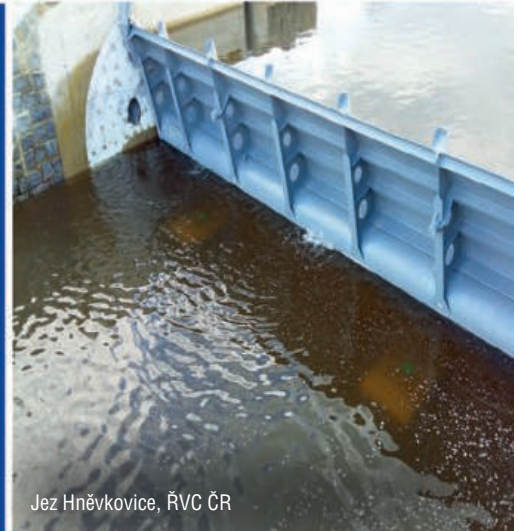
Slavnostní otevření můstku osobní lodní dopravy Poděbrady



Jez Doksany, Povodí Ohře



Plavební komora Hluboká nad Vltavou, ŘVC ČR



Jez Hněvkovice, ŘVC ČR



Plavební komora na jezu Hněvkovice, ŘVC ČR



Vrata plavební komory Hněvkovice



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



Molo Smíchov

# Metrostav postavil tři veřejná přístaviště na Labi, na čtvrtém pracuje

Ing. Jan Zeman – Metrostav a.s., vedoucí projektu

**METROSTAV**

**Během letošního roku dokončila divize 6 Metrostavu tři veřejná přístaviště pro malá rekreační plavidla na Labi – ve Štětí, Roudnici na Labem a Poděbradech, výstavba čtvrtého v Ústí nad Labem–Brně v současnosti probíhá. Zatímco poděbradské přístaviště je tvořeno dvěma plovoucími moly, v Roudnici a ve Štětí jsou přístaviště pevná. Investorem projektů je Ředitelství vodních cest ČR. Výstavba je financována Státním fondem dopravní infrastruktury.**

Roudnické přístaviště o délce 75 metrů se nachází nedaleko centra Roudnice, v Bezděkově. Je určeno lodím velikosti do dvaceti metrů. K osmi výložníkům přístaviště se vejde dohromady patnáct malých lodí. Toto přístaviště je umístěno v krátké vzdálenosti proti proudu nad jezem, kde hladina vody téměř nekolísa. Z tohoto důvodu byla zvolena pevná varianta mola, které může být při povodních částečně nebo zcela zatopeno. Pro tyto mimořádné události je speciálně přizpůsobena konstrukce přístaviště – např. sklopnými výložníky, demontovatelným zábradlím a dalšími konstrukčními prvky, které zajišťují, aby proudící vodě stálo v cestě jen minimum překážek.

„Tato stavba pro nás byla specifická způsobem zakládání, které jsme prováděli z montážních člunů, na kterých byla navíc naloděna veškerá potřebná technika. Práci nám zde komplikovaly vrstvy pevných jííl pod kamenným záhozem, který bylo třeba nejprve odtěžit,“ říká vedoucí projektu Ing. Jan Zeman z divize 6 Metrostavu.

Molo ve Štětí je konstruováno obdobně jako v nedaleké Roudnici – pevné ocelové s dřevěnou palubou, vybavené 6 šikmými výložníky. Celé molo má délku 62,4 m a počítá se s jeho zatápěním už na úrovni pětileté vody. Výložníky jsou opět plovoucí a sklopné, což zajistí jejich bezpečnou polohu v případě povodní. Přístup na molo je bezbariérový ze čtyřmetrové lávky. Stavba je založena na svislých nosných ocelových sloupcích, které jsou kotveny do říčního dna přes železobetonové piloty. „Tato stavba proběhla v porovnání s ostatními kompletně ze břehu,“ uvádí Jan Zeman.

Přístaviště v Poděbradech má podobu dvou plovoucích mol s délkou přesahující 72 metrů. K jeho 7 výložníkům lze vyvézt až 14 malých lodí. Nachází se na levém břehu Labe u silničního mostu nedaleko centra města v ř. km 904,20. Molo (PS 02) je navrženo jako plovoucí ocelová konstrukce (žárově zinkovaná) na betonových plovácích vyplněných lehčeným materiálem. Molo je vedeno ocelovými dalbami, kotvenými do dna – s dalbami je molo spojeno ocelovou objímkou, umožňující jeho vertikální pohyb. Dalby jsou navrženy jako ocelové trouby 820/12. Ocelová trouba je kotvena 2 m do železobetonové piloty, celková délka piloty dosahuje 8 m. Pilota je po celé délce vyztužena armokošem. Celková délka mola činí 72,8 m, šířka mola pak 2,5 m. Molo se skládá ze 7 samostatných sekcí o délce 10,4 m, které jsou vzájemně pružně spojeny.

Základem každé sekce plovoucího mola je ocelový rám z profilů U160, na kterém se nachází pochozí dřevěná plocha s protiskluzovou úpravou. Vztlak zajišťují plováky o šířce 2,4 m, délce 2,64 m a výšce 1,2 m. Jsou vytvořeny z armovaného betonového skeletu vyplněného lehčeným materiálem jako jsou polystyren nebo pěna. Sekce s připojenou lávkou mají zvětšené plováky o zatížení lávky na rozměry šířky 2,4 m, délky 3,05 m a výšky 1,2 m. Pochozí plocha mola je široká 2,5 m. Křížová pacholata jsou kotvena skrz prkno do ocelové konstrukce mola. Všechny boční strany mola a výložníků jsou opatřeny dubovými podélnými fendry výšky 245 mm. Spodní hrana fendrů se nachází 305 mm nad hladinou. Přístavní hrana mola je vybavena plovoucími výložníky pro snadnější nastupování do plavidel. Plovoucí výložníky jsou sklopné, šikmé v úhlu 75° od mola a tvořeny ocelovou konstrukcí z U profilů s prkennou palubou. Stání malých plavidel jsou navržena jako šikmá a tvoří je boxy široké 9,196 m (kolmá vzdálenost). Boxy jsou odděleny plovoucími výložníky o délce 8,99 m a šířce 0,85 m. Po celé délce mola u břehu a jeho kratších stranách je umístěno zábradlí o výšce 1,02 m. Zábradlí tvoří konstrukce madla z nerezové trubky a stojek z nerezové ploché oceli, vše s leštěným povrchem.

Molo je osazeno čtyřmi odběrnými sloupky pro odběr elek-



Přístaviště Poděbrady

Foto: Tomáš Kolařík





Přístaviště Roudnice nad Labem foto: Ředitelství vodních cest ČR

trické energie a pitné vody (4 x elektrická zásuvka, 1 x vývod vody). Kabelový přívod vody a elektřiny je veden v kabelovém roštu pod ocelovou konstrukcí mola.

K vyvazování plavidel zde slouží křížová pacholata rozmístěná na přístavní hraně, a rohatinky umístěné výložnicích. Úvazné prvky jsou dimenzovány na sílu 20 kN. Veškeré úvazné prvky budou připevněny k ocelovému rámu sekcí. Přístup na molo zajišťuje dvojice přístupových lávek. Obě jsou navrženy jako ocelové rámové konstrukce délky 9,64 m. Konstrukci přístupové lávky tvoří trojice příhradových nosníků – dvojice svisle uložených příhradových nosníků vytváří zároveň zábradlí lávky, horizontální příhradový nosník pak pochozí rovinu. Hlavní nosníky jsou navrženy z uzavřených žárově zinkovaných ocelových profilů. Lávky jsou opatřeny zábradlím o výšce 1100 mm. Výložníky je možno při povodňových stavech sklopit podél mola a zaaretovat jejich polohu.

Přístaviště v Ústí na Labem–Brné bude tvořeno plovoucím molem vybaveným řadou plovoucích výložníků, které budou skloněny vzhledem k podélné ose mola pod úhlem 75° ve směru po proudu toku. Hlavní molo je navrženo v délce 62,4 m a šířce 2,5 m a výložníky v délce 9,05 m šířce 0,85 m s osovou roztečí 10,045 m. Hlavní molo je navrženo ze šesti sekcí, které budou vzájemně spojeny šroubovými spoji. Každá sekce je délky 10,4 m a jedna délky 4,4 m. Základ nosné konstrukce mola bude tvořit betonový plovák na který bude připevněn ocelový rošt z profilů UPE140. Příčné profily jsou z UPE 140 a v místě kotvení výložníku z profilu HEB 140. Spojení mezi ocelovým roštem a betonovým plovákem bude provedeno pomocí chemických kotev přes plechy P10, které jsou přivařeny příčným profilům roštu.

Molo bude osazeno odběrnými sloupky, ze kterých posádky uvázaných lodí budou moci po napojení odebrat elektřinu a vodu. Vodovodní přípojka a kabelová trasa budou uloženy ve společném výkopu za dodržení odstupových vzdáleností. Při plné obsazenosti mola 12 lodmi se u každé uvažuje s doplněním celé nádrže na vodu o objemu 500 l. Vodovodní přípojka z DN/OD 32 PE 100, SDR 11 o celkové délce cca 135 m bude napojena na stávající vodovod pro veřejnou potřebu.

Stavební práce v Brné začaly letos v září výstavbou vodovodní a NN přípojky. V současnosti se pokračuje realizací montážní jímky ze štetovnic VL 604 pro zhotovení základového bloku přístupové lávky a vstupní brány při pravém břehu toku. Následovat bude osazení tří vodících a jedné kotvení ocelobetonové dalby o průměru 720x12mm, každá délky 14,25m, za pomoci vrtné soupravy. Všechny práce na břehu a ve vodním toku se budou provádět z vody z paluby ukotveného pracovního soulodí, kdy všechna potřebná mechanizace a materiál bude navážen po vodě z nejbližšího nákladního přístavu Vaňov. Dokončení výstavby tohoto přístaviště je plánováno na jaro příštího roku.



Přístaviště Štětí – nosná ocelová konstrukce



Přístaviště Roudnice nad Labem – sklopení výložníků



Přístaviště Štětí – rozvaděčové plato pro ovládání odběru elektřiny

Foto: Ing. Jan Končel, Metrostav a.s., pokud není uvedeno jinak

# BAŤŮV KANÁL

## Kapitán Ladislav Hábl

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

Není třeba žádný bombastický titulek. Stačí napsat nebo říci „kapitán Ladislav Hábl“, a všichni velmi dobře ví o koho se jedná. Drobná postava jistě svírající kormidlo. Stál nenápadně v pozadí v celé novodobé éře průplavu Otrokovice – Rohatec, kterému se neřekne jinak než Baťův kanál. Vždy ho najdete na místě za kormidlem. Ač kapitán, vůdce lodi, nikdy nepůsobil nápadně a nestrhal na sebe pozornost. Nicméně bez něj si postupnou obnovu a zprovoznění Baťova kanálu nedovedeme představit.

Už v roce 1984 byl u toho, když se na lodi Morava (pojmenovat loď „Morava“ je na Moravě populární) rozjžděla zkušební plavba v Napajedlech. Okružní plavby začínaly z přístaviště u autokempu Pahrbek přes přístaviště Sídliště Napajedla až do přístaviště Otrokovice-Bahňák a zpět. Přestože tyto plavby byly provozovány jenom jeden rok, a z provizorních přístavišť, jednalo se o počín vskutku vizionářský. Na téměř totožných místech se o 25 let později staví pevná přístaviště a v místech, kde loď Morava původně vyplouvala – Napajedla-Pahrbek – se připravuje stavba velkého přístavu. A v současné době je dokonce v provozu stejná lodní linka, jenom s tím rozdílem, že začíná a končí ještě o kousek dál po proudu ve Sptyhněvi. A do letoška byl za kormidlem na těchto lodních linkách kapitán Ladislav Hábl.



V roce 1996 to byla loď „Tomáš Baťa“, která plula mezi Veselí nad Moravou a Uherským Ostrohem. Sám Tomáš Baťa junior loď slavnostně pokřtil, a zúčastnil se také první plavby. A loď by nemohla plout bez kapitána. Tím byl samozřejmě Ladislav Hábl.



Další významné průkopnické aktivity ve znovuobnovení plavby po Baťově kanálu probíhaly v roce 1995 s lodí „Bobra“. Rád zdůrazním, že u kormidla byl opět kapitán Hábl. Plavby probíhaly v okolí Starého Města a následně Veselí nad Moravou a Uherského Ostrohu.



Obnova Baťova kanálu pro turistickou plavbu už pomalu, ale nezadržitelně probíhá. Jednou z důležitých kapitol je také stavba lodi „Danaj“ v roce 2000. První osobní lodi, která je projektována a stavěna speciálně pro specifické parametry historické vodní cesty na jihu Moravy. Zkušenosti má málokdo, všichni se učí. V tomto období byla každá rada drahá. Proto jsme neskutečně vděční, že s projektem pomáhá zkušený šífař, který se také stává kapitánem této lodi.



V roce 2002 je opravena plavební komora Petrov, a dokončena základní rekonstrukce původní vodní cesty. U této příležitosti odhaluje Tomáš Baťa mladší u plavební komory v Petrově pamětní obelisk. Po slavnostním aktu následuje plavba lodí „Danaj“, a znovu pana Baťu veze kapitán Hábl. V roce 2002 je také dokončena další osobní loď pro Baťův kanál. Tentokrát je to „Konstancie“ v Hodoníně. A protože kapitánů je na Baťáku stále málo, tak nastupuje do služby tam.



Ministr dopravy Milan Šimonovský a kapitán Ladislav Hábl u kormidla výletní lodi Konstancie, která v sobotu po slavnostním křtu vyplula z Hodonína na svou první plavbu po řece Moravě. Po opravě plavební komory u Rohatce bude plavidlo zajišťovat i na Baťův kanál. FOTO ČTK VÁCLAV ŠÁLEK

Už jsem se zmiňoval o tom, že loď jménem „Morava“ jsou ve stejnojmenném kraji populární. V roce 2008 se slavnostně křtila tímto jménem loď postavená z finančních prostředků Zlínského kraje, která v současné době jezdí téměř stejnou linku jako stejnojmenná loď o čtyřicet let dříve. I v této části plavební cesty byla v té době nouze o kapitány, a tak znovu kapitán Hábl mění štaci a jde do kormidelny nové lodi, která má svůj domovský přístav v malebné Spytihněvi.

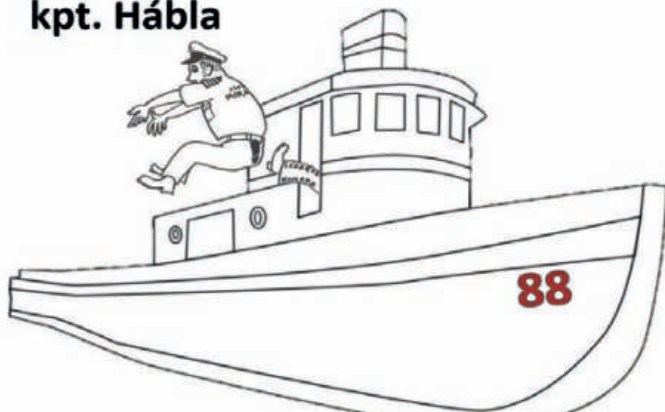


V pohádkách by se pokračovalo asi takto „.... a pokud neumřel, tak tam pluje za kormidlem dodnes.“ A tak tomu vlastně bylo i ve skutečnosti. Ale kapitán Hábl se rozhodl, že ve věku 88 let už je čas skončit s aktivní službou. A jako termín své poslední plavby ve službě lodi Morava a také službě Baťovu kanálu si symbolicky vybral 8. 8. Ten den si na palubu lodi „Morava“ pozval provozovatele lodí, na kterých sloužil, a kolegy kapitány z celého Baťova průplavu. A také bratry kapitány, kteří



## POSLEDNÍ PLAVBA

kpt. Hábla



Děkuji, že svou účastí dne **8.8.2023** podpoříte můj důstojný odchod z **PLAVBY** na lodi **Morava** v **15:00** ve **Spytihněvi**.

už jsou ve výslužbě. Na této plavbě symbolicky i skutečně předal kormidlo svým následovníkům, které si vychoval. No oplátku dostal kormidlo s vyznačením jeho služby na osobních lodích Baťova kanálu.

Jednou větou by se celá ta léta průkopnictví a poctivé práce dala shrnout do jedné věty: **Pan kapitán Ladislav Hábl je jedna z nejvýznamnějších osobností obnovy průplavu Otrokovice – Rohatec pro turistickou plavbu.**

## KAPITÁN HÁBL NAVRŽEN NA CENU ING. LIBORA ZÁRUBY

Obecně prospěšná společnost Plavba a vodní cesty o.p.s. přijala návrh ze strany Baťov kanál o.p.s. na ocenění kpt. Ladislava Hábla Cenou Ing. Libora Záruby za celoživotní zásluhy v oblastech: • průkopnická činnost vedoucí k rozvoji plavby na řece Moravě a Baťově kanále • aktivní činnost v oblasti vedení plavidel osobní lodní dopravy na této vodní cestě po dobu více než 40 let.



# Komplexní oprava stávajících plavebních komor ve Spytihněvi a Veselí nad Moravou

Ing. Jana Kučerová – Povodí Moravy, s. p.

Plavební komory na Baťově kanálu byly budovány ve 30. letech 20. století. V rámci Baťova kanálu je v provozu celkem 13 plavebních komor, jejichž provoz zajišťuje Povodí Moravy, s.p. Vzhledem k jejich stáří a zhoršenému technickému stavu bylo rozhodnuto řešit jejich aktuální stav nikoli další dílčí opravou, nýbrž komplexním zásahem.

Po schválení Záměru projektu Centrální komisí Ministerstva dopravy, které je v případech akcí nad 1 mil. Kč pro financování z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury u podniků Povodí nezbytné, bylo vypsáno výběrové řízení a následně vybrán zhotovitel. Tím se stala firma Metrostav DIZ s.r.o. Finanční náklady stavby stanovené výběrovým řízením činí 47 mil. Kč a jsou hrazeny ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

V říjnu 2023, tedy po skončení hlavní plavební sezóny, byla zahájena oprava plavební komory Spytihněv. Ta bude dokončena do konce dubna 2024 tak, aby i nadcházející sezóna proběhla bez omezení. Po skončení sezóny 2024 bude následovat oprava plavební komory ve Veselí nad Moravou s termínem dokončení do 30. 4. 2025.

Součástí stavebních prací je demontáž úvazných prvků, oděrných trámců, přídržovacích lan, vázacích tyčí, žebříků, vodočetných latí, svodidel, signalizačních znaků, plavebního značení, stávajících vrat komory včetně dosedacích prahů, zábradlí na plavební komoře, elektroinstalace kabelů a veškerých kovových a ovládacích konstrukcí komory.

Všechny betonové konstrukce komory budou kompletně očištěny. Větší vypadané nebo vybourané části betonových konstrukcí budou doplněny vyztuženým betonem. Původní kamenný obklad plavební komory (kyklopské zdivo) bude kompletně očištěn. Spáry se očistí a vyplní speciální maltou, která vyzrává bez trhlin, je odolná vůči tvorbě výkvětů, mrazuvzdorná, s použitím pro mokré i suché prostředí.

Pro opravu dvojitých drážek na čele horního i dolního ohlaví se odbourá beton ze původních stěn do hloubky 0,75 m. Ve dně ohlaví se vybourá příčný výklenek do hloubky 0,55 m. V dolním ohlaví se z prostorových důvodů a těsné blízkosti vrat provede opancéřování jen vnější drážky, vnitřní drážka bude ze svařovaného ocelového profilu. Rovněž se provede opancéřování horní hrany komory u pacholat a opancéřování drážek provizorního hrazení se zálivkou z vodostavebního betonu. Rekonstruovaná ohlaví plavebních komor na Baťově kanále mají šířku 5,3 m.

Pro výměnu vrat bude svislý kout vrátňového výklenku u osy otoče vybourán spolu s původním kováním a opěrkami. V původní konstrukci dna sníženého „podvratí“ se vybourají výklenky pro umístění základových desek patních ložisek. Pro umístění horního závěsu bude se z plata vybourá výklenek se dvěma jádrovými vrty  $\varnothing 350$  mm do hloubky 1,3 m. Následně se osadí rámy provizorního hrazení, armatury vzpěrných vrat, vrátně vzpěrných vrat, a pohony vrátní a stavítek. Vrata se otevírají proti horní vodě do vrátných výklenků okolo osy otáčení v hloubi zdi ohlaví, tvořené patním ložiskem a obojkovým ložiskem horního závěsu. Ocelové nerezové svařované vrátně, zavěšené v horním závěsu a patním ložisku, jsou ovládány elektrickými lineárními pohony. Těsnění mezi vrátněmi k dolnímu prahu a bočním lištám zajišťuje dubový těsnící rám obdélníkového profilu. Vrátně jsou uloženy v kulových závěsech nerez-bronz, ve kterých se otáčejí. Těleso vrátně je svařenec s návodní obšívkou a vodorovným systémem vyztužení. V dolní části vrátně je na návodní straně umístěno stavítko pro přímé plnění / prázdnění plavební komory.

V rámci obnovy elektroinstalace se osadí chráničky pro vedení elektrických kabelů, nové kabely a odbočné skříně k po-

hybovacím mechanismům, nové ovládací kabely, kabely snímačů a odbočné skříně k ovládacím a snímacím prvkům, vyčistí se napájecí rozváděče, vyčistí a repasují pohony pohybovacích mechanismů (kontrola a případná výměna ložisek, měření izolačních stavů vinutí s případným převinutím, vysušením či přelakováním), vyčistí a repasují ovládací prvky a řídicí snímače, a provede se kontrola, nastavení, případná oprava či výměna čidel, hladinových sond a koncových vypínačů, včetně seřízení funkce celého zařízení.

Demontované kovové části a ovládací konstrukce komory budou očištěny a otryskány. Pro protikorozní nátěry se použije nátěrový materiál na bázi epoxidové pryskyřice s vysokou odolností vůči užitkové vodě a chemikáliím. Bude proveden nátěr konstrukcí, 1x základním nátěrem + 2 x vrchní vrstvou s ochranou proti UV záření. Odstín RAL 7045 šedá v pololesku.

Po provedení technologické části budou osazeny nové oděrné trámce z dubového dřeva, přídržovací lana, vázací tyče, nerezové žebříky, vodočetné latě a plavební značení. Na plavební komoře a přilehlých schodech bude provedena zpětná montáž demontovaného zábradlí. Po celkové opravě komory budou na stávající štetovnice osazena svodidla, která budou očištěna a natřena.



Příprava komplexní opravy plavební komory Spytihněv

# Spolok pre podporu Pomoravia a jeho vklad k cezhraničnej spolupráci v regióne

Ing. Miroslav Horňák

Písal sa rok 1992 a schyľovalo sa k rozdeleniu ČSFR. Región Pomoravia, kde rieka Morava tvorí hraničný tok, vnímal tento proces veľmi intenzívne. Nielen pre spretrhanie tradičných spoločenských, hospodárskych a rodinných väzieb, ale tiež pre spoločný záujem regiónu o rozvoj turizmu a potrebnej infraštruktúry. Tieto spoločné snahy boli napriek procesu príprav na rozdelenia federácie zhmotnené do reklamnej brožúrky, kde sa spoločne prezentovali mestá z oboch strán vznikajúcej hranice. V čase mimoriadneho záujmu svetových spravodajských televízií o potenciálny konflikt na vznikajúcej hranici, bol práve tento spoločný materiál najpresvedčivejším argumentom o pokojnom vzniku dvoch samostatných štátov.

Súčasnne sa z iniciatívy mesta Veselí nad Moravou a odborníkov z oblasti vodných ciest pod vedením Ing. Petra Formana začína formovať vízia oživenia plavby na bývalom Baťovom kanáli (ďalej BK) s potenciálom rozvoja plavby i na rieke Morave. Práve táto ambiciózná vízia zaujala mestá a obce z oboch brehov v snahe prispieť k dielu, ktoré bude spájať a nie rozdeľovať.

Už v roku 1993 po vzniku dvoch samostatných štátov bola začatá registrácia Spolku pre podporu Pomoravia v oboch republikách podľa zákona o združeníach s medzinárodným prvkom. Nezastupiteľnú úlohu pri registrácii spolku mal pán Petr Miller, politik, ktorý sa celou svojou váhou zasadil za vznik spoločného združenia fyzických a právnických osôb z ČR a SR pod názvom Spolok pre podporu Pomoravia.

Veľmi skoro získal spolok významnú pozíciu pri tvorbe myšlienok rozvoja rekreačnej plavby na BK. Bol nezastupiteľným partnerom k orgánom štátnej správy v oboch republikách. Inicivoval nové podnety resp. konzultácie k problematike rozvoja infraštruktúry, ale i problematike bežného života v regióne hraničnej rieky. Svoje významné a rešpektované postavenie získal spolok pre šírku členskej základne zahrnujúcu obce a mestá od Veselí nad Moravou až po Malacký na dolnom toku Moravy. Zároveň tiež v silnom odbornom zastúpení podnikov Povodí Moravy z ČR i SR a tiež rade ďalších odborníkov z prostredia rozvoja vodných ciest a vodnej dopravy. Veľký prínos spolku bol v organizácii exkurzií na významné české a slovenské, ale i európske vodné stavby a cesty. Účastníci týchto exkurzií boli tak z radov členskej základne samospráv, ako i štátnej správy a tiež ochrany prírody. Základnou snahou bolo vytvoriť na pôde spolku otvorenú a vecnú debatu k problematike rozvoja vodných ciest a dopravy.

Z prostredia spolku bolo iniciovaných viacero štúdií a projektov, ktoré prispeli k rozvoju rekreačnej plavby na BK a rieke Morave. Spomeniem len niektoré z nich, pričom časť z nich je dnes už realizovaná a dúfajme, že sa v budúcnosti zrealizujú i tie ďalšie:

- Spoločná žiadosť a tlak na vlády ČR a SR na vysporiadanie majetkových vzťahov k pozemkom v hraničnom pásme. Dnes komplexne neusporiadané. Riešenia prípad od prípadu obmedzujú investičné, ale i prevádzkové aktivity samospráv a správcov toku Moravy v týchto územiach.
- Zámer vybudovania prístavu v Skalici, čím sa vodná cesta stala medzinárodnou.
- Zámer plavebného prepojenia BK s Moravou do prístavu Hodonín.
- Aktívne zapojenie spolku do prípravy medzi vládnej dohody ČR, SR o vysporiadaní pozemkov pre výstavbu plavebnej komory Rohatec- Sudoměřice.
- Štúdiá uskutočniteľnosti splavnenia regulovaného toku Moravy od Hodonína po sútok Moravy a Dyje.
- Štúdiá potenciálu rozvoja rekreačných možností po ľavom brehu hraničného toku Moravy z pohľadu rozvoja rekreačnej

plavby. Podklad pre samosprávy.

- Vybudovanie prístaviska a zriadenie pravidelnej rekreačnej plavby na rieke Morave pod Hodonínom v oblasti jazier Gbely - Adamov, Mestom Gbely.
- Štúdiá MreNA: Štúdiá uskutočniteľnosti rekreačnej plavby na dolnom toku Moravy v hraničnom toku s Rakúskom.
- Štúdiá a projekt rozšírenia infraštruktúry prístavu v Skalici. Realizované Mestom Skalica.

Všetky tieto aktivity a vízie Spolku pre podporu Pomoravia v oblasti rozvoja rekreačnej plavby na rieke Morave sa postupne dostávali do rozvojových plánov samospráv a do územno plánovacích dokumentácií. Pôsobenie Spolku a jeho aktivity naprieč samosprávami vytváral spoločenský dopyt, potrebný pre získanie nemalých finančných zdroj potrebných pre oživenie rekreačnej plavby a rozvoj turizmu v regióne.

Rozvoj rekreačnej plavby v obnovenom Baťovom kanáli mal rýchly nástup záujmu verejnosti. Postupné obnovenie a prevádzkovanie plavebných komôr prevzal štátny podnik Povodí Moravy, rozvoj služieb rekreačnej plavby o.p.s. Baťov kanál a skvalitnenie a rozšírenie infraštruktúry na Baťovom kanáli prevzalo Ředitelství vodních cest ČR. Dnes je táto malá vodná cesta jednou z najvýznamnejších rekreačných atrakcií regiónu, ktorú ročne navštívia desaťtisíce rekreatívov.

Spolok pre podporu Pomoravia ukončil svoju činnosť v roku 2015 a všetky svoje aktíva odovzdal Agentúre pre rozvoj rekreačnej plavby na Baťovom kanáli. Vízie Spolku ktoré boli v čase založenia často považované za plány snílok sa postupne stávajú skutočnosťou. Zostaňme však ďalej snívať a predstavme si plavbu z Baťovho kanálu Moravou k Dunaju. A moja neskromná prosba na záver. Ak už nespravíme nič pre tento sen, tak aspoň nespravme to, aby ho ďalšie generácie už nemohli snívať.



Projekt prodloužení splavnosti z Hodonína na sútok Moravy a Dyje vznikl péčí Jihomoravského kraje – snad někdy dojde k jeho realizaci



## Ing. Petr Forman

Při čtení článku Miro Horňáka „zo Skalice“ se částečně probudila i moje paměť. A přinesla mi mnoho vzpomínek na způsob spolupráce a na řadu lidí, podílejících se na práci **Spolku na podporu Pomoraví** (dále SPPP), který existoval a pracoval mezi roky 1992-2016, tedy neuvěřitelných 24 let.

Prvým pro mne byl právě Miro, který počátkem 90. let zastával funkce zástupce primátora města Skalice. Jeho přičiněním se pokus o sdružení měst a obcí na moravsko-slovenském pomezí stal reálným počinem, snad proto, že se osobně znal s mnohými z jejich představitelů, a těšil se jejich důvěře.

Vzájemná důvěra a činnost byly vůbec hlavní devizou činnosti SPPP. Je nutné si připomenout, že Baťův kanál (dále BK) nebyl již 30 let v provozu, a byl v té době coby vodní cesta prakticky zapomenut, ani ze zákona jí již nebyl. Sloužil sice ještě dílčím vodohospodářským účelům, ale v očích veřejnosti již existoval pouze jako soustava rybářských revírů. Jsem hluboce přesvědčen, že nebylo-li by aktivního zájmu přílehlých obcí a řady nadšenců, nemuselo by k jeho obnově vůbec dojít.

Prvé náznaky nového života přinesly aktivity Povodí Moravy, s.p., který v roce 1993 vyčistil úsek od vtoku z řeky Moravy k plavební komoře ve Veselí nad Moravou. Díky tomu se mohla v roce 1994 péčí Povodí Moravy, Státní plavební správy v Přerově a a.s. Ekotrans Moravia uskutečnit první propagační plavba. Propagační plavba se opakovala i v roce 1995, a to v Uherském Hradišti; matně si vzpomínám, že se jednalo o upravený vodometný remorkér Bobra. A nepletu-li se, za jeho kormidlem stál kapitán Ladislav Hábl (o jeho zásluhách více v článku *Vojtěcha Bárta*). S Bobrou se již v tom roce svezlo na úseku Uherský Ostroh-Veselí n/M kolem 5 000 pasažérů.

Zahájení plavby v roce 1995 se již zúčastnilo nejen mnoho okolních měst a obcí, ale i zástupci státní správy (MD, MŽP a MPSV). A možná tento právě počín našel své vyústění ve znovuzařazení Baťova kanálu do zákona o vnitrozemské plavbě. K tomu již přispěla také cílená práce členů SPPP, které prostě „nešlo odolat“.

Co si vzpomínám, členy SPPP byly mj. obce Skalica, Veselí nad Moravou, Rohatec, Holíč, Malacky, Velké Leváre, Sekule, Petrov, Záhorská Bystrica a Moravský Sv. Ján, a dále 5 právnických osob a 5 osob fyzických. Ale spolupráce kvetla i s dalšími municipalitami, např. s Hodonínem, Napajedly, Spytihněv, Babicemi, Starým Městem a jinými. Tahouny však byly zejména představitelé Skalice a Veselí nad Moravou, což ostatně platí dodnes. U konkrétních projektů, jako byl například projekt na prodloužení splavnosti dále na jih, se velmi podílela města Hodonín a Malacky, ale také Jihomoravský kraj.

Velkým požehnáním bylo i členství nadačního fondu „Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu“, čímž byla – díky jeho řediteli Vojtěchu Bártkovi – zaručena kooperace mezi těmito dvěma subjekty.

Mám-li vzpomenout některých bývalých představitelů a spolupracovníků SPPP, pak jsou to jistě již vzpomenutý Miro Horňák, další pánové ze Skalice – primátoři Michal Srholec a Stanislav Chovanec, z Veselí nad Moravou pánové starosta František Miklenda, místostarosta Jaroslav Pospíšil (a později také radní pro dopravu Jihomoravského kraje) a místostarosta Vilém Reichsfeld, dále primátor Malacek pan Juraj Říha, primátor Holíče Zdenko Čambal... A jistě řada dalších, na jejichž jména jsem si po těch letech nevzpomněl, za což se moc omlouvám. Na koho ale nesmím zapomenout je jednak Petr Miller, který se po svém vládním porevolučním angažmá stal prvním prezidentem SPPP, jednak paní Vojtěška Řičicová, která se obětavě a bezchybně starala o takové „ty úřední věci“.

Zcela mimo takovéto hodnocení stojí správci toků na české i slovenské straně – Povodí Moravy, s.p. a Slovenský vodoho-

spodářský podnik, š.p. Bez nich by to totiž prostě nešlo. A je nutné konstatovat, že oba tyto podniky vysílaly na setkání SPPP kvalifikované a aktivní osoby. Zvlášť vzpomínám na jedinečnou spolupráci s pány Ing. Cenkem (PM) a Ing. Slaninkou (SVP). Od roku 1998, kdy bylo obnoveno Ředitelství vodních cest ČR, a zejména od roku 2003, kdy se Baťův kanál dostal v zákoně o vnitrozemské plavbě mezi „dopravně významné vodní cesty“, je také tento subjekt více než neopominutelný – a dnes lze říci, že jeho spolupráce v regionu je velmi vysoce ceněna.

Činnost SPPP byla mnohvrstevná. Jednou vrstvou rozhodně bylo nastolování témat, jakési vytyčování dalších azimutů. Jinou vrstvou bylo sdílení těchto myšlenek s dalšími obcemi. Podle svých možností pak členové SPPP přenášeli závažná témata na úroveň státních orgánů jak v SR, tak v ČR – ať už šlo o otázky úpravy zákonů, tak otázky víceméně mezinárodní. Sem patřila například součinnost při hledání východisek pro přeshraniční plavbu po rozdělení Československa, tak při organizaci jednání k řešení majetkoprávních vztahů, kde vznikaly věcně zbytečné překážky pro další rozvoj. Tyto otázky se dařilo přenášet i na jednání Česko-slovenské mezivládní komise pro přeshraniční spolupráci. SPPP spolupracoval i na projektu prodloužení plavby na jih od Hodonína k soutoku Moravy z Dyjí, zaštitěný Jihomoravským krajem. Výrazný mezinárodní rozměr měl projekt MRENA, kde se spolu s rakouskými kolegy a obcemi hledala možnost rekreační plavby na hraniční Moravě. Bohužel, dvě poslední zadání se sice podařilo věcně zpracovat, realizace ale z mnoha důvodů zůstala jaksi ve vzduchoprázdnu – doufejme, že jen zatím.

Mezi aktivity SPPP patřily také exkurze na jiné vodní cesty, jakési cesty za poznáním. Nu dnes je to spíše naopak – lidé z jiných regionů jezdí za inspirací na „Baťák“.

Mám-li nějak uzavřít svůj „pohled z Prahy“, musím zůstat jen u dojmů. Základní dojem by snad šlo formulovat jako živou aktivitu



Plavba po novomlýnské nádrži pod Pálavou – zleva Ing. Horňák, Ing. Pospíšil a Ing. Slaninka (foto z archivu V. Bárta)



Přednáška Vojtěcha Bárta na palubě lodi (foto z archivu V. Bárta)





Fotka nejasná, událost jasná – i já měl na lodi přednášku (foto archiv V. Bártka)

## Bařův kanál v číslech

### 2. prosinec 1938

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

### 1. května 2002

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

### 1 600 dělníků

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

### 35 milionů korun

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

### 14 plavebních komor

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

### 5 000 pasažerů

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

### 90 tisíc návštěvníků

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

### 8 km/h

je povolená maximální rychlost na kanálových úsecích.

### 1,5 m

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

### 3,3 m

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



Mapa současné trasy Bařova kanálu

ve prospěch regionu, i mezilidskou soudržnost, a to bez ohledu na hranici, když už tu tedy vznikla. Pozoruhodné byla i důvěra, která mezi členy SPPP i dalšími spolupracovníky panovala, zejména v tom, že to všichni myslí dobře (jak jinak, když šlo o činnost nehonoranou, že...). A mohl bych pokračovat ve výčtu milých a dobrých zkušeností, ale nebudu sentimentální. Snad jen nesmím zapomenout na to, že alespoň čas od času sehrály svoji roli také vinné sklípky...

Prostě – Bařův kanál je české (moravské) a slovenské „success story“, je to dílo, které se stalo do značné míry jedním ze symbolů regionu. A já jsem přesvědčen, že i Spolek na podporu Pomoraví v tom také sehrál důstojnou roli.

# Transevropské dopravní síť TEN-T se zaměřením na vnitrozemskou vodní dopravu

Ing. Bc. Evžen Vydra, Ph. D. – ředitel Odboru vodní dopravy Ministerstva dopravy

## ÚVOD DO PROBLEMATIKY

Transevropské síť (TEN) mají vytvářet moderní a efektivní infrastrukturu pro spojení evropských regionů a vnitrostátních sítí. Síť TEN jsou důležité pro správné fungování jednotného trhu Evropské unie (EU) a pro zaměstnanost, protože zajišťují volný pohyb zboží, osob a služeb.

Články 170, 171, 172 a 194 Smlouvy o fungování EU poskytují právní základ pro transevropské síť, které existují ve třech odvětvích činnosti:

- transevropské dopravní síť (TEN-T) zahrnují projekty společného zájmu, jež vytvářejí novou dopravní infrastrukturu nebo modernizují stávající infrastruktury, uzavírají mezery, odstraňují hlavní překážky a eliminují technické překážky pro plynulost dopravy mezi členskými státy EU;
- transevropské energetické síť (TEN-E) zahrnují odvětví elektřiny a zemního plynu. Jejich cílem je propojit energetickou infrastrukturu členských států EU, což napomůže vytvoření jednotného energetického trhu a přispěje bezpečnosti dodávek;
- transevropské telekomunikační síť (eTEN) mají za cíl odstranit digitální překážky bránící vytvoření jednotného digitálního trhu a dosáhnout cílů EU napojením všech domácností v EU na internet.

## TEN-T

Transevropská dopravní síť TEN-T (Trans-European Networks – Transport) je síť silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest v EU (*Tabulka 1*). Primárním cílem zřízení sítě TEN-T byla potřeba zkvalitnění dopravní infrastruktury v mezinárodní sféře. Tato strategie a vize jednotné dopravní sítě byla schválena Evropským parlamentem v roce 1993.

Síť TEN-T	
Silnice [km]	75 200
Železniční tratě [km]	78 000
Vnitrozemské vodní cesty [km]	15 732
Počet letišť	330
Počet námořních přístavů	270
Počet vnitrozemských přístavů	210

Tabulka 1 – Členění dopravní sítě TEN-T (aktuální stav)

Smyslem politiky TEN-T je zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Dalším z cílů je zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Politikou TEN-T se rovněž sleduje a podporuje právo všech občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států. Navíc jsou zde zahrnuty i požadavky na ochranu životního prostředí, což podporuje mj. udržitelný rozvoj.

Aktuálním a k dnešnímu dni platným právním základem pro TEN-T je Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské

dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, které je aktuálně v procesu revize.

## DVOUVRSTVÁ STRUKTURA TEN-T

Postupného rozvoje TEN-T se dosahuje zejména realizací dvouvrstvé struktury této sítě, která zahrnuje na základě koherentního a transparentního metodického přístupu:

### • Globální síť (Global Network)

je tvořena veškerou stávající a plánovanou dopravní infrastrukturou TEN-T, jakož i opatřeními na podporu efektivního a sociálně a environmentálně udržitelného využití takové infrastruktury;

### • Hlavní síť (Core Network)

je tvořena těmi částmi globální sítě, které mají největší strategický význam pro dosažení cílů rozvoje transevropské dopravní sítě.

## DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST

Infrastruktura vnitrozemských vodních cest (*Obrázek 1*) zahrnuje:

- řeky;
- kanály/vodní koridory;
- jezera;
- související infrastrukturu jako jsou plavební komory, zdvihačací zařízení, mosty, nádrže, poldry a související protipovodňová opatření, která mohou mít pozitivní dopad na plavbu po vnitrozemských vodních cestách;
- vnitrozemské přístavy, včetně infrastruktury nutné pro dopravní činnosti uvnitř přístavní oblasti;
- související zařízení;
- telematické aplikace včetně říčních informačních služeb RIS;
- propojení vnitrozemských přístavů s ostatními druhy dopravy v rámci transevropské dopravní sítě.



Vodní cesty TEN-T, zdroj <https://www.inlandnavigation.eu>

K tomu, aby se vnitrozemské přístavy mohly stát součástí globální sítě, musí mít roční objem překládky zboží vyšší než 500 000 tun. Celkový roční objem překládky zboží se zakládá na posledním dostupném tříletém průměru, který zveřejnil Eurostat (více na [https://commission.europa.eu/about-european-commission/departments-and-executive-agencies/eurostat-european-statistics\\_cs](https://commission.europa.eu/about-european-commission/departments-and-executive-agencies/eurostat-european-statistics_cs)).

Zařízení související s vnitrozemskými vodními cestami může zahrnovat zařízení pro nakládku a vykládku nákladu ve vnitrozemských přístavech. Související zařízení může zahrnovat zejména pohonné a provozní systémy, které snižují znečištění, například znečištění vody a ovzduší, spotřebu energie a uhlíkovou náročnost.



Síť TEN-T pro vnitrozemskou vodní dopravu a vnitrozemské přístavy se zaměřením na CZ, zdroj <https://eur-lex.europa.eu>

Do priorit rozvoje infrastruktury vnitrozemských vodních cest náleží:

- podpora udržitelné vnitrozemské vodní dopravy;
- zavedení telematických aplikací – zejména RIS;
- propojení infrastruktury vnitrozemského přístavu s železniční nákladní a silniční dopravní infrastrukturou
- na stávajících vnitrozemských vodních cestách provádět opatření, která jsou nezbytná pro dosažení norem alespoň pro třídu IV vnitrozemských vodních cest.

## REVIZE TEN-T

První proces revize politiky TEN-T byl oficiálně zahájen v únoru 2009 za českého předsednictví v Radě EU, kdy Evropská komise (EK) zveřejnila materiál *Zelená kniha TEN-T: přezkum politiky směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky*. V červnu téhož roku byly k tomuto dokumentu přijaty závěry Rady EU. Na základě následných konzultací s členskými státy nad podobou mapy sítě TEN-T předložila EK v říjnu 2011 návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Ten byl následně nejprve projednán v Radě ministrů dopravy (říjen 2011 – březen 2012) a v Evropském parlamentu (únor – prosinec 2012). Dokument byl schválen jako Nařízení č. 1315/2013/EU.

Aktuálně probíhá druhá revize politiky TEN-T, na poli EU je v této souvislosti aktuálně projednáván *návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) 1315/2013*.

Současný návrh revize právního rámce politiky TEN-T představuje klíčový návrh pro další budování evropských dopravních spojení a hraje důležitou roli při spolufinancování dopravních projektů z prostředků EU, zejména pak z Nástroje

na propojení Evropy (CEF). K jeho zveřejnění došlo 14. prosince 2021 v rámci tzv. *Balíčku efektivní a zelené mobility*.

Hlavním cílem návrhu je eliminace úzkých míst a chybějících dopravních spojení na síti TEN-T. Vybudování kvalitní a efektivní dopravní sítě je základním předpokladem pro naplňování klimatických cílů EU a rozvoj ekonomiky jednotlivých členských států. V návrhu jsou nově stanoveny ambiciózní cíle pro rozvoj dopravní infrastruktury, důraz je kladen primárně na udržitelné dopravní módy. Evropská komise navrhuje sjednocení koridorů hlavní sítě TEN-T s nákladními železničními koridory. Paralelní snahou je zlepšit multimodální spojení pro přepravu zboží a cestujících v přepravních uzlech jako jsou města. Návrh také podporuje rozvoj vysokorychlostních železnic a vyšší standardy konvenčních tratí, kdy stanovuje požadavek minimální rychlosti pro přepravu cestujících na hlavní síti na 160 km/h do roku 2040. V neposlední řadě návrh přináší pobídky pro digitalizaci dopravy a rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva.

**Oproti současné legislativě navrhuje EK novou úroveň při dosažení cílů rozvoje dopravní infrastruktury. Vedle hlavní sítě, které má být dokončena do roku 2030, a globální sítě, jejíž dokončení se plánuje na rok 2050, pracuje nově revize politiky TEN-T se střednědobým milníkem 2040 pro rozšířenou hlavní síť. Tato prodloužená hlavní síť TEN-T by měla především obsahovat velké strategické projekty, které nemohou být dokončeny do roku 2030. Pro implementaci těchto projektů bude zároveň důležité budoucí zajištění spolufinancování z rozpočtu EU.**

Nově jsou v návrhu revize nařízení TEN-T definovány evropské dopravní koridory, které nahrazují současné koridory hlavní sítě TEN-T a projekty společného zájmu EU a propojení sítě TEN-T s nečlenskými státy Unie.

Revize nově vymezuje jednotlivé vrstvy:

- hlavní síť;
- rozšířená hlavní síť;
- globální síť.

Mezi obecné priority sítě TEN-T v revizi nařízení je, mimo jiné, zařazeno – vyšší využívání udržitelných druhů dopravy, konektivita regionů, integrace a interoperabilita jednotlivých druhů dopravy, budování chybějících spojení a odstraňování úzkých míst, rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva (nařízení EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva AFIR), údržba a bezpečnost současné infrastruktury či rozvoj informačních a komunikačních technologií v dopravě.

Obecně lze konstatovat, že nový návrh nařízení/revize upravuje standardy sítě TEN-T pro jednotlivé druhy dopravy (železniční, vnitrozemská vodní, námořní, silniční) a také pro intermodální terminály a městské uzly.

**U vnitrozemské vodní dopravy je požadováno zajištění úrovně plavby v režimu tzv. *Good Navigation Status* a cílem je především zajištění plavební hloubky 2,5 m a podjezdové výšky pod mosty 5,25 m, Evropská komise však bude brát ohled na specifické dohody států na jednotlivých vodních tocích či kanálech. Nad rámec uvedeného mají členské státy zajistit otevřený přístup do multimodálních terminálů v přístavech.**

## ZÁVĚR

**Z pohledu vnitrozemských vodních cest České republiky, které jsou zařazeny do sítě TEN-T (Labe v úseku státní hranice se Spolkovou republikou Německo – Pardubice a Vltava v úseku Mělník - Třebenice) je prioritou dokončit ve spolupráci s Německem proces derogace z platného nařízení ve vazbě na plavební hloubku v úseku Ústí nad Labem (Střekov) – státní hranice ČR/Německo, a to s ohledem na zatím nedostatečnou plavební hloubku, a to mj. i ve vazbě na *Dohodu mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty*, která vymezuje parametry Labské vodní cesty včetně její údržby, a to jak na české, tak na německé straně.**

# Drážďany: Plán na stavbu jezů proti nízkým vodním stavům

Bild - 14. 7. 2023

Provozní vedoucí Jochen Haubold světoznámé drážďanské „Bílé flotily“, která vlastní největší flotilu historických kolesových říčních osobních parníků na světě, představil plán stavby jezů jako obranu proti nízkým vodním stavům, kdy se obnaží kameňité dno řeky, a Labe je pak pouhou stokou, která neumožňuje plavbu ani lodím společnosti „Weisse Flotte Sachsen GmbH“, které se přitom vyznačují obzvláště nízkým ponorem.

Společnost s 250 pracovníky operuje s devíti historickými parníky a dvěma salónními plavidly, a je nucena zastavit plavbu při vodním stavu na drážďanském vodočtu pod 60 cm. Dle mínění společnosti nelze řešit situaci jinak než výstavbou dvou plavebních stupňů. Kromě nutnosti stavby jezů pro zabezpečení plavby uvádí jejich nepostradatelnost pro tvorbu městských rekreačních zón, zavlažování polností a udržování hladiny spodních vod.

Dle jeho mínění je nesmyslné nechat zjara odtéci miliony kubických metrů vody do Severního moře. Místo toho mají být s využitím vodních stupňů tyto masy vody zadržovány. Tak, jak to dělají Češi již 87 let, a nad Ústím nad Labem mají celé léto vždy Labe se stabilní hladinou.

Hausbold vypočítává: „Dvě stavby, jedna v Übigau a druhá v Söbrigen, by stačily pro drážďanskou městskou aglomeraci. Nepotřebujeme žádné monstrózní stavby jako je v letech 1923 až 1936 vybudované Masarykovo zdymadlo pod Střekovem v Ústí. Já mám představu o elegantních 3 metrů vysokých jezích, které lze vhodně začlenit do krajiny. Ty by zabezpečovaly stabilní vodní stav na Labi. Existující budovy, cyklostezky nebo stavby na Labi by nebyly dotčeny.“ Zvažuje tedy buď výstavbu klasických plavebních komor 200 x 20 m, nebo sklápěcí stěny s vraty, která se vynoří v době hrozícího sucha, kdy plavba stejně není možná.

Jejich myšlenky a plány tohoto miliardového projektu chce „Weisse Flotte“ představit úřadům a organizacím ochránců přírody. „Neexistuje žádné seriózní propočítání nákladů. Ale dříve, než Labe úplně vyschne, než vyschnou všechny studny v labském údolí, se na to určitě uvolní peníze.“

Přeložil: Ing. Jiří Aster



Vedoucí provozu Jochen Haubold ukazuje na mapě umístění dvou nízkých vodních stupňů v Drážďanech. Foto: Dirk Sukow



Drážďanská „Bílá flotila“ na přehlídce na Labi

# Život není takový – je úplně jiný (91)

Ing. Josef Podzimek

*Plouti jest nutno,  
žit není nutno.*

*Pompeius*

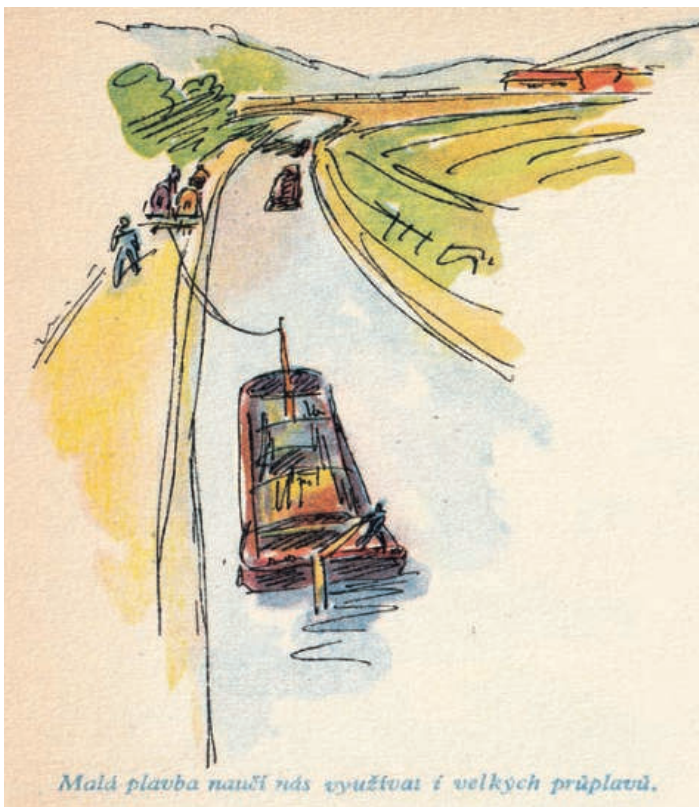
Tak nevím, jak začít. Hrabu se v materiálech o vodních cestách v našem časopisu Vodní cesty a plavba a v dalších knihách o této problematice víc jak 3 dny. A stále nevím, jak začít. Tak do toho.

**1934 – 16. října** byla zahájena výstavba Baťova závlahového a plavebního kanálu s podmínkou, že při zahájení stavby velkého průplavu Dunaj-Odra může být provoz na tomto malém kanálu omezen či zastaven.

**1938 – 2. prosince** byl zahájen provoz na Baťově plavebním kanálu. Na plavební cestě 51 km dlouhé bylo za 4 roky vybudováno 14 plavebních komor. V témže roce byla vydána slavná kniha J. A. Bati **Budujme stát pro 40 000 000 lidí**.



Přiznám se, ač jsem tuto slavnou knihu mnohokrát přečetl, a ještě více citoval ve svých článcích, že jsem se zabýval jen velkým průplavem tehdy nazývaným Labe-Dunaj-Odra. Až nyní, po opětovném a důkladném čtení jsem zjistil, jak prozíravý J. A. Baťa byl, když jsem si podrobně přečetl odstavec s názvem **Vybudujme ihned malou plavbu**.



*Tím, že historie seznamuje lidi s minulostí,  
umožňuje jim posuzovat přítomnost.*

*Thomas Jefferson*

Již tehdy J. A. Baťa věděl, že je nutno širokou veřejnost nejprve seznámit s malou vodní cestou, abychom ji nevydělili, a pak předložit velkou vodní cestu spojující naši malou zemičku nazývanou srdcem Evropy s třemi moři: Černým, Severním a Baltským. Ani ho nenapadlo, že vývoj půjde úplně jinak. Po období, kdy jsme my příznivci D-O-L léta zanedbávali i malou plavbu a prosazovali velkou plavbu, se po 80. letech vrátíme zpět k malé plavbě a velký vodní koridor vládní koalice zruší a na chráněném území postaví nejlépe supermarkety. Ale zpět k Baťovu kanálu a kapitole výše uvedené:

*Vybudování velké plavební cesty je konečným cílem v naší vodní dopravě. Nežli ho dosáhneme, je naléhavě nutno současně se stavbami regulačními a melioračními vybudovat malou plavbu.*

1. *Především pro to mluví důvody finanční.*

*Při obrovských přesunech země při každé regulaci a při závlahových stavbách dá se levně zřídit i malý plavební kanál. Tento kanál sbírá pro pozdější velký průplav zemědělskou dopravu. Vykona-li se současně všechny práce, souvisící s řádným vodním hospodářstvím, přijde to o mnoho levněji.*

2. *Důvody plavební a technické.*

*Malé kanály nám budou školou technické stavby průplavů a hospodárného provozování plavby.*

*Prvním z takových malých plavebních kanálů je právě dokončená plavební cesty z Otrokovic do Rohatce, dlouhá 53,5 km. Z toho probíhá 28,3 km řekou Moravou, zbytek v délce 25,2 km plavebními kanály, které byly vybudovány zároveň jako závlahové náhony. Plavební komory jsou dlouhé 39,5 m a široké 5,3 m a pojmu čluny o nosnosti 150 tun při ponoru 1,20 m. Čluny budou vlečeny remorkéry a koňskými potahy, což je nejlevnější způsob vleku.*



Ale co se stalo. Malá sportovní plavba se rozšiřuje, ministr dopravy až 3 x týdně otvírá sportovní přístaviště, ale při svých projevech si dává pozor, aby nevyřkl slova vodní doprava, natož vodní koridor Dunaj-Odra-Labe



Ale vraťme se opět ke knihám o vodních cestách, kdy jsme se poprvé odvážili citovat Baťův kanál.

## Vodní cesty světa

autorů Jaroslava Kubece a Josefa Podzimka, která byla vydána již v roce 1996. Čitují ze str. 312: *Tato miniaturní vodní cesta, zcela izolovaná od souvislé plavební sítě, byla zřízena na popud podnikatele Tomáše Baťi, zakladatele komplexu obuvnického průmyslu ve Zlíně při řece Moravě. Sloužila především přísunu lignitu do ústřední teplárny tohoto komplexu. V poválečných letech, kdy byly Baťovy továrny znárodněny, provoz na Baťově průplavu, jak se vodní cesta nazývala, postupně zanikl. Některé z jejich úseků však mohou být zahrnuty i do rámce velkoryseji dimenzovaného propojení Dunaj-Odra-Labe. V každém případě byla Baťova iniciativa důkazem, že uskutečnění velkých projektů je možné rozdělit na uvážené a investičně poměrně nenáročné etapy.*

Bez zajímavosti nebyla ani zmínka o Baťově kanále v publikaci autorů Jaroslava Kubece a Josefa Podzimka **Křižovatka tří moří**, vydaná v roce 2007 ze které otiskujeme tehdy aktuální fotografie.



Ale vraťme se zpět k časopisu Vodní cesty a plavba č. 1-2/1998, ve kterém se poprvé zmiňuje "Baťův kanál".

## Úvodní proslov k zahájení plavební sezóny na Baťově kanále

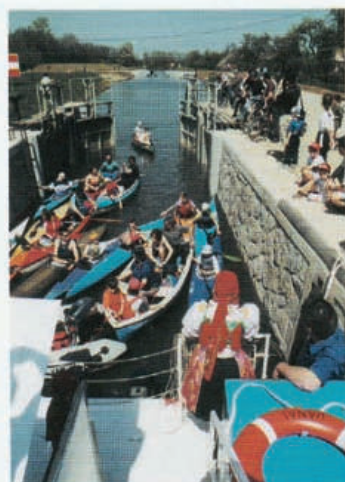
*Ing. arch. Ivo Ondračka  
Agentura pro rozvoj turistiky  
na Baťově kanále*

Milí přátelé,

dovolte mi přivítat Vás na, v pořadí třetím, zahajování plavební sezóny, pořádané Agenturou pro rozvoj turistiky na Baťově kanále (neziskovou organizací vytvořenou sedmi obcemi a městy ležícími podél řeky Moravy).

Zvláště mi dovoluji přivítat Vás jménem nejvzácnějšího pořadatele a hlavního sponzora tohoto projektu - Evropskou komisí, ředitelstvím číslo 1A a číslo 16. Je mi velkým potěšením říci, že pracovníci Evropské komise mají takovou důvěru v náš projekt ekologické a ekonomické obnovy území kolem Baťova kanálu, že jej nejen podpořili částkou 2,2 mil. Kč, ale rozhodli se podpořit i zcela nový projekt propojení této vodní turistiky s turistikou vinnou grantem v hodnotě 3,6 mil. Kč. Česká část česko-italsko-španělsko-slovenského projektu Imagine action - regional personality development project se jmenuje - **Baťův kanál - vodní cesta mezi vinohrady**.

Před dvěma roky - v roce 1996 - jsme s panem Tomášem Baťou zahajovali provoz na čtyřkilometrovém říčním úseku kanálu mezi Veselím nad Moravou a Uherským Ostrohem. Tehdy nebyla v provozu pro veřejnost ani jedna plavební komora a loď, která zde jezdila, se rozměrově nevešla pod řadu mostů na kanále.



Na 1. máje 2002 odhalil Tomáš Baťa ml. pamětní desku na počest Baťova kanálu.

On May 1, 2002, Tomáš Baťa Jr. dedicated a memorial plaque of Baťa Canal.

Baťův průplav navštíví ročně až 50 000 turistů a sportovců.

Annually Baťa Canal is visited by almost 50,000 tourists and boaters.

Dnes zde máme 38 splavných kilometrů, a v průběhu sezóny 8 plavebních komor, v dnešní den 5 podnikatelských subjektů s 18 loděmi a čluny a tři další podnikatelé s jednou lodí a 10 čluny se intenzívně na letošní sezónu připravují. Zastávky na kanále obohacují dvě vybudované expozice, jedna naučná stezka a připravuje se další atraktivní zastávka v Huštěnovicích. Novinkou je přetahování lodí u Spytihněvské komory, které umožní realizaci 18 km plavebního okruhu "okolo Hradišťa".

Přejděme do č. 1/2000 časopisu Vodní cesty a plavba, kde Baťák popisuje Miroslav Kerbuda:

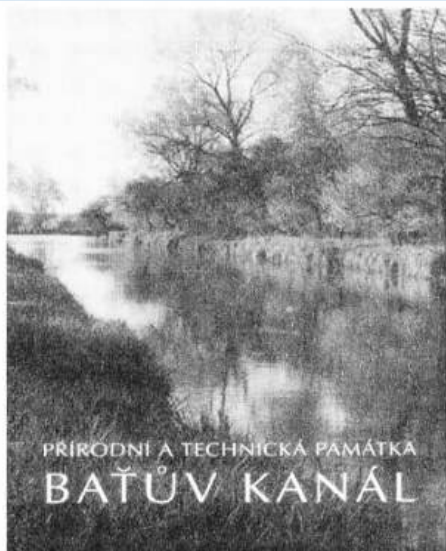
**Plavební cesta – Baťův kanál**, Miroslav Kerbuda, Vesp Mont s.r.o. Baťův kanál je historická vodní cesta vybudovaná ve 30. letech 20. století pro využití v zemědělství a dopravě, Zvýšení hladiny



spodních vod a možnost závlahy v obdobích sucha měly zlepšit podmínky zemědělců na jižní Moravě. Splavnost pro plánovanou nákladní lodní dopravu mezi Otrokovicemi a Rohatcem byla zajištěna dílem ve stávajícím korytě řeky Moravy a částečně nově vybudovaným kanálem. Po uvedení do provozu byla plavební cesta využívána zejména k přepravě lignitu z oblasti Ratiškovice do Otrokovic.



K Baťovu kanálu jsme se vrátili opět v č. 3/2003, kdy byl uveřejněn článek **Provozování mezinárodní osobní lodní dopravy na řece Moravě a Baťově kanálu**, Ing. Vladimír Šourek, MMR ČR a článek **Vyšla první souborná publikace o Baťově kanálu**.



Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu konečně po mnoha letech vydala první soubornou publikaci o této kuriózní vodní cestě. Na textech se podílelo šest autorů - Pavel Čmelík se zabýval problematikou ekologického významu kanálu, Petr Fiala zpracoval historii plavby, Alena Karkošková studovala úsilí bratří Baťů u výstavby Dunajsko-oderského kanálu, Radek Menšík přibližuje problematiku závlah, Marek Tomašík zkoumal záměry Jana Bati o plavební propojení Zlína s Otrokovicemi. Novodobou historii dopsal Ivo Ondračka, který zároveň provedl redakci a spojení jednotlivých textů, které se částečně překrývaly a v některých případech udávaly protikladné údaje.

Publikace je rozdělena do tří kapitol. V prvních dvou – Řeka Morava a Průplav Dunaj – Odra – Labe je čtenář seznámen s charakteristikou

## Vyšla první souborná publikace o Baťově kanálu

vodního toku a dlouhou řadou pokusů o výstavbu velkého kanálu až do současnosti. V třetí a nejrozsáhlejší kapitole Baťův kanál je podrobně popsána projektová příprava stavby včetně záměrů na jeho prodloužení do Dunaje i na novodobé využití pro cestovní ruch. Další část se zabývá realizací stavby, následnými opravami a novodobou rekonstrukcí, následuje podrobný technický popis stavby a popis závlahové části včetně provádění závlah. Plavební aktivity přecházejí od historie nákladních přeprav až k současné turistické plavbě, dále je popsáno použití vzorů z evropských vodních cest nejen při stavbě, ale i obnově vodní cesty pro cestovní ruch. V kapitole plavební kanál a obce je popsána role obcí, které se staly hlavním iniciátorem novodobé obnovy vodní cesty, je zmíněna problematika slovenských přístavů v mezinárodních vodách Baťova kanálu, rovněž i otázky kolem ne zcela fakticky správného, leč zaužívaného názvu Baťův kanál. Velká pozornost je věnována přírodní hodnotám stavby, jakož i dopadům plavby na životní prostředí i návrhu kompenzačních opatření. V závěru je vyjádřena poměrně idealistická představa soužití množství přírodních a živočišných druhů a rekreační plavby jakož i idea spolupráce na Baťově kanálu mezi propagátory výstavby průplavu DOL a ochránců přírody.

Publikace obsahuje množstvím detailních (a zajímavých) informací, mnohdy publikovaných poprvé. Snahou autorů bylo přehledné seznámení s historií díla s tím, že čtenář si sám musí vytvořit vlastní názor na celou problematiku. Nejmenší odstup (a největší zaujatost) můžeme nalézt v popisu novodobé historie. Z publikace nepřimo vyplývají provokující a snad i kacířské pohledy na vznik Baťova kanálu - na počátku byl ambiciózní sen o velkém kanálu, který si pro zajištění své rea-

lizace musel vypomoci z investiční nouze nucenou spoluprací s vodohospodářskou iniciativou, řešící problémy vysychajících vodotečí na Strážnicku a snížení hladin spodních vod po regulaci Moravy – dnes bychom řekli revitalizační aktivitou. Proto se nakonec realizoval v tak malém měřítku, že téměř ztrácel své dopravní opodstatnění a byl z komerčního pohledu přepravce více akcí propagační než podnikatelskou. Je otázkou, co budeme hodnotit výše – tisíce tun přepraveného lignitu či každoročně zaplavané a přihnojované tisíce parcel na tisících hektarů lesů a luk Zdá se že zatímco poslední pozůstatky plavby skončily po padesátém roce, poslední pozůstatky závlah dozněly v letech osmdesátých. Vodohospodářský přínos – stabilizace hladin spodních vod a posílení vodotečí bylo hlavním důvodem zajištění trvalé základní údržby hlavní části díla až do současnosti. Z odstupem doby se zdá, že pod etiketou Dunajsko-oderského kanálu firma Baťa podstatně napomohla realizaci největší revitalizační stavby u nás od doby výstavby soustav jihočeských rybníků.

Publikace je na půlce mezi image propagační publikací a odborným pojednáním. Můžeme doufat, že se v budoucnosti objeví nejen odborné práce s odkazy jdoucí k pramenům a jednoznačně prokazující to, co je v publikaci jen nepřimo naznačeno, ale i krásné knihy plné velkých fotografií přibližující umělecké a přírodní hodnoty této stavby.

Brožovaná barevná publikace formátu A5 má 110 stran, 140 fotografií, z toho 50 historických, většinou poprvé publikovaných z historických firemních nebo soukromých archivů. Publikace je prodávána za dotovanou baťovskou cenu 49 Kč a vyšla v počtu 4000 ks, dnes je již polovina nákladu rozebrána. (joi)

## Plavební sezóna 2003 na Baťově kanálu

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

Dne 28. 10. 2003 proběhlo ve Starém Městě slavnostní zakončení plavební sezóny. V plavební sezóně 2003 se na Baťově kanále přepravilo **52 600** návštěvníků. Veliký nárůst návštěvníků byl zřejmě zapříčiněn více faktory – především ideálním počasím. Baťův kanál, jako největší revitalizační stavba první republiky byl postaven právě pro řešení nedostatku vody na řece Moravě, takže i v obdobích největšího sucha poskytuje dostatek vody svým uživatelům. Významným důvodem větší návštěvnosti je díky vstřícnosti Povodí Moravy s.p. větší otevření vodní cesty pro veřejnost - na každé plavební komoře se komorovalo stejnou dobu a o prázdninách úžasných 5 dní v týdnu. Dalším faktorem byl vzrůst kapacity flotily. Byla to první řádná sezóna pro loď Konstancii, která je provozována v Hodoníně a první sezóna pro novou soukromou loď Ámos, která nabízí svou kapacitu 30 osob pro návštěvníky Strážnice. Letos návštěvníci vyhledávali nejlevnější služby na kanále – především hromadné přepravy, vzrostla návštěvnost pravidelných plaveb, ale zároveň se prodloužily původně půldenní na celodenní či dokonce vícedenní vypůjčky motorových člunů. Stále více roste počet těch, kteří se chtějí nejen projet, ale po plavbě navštívit sousední vesnici či městečko.

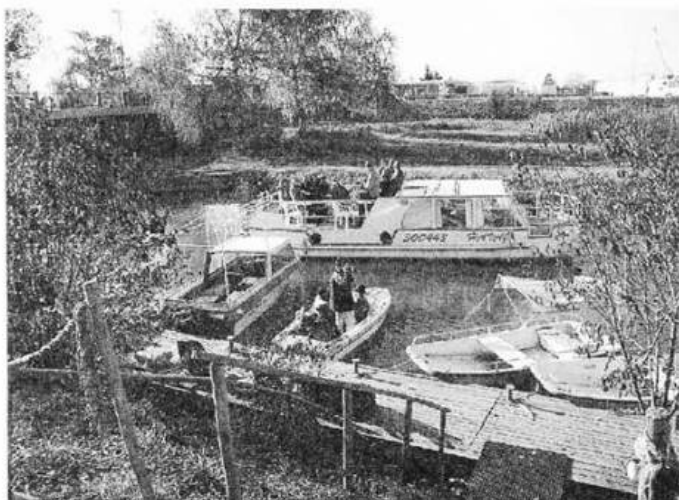
Z celkové návštěvnosti 47%, (tj. téměř 25 tisíc osob) využilo hromadných plaveb na lodích pro více než 12 osob, 34% (tj. asi 18 tisíc osob) si zapůjčilo malá plavidla – lodě s motorem, kanoe apod. Počty přepravených osob jsou získávány z údajů podnikatelů, odborným odhadem jsou získávány počty individuálních návštěvníků s vlastními plavidly - jejich počet je letos odhadován na 4%, (tj. cca 2 tis. osob). Tento údaj by měl být velmi střízlivý, protože se zdá, že sou-



*Plavební sezónu 2003 na Baťově kanále „uzamkli“  
místostarosta Starého města  
ing. Ladislav Vendel.*

kromých člunů je minimálně 40% z celkového počtu proplavených lodí na plavebních komorách.

Průměrný návštěvník Baťova kanálu přijíždí ze vzdálenosti 50 – 80 km, na vodní cestě prožije půlden, svou návštěvu kombinuje s návštěvou jiných turistických atrakcí, jeho útrata je v kategorii nejnižších nákladů. S ohledem na nekvalitní infrastrukturu vodní cesty - především nedostatek přístavišť - je to vcelku pochopitelné. Například z 16 obcí, ležících na českém břehu, jen pět má slušné přístávací zařízení, z toho tři jsou bezbariérová. Na břehu kanálu není v podstatě žádné ubytovací zařízení, které by poskytovalo služby v oblasti přepravy. Stávající stav ukazuje, že vodní cesta má svou přitažlivost, ale my stále ji ještě nedokážeme plně využít – stále chybí infrastruktura a služby v oblasti střední a vyšší kvality i cenové úrovně.





A zůstáváme v roce 2004, kdy došlo ke slavnostnímu poklepání na základní kámen plavební komory Rohatec pány ministry Zdeňkem Škromachem a Liborem Ambrozem, o kterém jsme referovali v časopise Vodní cesty a plavba č. 3/2004.

**AGENTURA PRO ROZVOJ TURISTIKY NA BAŤOVĚ KANÁLU, NADAČNÍ FOND**  
 H. Masarykova 119, 698 13 Veselí nad Moravou, telefon: +420 518 326 420  
 E-mail: ak@batovcanal.cz http://www.batovcanal.cz

**Tisková zpráva - pozvánka pro veřejnost**

Místo Hodonín, Město Skalica, Obec Sudoměřice a Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu, nadační fond ve spolupráci se Slovenským vodohospodářským podnikem s.p. a Povodím Moravy s.p. si Vás dovolují pozvat na:

**Slavnost Otevření Baťova kanálu sezóně 2004 a Evropě**

Dne 1.5.2004 na státní hranici se Slovenskou republikou (u obranné lodí a tabulového stavidla) bude poprvé zahájena plavební sezóna v mezinárodních vodích této vodní cesty. Odečtením bude historicky poprvé provedeno ze slovenského břehu. Slavnostní slavení je poklepním základního kamene plavební komory Rohatec, turistický program pro veřejnost - plavba a návštěva technické památky Výklopní Sudoměřice. Návštěva památky i plavba jsou zdarma.

Nebude chybět hudba - dechová hudba ZUŠ Veselí nad Moravou (lidově zvaná „Šikovka“), cimbálová muzika a místní hudba. Organizátoři chystají též kolážky a malou ochutnávku vína. Celá akce by se měla nést v atmosféře Moravského Slováka. Od návštěvníků se očekává veškerá účast a veselá mysl - celá akce se odehrává v přírodě, mimo hlavní komunikace a smyslem akce je ukázat návštěvníkům prostor, kde by mohly proběhnout ambiciózní investice na Baťově kanálu - výstavba plavební komory Rohatec, úplná rekonstrukce technické památky Výklopní spojená s revitalizací a výstavbou penzionu a novostavba turistického přístavu Skalica.

Na akci se zúčastní zástupci vlády ČR i SR, představitelé regionů i významných obcí. O eventuelní účasti pana T. Baťa se jedná.

**SKALICA**  
(186)

**ROHATEC**  
(181)

**SUDOMĚŘICE**  
(182)

**PETROV**  
(171)

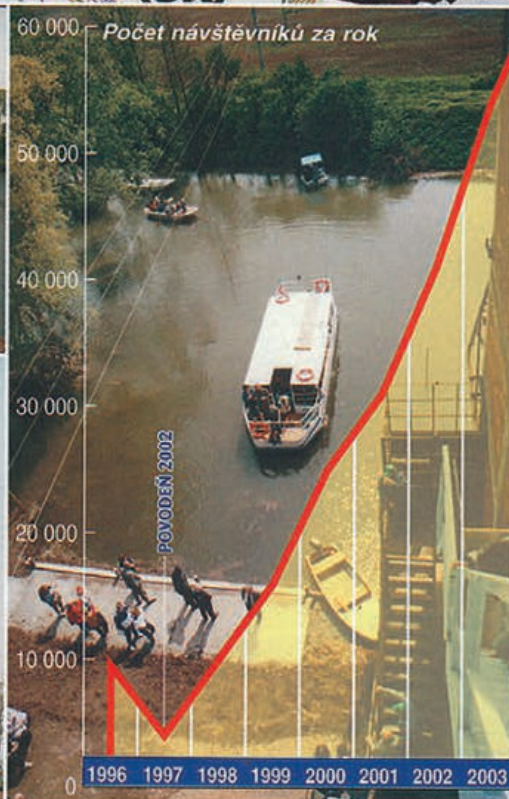
**STRÁŽNICE**  
(177)

**VNOROVY**  
(182)

**VESELI nad Moravou**  
(176)

**HROZNOVÁ LHOTA**  
(203)

*Za velkého zájmu občanů i sdeľovacích prostredkov poklepal ministr životního prostředí Libor Ambrozek a ministr práce a sociálních věcí Zdeněk Škromach na základní kámen plavební komory v Rohatci.*



## Prezident Václav Klaus poprvé v životě okusil plavbu po Baťově kanálu

Jiří Nováček, Mediafax.cz, foto: archiv Baťův kanál, o.p.s.

Prezident Václav Klaus s manželkou Livií absolvovali v úterý 9.června 2009 při oficiální návštěvě jižní Moravy poprvé v životě plavbu po Baťově kanálu mezi Petrovem a Strážnicí na Hodonínsku. „Vždy se najdou místa, která vás dokážou překvapit“, pochvaloval si během půlhodinové poklidné plavby atmosféru Václav Klaus: „**Když vidím, že se takové vodní dílo postavilo v třicátých letech skoro ručně, tak uvažované spojení Baltu se Středozezemním mořem se s moderní technologií možná podaří také zvládnout**“.

Projekt Baťova kanálu, sloužící nyní jako turistická vodní cesta spojující Hodonín s Otrokovicemi, označil Klaus za životaschopný: „Turistu nalákáte na nápad a myšlenku, zajímavou věc. Turisti sami nepřijdou, to je věčné a mylné očekávání“.

„Snažíme se prezidentovi ukázat i zajímavá místa, která nejsou běžně v programu oficiálních cest,“ řekl hejtman Michal Hašek (ČSSD), který je hostitelem prezidentského páru.

Během plavby s novináři pochválil prezident dosavadní program návštěvy: „Jižní Morava se nám představuje v tom nejkrásnějším světle“. Dodal, že během cesty si stihl promluvit s řadou místních lidí: „Vnímám, co je trápí, co se jim podařilo, z čeho mají radost“.

**Klausovi se podle vlastních slov na Hodonínsku líbí.** „Když slyším, jak zazní cimbálová kapela, lituji, že musím odjet dříve, než bych sám chtěl. Líbí se mi také, že je tady stále živý kraj,“ reagoval na řadu příznivců, kteří ho přišli pozdravit v tradičním oblečení.



*Prezident Václav Klaus si vychutnává plavbu lodí Danaj po Baťově kanále spolu s hejtmanem Jihomoravského kraje Michalem Haškem a ředitelem o.p.s. Baťův kanál Vojtěchem Bártkem*

Odpočinkový pořad prezidentské návštěvy Hodonínska pokračoval obědem na strážnickém zámku, ke kterému s prezidentem zasedli senátoři a poslanci za Jihomoravský kraj.

„Po obědě si přála Livia Klausová vidět krátkou módní přehlídku děvčat z vyhlášené strážnické oděvní školy, po ní pár i s doprovodem zamířil na prohlídku strážnického skanzenu lidových staveb,“ upřesnil další program návštěvy mluvčí Jihomoravského kraje Jan Chmelíček.

Po setkání se strážnickými obyvateli na náměstí odjel Václav Klaus na zámek do Milotic, kde povečeřel s jihomoravskými senátory a poslanci.



*Livia Klausová a prezident Václav Klaus spolu s Vojtěchem Bártkem, ředitelem obecně prospěšné společnosti Baťův kanál na palubě lodi Danaj ve Strážnici*

## Z československého tisku • Z československého tisku

Materiály poskytnuty Moravským zemským archivem v Brně, pracoviště Zlín

5. května 1930, Slovenská politika

### Velké plány továrníka Bata s říekou Moravou

Chce ju splavnit' pre dopravu tovarov od Otrokovíc až po Devín. — Baťova návšteva v Bratislave. — Je za urýchlenie výstavby svojho obchodného domu v Bratislave.

V Bratislave, 5. apríla.

Vo štvrtok odpolední navštívil náhle továrník Tomáš Baťa lietadlom Bratislavu, aby si osobne prezrel miesto, na ktorom má byť vystavený jeho obchodný palác. Dal na mieste početné pokyny a úpravy, prízvukoval, že stavba mala byť už dávno zahájená, že stavebné miesto je nepomerne drahé a prejavil úmysel uľahčiť čím viac premávku v Michalskej ulici. V Bratislave sa zdržal práve hodinu, ale pol hodiny z tejto doby potreboval na jazdu autom z letištia do mesta a zase späť na letište.

Podľa sdelenia „Slovenského Denníka“ počas letu zo Zlína do Bratislavy zaoberal sa Baťa svojím milovaným problémom, sosplavnit' riekou Moravu tak, aby sa jej mohlo používať k doprave tovaru. Baťa, ktorý sa neobyčajne zaujíma o otázku prieplovov v strednej Európe, má zvláštne oddelenie vo svojich podnikoch, ktoré projektuje sosplavenie rieky Moravy, doteraz nevyužitéj, hoci by mohla hrať veľkú úlohu v našej vnútrozemskej vodnej doprave.

Rieka Morava tečie vo vzdialenosti asi 12 km od Zlína a s lietadla mohol Baťa dobre pozorovať jej krivý tok, ktorý vyžaduje úpravy na početných miestach. Baťa zaoberá sa touto otázkou celkom vážne a možno očakávať, že sa mu podarí tento projekt uskutočniť. Je si vedomý všetkých ťažkostí, ktoré treba prekonať, prehĺbenia a miestami zuženie riečišťa, skrátenia trati i nie veľkej hĺbky, ale je presvedčený, že sa to všetko podarí previesť. Lode, na ktorých by chcel dopravovať tovar zo Zlína až do Bratislavy a odtiaľ zase po Dunaji ďalej, musely by byť zvlášť konstruované, nie príliš ťažké a s malým ponorom. Podobne i remorkéry by musely mať len malý ponor. Uskutočnenie tohoto Baťovho projektu malo by veľký význam nielen pre celé Pomoravie, ale tiež pre Bratislavu, ktorá by tým neobyčajne získala.

21. dubna 1931, Náš týden, Brno

### Baťa pro splavnění řeky Moravy.

Podle zákona o vodocestním fondu má ředitelství pro stavbu vodních cest vypracovati do tří let projekt na splavnění řeky Moravy. Tato doba je příliš dlouhá továrníku Baťovi, který usiluje o stavbu vodních cest v Československu, aby pomocí levné vodní dopravy zvýšil svůj odbytu obuvi do zahraničí.

Požádal proto civilního inženýra Pfefermana v Praze, aby jeho nákladem vypracoval projekt na splavnění řeky Moravy. Inženýr Pfeferman nabídku přijal a dosáhl jistě rychlostního rekordu ve výkonu, neboť, jak se dovídáme, je generální projekt již hotov, a to v době nejvýše dvouměsíční práce.

Jsme právem zvědaví, jak se zachová k projektu ministerstvo veřejných prací, které se zabývá plánem postaviti na Moravě úplně samostatný průplav od Bratislavy po Olomouc.

18. prosince 1930, České slovo, Praha

### Baťovy vodocestné návrhy.

Nezbytnost usplavnění Moravy k ústí Dunaje. — Na splavnění moravských řek má býti do vodocestného fondu zařazena jedna miliarda Kč.

Brno 17. prosince. Továrník Tomáš Baťa, který se dnes dostavil po prvé v tomto zasedání do schůze zemského zastupitelstva, rozdál všem členům a žurnalistům brožuru, obsahující povšechnou alternativní studii z pera inž. Suka o úpravě vodních poměrů řeky Moravy a to na trati Kroměříž—ústí do Dunaje, při čemž vřídčí zásadou jest vybudování jednoduchého koryta bez zadržování vody, vyjímaje při ústí u Devína se současnou kanalisací a využití vodních sil k melioracím pozemků. Baťa v úvodu, který také zastupitelství přečetl, praví, že provedením tohoto projektu připojili bychom se na světovou řeku Dunaj, po ní bychom pronikli do jižních zemí a moří. Stežují si, že ve vládním návrhu zákona o vodocestním fondu se jedná se zemí moravsko-slezskou jako se zemí neznámou, v níž otázka vodocestná se ponechává k rozřešení soukromým podnikatelům kteří prý uskuteční průplav Labsko-dunajsko-oderský. Stát vydá 4 miliardy, které budou opatřeny i z příjmů země moravsko-slezské a vydá je pouze na lokální stavby v Čechách, ač jde o problém celé říše a ne jednotlivých zemí. Je to dokonce problém také evropský, neboť splavněním Moravy přiblížíme se ke spojení tří největších středoevropských řek Labe, Dunaje a Odry a spojení s dvěma moři. Počud jde o rentabilitu, byla by plavba po Moravě stokrát výnosnější, než na některém horním toku lokálních řek českých, ač jest jisté, že by celá náklad na regulaci a splavnění neuhradila. Je zde však kromě plavby také výnos vodní síly, zisk z nezničené úrody, zvýšený výnos pozemků a pod. Splavněním dalo by se zabrániti také povodním. Vedle toho udržovali by se voda v řece ve výši nejméně 210 cm i za největšího sucha, čímž by byla umožněna plavba vlečných lodí až do 100.000 tun (?). Pomocí 20 jezů bylo by umožněno zavlažování a zaplavení pozemků a jejich zúrodnění. Obyčejná regulace jak se začala dříve prováděti, měla státi 76 mil. předválečných korun. Přitom však tato regulace uchrání obyvatelstvo před povodněmi a neodvodňuje pozemky za nízkého stavu vody v létě. Tato regulace také nedává možnost zavlažovati louky a pozemky v porůčí. Naproti tomu Sukův návrh počítá, že se získá z hybné síly, kapitalisované 42 mil. předválečných korun. Navrhl proto továrník Baťa, aby bylo obnoveno projekční oddělení pro úpravu řek, umístěné dřív v Přerově.

Řeka Morava neměla býti učiněna splavnou, nýbrž má býti pouze regulována, aby v době povodní nepůsobila zemědělských škod. Prosadí-li Baťa svůj plán, získá si o hospodářský rozvoj státu, ale zejména země Moravsko-slezské velikých zásluh. Ovšem bude musiti vésti těžký boj s velkoagrárníky, kteří si čl. průplav nepřejí, zato však by nejraději čl. republiku obehnali českou zdi. Mk.

1. října 1932

### Baťovy pokusy o usplavnění Moravy.

Zemřelý Tomáš Baťa hodlal provést usplavnění řeky Moravy a za tím účelem byla též po jeho smrti v červenci podniknuta pětičlenná výzkumná výprava na klouzavém motorovém člunu. Baťovci učinili pečlivé záznamy o toku moravské největší řeky, kterých bude třeba pro práce, spojené s úpravou Moravy pro plavbu a dopravu zboží k Dunaji.

## Plavební sezóna 2010 na Baťově kanálu

**Vojtěch Bártek** - Informační centrum Baťova kanálu- Baťův kanál, o. p. s.,  
**Ing. Jiří Durdák** - Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě

Plavební sezónu 2010 jsme ukončili 28. října v Napajedlech. V místě, kde jsme loni zahajovali zatím nejúspěšnější plavební rok, během kterého plulo na palubách plavidel na Baťově kanálu 70 tisíc návštěvníků.

Bohužel letos v květnu a v červnu bylo nejen přístaviště v Napajedlech většinou pod vodou. Více než 60 dní byl na řece Moravě vyhlášen zákaz plavby. Lidem se v deštivém počasí na lodě moc nechtělo ani na kanálových úsecích, kde nebyla plavba přerušena ani za povodňových stavů. A vzhledem k tomu, že to bylo zrovna v období školních a skupinových zájezdů, projevilo se to dramaticky i v celkové letošní návštěvnosti. Ta byla na **53 tisíc návštěvníků**, což je pokles o 25 % oproti sezóně 2009.

Přes všechny špatné okolnosti, které nás během plavební sezóny provázely, pokračoval trend velkého zájmu o obytné lodě. Veškerá kapacita hausbótů byla v podstatě plně využita. V tomto segmentu jsme zaznamenali letos krásný 10 % nárůst na 2 500 osob. A to i díky Povodí Moravy, s. p., které rozšířilo manipulace na plavebních komorách v měsíci červnu. I zde nám velká jarní voda ukrojila velký kus návštěvnického koláče.

Na březích Baťova kanálu bylo v letošním roce uvedeno do provozu 12km nových cyklostezek, které navázaly na stezky vybudované v předchozích letech. Díky propojení dříve oddělených úseků došlo k výraznému zkvalitnění nabídky pro cyklisty a in-line bruslaře, což se významně projevilo na nárůstu návštěvnosti. Dle monitoringu návštěvnosti prováděném v červenci a srpnu v Napajedlech využilo cyklostezky jen v tomto místě v průměru více jak 870 cyklistů denně. Víkendové špičky se pak vyšplhaly až na 2.493

cyklistů denně. Z toho lze odhadovat, že celková roční návštěvnost Baťova kanálu z pohledu cyklistů, bruslařů a pěších se pohybuje v rádech stovek tisíc.

### Páteřní cyklostezka u Baťova kanálu obdržela Cenu redakce portálu Kudy z nudy 2010

Páteřní cyklostezka podél Baťova kanálu se stala držitelem „Ceny redakce portálu Kudy z nudy 2010“. Toto prestižní ocenění si na slavnostním vyhlášení Cen Kudy z nudy 2010 převzali z rukou náměstka ministra pro místní rozvoj Ing. Michala Janeby zástupci Baťova kanálu Ing. Jiří Durdák a Vojtěch Bártek.

„Baťův kanál vedoucí z Kroměříže do Hodonína je nyní pro cyklisty sjízdný v celé délce, přičemž více jak 50km této cesty vede po bezpečných cyklostezkách, zbytek je veden jako trasa po klidných místních komunikacích. Cyklostezky dokonale splňují veškeré nároky na klidný rodinný výlet. Jede se většinou po břehu řeky Moravy a podél umělých „kanálových“ úseků, stranou frekventovaných silnic po takřka absolutní rovince.“ Říká manažer dobrovolného svazu obcí Jiří Durdák. Ředitel obecně prospěšné společnosti Baťův kanál dodává: „Cestou jsou k vidění plavební komory, přístavy a lodě křižující Baťův kanál. Cyklisté a bruslaři mají samozřejmě možnost svést se i s jízdním kolem na výletních lodích v rámci pravidelných plaveb, nebo navštívit některou z hospůdek které se nacházejí v přístavech.“



Začátkem plavební sezóny 2010 bylo slavnostně otevřeno nové přístaviště Napajedla - Pahrbek.

V tomto čísle je uveřejněn můj rozhovor s Ing. Jaromírem Šlachtou k jeho osmdesátinám. Tento úžasný muž se koncem svého života nejvíce věnoval Baťovu kanálu. Uveřejňujeme pouze závěrečnou část rozhovoru.

## Ing. Jaromír Šlachta 80letý



Před nedávnem se dožil, stále plný energie, pozoruhodného výročí

Ing. Jaromír Šlachta, který se narodil 24. září 1930 ve Slezské Ostravě. Ke konci 30. let musela rodina stále před něčím prchat. Nejdříve po anektování Těšínska Polskem z Fryštátu, kde byl otec okresním soudcem, později před Němci na Slovensko, neboť otec jako důstojník čs. armády narukoval na

ochranu státních hranic a po vyhlášení samostatného Slovenského státu zase přes hory zpět na Ostravsko, protože původem patřili již do vzniklého protektorátu Čechy a Morava. To již rodina přišla také o byt a do konce druhé světové války musela bydlet v uprchlických domech se statutem uprchlíků.

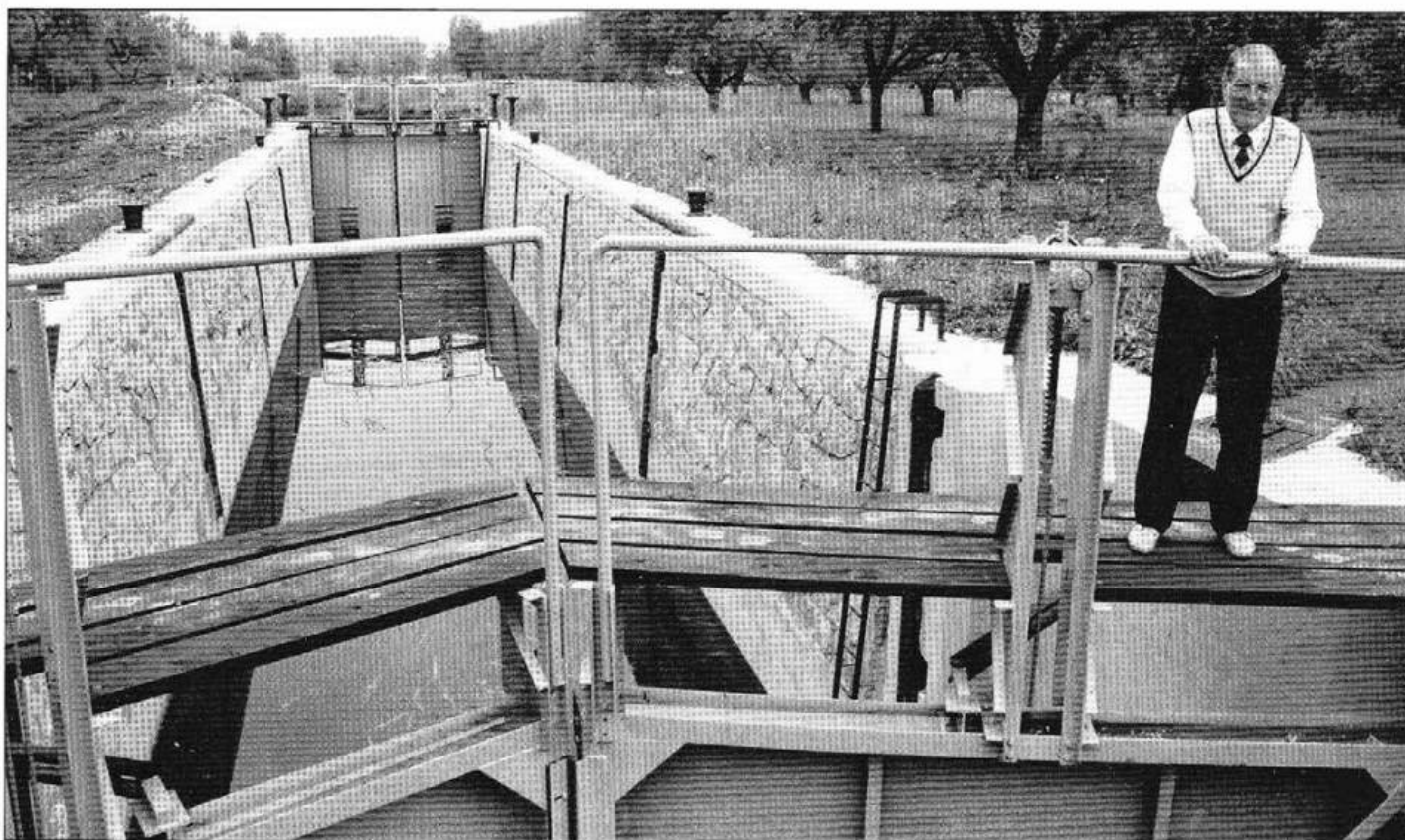
Svá středoškolská studia začal v předposledním roce druhé světové války na Vyšší průmyslové škole strojnické v Ostravě-Vítkovicích a ukončil je maturitou v revolučním roce 1948.

Otec byl po válce jmenován prezidentem Benešem šéfem odsunu Němců ze Slezska a následně si otevřel soukromou advokátní kancelář. Od syna se očekávalo, že půjde v otcových šlépějích a převezme pak zavedenou klientelu. Bylo nutno podat přihlášku na právnickou fakultu Karlovy univerzity do Prahy.

V roce 1994 vznikla projektová organizace Vodní cesty s.r.o., kde jsem působil jako jednatel. Tato společnost se v r. 1995 přetransformovala na akciovou společnost, kde jsem až do podzimu roku 2003 pracoval jako prokurista a místopředseda představenstva.

V době mého pražského působení jsem se stal členem Českého plavebního a vodocestního sdružení, kde jsem inicioval založení odborné skupiny Baťův kanál a později i odborné skupiny Moravské vodní cesty. V době pozdějšího působení na Baťově kanálu zejména při jeho automatizaci, kterou jsem jednak projektoval a jednak instaloval v rámci firmy DASYS s.r.o. jsem si pro další rozvoj Baťova kanálu, zejména pro jeho prodloužení na sever do Kroměříže a na jih do Skalice a Hodonína, vychoval důstojného nástupce v osobě pana Vojtěcha Bárta, současného ředitele obecně prospěšné společnosti Baťův kanál. Tomu jsem pak předal vedení odborné skupiny Baťův kanál a s odstupem času s radostí sleduji, že to dělá lépe než já.

V r. 2007 jsem inicioval v rámci ČPVS založení nové odborné skupiny „Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku“, kterou vedu dodnes a snažím se uplatnit a okopírovat všechny zkušenosti získané v minulosti při obnově Baťova kanálu.



Ing. Jaromír Šlachta na zrekonstruované plavební komoře Strážnice na Baťově kanálu.

Baťovu kanálu jsme věnovali číslo 4/2016 a velmi významně jsme se Baťovu kanálu věnovali v čísle 2/2018, kdy oslavil krásné jubileum 80 let.



Milí čtenáři, přestanu Vás unavovat historií o Baťově kanálu, o současnosti Vás budou informovat další autoři, a já si dovoluji odkázat na poslední článek v našem časopise 2/2023 „Plavební sezóna na Baťově kanálu odstartovala 1. května v Otrokovicích“ s našimi vrcholnými představiteli a jejich fotkou s vodníkem.

To proto, že koncem letošního roku mi vyjde knížka **O českých vodnicích**, kterou obdržíte na plavbě po Vltavě s plovoucí zvonohrou Petra Rudolfa Manouška 22. prosince 2023.

Váš Josef/Egil Podzimek



# PODZIMEK & SYNOVÉ



Developerský projekt bytového domu W16, Třešť



Návštěvnícké centrum Bernard, Humpolec



Unikátní bednění klenby historického domu, Thunovská, Praha

Zal. 1896  
**PODZIMEK**  
**127**



Výcvikové středisko policie, Třešť

Stavíme pro Vás již 127 let

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



Výletní a restaurační loď  
MORAVIA a CZECHIE



[prahalode.cz](http://prahalode.cz)

8. VÁNOČNÍ ZVONOHRAŇÍ NA VLTAVĚ  
22. 12. 2023 od 19:00 u Karlova mostu



Zal. 1896  
PODZIMEK  
127



POVODÍ VLTAVY



ZVONAŘSTVÍ MANOUŠEK



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