

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2
2010

Nikdy se nedostaneme ani krůček dopředu v budování blahobytu obyvatelstva země Moravsko-slezské, pokud si neuděláme pořádek ve svých hlavách.

Tomáš Bata



Vydáno k šestému zastavení putovní výstavy
VODNÍ KORIDOR DUNAJ-ODRA-LABE ve Zlíně

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj



Povodí Vltavy, státní podnik

Holečkova 8, 150 24 Praha 5

Tel.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 www.pvl.cz



Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové

Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 www.pla.cz



Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 601 75 Brno

Tel.: 541 637 111 Fax: 541 211 403 www.pmo.cz

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

nám. T. G. Masaryka 5555

760 01 Zlín

www.utb.cz



Povodí Odry, státní podnik

Varenská 49 701 26 Ostrava

Tel.: (+420) 596 657 111 Fax: (+420) 596 612 666

www.pod.cz



Ředitelství vodních cest ČR

Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3

tel.: +420 267 132 801 fax: +420 267 132 804

e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4

Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492

e-mail: info@vodnicesty.cz

HYDROPROJEKT

projektové, konzultační a inženýrské služby pro
vodní hospodářství, životní prostředí a infrastrukturu

PRAHA:
Těborská 31
tel.: 261 102 222
paha@hydroprojekt.cz

BRNO:
Mlánská 18
541 240 800
brno@hydroprojekt.cz

OSTRAVA:
Varenská 49
596 658 529
ostava@hydroprojekt.cz

Č. BUDĚJOVICE:
Zárkovo náhoně 7
388 265 427
c.budajovice@hydroprojekt.cz

člen skupiny

SWECO

www.hydroprojekt.cz



Pöyry Environment a.s.

Botanická 834/56, 602 00 Brno

Tel.: +420 541 554 111 Fax: +420 541 211 205

www.poyry.cz



Zakládání staveb, a.s.

K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4

Tel.: 244 004 111

www.zakladani.cz



Váš silný partner pro malé i velké stavby

PSG – International a.s.

Lomnického 1705/9, 140 00 Praha 4

Tel.: +420 225 985 800, fax: +420 225 985 801

e-mail: paha@psg.cz • www.psg.eu

www.metrostav.cz

METROSTAV



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ

Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034

e-mail: info@podzimek.cz

www.podzimek.cz/synove



akiová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

Tel.: 2 4141 0302, e-mail: p-s@volny.cz

www.p-s.cz



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ

Tel.: 567 214 550-1, Fax: 567 214 040

e-mail: strojirny@podzimek.cz

www.machinery.podzimek.cz



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,

tel.: 206 797 146, 206 797 119

fax: 220 802 857, e-mail: info@cezehports.cz

www.cekpristavy.cz



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

e-mail: info@cspl.cz

ČSPL



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Společnost skupiny **VINCI**
CONSTRUCTION

SMP CZ, a.s.

Evropská 1692/37, 160 41 Praha 6

www.smp.cz



STAVEBNÍ A INŽENÝRSKÁ ČINNOST

Štěrboholská 237/6, 102 00 Praha 10

tel.: 272 740 514 • mail: info@beting.cz

www.beting.cz

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PĽAVBA

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

WASSERSTRASSEN UND BINNENSCHIFFFAHRT

Eine Zeitschrift für die ökologischen, ökonomischen und technischen Aspekte des Wassertransportes und Wasserstrassen in der ČR, in Europa und anderen Kontinenten.

WATERWAYS AND INLAND NAVIGATION

A magazine for ecology, management and technical aspects of inland shipping and waterways in the Czech Republic, Europe and on other continents.

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Luděk Cidlina; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Ing. Jiří Kremsa; Ing. Josef Podzimek; Ing. Miroslav Šefara; Mgr. Vít Šimonovský.

Články lze podle autorovy volby publikovat česky nebo slovensky, německy a anglicky. Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Příspěvky se redakčně upravují, mohou být i kráceny.

Die Artikel werden nach Wunsch des Autors in tschechisch oder slowakisch, in deutsch und englisch veröffentlicht. Die nicht geforderten Manuskripte und Lichtbilder werden nicht zurückgesandt. Die Artikel werden redaktionsgemäß angepasst und dürfen auch verkürzt werden.

The authors can write in Czech or Slovak, German or English. Submitted originals are not returned unless requested. Contributions are edited and may be abridged.

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53

140 00 Praha 4

Fax: 241 409 467

e-mail: vodnicesty@seznam.cz

www.d-o-l.cz

Objednávky a inzerce:

Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793

Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč

Vychází čtvrtletně

Roční předplatné vč. poštovného 350 Kč

ISSN 1211-2232

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Podávání novinových zásilek povoleno

Ředitelstvem pošt Praha

čj. NP 415/1994 ze dne 25. 2. 1994

Titulní foto:

Splavná zadrž Spytihněvského jezu dosahuje až k ústí Dřevnice. Po proudu od čistírny odpadních vod v Otrokovicích nabízí přímý úsek řeky zřízení výkonného překladiště v blízkosti průmyslových závodů (pneumatikárna Barum-Continental, letecké závody s letišťem aj.)

OBSAH

Voda jako nepostradatelný dar Země	2
MVDr. Stanislav Mišák, Libor Lukáš	
Základ pro úpravu vodního hospodářství na Moravě	4
Tomáš Baťa	
Víceúčelový vodní koridor Dunaj – Odra - Labe právním závazkem členských států Evropské unie	6
Mgr. Jaroslav Čapek	
Prof. Ing. Dr.h.c. Pavel Gabriel, DrSc. – 80 let	8
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.	
Batův plavební kanál	9
Alena Karkošková	
Novinky na Baťově kanále v roce 2010	17
Vojtěch Bártek	
Velké plány továrníka Baťu s riekou Moravou; Baťovy vodocestné návrhy; Baťa pro splavnění řeky Moravy; Baťovy pokusy o usplavnění Moravy	18
Z československého tisku	
Splavnění Moravy na trati Otrokovice-Hodonín přiblíží Dunaj celé republice	19
Z československého tisku	
Práce pro dva tisíce dělníků; Baťa buduje své loďstvo	20
Z československého tisku	
Lodi plují moravským údolím	21
Z československého tisku	
Budeme stavět průplav dunajsko-oderský	22
Z československého tisku	
Vodní dopravní tepna Moravou; Připojení Zlína na plavební kanál Odra-Dunaj	23
Z československého tisku	
Ve Zlínském kraji jsou téměř hotové úseky vodního koridoru	25
Z knihy Křižovatka tří moří - Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe	
Kraj počítá s vodní cestou Břeclav - Vídeň	27
Z domácího tisku	
Výstavba koridoru Dunaj-Odra-Labe není mrtvá	28
Z domácího tisku	
Průplav D-O-L musí být evropským projektem	29
Z domácího tisku	
Anketa: Souhlasíte s vybudováním kanálu Dunaj - Odra - Labe?	30
Z domácího tisku	
Z Břeclavi do moře; Před 70 lety se u Lanžhota vyměřovala trasa	31
Z domácího tisku	
Nový pohled na projekt Odra - Visla a na plavební spojení Odra - Váh	32
Ing. Pavel Neset, CSc.	
Loďná doprava - Porta Bohemica 2010	36
Transkontinentální tranzitní terminál – T.T.T. - výňatek z rozvojové studie	37
Ing. arch. Juraj Jančina	
Štúdium vodní dopravy na Žilinské univerzite	41
Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky roku 2020	42
Vodné dielo Wolfsthal, áno alebo nie	44
Ing. Gabriel Jenčík	
Jak se staví ve světě	46
Redakce VCaP	
Pojednání o vedoucí úloze ochrany přírody	48
Ing. Miroslav Šefara	
Bilance: Ekologická politika 2007 - 2009	49
Ministerstvo životního prostředí	
Voda do roku 2030 nebo již v blízkém časovém horizontu bude strategickou komoditou – svět čeká boj o vodu	50
Ing. Ivan Hošek	
Za ing. Vladimírem Kadlecem (1947 – 2010)	54
Ing. Vladimír Zápotocký	
Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2009	55
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.	
Usnesení 16. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení konané dne 31.3.2010	58
Dopis Františka Černého Martinu Komárkovi, hl. komentátorovi MF Dnes	59
Významné postavení plavby ve světě	60
Tomáš Kolařík	
Nová plavební komora v přístavu Sevilla	62
FCC Construcción	
Významné výročí v životě Ing. Miroslava Huberta	63
Josef Vaverka	
Život není takový - je úplně jiný (38)	64
Ing. Josef Podzimek	

VODA JAKO NEPOSTRADATELNÝ DAR ZEMĚ

Voda je dar Země, který představuje obrovský zdroj energie ustavičně obnovované z největšího zdroje energie, ...ze Slunce. Na hospodaření s tímto darem je potřeba nahlížet uceleně z mnoha hledisek, která od sebe nelze oddělovat.

Kolik států v Evropě má na svém území vodní toky, které míří hned do tří světových moří? Česká republika se tímto geografickým postavením může pochlubit. Na první pohled se zdá, že vodohospodářské propojení Odry, Labe, Moravy a Dunaje se přímo nabízí. Nejenom současní vodohospodářští odborníci dlouhá léta uvažují, jak tuto jedinečnou pozici využít. Už Karel IV., náš uznávaný a moudrý panovník, zahájil přípravné práce na propojení řeky Dunaje s Vltavou. Od 17. století se touto myšlenkou jednotného a systematického propojení okolních moří v Evropě velmi vážně s určitou cyklickou pravidelností zabývali státníci, vědci i technici. Není mnoho projektů v Evropě, o kterých se mluví stovky let, a přitom konkrétní práce na nich pořádně nezačaly, nebo byly přerušeny nepříznivými dějinnými událostmi.

„Náš stát je svou zeměpisnou polohou přímo předurčen k tomu, aby na jeho území byly zřízeny průplavy, které by spojovaly moře Severní a Baltické s mořem Černým.“

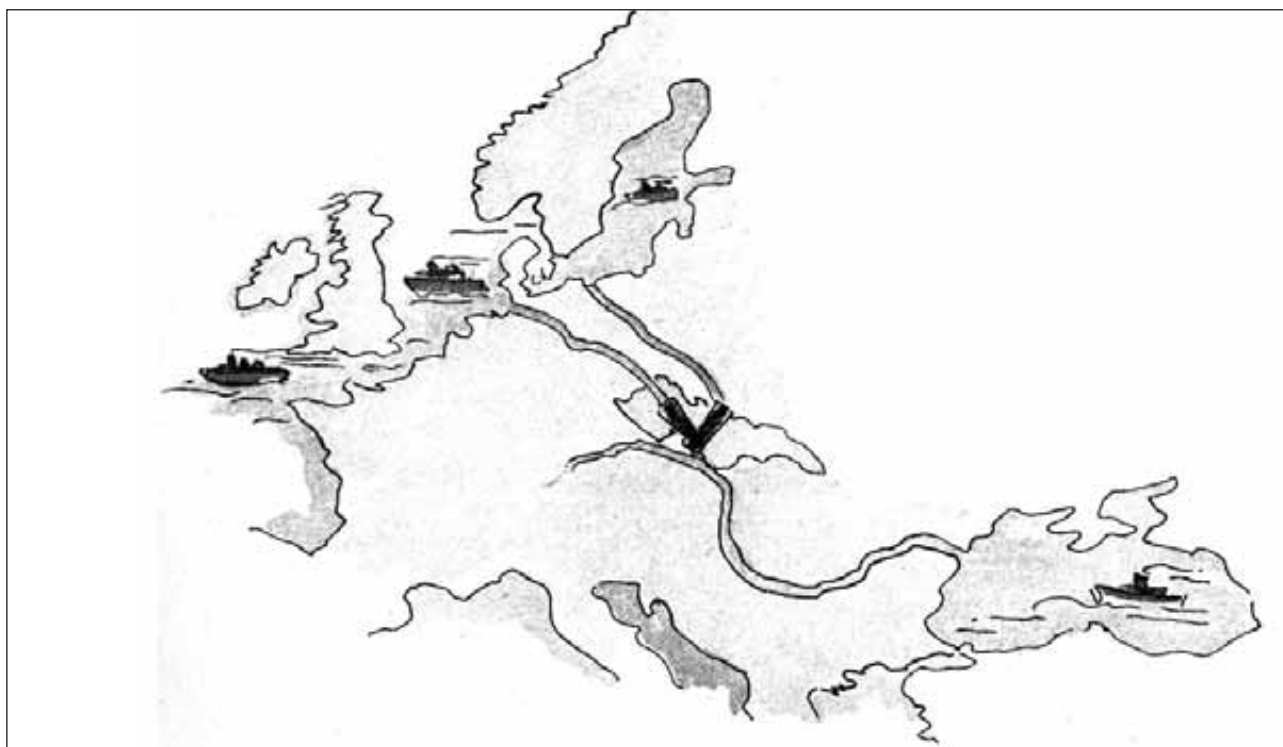
J. A. Baťa (Budujme stát pro 40 000 000 lidí, 1937)

Propojení tří řek a tří moří (dále D-O-L) se v poslední době opět dostává do tzv. „cyklického zájmu“ společnosti. Už v přístupových smlouvách České republiky k Evropské unii se o průplavu Dunaj – Odra – Labe hovoří jako o jedné z možností, jak uspořádat vodní cesty v Evropě. V neposlední řadě katastrofální povodeň na

Moravě v roce 1997 vedla k přehodnocení funkcionality této vodní cesty, která byla do té doby chápána pouze jako jednoúčelová dopravní cesta. Velké projekty tohoto typu bývají ovšem velmi kontroverzní a mají tedy své nadšené příznivce a samozřejmě i ortodoxní odpůrce.

Zastánci argumentují především ekonomickou výhodností. Průplav má celoevropský význam, mohly by jej využívat říční a říčně-námořní lodě z celé Evropy. Nákladním i osobním lodím by se významně zkrátila cesta z Baltského moře i vnitrozemských přístavů (přístav Štětín, Berlín či Vratislav) k Dunaji (do Vídně a Bratislavy) a dále do Černého moře (Konstancy). K dopravě suchozemské, a to jak silniční tak i železniční, by se přidala přeprava po vodě, která z hlediska ovzduší mnohem méně zatěžuje životní prostředí. Průplavní systém lze využít k regulaci stavu vody, což jednak umožňuje ochranu území před povodněmi, ale přináší i možnost zachycení vody jako strategické zásoby, které se bude čím dál více nedostávat a jejíž potřeba může v příštích letech dramaticky vzrůst. V souvislosti se stavbou i provozem na průplavu vzniknou nová pracovní místa a zlepšení dopravní dostupnosti celého regionu a tím i jeho rozvoj. Vodní cesta také generuje specifické produkty přírodě blízkého cestovního ruchu, zejména v oblasti rodinné rekreace.

Jako každý velký záměr je i tento provázen také negativy, jako je dlouhodobá blokáce území spojená s omezeními a nejistotami v možnostech využívání dotčeného území. Jednou z nezodpovězených otázek je nejen vysoká stavebně technická náročnost případné realizace, ale především financování, které je nad síly privátních investorů,



Průplavní spojení Dunaj – Odra - Labe z knihy J. A. Bati – Budujme stát pro 40 000 000 lidí (1937)



Starosta města Otrokovice MVDr. Stanislav Mišák, současný hejtman Zlínského kraje (na obr. zcela vlevo) spolu s panem Tomášem Baťou ml. (druhý zleva), ředitelem Ředitelství vodních cest ČR Ing. Miroslavem Šefarou (šestý zleva) a hejtanem Zlínského kraje Liborem Lukášem, současným statutárním náměstkem Zlínského kraje (na obr. sedmý zleva) na slavnostní plavbě při zahájení plavební sezóny na Baťově kanále 1. 5. 2008

ale i reálnými možnostmi středoevropských států, a to nejenom v současné době, kdy se svět nachází v období hospodářské krize.

D-O-L je ovšem jedním z mála skutečně evropských projektů, kterými ČR disponuje, a na který je možné získat až 85% investičních nákladů z Fondu soudržnosti, zaměřeného na významné akce v oblasti životního prostředí a v oblasti dopravní infrastruktury. Odpůrci ovšem také připomínají dílčí nepříznivé důsledky realizace a provozování D-O-L na přírodní a krajinné hodnoty. Vodní koridor však může mít při kvalitním provedení i velmi pozitivní environmentální rysy.

Otázkou průplavního spojení se zabývalo i parlamentní shromáždění Rady Evropy, které doporučilo, aby zainteresované státy zpracovaly podrobnou ekonomickou, ekologickou a dopravní studii a na základě toho formulovaly další kroky. V tomto smyslu bylo v roce 2009 přijato usnesení vlády ČR o Politice územního rozvoje ČR 2008, které ukládá zachovávat, zajišťovat a uplatňovat stávající územní ochranu koridoru průplavního spojení D-O-L do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu a na mezinárodní úrovni prověřit potřebnost průplavního spojení a zajistit projednání koridoru s představiteli okolních států a s Evropskou komisí, s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví.

„Práce, jež potřebujeme vykonat, nás poučí o mnohých chybách a nedostatcích. Těm bude třeba čelit a lidé, kteří mají odvahu začít, se s nimi vypořádají.“

J. A. Baťa (Budujme stát pro 40 000 000 lidí, 1937)

Vyřazení projektu ze stávajících rozvojových plánů by znamenalo nejen rozhodnout za nás, ale i za budoucí generace. Nikdo však neumí odhadnout, jaké priority budou příští generace mít, například z hlediska snižování dopravní zátěže v území, snižování energetické náročnosti, vodohospodářských priorit, zaměstnanosti, rozvoje regionů a v neposlední řadě také rozvoje sportu a rekreace. Je potřeba zvážit veškerá pozitiva i negativa tohoto velkého záměru, o všech těchto aspektech diskutovat v okruhu odbornému, ale také seznámit s nimi i širokou laickou veřejnost.

Zlínský kraj přivítal putovní výstavu „Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj - Odra - Labe“, která se stala inspirací pro věcné i kritické diskuse. Tato interaktivní výstava s největší mapou vodních cest ČR rozměru 11 x 7 metrů umístěnou na podlaze, kde si návštěvníci mohou vodní koridor D-O-L již nyní „proplout“, překračuje běžné představy o prezentaci a výstavnictví a otevírá veřejnou diskusi o této vodní cestě.

Zveme vás všechny k zajímavé inspiraci, ... posuzujme tento záměr společně!

Libor Lukáš
statutární náměstek hejtmána
a předchozí hejtman
Zlínského kraje

MVDr. Stanislav Mišák
hejtman
Zlínského kraje

Základ pro úpravu vodního hospodářství na Moravě

Tomáš Baťa



Moravané!

Je důležitější otázky nežli ta, jak zlepšit a zpříjemnit život nás všech? Jak ulehčiti práci rolníků a zvýšit výnos jejich polí a luk? Jak osvobodit lidi pracující v průmyslu od dřiny a zvýšit jejich mzdy, využitím sil mechanických a sil přírody? Jak ozdraviti naše vesnice a města a pomoci svým dětem, aby vyrůstaly ve zdravé, silné pokolení?

Je naší povinností mysliti nad těmito úkoly a domysliťi je.

Nikdy se nedostaneme ani krůček dopředu v budování blahobytu obyvatelstva země Moravsko-slezské, pokud si neuděláme pořádek ve svých hlavách.

Boží prozřetelnost a lidská moudrost dávných státníků soustředila celou naši zemi do povodí jedné řeky. Šťastnými politickými poměry máme v rukou vládu stejně nad pramenem této řeky, jako nad jejím ústím, vzdáleným několik kilometrů od moravských hranic na Slovensku u Děvína.



Morava ústí do Dunaje u hradu Devín

Příroda i politické síly připojily nás takto na mohutnou světovou řeku Dunaj, kde náš stát má právo plavby a po níž můžeme pronikati do jižních zemí a moří po celý rok.

Není druhé země, jejíž budoucnost, bohatství a blahobyt by byly tolik závislé na jediné řece jako Morava, jejíž jméno není proto nahodilé.

A co jsme udělali my Moravané s tímto bohatstvím, svěřeným nám boží prozřetelností a bráněným po tisíce roků našimi předky? Jak jsme ho využili? Vzlétnete-li nad dolní tok řeky Moravy, musí se vám sevřít srdce lítostí, protože shlédnete pod sebou pustinu, ve které si rádí řeka právě tak, jako za dob mamutů.

Jsou kraje, kde tyto poměry jsou katastrofální. Je řada měsíců v roce, kdy v obcích od Hodonína dolů nelze vykročit na pole, ani lidem, ani dobytku, kdy lidé musí utíkat z polí před hejný komárů.



Plavba na Dunaji a řece Moravě byla provozována od nepaměti

Vinu na těchto neutěšených poměrech máme my sami.

Když v bývalé říši Rakousko-Uherské potřeboval vídeňský parlament souhlasu českých a moravských poslanců k provedení staveb alpských drah, potřebných k nástupu rakouských armád proti Itálii, musilo si získati tyto zástupce jistými výhodami.

Čeští zástupcové, kteří dovedli lépe domysliťi životní problémy své země, trvali na usplavnění svých hlavních toků, Labe a Vltavy. Celé desítky roků nebylo sice viděti na těchto usplavněných částech ani lodičky, ale obyvatelstvo nemělo příčiny zlobiti se na své vůdce, protože usplavněním řeky dosílí se pořádku v celém vodním hospodářství země.

Musí býti regulovány přítoky a postaveny přehrady, aby byly odstraněny dvě zla: vysoký stav vody při povodních a nízký stav vody za sucha. Toto uspokojí každého českého chalupníka, neboť si může postavit chalupu u řeky bez obavy, že mu voda odnese chlívek i s kozou a nemusí více utíkat na kopec a tahat vodu pro sebe i pro dobytek z hloubky 20 metrů.

Co jsme vykonali my, Moravané? Co udělali naši zástupcové ve vídeňském parlamentě? Přijali pouze slib plánů na průplav dunajsko-oderský, který měl býti světodějnou událostí, ale v jehož uskutečnění nikdo nevěřil.

Úpadek, v jakém se nalézáme, je nejlépe patrný z vládního návrhu zákona o vodocestném fondu, který má býti rozhodujícím pro úpravu vodního hospodářství v celém státě a který uveřejňujeme na dalších stránkách.

O zemi Moravsko-slezské zmiňuje se tento návrh jako o neznámé zemi, v níž otázky vodocestné se ponechávají k rozřešení soukromým podnikatelům, kteří prý uskuteční průplav labsko-dunajsko-oderský.

Stát si má opatřiti i z příjmů také země moravsko-slezské 4 miliardy Kč. Z těchto mají kanalisovati řeky, jejichž plavba má sloužit pouze lokální dopravě, jako např. plavba toku horního Labe až po Jaroměř, kanalisace Berounky až po Plzeň, kanalisace Sázavy a pod.

Těmto kanalisacím věnuje odůvodnění zákona velmi mnoho námahy, by se dokázala jejich plavební rentabilita.

Nevytýkáme návrhu zákona, že míní v těchto místech řeky usplavňovat. Bolí nás však, že o Moravě se tu píše jako o zemi neznámé, že její nejživotnější potřeba se odbývá několika slovy a obnosem, který jest jen poněkud více nežli nic; že se využívá staré pověry o kanálu a rozřešení nejživotnějších potřeb země se ponechává „soukromému kapitálu“ v neznámých dobách. Bolí nás, že zde přímo zákonem se projevuje nezáměr vůči životu obyvatelstva celé naší země Moravsko-slezské.

A přece problém usplavněné řeky Moravy není problémem lokálním, jak je tomu u některých řek pojatých do návrhu zákona o vodocestném fondu. Je více nežli problémem země a více nežli problémem říše. Je to problém evropský, ba světový, neboť usplavněním Moravy přiblížíme se k uskutečnění spojení tří největších středoevropských řek Labe, Dunaje a Odry a spojení dvou moří.

Nebudeme dokazovati rentabilitu usplavnění Moravy nesprávnými číslicemi. Říkáme docela poctivě, že plavba po řece, ani po Moravě, ač bude stokrát výnosnější nežli na

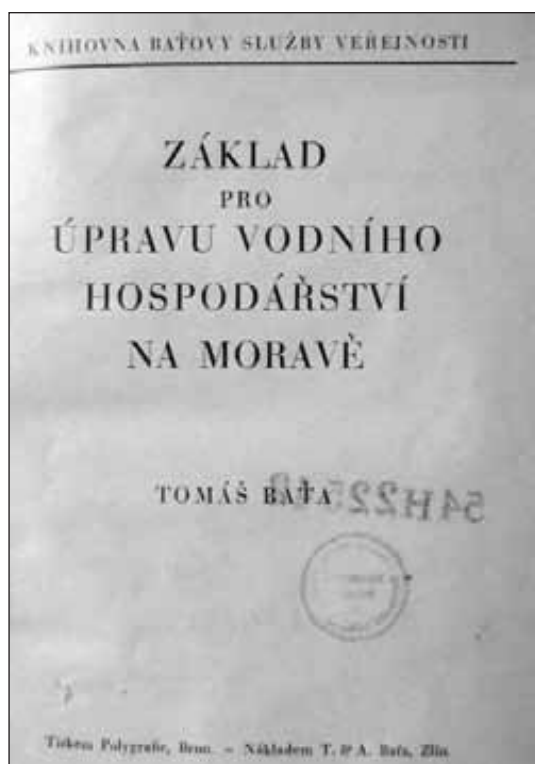
některém horním toku lokální řeky české, neuhradí celý náklad na její regulaci a usplavnění. Říkáme docela poctivě, že nám jde o to, abychom pomocí fondu vodocestného zavedli pořádek do vodstev naší země tak, jak to mají na mysli rozumní mužové v sesterské zemi české. Rozumní proto, že vědí, že není lepší peněžní investice nežli tato, neboť tyto peníze se desetkrát vrátí. **Není třeba umělých čísel výnosnosti plavby, neboť kromě plavby jest zde výnos z vodní síly, zisk z nezničené úrody, vyšší výnos z pozemků a hlavně rozvoj života a podniků okolo řeky.**

Tak jako za vídeňské vlády, ocitli jsme se i nyní se svými životními potřebami na slepé koleji. Mužové, vědouce co chtějí, řekli si, že dokončí uspořádání vodního hospodářství ve své zemi tím, že usplavní řeky. Tito mužové vědí, že „usplavnění“ za dnešních poměrů nemůže zaplatiti všechny náklady, vynaložené na stavbu přehrad a regulace řek, nezbytných k usplavnění. Oni vědí, že účet „usplavnění“ je možno zatížit sotva desetinou veškerých nákladů a tato kalkulace jest vlastně oprávněná, protože regulace řek, stavby přehrad a melioračních jezů by se musely poříditi i tehdy, kdyby řeky usplavněny nebyly. Kanalisace řeky je tu vlastně vedlejším produktem při celkovém uspořádání vodních poměrů v zemi.

Tito mužové docela moudře a oprávněně hodlají pod titulem „usplavnění“ dáti si své vodní hospodářství do pořádku.

O zemi Moravsko-slezské praví, že její „usplavnění rozřeší „soukromý kapitál“. Jest jistě mnohem pohodlnější odbýt nejživotnější otázky země sliby, ponechat zemi ve starých pověrách, nežli uspokojit její potřeby. Zde jest však vinna na nás všech Moravanech, neboť nemůžeme očekávat, že někdo bude za nás přemýšlet o tom, co potřebujeme k životu dnes a zítra.

Zužitkováním našich vod pro produktivní účely zlepšší se hospodářský stav našeho obyvatelstva a zmohutní průmysl a zemědělství v naší zemi do té míry, že nalezneme prostředky pro vybudování umělého kanálu mezi Přerovem a Odrou a tím dosažení spojení Černého moře s mořem Baltickým územím naší země, což jest nejpřirozenější. Tímto řešením se přiblížíme stejně i k vybudování kanálového spojení Labe s Moravou a takto k připojení na Dunaj a Odru. Takto též přinesou i obnosy, jež se mají investovati do usplavnění Odry na našem území, plný užitek severovýchodním městům naší země a velikému průmyslu na Ostravsku.



N á v r h

Co máme učiniti dnes, abychom se přiblížili cíli?

Obnovme zrušené projekční oddělení pro úpravu řek umístěné dříve v Přerově.

Vybavme toto oddělení takovými prostředky a tak velkým počtem lidí, aby během této zimy byly vypracovány aspoň generální plány na provedení vodohospodářských prací v naší zemi.

Přidělme celé povodí řeky Moravy téže kompetenci, pod níž náleží všechny významné řeky české, tj. ministerstvu veřejných prací a vodocestnému fondu.

Doplňme návrh zákona o vodocestném fondu, nyní projednávaného, o položky potřebné pro provedení staveb na moravských řekách, a to do prvního desetiletého období obnosem 1 miliardy Kč.

Víceúčelový vodní koridor Dunaj – Odra - Labe právním závazkem členských států Evropské unie

Mgr. Jaroslav Čapek, advokát

Pouze dva dny před přistoupením České republiky, Polské republiky a Slovenské republiky do Unie došlo k rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES, kterým bylo doplněno Rozhodnutí č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské sítě.

Pro srozumitelnost uvádím, že rozhodnutím č. 1692/96/ES stanovil Evropský parlament společně s Radou hlavní směry Společenství pro transevropské dopravní sítě, přičemž byly určeny projekty společného zájmu, jejímž cílem je přispět k rozvoji této sítě. Příloha předmětného rozhodnutí označená jako III obsahuje specifické projekty, kterým Evropská rada na jejich zasedáních přisoudila zvláštní důležitost. Z hlediska sledovaného zájmu čtenáře časopisu lze konstatovat, že předmětný dokument Evropské unie obsahuje pouze jeden projekt zvláštní důležitosti, který je situován na ose vnitrozemské vodní cesty Rýn - Mohan - Dunaj v přeshraničním úseku mezi Vídní a Bratislavou, přičemž dokončení tohoto projektu bylo stanoveno do roku 2015.

S ohledem na rozšíření počtu členských států Evropské unie přijaly orgány Unie závěr, že je třeba doplnit mapové přílohy obsahující znázornění projektů zvláštní důležitosti.

Dne 27. července 2009 předložila Evropská komise Evropské radě přepracovaný návrh Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Tento dokument obsahuje objasnění účelu, pro který byl vydán a vymezení cílů, kterých má být dosaženo.

Pro nás, kteří se zajímáme o problematiku rozvoje vodních cest je významná příloha I, určená také síti vnitrozemských cest a vnitrozemských přístavů. Tato síť je znázorněna graficky. Každému členskému státu zde přináší jedna mapa, na které jsou vyznačeny projekty, které by měly být v zájmu společných cílů členských států Evropské unie vybudovány.

Projekt propojení toků Dunaje s Odrou a Dunaje s Labem je jednoznačně vyznačen na souboru map zářezových částí 4 přílohy a označených jako „Síť vnitrozemských vodních cest a vnitrozemských přístavů“. Základním mapovým listem je mapa zachycující přibližně všechny státy Evropy. Na této mapě se jeví vyznačení víceúčelového vodního koridoru D-O-L jako jeden z dominantních projektů Evropské unie.

Projekt D-O-L je dále vyznačen na mapách Německa, mapě Německo - Rakousko, mapě České republiky, mapě Maďarska, mapě Polska a mapě Slovenské republiky. Lze proto přijmout závěr, že Evropská unie jako celek se rozhodla vybudovat víceúčelový koridor D-O-L jako projekt společného zájmu, prioritního významu a o stanovených parametrech.

Pokud se týče parametrů stanovených pro projekt D-O-L, pak tyto jsou zapracovány do čl. 11 „Návrhu rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě“.

Sledovaným cílem v tomto směru je v případě budování nových cest umožnit proplouvání plavidel nebo tlačných soustav dlouhých 80 až 85 m a širokých 9,5 m. S umožněním pozdějšího dosažení třídy Va nebo Vb, kdy třída Va umožní průjezd tlačného soulodí dlouhého 110 m a širokého 11,40

m a třída Vb průjezd tlačného soulodí dlouhého 172 až 185 m a širokého 11,40 m.

Návrh Evropské komise Evropskému parlamentu a Radě jistě projde předpokládaným schvalovacím procesem a v době vydání tohoto časopisu snad již bude schválen i v rámci schvalovací procedury také v členských státech. V době vypracování tohoto příspěvku již předmětný dokument prošel schvalovací procedurou ve SRN, Velké Británii, Švédsku a již i Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky.

Nás, kteří jsme přesvědčeni o důležitosti vybudování víceúčelového vodního koridoru D-O-L však také zajímá, jakou právní závaznost bude mít „Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě“. Tento zájem je vyvolán skutečností, že některá politická seskupení, která mají vliv v některých státech, přes jejichž území má D-O-L vést, se staví proti jeho výstavbě. V České republice je například blokována, byť i jen příprava, na vybudování koridoru D-O-L již asi 20 let.

Při hledání odpovědi je nutné vycházet ze skutečnosti, že všechny státy, kterých se může výstavba dotknout, jsou členskými státy Evropské unie a svým členstvím jsou zavázány respektovat právo Společenství.

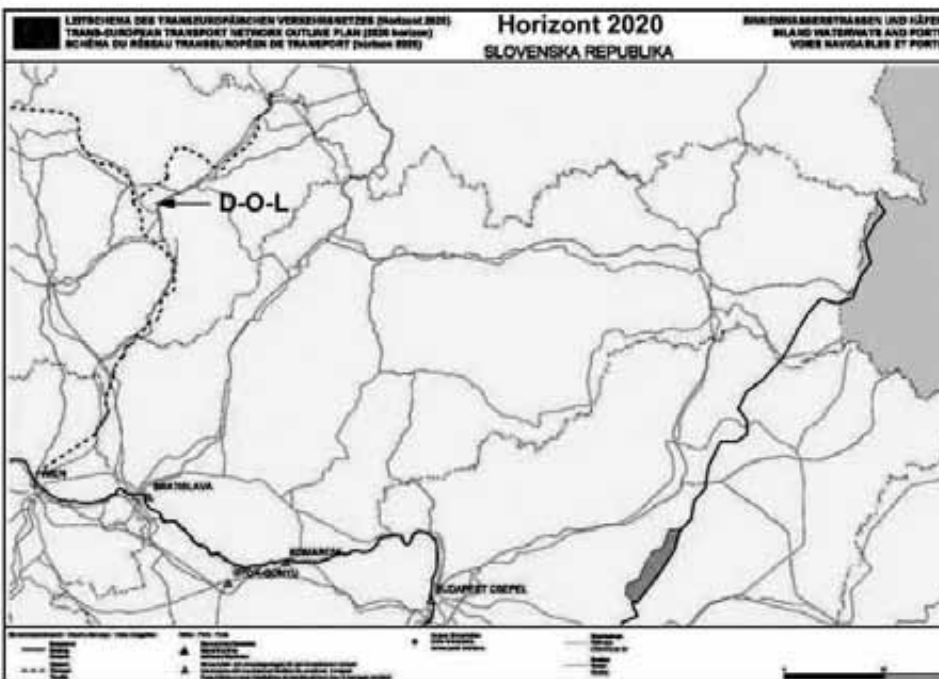
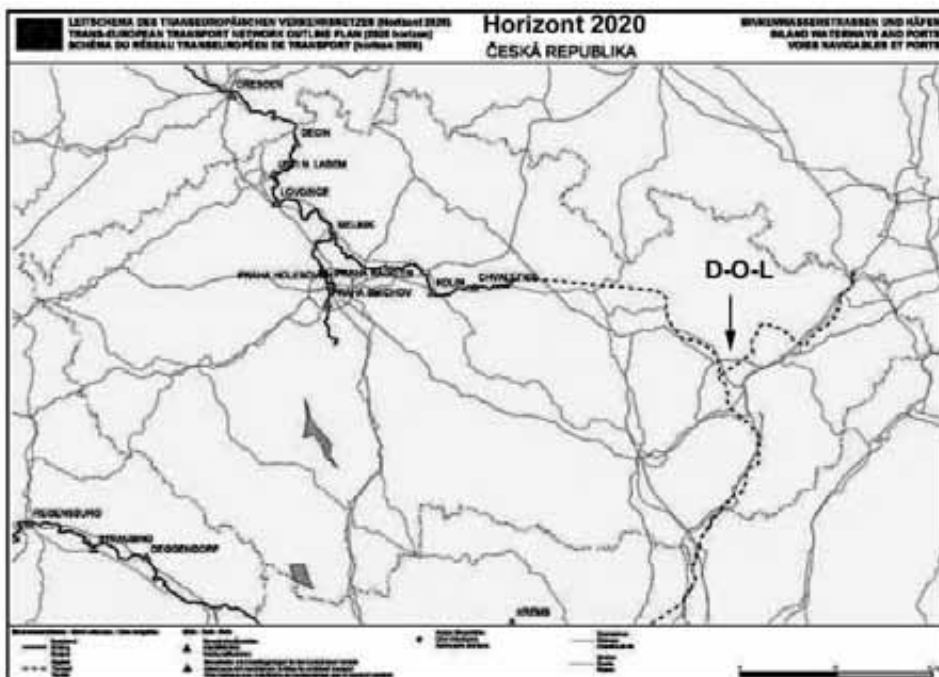
Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady je pramenem práva Společenství. Samo o sobě se týká problematiky, která spadá pod výlučnou pravomoc, kterou členské státy svěřily neodvolatelně Společenství. Sem náleží pravomoc v oblasti vnitřního trhu, společné obchodní politiky, hospodářské soutěže, společné zemědělské politiky, rybolovu a dopravní politiky.

Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady spadá v rámci hierarchie pramenů práva Společenství do oblasti sekundárního práva, jehož základní nomenklaturu zakotvuje čl. 249 Smlouvy o založení Evropských společenství.

Smlouva o založení Evropských společenství spadá do oblasti primárního práva Společenství a lze ji považovat za jeden z ústavních předpisů Evropské unie. V čl. 249 Smlouvy o založení Evropských společenství se výslovně uvádí, že rozhodnutí orgánů Společenství je závazné v celém rozsahu. Pro úplnost je třeba uvést, že v případě rozhodování formou rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady je podmínkou jejich závaznosti povinnost jejich publikace a povinnost uvést důvody, na kterých je onen akt založen. Toto zpřísnění je obsaženo v čl. 253 Smlouvy o založení Evropských společenství.

Rozhodnutí jako takové, tedy i rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady, je v plném rozsahu závazné pro toho, komu je adresované. Adresátem rozhodnutí mohou být nejen jednotlivé členské státy, ale dokonce i všechny členské státy, ale i osoby.

Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě je určeno všem členským státům. To zároveň znamená, že je závazné pro všechny jejich orgány, (tedy i ministerstva a i ústřední orgán státní správy, kterým je vláda), včetně orgánů moci soudní. Čtenáře tohoto časopisu, které zaujala problematika závaznosti „Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady...“ jistě zaujme, že některá jeho ustanovení mohou mít přímý dopad na soukromé osoby, jinak řečeno, mají ve vztahu



k takovým osobám přímý účinek. Podle judikatury Soudního dvora Evropských společenství, která sama o sobě je považována za pramen komunitárního práva, se mohou občané, kteří jsou dotčeni na svých právech aktem komunitárního práva, byť jim tento nebyl adresován, dovolávat u jejich národního soudu ochrany dotčeného práva.

Z obsahu „Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě“ lze jednoznačně dovodit, že do roku 2020 má být vybudován víceúčelový vodní koridor D-O-L. Z této skutečnosti vyplývají také práva soukromých osob, byť nepřímá. S ohledem na víceúčelnost vodního koridoru D-O-L budou mít tyto osoby možnost využít koridoru pro rozvoj nejen jejich podnikatelské činnosti, ale i činností, které přímo souvisí s kvalitou jejich života. Pokud členské státy Evropské unie poruší jejich závazek vybudovat koridor D-O-L do roku 2020, poruší komunitární právo. Soukromým osobám, tak může být způsobena škoda.

Například lze očekávat, že orgány států, přes jejichž území vede trasa koridoru D-O-L budou v mnoha směrech nečinní. V takovém případě se bude moci dotčená osoba obrátit na Evropskou komisi s podnětem, aby byla touto institucí podána na členský stát nebo několik členských států žaloba k Soudnímu dvoru Evropských společenství. Typově jde o žalobu o nesplnění povinností členského státu.

Závěrem tohoto příspěvku bych chtěl shrnout, že pokud Evropský parlament a Rada přijmou rozhodnutí o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, stane se toto rozhodnutí právním podkladem a zároveň závazkem vybudovat v daném časovém úseku vedle jiných projektů, také víceúčelový vodní koridor Dunaj – Odra - Labe. Tohoto závazku se budou moci dovolávat nejenom členské státy Evropské unie mezi sebou, Evropská unie vůči členským státům, ale také jednotliví občané, jejichž práv se „Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady...“ dotkne buď tím, že jejich existující práva omezí nebo naopak tím, že jejich nová práva založí.

Prof. Ing. Dr.h.c. Pavel Gabriel, DrSc. – 80 let



V dubnu letošního roku se dožívá v plném pracovním úsilí obdivuhodného výročí uznávaný, široké vodohospodářské a dopravní veřejnosti známý odborník a pedagog v oblasti vodních cest a vnitrozemské plavby, hydrotechnického výzkumu a hydrauliky prof. Ing. Dr.h.c. Pavel Gabriel, DrSc.

Prof. Pavel Gabriel se narodil 17. dubna

1930 v Praze. Svá středoškolská studia prožil v podstatné míře v Roudnici n. L. a ukončil je maturitou na bratislavském gymnáziu. Vysokoškolské studium absolvoval v roce 1954 na Fakultě inženýrského stavitelství Slovenské vysoké školy technické v Bratislavě. Po absolvování vysoké školy působil čtyři roky na katedře hydrotechniky téže fakulty jako asistent a posléze jako vědecký aspirant. Zde v letech 1955 až 1962 přednášel a vedl cvičení z předmětů hydraulika, hydrodynamika, vybrané statě z hydrodynamiky a hydrotechnický výzkum.

Od roku 1958 do roku 1966 byl prof. Gabriel zaměstnán jako výzkumný a později jako samostatný vědecký pracovník ve Výzkumném ústavu vodního hospodářství v Bratislavě. Do tohoto velmi produktivního období spadá jeho činnost v oblasti základního výzkumu, kde se zabýval zejména problematikou neustáleného proudění v otevřených korytech, matematického modelování hydraulického režimu soustav vodních děl a fyzikálního modelování na hydraulických modelech. V oblasti aplikovaného výzkumu se prof. Gabriel podílel na projektové přípravě řady vodních děl (Liptovská Mara - Bešeňová na Váhu, Gabčíkovo - Nagymaros na Dunaji aj.) a na řešení problémů optimálního využívání již vybudovaných vodohospodářských soustav.

V roce 1966 přešel prof. Gabriel jako samostatný vědecký pracovník na katedru hydrotechniky Fakulty stavební Českého vysokého učení technického v Praze. Na této vysoké škole získal v roce 1970 titul doktora technických věd a v roce 1978 byl jmenován prezidentem republiky řádným profesorem na Českém vysokém učení technickém v Praze. Na svém působišti, katedře hydrotechniky, se od počátku plně zapojil do výuky. Jeho vysoká odbornost a výzkumná praxe mu umožnila se postupně široce začlenit do pedagogického procesu přednáškami, cvičeními a semináři z předmětů Vodní cesty a plavba, Výstavba vodních cest, Využití vodní energie, Vodní elektrárny, Výpočetní technika ve vodním stavitelství a hospodářství, Hydrotechnický výzkum, Automatizované systémy řízení vodních děl a Ekologie ve vodním hospodářství. Přitom se vedle své pedagogické činnosti plně věnoval i výzkumné činnosti. Byl zodpovědným řešitelem celé řady výzkumných úkolů, např. výzkumu plavebních podmínek na labské kaskádě metodou matematického modelování, výzkumu a projektové přípravě zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi, výzkumu protipovodňové ochrany hl.m. Prahy a využití jeho inundačních

území. V rámci zahraniční spolupráce se podílel na hydraulickém výzkumu vodního díla Basrah v Iráku, na koncepčním řešení telematického systému soustavy vnitrozemských vodních cest v Evropě a na projektové přípravě rekonstrukce plavebního kanálu Ferrari v úseku Final di Rero - Migliarino v Itálii.

V současné době předává prof. Gabriel své dlouholeté zkušenosti v oblasti výzkumu ve Výzkumném ústavu vodohospodářském T.G.M. v Praze - Podbabě. I tady se jeho práce soustředila zejména na výzkumy v rámci investiční a projektové přípravy zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi - na výzkum vodních děl Malé Březno a Dolní Žleb a v poslední době vodního díla Děčín. Z hlediska hydraulického výzkumu vodních děl je velmi zajímavá metoda využití dálkově řízených modelů lodních souprav pro zkoumání a ověřování bezpečnosti plavebního provozu na vodních tocích a v oblasti vodních děl v blízkosti plavebních komor. Významným přínosem byl i výzkum ochrany mostních objektů proti jejich destrukci vlivem povodňových událostí, který vyústil ve zpracování Technických podmínek hydrotechnického posouzení mostních objektů na vodních tocích, vydaných Ministerstvem dopravy ČR.

Velmi rozsáhlé jsou mimoškolní aktivity profesora Gabriela a to jak vnitrostátní, tak i zahraniční. Z vnitrostátních je vhodné uvést zejména členství v řadě komisí v rámci Československé akademie věd, vědeckých rad, komisí pro doktorské disertační práce a předsednictví v komisích pro státní závěrečné zkoušky na stavebních fakultách vysokých škol v Praze, Brně a Bratislavě. Ze zahraničních aktivit stojí na předním místě jeho přednášky jako hostujícího profesora na univerzitě v Liege v Belgii, která mu v roce 1992 udělila čestný doktorát „Doktor honoris causa de l'Université de Liege“, dále krátkodobé přednášky na univerzitách v Ljubljani, Petrohradu, Krakově a Drážďanech.

Pan prof. Gabriel byl počátkem 90. let minulého století spoluzakladatelem, předsedou a je současným čestným předsedou Českého plavebního a vodocestního sdružení, které je zároveň členem nejprestižnějšího Mezinárodního plavebního sdružení PIANC se 125letou tradicí. V rámci tohoto mezinárodního sdružení PIANC se aktivně zúčastnil pěti světových plavebních kongresů a pro svou odbornost a váženost dostal nabídku na spolupředsednictví i na jednom z těchto kongresů. Je dlouholetým členem IAHR - Mezinárodního sdružení pro hydraulický výzkum, jehož kongresů se zúčastnil řadou příspěvků i osobní účastí.

Za svou odbornost a preciznost ve vysokoškolské výuce a výzkumné práci byl prof. Gabriel oceněn řadou více jak deseti čestných uznání a medailí, včetně pamětních medailí vysokých škol a výzkumných ústavů v Praze a v Bratislavě.

Kromě soustavné a cílevědomé vědeckovýzkumné a pedagogické činnosti, spojené s potřebami vodohospodářské a plavební praxe, je až neuvěřitelná jeho velmi rozsáhlá publikační činnost. Za téměř 55 let činnorodé práce publikoval více než 400 vědeckých a odborných prací - monografií, vysokoškolských učebnic a skript, vědeckých a odborných článků v časopisech, referátů na kongresech a konferencích, výzkumných zpráv apod. Vypracoval celou řadu expertiz, posudků a recenzí.

Všichni vodohospodáři a plavebně vodocestní odborníci, kteří pana profesora Gabriela znají, mu přejí do dalších let hlavně zdraví a spokojenost z vykonané práce.

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Batův plavební kanál

Alena Karkošková, Státní okresní archiv Zlín

Řeka Morava, jejímž údolím vedla prastará obchodní cesta spojující evropský sever a severovýchod s jihem, byla dobrým a laciným dopravním prostředkem především pro plavení dřeva. Za příznivého středního stavu vody byla splavnou pro malé čluny, pramice a vory. Během třicetileté války však plavba na řece upadla a tok zarůstal lesním porostem. Brzy poté se objevily úvahy směřující k úpravám řeky; připomeňme, jak se tyto záměry vyvíjely.

Roku 1653 jednal zemský sněm a zemské hejtmanství moravské o opětovném splavnění řeky Moravy a poprvé se začalo hovořit o jejím propojení s řekou Odrou - o Dunajsko-oderském průplavu. Spojení těchto dvou řek plavebním kanálem by umožnilo obchodní kontakty od severního Baltického moře až k jižnímu Středozemnímu moři. Na pokyn císaře Ferdinanda prohlédl tehdy Filibertus Luchesi tok Moravy od Olomouce až k Děvínu, kde Morava ústí do Dunaje. Po šestitýdenní cestě lodkou došel k závěru, že řeku je možno učinit splavnou pokud budou u 15 mlýnů na řečišti vybudována zdvihadla a spouštědla a řeka bude vyčištěna od nánosů. Náklady byly vyčísleny na téměř sto tisíc zlatých. Zemský hejtmán Jan Rotal, který byl pověřen podáním zprávy císaři, tento projekt za podpory šlechty a duchovenstva doporučil. Slibně započatá jednání však skončila na finančních potížích.¹

Na popud císařského místokancléře hraběte Kounice vypracoval a uveřejnil r. 1700 Lothar de Vogemont projekt na splavnění řeky Moravy a její spojení s Odrou a také s Labem. Tento rozsáhlý projekt se však nepodařilo uskutečnit.²

K dalším jednáním došlo r. 1717, kdy návrh na splavnění Moravy podal olomoucký městský radní Jan Kryštof Dimotter. Ani tentokrát se však s pracemi nezapočalo. V průběhu několika dalších let pracovali na projektu splavnění řeky Moravy Norbert Václav Linck (1719), Ing. Wieland (1723), Ing. Altomante a Ing. Jan Křoupal (1741).

V r. 1771 vznikl projekt na úpravu Moravy proti záplavám, které sužovaly obyvatele v okolí řečiště. Jeho autorem byl plukovník Brequin, ale k realizaci nedošlo.

V r. 1780 vypracoval Ing. Jan Rochus Dorfleuthner plány na splavnění Moravy v úseku Olomouc - Děvín. Svůj projekt byl ochoten také realizovat s podmínkou, že mu budou



Mapa Václava Lincka z r. 1719, v níž je vyznačeno propojení Moravy s Odrou. Přetištěno z *Mitteilungen des k. u. k. Kriegsarchiv. Dritte Folge, III. Band, 1904*

poskytnuty jisté výhody. Císař Josef II. na tyto podmínky přistoupil, projekt schválil a udělil Dorfleuthnerovi právo plavby po Moravě. Avšak i toto podnikání brzy zaniklo především kvůli sporům s obyvateli na březích řeky.

Hned r. 1785 vypracoval F. J. Maire plán průplavů spojujících jednotlivé řeky (součástí tohoto plánu byly rovněž dva průplavy, které sloužily později prof. Oelwinovi pro podrobnější propracování průplavů Dunaj - Vltava a Dunaj - Odra). O deset let později r. 1795 vznikl projekt regulace Moravy zaměřený především na splavnění a odstranění zátop, ale také na spojení s Odrou; jeho autorem byl inženýr Stošek.

V r. 1804 byl na základě šetření provedeného na řece Moravě vypracován dvorním radou Wiebekingem projekt na její úpravu a r. 1807 vznikla v Brně Společnost pro provozování plavby na řece Moravě zabývající se rovněž myšlenkou spojení Moravy s Odrou. Společnost požádala o příspěvek k provedení úprav vládu a ta nechala předložený projekt přezkoumat dvornímu radovi Josefu Schemerlovi, který r. 1809 vypracoval nový projekt, v základních rysech však shodný s projektem Wiebekingovým. Projekt byl sice schválen, ale zároveň bylo řečeno, že splavnění Moravy je záležitostí soukromé společnosti, od níž vzešel podnět a odstranění záplav pak záležitostí zainteresovaných občanů. Konkrétním výsledkem byla alespoň úprava řeky od Děvína po Hodonín financovaná státní pokladnou. Tento úsek sloužil především pro dopravu uhlí, dřeva a tabáku, proti proudu byly lodě taženy koňmi. Celé další půlstoletí nepřineslo změny. Hovořilo se o tom, že splavnění má smysl pouze v tom případě, že bude vybudováno spojení s Odrou a objevil se jakýsi zájem na úpravě řeky proti povodním, avšak vše končilo na finančních bariérách, zvláště pak v době, kdy se začaly budovat železniční tratě. Severní dráha Ferdinandova spojující Vídeň s Krakovem



Stavba plavebního kanálu u Strážnice, foto J. Vaňhara 1935, Státní okresní archiv Zlín



Průkop kanálového koryta, foto J. Vaňhara 1936, Státní okresní archiv Zlín

byla do budoucna dobrou investicí pro vzrůstající obchod a nákladné úpravy řek se jeví jako nerentabilní.

Neupravené řečiště Moravy však trpělo stále více záplavami a řešení se stávalo nevyhnutelným. Dne 28. srpna 1870 byl vydán moravský vodní zákon a hned v následujících letech 1870 - 1873 vypracovali prof. A. Oelwein a Pontzen pro Anglorakouskou banku projekt Dunajsko-oderského průplavu. Jeho uskutečnění vyžadovalo také úpravu řeky Moravy, takže bylo na Moravě sledováno s velkým zájmem. R. 1873 byl schválen zákon o stavbě průplavu a koncesi na její provedení získala Anglobanka. Tuto koncesi však okamžitě odkoupila za vysokou částku Severní dráha Ferdinandova a zbavila se tak nepříjemné konkurence.

O devět let později (1882) přišel se svým návrhem na úpravu řeky Moravy a stavbu Dunajsko-oderského průplavu zemský stavební rada Ing. Theodor Nosek. Součástí jeho projektu byla mj. řada přehrad v prameništích řek, které měly zabránit povodním. Ani on se však nedočkal realizace.

Rakouské vládě bylo vytýkáno, že ve věcech stavby vodních cest zaostává za ostatními evropskými státy. I to byl důvod, proč veřejnost přivítala zájem soukromého kapitálu o stavbu průplavu. R. 1892 vypracovala francouzská firma Hallier a Dietz Monnin za pomoci rakouských inženýrů projekt, v němž se uplatnil nový způsob překonání rozdílů výšek hladiny. Bombastická reklama přilákala zájem veřejnosti. Později se však ukázalo, že takovéto technické řešení by pro řeku Moravu nebylo optimální.

Neustálé oddalování stavby průplavu ze strany rakouské vlády se stalo r. 1901 podnětem k založení Moravského říčního a průplavního spolku, o jehož vznik se zasloužili občané Přerova v čele se svým starostou Františkem Tropicem. Činnost spolku byla zaměřena na podporu staveb



Plavební komora u Starého Města ve výstavbě, foto J. Vaňhara 1936, Státní okresní archiv Zlín



Vykládání surovin z lodí na řece Dřevnici v Baťově, foto Selinger 1937, Státní okresní archiv Zlín

průplavů a splavnění řek na Moravě.

Dne 11. června 1901 byl vládou přijat vodocestný zákon, jehož součástí byl rovněž Dunajsko-oderský průplav. Na vybudování sítě vodních cest byla stanovena doba dvaceti let. Po deseti letech však chtěla vláda tento zákon pozměnit, proti čemuž se ohradil Moravský zemský sněm a začátkem roku 1912 byly ve sněmovně formulovány požadavky na stavbu vodních cest v Čechách a na Moravě. Veškeré započaté práce zastavila první světová válka.

Se vznikem Československé republiky se oživil zájem o vodohospodářské otázky, avšak brzy byl utlumen jinými potřebami nově vzniklého státu (rozvoj průmyslu, stavby železnic a silnic, apod.). Nový spád dostalo jednání o regulaci řeky Moravy v r. 1927 při přechodu kompetencí z ministerstva veřejných prací na ministerstvo zemědělství, které začalo prosazovat úpravy koryt řek také kvůli melioračním účelům. **Velký zájem o řešení problému projevil v této době velkopřemýslík Tomáš Baťa. Záhy si uvědomil, že splavnění Moravy a následné vybudování Dunajsko-oderského průplavu umožní jeho továrně jednodušší a levnější spojení se světovými trhy a využil svého vlivu, aby v připravovaném vodocestném zákonu bylo na tento problém pamatováno (zák. č. 50/1931 Sb. ze dne 27. 3. 1927).** Výsledků své intervence se však už nedožil. Po jeho tragické smrti v r. 1932 plány převzal jeho nevlastní bratr a nový šéf Baťových závodů Jan Antonín Baťa.

Představitelé Baťových závodů nenechali jako vždy nic náhodě a v létě r. 1932 provedla firma na řece Moravě pokusy s plavbou nákladním člunem poháněným leteckým motorem. Posádka zjišťovala podmínky pro překonání jezů a prováděla měření výšky hladiny vody. Cesta z Otrokovic do Bratislavy trvala tři dny.³ V té době už firma jednala o koupi nákladního parníku „Little Evy“ (nosnost 650 tun, délka 155 stop, šířka 12 stop, výška 25 stop, výkon 350 koňských sil, rychlost 7,5 uzlu za hodinu) pro dopravu obuvi mezi severskými přístavy. K silniční, železniční a letecké flotile tak přibyl další dopravní prostředek, který však potřeboval zajistit kontinuitu přepravy až do vnitrozemí.⁴

V květnu 1934 jednal J. A. Baťa s ministerským předsedou o státním příspěvku na splavnění řeky Moravy ve spojení se závlahovým kanálem. Byl vytvořen projekt na stavbu malého průplavu po vzoru Holandska a Francie. Projekt vycházel z pečlivě vypracované studie Ing. Suka, která byla doplněna kontrolní studií firmy Ing. Záruba-Pfefferman (tuto studii nechal vypracovat v r. 1931 Tomáš Baťa). Oba návrhy byly pečlivě prostudovány a připomínkovány prof. Ing. Antonínem Smr-



Vykládání surovin z lodí na v Baťově, foto J. Vaňhara 1937, Státní okresní archiv Zlín



Výletní motorová loď „Mojena“, která pojme kromě posádky 25 výletníků, foto Selinger 1937, Státní okresní archiv Zlín

čkem, který se splavněním řek zabýval již několik desetiletí.⁵ Hodnota stavby byla vyčíslena na 34 mil. Kč, přičemž 7 mil. by hradil stát, 9 mil. firma Baťa a zbylých 18 mil. Kč by bylo hrazeno v rámci melioračních akcí. Projekt byl totiž podmíněn vznikem závlahových kanálů, které by v době sucha sloužily k zavlažování přilehlých pozemků, což by zvýšilo jejich zemědělskou produktivitu. Zregulovaný tok řeky by zabránil povodním a zároveň umožnil plavbu menších lodí. **Nepřehlédnutelným faktem byl rovněž státní zájem, neboť v době hospodářské krize a vysoké nezaměstnanosti by stavba zajistila obživu stovkám rodin.⁶ Na podporu projektu daroval J. A. Baťa jeden milion korun;** tento obnos měl uhradit příspěvek obcí na regulaci a usplavňovací práce dolního toku Moravy.⁷ Vodohospodářský spolek ve Zlíně rozeslal v červnu 1934 brožuru s mapkou zamýšlených regulačních a závlahových prací jako důkaz, že tento systém se dá pomoci ne příliš vysokých finančních nákladů doplnit tak, aby zde byla provozována malá lodní nákladní doprava.⁸

Stavbu plavebního a závlahového kanálu zahájil Zemský úřad v Brně v říjnu 1934. Předpokládalo se, že 60% nákladů uhradí ministerstvo zemědělství a závlahová zařízení budou udržovat v pořádku závlahová družstva a koncesionáři plavby. V okolí Moravy bylo více než 8000 ha lučních pozemků, které tvořily základ hospodářství všech přilehlých i vzdálenějších obcí a jejich zúrodnění by vysoce zvýšilo jejich zemědělskou výnosnost. **Finančně se na stavbě podílelo rovněž ministerstvo sociální péče a peníze, které by bylo nutno vyplácet jako podpory v nezaměstnanosti, byly nyní určeny na dělnické práce a zlepšily sociální podmínky na celém Slovácku.⁹**

První část plavebního kanálu (a jak dnes již víme zatím také poslední) představovala trasa Otrokovice - Rohatec v délce 50,155 km. Vodní trasa byla projektována následovně: 1 km korytem řeky Dřevnice, 25,417 km korytem řeky Moravy a 23,738 km uměle vytvořenými kanály. Tyto uměle vytvořené kanály byly ve třech úsecích: Spytihněv - Staré Město, Veselí nad Moravou - Vnorovy a Vnorovy - Rohatec. Na trase kanálu bylo vybudováno 14 plavebních komor, které překonávaly výškový rozdíl 18,2 m.¹⁰

Práce na plavebním kanálu započaly, jak již bylo řečeno, v říjnu 1934. Vzápětí se objevil první problém. Na Strážničku vypukla stávková hnutí dělníků, kteří nesouhlasili se mzdovými podmínkami. Podle nich nebyly mzdy přizpůsobeny místním poměrům a nestačily na obživu rodin.¹¹

V průběhu první poloviny r. 1935 práce postupovaly rychle. Na stavbě se podílelo několik firem: v úseku pod městem Napajedla zaměstnávala firma inž. Bartoš z Břeclavi průměrně 160 lidí, na kanálu Spytihněv - Staré Město pracova-

lo pro firmu Ing. Černý 80 lidí a pro firmu inž. Jaroš 60 lidí, průpich v kunovském lese provedla firma Ing. Souček z Prostějova zaměstnávající 140 dělníků, úsek kanálu Vnorovy - Rohatec obsadila firma Ing. Lejsek a Soušek s 270 dělníky, na úseku Strážnice - Petrov působila firma Ing. Ženatý a Volenec se 170 lidmi. Tito dělníci byli najati především na výkopové práce, zpevňování břehů a přípravu staveb plavebních komor.¹²

V roce 1936 se přešlo k odbornějším pracím, tj. k výstavbě jezů a plavebních komor, které měly zajistit dostatečně vysokou hladinu vody v řece a zároveň umožnit lodím překonat výškový rozdíl 18,6 m. Plavební komory představovaly úsek hladiny, ohraničený dvěma vraty, které se po vplutí lodí uzavřely a do komory se napustila voda, která zvedla loď o půl nebo o metr výše. Do těchto komor byly lodě taženy potahy nebo traktory, po řece pak vlečnými čluny rychlostí 5 km za hodinu.¹³

Pro urychlení prací na řece Moravě pod Nedakonicemi, zapůjčila firma Baťa v září 1936 Moravskoslezské zemi obnos 350 000 Kčs.¹⁴

O rozsáhlé vodohospodářské práce projevil zájem také prezident republiky dr. Edvard Beneš při své první oficiální návštěvě na Moravě.¹⁵

V letních měsících r. 1937 práce na Baťově kanálu vrcholily. Vedle původního řečiště byly připraveny vyhloubené kanály čekající na přívod vody z řeky Moravy. Do umělého kanálu na trase Spytihněv - Staré Město bylo řečiště převedeno koncem července 1937. Pro muže zaměstnané na stavbě byl připraven strhující zážitek. Úzký proužek zeminy oddělující řeku od umělého kanálu se natolik ztenčil, že jej vodní proud překonal a během několika minut zaplnil nové koryto, aby se pak poslušně vrátil do původního řečiště.¹⁶

Čilý stavební ruch neutichal také v Otrokovcích. Dělníci se tam potýkali s obtížným zaústěním plavebního kanálu do závodů, neboť cestu zde kanálu křížovala hlavní telefonní síť, kanalizace a čtyři rodinné domky.¹⁷ Aby lodě mohly proplout až do objektu továrny, nechala zde správa závodů vybudovat 760 m dlouhý kanál protínající závody podél koželužny až k elektrárně. Zde začaly Škodovy závody stavět konstrukci odsávacího zařízení na skládání hnědého uhlí, které sem měly lodě dopravit z dolu „Tomáš“ v Ratíškovcích.¹⁸

V jižní části závodů bylo ze strany Dřevnice postaveno 100 m dlouhé 18 m široké přístaviště, v němž mohlo kotvit až 8 lodí 40 m dlouhých. Zároveň byla u přístaviště vybudována plavební komora a vyhloubeno krátké široké rameno se skluzem na mírně se svažujícím pobřeží. **V prodloužení skluzových kolejnic byla postavena vysoká dílna s nápisem pro Otrokovice nezvyklým – „Loděnice“.**



Remorkér Baťa II proplovává plavební komorou v přístavu Bařov. Snímek pořízen při zahájení dopravy na kanále 2. prosince 1938, foto J. Vaňhara 1938, Státní okresní archiv Zlín



Přístav pro nákladní lodě, které udržovaly dopravu uhlí plavebním kanálem Bařov-Rohatec. Snímek pořízen při zahájení dopravy na kanále 2. prosince 1938, foto J. Vaňhara 1938, Státní okresní archiv Zlín

Vedoucí strojřren Bařových závodů pověřil své inženýry a šéfa strojřren v Bařově pana Bartka, aby navrhli projekt nákladního člunu o nosnosti 150 tun. Člun byl postaven během čtyř měsíců a dne 3. 3. 1938 byl spuštěn na vodu. Pracovalo na něm 20 zámečníků pod vedením pana Křiváka. Ani konstruktéři, ani dělníci neměli žádné zkušenosti, získali je pouze stavbou tohoto prototypu a předpokládali, že stavba každé další lodě by trvala pouze měsíc (v plánu bylo postavit celkem 30 lodí).¹⁹ V červenci roku 1938 už v otrokovickém přístavu kotvilo 6 lodí a dvě byly ve výrobě.²⁰

První polovina r. 1938 byla ve znamení dokončovacích prací. Během jarních měsíců bylo v Babicích zajímavým způsobem proraženo nové řečiště Moravy. Na rovině zvané „Štěpnice“ se staré koryto řeky hlubokým ohybem vymletým za povodní dostalo povážlivě blízko ke kanálu a hrozilo nebezpečí, že by mohl být protržen. Dosavadní oblouk řečiště měl být odstraněn převedením do nově zregulovaného řečiště dlouhého 350 m a širokého 84 m. Byl zvolen technický způsob, díky němuž bylo vyhloubeno nové koryto řeky pomocí síly vody a byla tak ušetřena namáhavá práce s odstraněním tisíců kubických metrů zeminy. Mezi obloukem původního řečiště byl vykopán úzký průkop zvaný kineta, po jehož stranách byly upraveny oba břehy příštího řečiště, avšak mezi nimi byla ještě všechna půda, kterou bylo nutno odstranit. Ve spytihněvském jezu vzdáleném asi kilometr nad kinetou byla dne 31. května 1938 na několik hodin zadržena voda a poté vpuštěna do otevřené kinyty. Silný proud vody bral břehy kinyty po obou stranách a během několika dní podemlel a odplavil půdu po stranách kinyty až ke připraveným břehům. Práce tak byly o několik měsíců urychleny za úspory nejméně půl milionu korun.²¹

V létě r. 1938 byl naplněn vodou z Moravy nový plavební kanál u Spytihněví. Hladina řeky klesla tak nízko, že z vody vystoupily zdi a sloupy jakési stavby. S nálezem byl ihned seznámen správce regulačního úřadu Ing. Lorenz a ředitel Slovákého muzea Hanák. Jednalo se o kostel, který byl založen r. 1030 knížetem Břetislavem a který se vlivem opakovaných zátop propadl do řečiště Moravy.²²

Dne 28. 6. 1938 se konala první 10 km dlouhá zkušební plavba značně zatíženě motorové lodi. Zkouška dopadla bezvadně a hned 1. 7. 1938 byla za účasti zástupce Bařových závodů a četných hostů provedena zkušební plavba z Bařova do Uherského Ostrohu. Poté byla tato část kanálu odevzdána k obhospodařování Bařovým závodům.²³

Za tímto účelem vznikla ve Zlíně akciová společnost s názvem „Morava, moravská plavební akciová společnost“, jejíž stanovy byly schváleny ministerstvem vnitra dne 17. 8. 1938 (čj. 70 601/ 1938-15, ustavující valná hro-



Výklopník vagonů s hnědým uhlím na lodě u Sodoměřic, 1939, Moravský zemský archiv v Brně, pracoviště Zlín

mada se konala 21. 12. 1938). Sídlo měla společnost ve Zlíně, avšak byla oprávněna zřizovat odštěpné závody jak v tehdejší Československu, tak v cizině. **Představenstvo správní rady tvořili J. A Bařa (předseda), D. Čípera, J. Hlavnička, Dr. M. Sokol (z Bratislavy), prof. Dr. Ing. A. Bugar (z Martina)**. Základní kapitál společnosti činil 3 mil. Kč; bylo vydáno 3000 ks akcií á 1000 Kč.

Předmět provozování firmy „Morava, a. s.“:²⁴

- provozovat za příčinou dopravy zboží a osob plavbu po řece Moravě v úseku Otrokovice - Hodonín (není dovoleno bez souhlasu poštovní správy dopravovat po živnostensku balíkové zásilky)
- služba vlečná
- zakládat a provozovat veřejná skladiště a překladiště
- kupovat, najímat nebo jinak získávat, stavět, opravovat a prodávat lodi a jiné dopravní prostředky a příslušné stroje
- stavět vodní díla, zavodňovací kanály, zakládat nové podniky, které sledují tyto cíle
- činit jakákoli opatření, která by napomáhala společnosti k dosažení jejich účelů a podnikat cokoli, co by souvise- lo s dopravou a sloužilo zájmům společnosti.



Vykládka lodí s nákladem hnědého uhlí odsávacím zařízením u elektrárny v Baťově 1946, Moravský zemský archiv v Brně, pracoviště Zlín

V říjnu 1938 prodělal kanál zatěžkávací zkoušku. Povoď, která prošla jihem Moravy, přesahovala výškou vody všechny z uplynulých let. Kanál včetně všech zařízení a břehů však zůstal neporušen.²⁵

V pátek 2. prosince 1938 byl Baťův kanál otevřen. Vzhledem k pohnuté době se zahájení plavby obešlo bez velkých okázalostí. Hned první plavba, které se zúčastnili zástupci zemského úřadu a Baťových závodů, byla pracovní. V devět hodin ráno byl připraven motorový člun s vlečnou lodí, jehož posádka měla za úkol dovézt prvních dvě stě tun ratíškovického lignitu. Přihlížející se zájmem sledovali proplouvání lodí plavební komorou u přístavu. Rovněž během cesty si lodě, které do Rohatce dorazily druhý den, našly spoustu diváků.²⁶

Popíšeme si nyní cestu po kanálu od přístavu v Otrokovicích po přístav v Rohatci: přístav v Otrokovicích (v době stavby kanálu Baťov) byl situován mezi řekou Moravu a železniční dráhu Břeclav - Přerov. Jeho prostor byl veden asi 600 m dlouhým kanálem podél závodů a koželužen k elektrárně. Sem bylo dopravováno uhlí z Rohatce a pomoci pojezdného drapáku a odsávacího zařízení bylo uhlí vykládáno z lodí přímo do zásobníků tepelné elektrárny. Před zaústěním do Dřevnice byla první plavební komora a lodě pluly řekou Dřevnicí k jejímu zaústění do Moravy. Dále pokračovaly korytem řeky Moravy až po jez ve Spytihněvi, kde byla druhá plavební komora. Následoval úsek závlahového kanálu Spytihněv - Staré Město. Tento přímý úsek se čtyřmi plavebními komorami byl úzký, určený pouze pro jednu loď, opatřený tzv. výhybkami (tj. rozšířenými místy pro vyhnutí lodí). Z tohoto kanálu odbočovaly menší náhony na zavlažování. Po zvednutí stavidla se voda rozlila do závlahového systému a samovolným přepadem vody se zavlažovaly okolní louky.

Plavba se potom vrátila do řeky Moravy v úseku od Sta-



Nákladní vlečné čluny fy Baťa v říčním přístavu Baťov, 1939, Státní okresní archiv Zlín

rého Města do Veselí nad Moravou, kde byly na trase dlouhé asi 18 km vybudovány další tři plavební komory. Za pevným jezem ve Veselí nad Moravou plavba korytem řeky skončila a dále pokračovala opět uměle vytvořeným kanálem, který byl v délce 5 km vybudován souběžně s řekou Moravou. Tento kanál v úseku Veselí nad Moravou - Vnorovy byl dostatečně široký pro dvě lodě a byly na něm postaveny dvě plavební komory. V prostoru mezi kanálem a korytem řeky byl vybudován zavlažovací systém.

Následovala technická zajímavost plavební cesty a to mimoúrovňové křížení s řekou Moravou. Na kanál v úseku Veselí nad Moravou - Vnorovy, postavený na pravém břehu Moravy, navazoval kanál v úseku Vnorovy - Rohatec, postavený na levém břehu Moravy. Aby se lodě mohly dostat z jedné strany řeky na druhou, musely ji překonat ve zdrži vnorovského jezu pomocí lanovky o délce 261,5 m, která je přetahovala korytem řeky z jednoho kanálu do druhého. Po překonání této překážky pak lodě pokračovaly v plavbě jednolodním kanálem až do Petrova (cestou propluly třemi plavebními komorami, které měly mimo jiné ochranný charakter proti velkému přívalu vody z řeky Moravy). V Petrově ústila do kanálu řeka Radějovka, jejímž upraveným korytem pokračovala plavba až do Rohatce. Zde byl kanál v přístavu rozšířen pro obracení lodí a překladiště.

Přístav v Rohatci byl spojen železniční vlečkou s rohateckou stanicí a dále s dolem „Tomáš“ v Ratíškovcích, odkud se dopravoval vytěžený lignit. Plavební komory byly na trase kanálu vybudovány v Otrokovicích, Spytihněvi, Babicích, Huštěnovicích, Starém Městě, Kunovském lese, Nedákonicích, Uherském Ostrohu, Veselí nad Moravou, po dvou ve Vnorovech a Strážnici, v Petrově. Při délce 39,5 m a šířce 5,3 m pojmuly čluny o nosnosti 150 tun, ponoru 1,2 m, délce 38 m a šířce 4,8 m. Vlečné čluny byly taženy buď remorkéry nebo traktory, které měly na trase přesně vymezené úseky.²⁷

Zahájením plavby na Baťově kanálu měl být položen základní kámen ke stavbě ještě významnější - průplavu Dunaj - Odra. V březnu r. 1939 se v Přerově konala informativní schůzka novinářů, na níž o plánovaném průplavu hovořil profesor brněnské techniky Ing. Antonín Smrček, významný pracovník a propagátor v oboru vodních staveb. Zdůraznil přínos průplavu pro celou Evropu, neboť se jím docílí nejkratší cestou ke spojení sítě vodních cest přirozených i umělých mezi oblastí veletoku dunajského a oblastí řek Rýn, Vesera, Labe, Odra a Visla. Znovu zde připomněl zásluhy T. Bati a J. A. Bati, kteří prozíravě pochopili význam vodní cesty.²⁸ Jak však dnes již víme, nepadla tato slova na úrodnou půdu. Blížící se válečná hrozba překazila veškeré plány nejen v tomto oboru.²⁹



Osobní loď Morava v přístavu v Otrokovicích při obnovení plavby na průplavu Otrokovice-Rohatec, 1947, Státní okresní archiv Zlín

Na plavebním kanálu zatím začal běžný provoz. Lodě s lignitem pravidelně připlouvaly do otrokovického přístavu, aby zásobovaly Baťovu elektrárnu. Občas je na cestě potkalo nečekané dobrodružství. Hned v lednu 1939, kdy uhodily tuhé mrazy, uvázla vlečná loď pod silničním mostem mezi Uherským Hradištěm a Starým Městem. Podobný osud stihl ještě další dvě lodě u Uherského Ostrohu. Všechny lodě musely být z ledu vysekány, aby nedošlo k poškození. V květnu zase narazila motorová loď pod železničním mostem v Uherském Hradišti na povodňi uvolněnou pilotu. Vlečná loď se na rozvodněné řece uvolnila a klesala pod hladinu. Musela být vytažena pomocí jeřábu.³⁰

V letních měsících r. 1939 řeka ožila další atrakcí. Začalo se s pravidelnými výletními projíždkami na lodi „Mojena“. Až 35 pasažérů se mohlo za zvuků hudby kochat krásnou přírodou jižní Moravy, nechybělo ani občerstvení.³¹ V listopadu r. 1939 prošly Baťovy lodě odbornou prohlídkou, kterou ve dnech 7. a 8. 11. provedl zkušební komisař Plavebního ředitelství ing. Eduard Pekárek. Celkem prohlédl 11 nákladních člunů, z nichž na vybraném (všechny lodě byly shodně stavěny) vykonal zkušební jízdu. Konstatoval, že loď vyhovuje říčním poměrům a dobře manévruje. S dobrým výsledkem skončila rovněž prohlídka motorové výletní lodi „Mojena“. Kontroly plavby se zúčastnil i kapitán Frey, který loď vedl a dále přístavní mistr Pisárovič a vedoucí člunu č. 3 Spáčil.³²



Osobní loď Morava vyplouvá z plavební komory Spytihněv při obnovení plavby na průplavu Otrokovice-Rohatec, 1947, Státní okresní archiv Zlín



Obnovení plavby na průplavu Otrokovice-Rohatec, 1947, Státní okresní archiv Zlín

Dne 8. 7. 1940 se konala I. řádná valná hromada akcionářů firmy „Morava, moravská plavební a. s. Zlín“, která schválila účetní uzávěrku za r. 1939. Čistý bilanční zisk činil 20 437,- Kč a tato částka byla přidělena všeobecnému rezervnímu fondu společnosti. V dalších letech byl hospodářský výsledek následující:

- za rok 1940 činil zisk 33 963,55 Kč
- za rok 1941 činil zisk 31 643,10 Kč
- za rok 1942 činil zisk 33 688,40 Kč.

Valná hromada, na níž byl odsouhlasen hospodářský výsledek za rok 1942, se konala až 29. 3. 1945. Můžeme tedy usuzovat, že během válečných let. 1943 - 1945 společnost nevyvíjela činnost, tzn. že plavba na kanálu nebyla provozována.³³

Po skončení 2. světové války byla hned v první polovině května r. 1945 a. s. Morava dána pod národní správu společně s celou firmou Baťa. Zástupci národní správy byli Dr. Ivan Holý (ředitel n. p. Baťa), Jaroslav Nehyba (účetní ředitel) a štábní kapitán Josef Trojan.³⁴ Dekretem č. 100/1945 Sb. byly Baťovy závody znárodněny s účinností k datu 27. 10. 1945; Morava, moravská plavební a. s. byla znárodněna podle vyhlášky č. 919 ze dne 27. 12. 1945 (ÚL I/1946) a majetková podstata firmy byla převedena pod národní podnik Baťa.³⁵

Válečná léta vodní cestu Otrokovice - Rohatec těžce poznamenala. Škody se dělily do čtyř skupin:



Osobní loď Morava pluje po řece Moravě při obnovení plavby na průplavu Otrokovice-Rohatec, 1947, Státní okresní archiv Zlín



Obnovení plavby na průplavu Otrokovice-Rohatec, 1947, Státní okresní archiv Zlín



Akcionáři na první valné hromadě Ekotrans Moravia a.s. dne 29. 6. 1989

- 1) zásoby, lodní park a zařízení, udržování plavidel a plavební cesty po dobu, kdy byla mimo provoz.....660 617,- Kč
 - 2) budovy, stavby, komunikace, apod. — odstranění bahna a nánosů, zničená potahová stezka v trati Huštěnovice - Staré Město, ztráty na stavbách a plavebních zařízeních.....6 551 420,- Kč
 - 3) ostatní škody - ušlý zisk, ztráty vzniklé rozdílem cen při dovozu šterku a písku dráhou1 420 988,- Kč
 - 4) ušlý zisk za rok 1946.....1 735 988,- Kč
- Sečteme-li všechny tyto položky, zjistíme, že škody přesahují hodnotu více než 10 milionů korun.³⁶

S opravami se započalo v r. 1946 a přestože byly snahy vše stihnout ještě do léta, tedy do začátku sezóny, práce na rekonstrukci kanálu pokračovaly ještě v r. 1947. **Opět se začalo hovořit o plánovaném napojení až do Zlína, o kterém se uvažovalo už začátkem třicátých let, přičemž kanál měl být zásobován vodou z plánované Slušovické přehrady.**³⁷ Zároveň s opravnými pracemi na kanálu byl využíván úsek Kvasice - Otrokovice - Napajedla k dovozu šterku na stavbu zlínských továrních budov (dení výkon představoval až 300m³).³⁸

Od května r. 1947 probíhaly přípravy k zahájení výletní sezóny na řece Moravě. V otrokovickém přístavu se objevila blankytně modrá loď se žlutým nápisem „Morava“, aby v neděli 22. 6. 1947 poprvé vyplula na trasu Otrokovice - Veselí nad Moravou. Na palubu pojala tato loď 150 - 200 pasažérů, jimž k dobré náladě hrála hudba a Společenský dům v Otrokovicích zajistil občerstvení v lodní kuchyni. Výletníkům se během plavby naskytl možnost spatřit známá města a vesnice z pohledu, jak je dosud neznali a přitom se mohli kochat krásnou přírodou v okolí řeky.³⁹ Lodní park se stal majetkem dopravního oddělení národního podniku Svit Gottwaldov, které mělo na starosti přepravu uhlí a stavebního materiálu. V polovině padesátých let se novým provozovatelem stal Stavosvit (později Průmyslové stavby) Gottwaldov. Tento podnik však už nepokračoval v dopravě uhlí do elektrárny, ale zabýval se pouze přepravou stavebních materiálů, což se zakrátko projevilo jako nerentabilní. Svůj význam ztratily rovněž závlahové kanály, neboť družstevně rozoraná pole jejich funkci nevyužívala. Průmyslové stavby prosadily v r. 1961 zastavení provozu na vodní cestě a během dalšího roku rozprodaly lodní park.⁴⁰

Po zrušení pravidelného provozu technické zařízení Baťova kanálu chátralo. V r. 1972 byl celému dílu odňat ministerstvem dopravy statut vodní cesty a kanál přešel pod správu Povodí Moravy, aniž by bylo některé z jeho zařízení využíváno.⁴¹

Pokus o oživení alespoň části „malé“ plavební cesty se objevil koncem osmdesátých let, kdy 27. 4. 1989 vznikla akciová společnost Ekotrans Moravia, mezi jejíž akcionáře patřili JZD Agrokombinát Slušovice, Třínecké železářny, Vítkovické ocelárny, Svit Gottwaldov, Povodí Vltavy, Povodí Moravy, Povodí Dunaje, Vodohospodářská výstavba Bratislava a další firmy, celkem v počtu 64 akcionářů. Firma se zabývala automobilovou dopravou a plánovala obnovu lodní dopravy na Baťově kanálu, přepravu šterkopísku, zemědělských produktů a kontejnerů. V plánu bylo prodloužení kanálu a jeho napojení na Dunaj. Za dobu třiceti let, kdy kanál zůstal mimo provoz, byl zanesen nánosy půdy a rovněž na technických zařízeních se podepsal zub času. Firma Ekotrans tedy začala s nejnútnejšími pracemi - začaly se odstraňovat nánosy, zpevňovat břehy, opravovat plavební komory. **Hlavní náplní akciové společnosti Ekotrans Moravia byla příprava a postupná realizace průplavu Dunaj – Odra - Labe.**

Myšlenka ke znovuzprovoznění Baťova kanálu však zůstala živá a snahy pokračovaly dále. V létě r. 1994 pracovali za zpřístupnění vodní cesty zástupci akciové společnosti Povodí Moravy, Státní plavební správy v Uheriském Hradišti a firmy Etmans (Ekotrans Moravia). O rok později zahájila zlínská firma Bobra s. r. o. plavbu na kanálu. V sobotu 27. 5. 1995 vyplula ze Starého Města do Jarošova v doprovodu sportovních plavidel loď „Bobra“. Akci uspořádala Nadace vodních cest společně s a. s. Povodí Moravy a firmou Etmans pod odborným dohledem Státní plavební správy v Přerově.⁴²



Zarostlý a zanešený průplav Otrokovice - Rohatec v polovině 90. let u Strážnice



Ministr životního prostředí Libor Ambrozek a ministr práce a sociálních věcí Zdeněk Škromach pokládají základní kámen plavební komory Rohatec 1.5.2004. Plavební komora Rohatec však nestojí dodnes.

Akciová společnost Povodí Moravy dále pokračovala v znovuzprovoznění Baťova kanálu. S vědomím toho, že firma samotná není schopna finančně zajistit veškeré náklady, oslovila zástupce měst a obcí na trase vodního díla. Vysoké finanční náklady zpočátku zástupce obcí zřejmě odradily od spolupráce, postupem času se však některé do obnovy zapojily a vznikla Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu (1995), v níž se sdružilo sedm zainteresovaných obcí. Jak už napovídá samotný název agentury, jejím hlavním posláním bylo zviditelnit region jižní Moravy v povodí stejnojmenné řeky. V r. 1998 na kanálu působilo pět podnikatelských subjektů, které měly k dispozici půjčovny s desítkami menších lodí. Působnost agentury se přesunula i mimo vodní plochu. V Kostelanech byla vybudována expozice rybářství, v Uherském Ostrohu expozice sladovnictví, ve Vnorovech naučná stezka. Po Baťově kanálu se bez překážek už dalo plout z Otrokovic ke vnorovskému jezu, o rok později téměř až ke Strážnici. V agentuře bylo sdruženo již deset obcí, které investovaly značné prostředky do památek a dalších turisticky přitažlivých objektů.⁴³ Jako dlouhá nit se úrodnou krajinou jižní Moravy táhne Baťův kanál už sedmdesát let. Přestože už neslouží svému původnímu účelu, není lidem v jeho blízkosti jeho osud lhostejný. Zbývá jen doufat, že jim síly a finance budou stačit.

Poznámka redakce:

Věříme, že na obnovu malého Baťova kanálu naváže příprava a etapová výstavba vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe o kterém se může odborná i široká veřejnost více dozvědět na výstavě Křižovatka tří moří - vodní koridor Dunaj – Odra - Labe, která je instalována na Rektorátě Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně v období duben - červen 2010.



Tomáš Baťa ml. odhaluje v roce 2002 pamětní desku: "Baťův kanál, průplav Otrokovice - Rohatec, vybudován v letech 1934 - 1938"

Použitá literatura a archivní materiály:

1. Moravský zemský archiv v Brně, pracoviště Zlín (dále MZA v Brně, prac. Zlín), Nic nového pod sluncem. Moravská udice, 27. 11. 1915.
2. Přehled záměrů a projektů podává prof. Ing. Dr. A. Smrček. Snaha a boje o vodní cesty Dunaj – Odra - Labe v souvislosti s úpravou řeky Moravy: Průplav Dunaj – Odra – Labe - naše moře, sborník o chystaném průplavu. Přerov 1948. str. 33 - 46.
3. MZA v Brně, prac. Zlín. Morava bude splavnou, Moravský list, 21. 7. 1932.
4. MZA v Brně, prac. Zlín, Baťova loď bude brázdit světová moře. České slovo. 30. 9. 1932.
5. Státní okresní archiv Zlín (dále SOkA Zlín). Archiv města Zlín. i. c. 833: K. Smutná - V. Řezucha, Nástin historie snah o splavnění řeky Moravy a výstavbu propojení Dunaj – Odry - Labe, Ekotrans Moravia 1/1991. str. 39 - 42.
6. O věci podrobněji pojednává K. Smutná, Závlahový a plavební kanál Otrokovice - Rohatec z období 1934 - 1938, Jižní Morava 1989. str. 265 - 268. Srov. PAS VS. Splavnění Moravy zajištěno. Moravské slovo. 18. 5. 1934.
7. MZA v Brně, prac. Zlín. Využití Baťova daru 1 mil. Kč k potírání nezaměstnanosti na moravském Slovácku, České slovo, 13. 5. 1934.
8. MZA v Brně, prac. Zlín, Splavnění Moravy na trati Otrokovice - Hodonín přiblíží Dunaj celé republice. Československý plavební list č. 7/1934.
9. MZA v Brně, prac. Zlín. Práce pro dva tisíce dělníků. České slovo. 10. 11. 1934.
10. R. Lausekerová, Baťův kanál jako dopravní cesta a jako součást krajiny, diplomová práce MU Brno, Brno 1997.
11. MZA v Brně, prac. Zlín, Kdo ponese důsledky? Jihomoravský zemědělec, 24. 11. 1934.
12. Postup prací na stavbě závlahového a plavebního kanálu Otrokovice - Rohatec. Zlín, pondělní vydání, 22. 7. 1935.
13. MZA v Brně, prac. Zlín, Stavba Baťova kanálu. Moravské slovo, 3. 2. 1936.
14. MZA v Brně, prac. Zlín, Morava, a. s., i. č. 17.
15. MZA v Brně, prac. Zlín, Zájezd presidenta republiky na Moravu. Národní listy. 10. 6. 1936.
16. Morava převedena do nového řečiště. Zlín, pondělní vydání, 2. 8. 1937.
17. Ruch na staveništi plavebního kanálu v Baťově. Zlín, pondělní vydání. 18. 5. 1937.
18. MZA v Brně, prac. Zlín, Baťa buduje své loďstvo, A-zeť, 11. 12. 1937.
19. Lodi budou vyplouvat z Baťova, Zlín, pondělní vydání. 16. 8. 1937: První loď vyrobená v loďnici v Baťově spuštěna na vodu, Zlín, páteční vydání, 4. 3. 1938: Stavíme loď, Zlín, páteční vydání, 11. 3. 1938.
20. PAS VS, Již šest zlínských lodí připraveno k plavbě, Moravská národní politika, 22. 7. 1938.
21. Nové řečiště Moravy v Babičích proraženo, Zlín, pondělní vydání, 7. 6. 1938.

22. MZA v Brně, prac. Zlín, Břetislavův kostel na dně Moravy. České slovo, 13. 7. 1938.
23. MZA v Brně, prac. Zlín, Zkušební plavba na Baťově kanále, Moravské slovo, 1. 7. 1938.
24. MZA v Brně, prac. Zlín. Morava, a. s., i. č. 1.
25. MZA v Brně, prac. Zlín, Baťův plavební kanál odolal povodni, České slovo. 8. 10. 1938.
26. Lodi plují moravský údolím, Zlín, pondělní vydání, 5. 12. 1938.
27. Podrobný popis trasy podává R. Lausekerová, Baťův kanál jako dopravní cesta a jako součást krajiny, diplomová práce. Projektová dokumentace vzniklá u firmy Baťa v souvislosti s výstavbou kanálu byla r. 1960 odevzdána zlínským Centroprojektem do Moravského zemského archivu Brno.
28. MZA v Brně, prac. Zlín, Budeme stavět průplav Dunajsko-oderský, Národní noviny, 2. 3. 1939; Vodní dopravní tepna Moravou, Obzor, 5. 3. 1939.
29. O tématu podrobně informoval speciální odborný časopis Plavební cesty Dunaj – Odra - Labe, který ve čtyřicátých letech 20. stol. vydávala Společnost Dunajsko-oderského průplavu.
30. PASVS, Baťovy lodi vyproštěny z ledu. Večerní moravské slovo, 21. 1. 1939; Moravské noviny, 19. 5. 1939.
31. Projížďky po plavebním průplavu, Zlín, středeční vydání 16. 8. 1939; P.Fiala, Osobní loď připlula do Baťova velmi komplikovaně až ze Severního moře. Mladá fronta, 13. 10. 1998. Jak sděluje P. Fiala, pod původním jménem Danzig byla tato loď zakoupena na podzim 1935 od sesterské společnosti v Ottmuthu, do Otrokovice byla přepravena po vodě z Černého moře po Dunaji do Bratislavy a odtud komplikovanou cestou po nedostavěném kanálu. Několikrát byla přetahována na laně, tažena koňmi, traktorem nebo i ručně. Po přezimování v zámeckém parku ve Veselí nad Moravou u hraběte Chorinského (z důvodu nízkého stavu vody) doplula do Otrokovice až na jaře r. 1937. Zde byla pokřtěna jménem „Mojena“ podle stejnojmenné říčky, vlévající se nedaleko hlavního přístavu do řeky Moravy.
32. MZA v Brně, prac. Zlín, Morava, a. s., i. č. 40.
33. MZA v Brně, prac. Zlín, Morava, a. s., i. č. 4.
34. MZA v Brně, prac. Zlín, Morava, a. s., i. č. 3.
35. SOKA Zlín, Okresní úřad Zlín, i. č. 401; A. Karošková - Z. Pokluda - V. Štroblik, Znárodnění průmyslu ve Zlíně 1945-1948, Zlínsko od minulosti k současnosti 1988 - 1991. str. 105 - 107.
36. MZA v Brně, prac. Zlín, Morava, a. s., i. č. 16; zničena byla mj. plavební komo-

ra s mostem v Baťově, příhradový most vlečky před Dřevnicí, silniční most přes Dřevnici v Baťově, lávka pro pěší přes Moravu u letiště v Baťově, svodidla u dřevěných provizorních mostů na Moravě mezi Baťovem a Spytihněví, silniční most přes kanál ve Starém Městě, plavební komory ve Starém Městě, Uherském Ostrohu a Veselí nad Moravou, zvedací most úzkokolejné dráhy ve Veselí nad Moravou, most potahové stezky přes vlečku ve Strážnici, transformátor v přístavu Sudoměřice, domky hlídačů plavebních komor, atd.

37. MZA v Brně, prac. Zlín, Vodní cesta Baťov - Rohatec. Veřejná doprava č. 3/1946; Připojení Zlína na plavební kanál Odra - Dunaj, Osvobozený našinec, 8. 10. 1947; MZA v Brně, prac. Zlín. Morava, a. s. i. č. 10. V prosinci r. 1932 se v Baťových závodech konala porada týkající se výstavby kanálu na trase Otrokovice - Zlín. Bylo rozhodnuto, že tento úsek bude mít na starosti pan Vysloužil a trasa bude vést následovně: ze Zlína podél Dřevnice až po zastávku Louky podél dráhy; u této zastávky měl být kanál propuštěn na druhou stranu dráhy tak, aby pokračoval mezi drahou a silnicí; v Malenovicích měla být postavena druhá železniční kolej, aby bylo uvolněno místo mezi silnicí a drahou; po levé straně dráhy měl vést až po propust pod drahou u Kvítovic, kde měl být převeden pod silnici po vjezd do otrokovického nádraží, zde měl přejít do výkopové jámy státní dráhy a po levé straně Dřevnice až 30 m nad vyústění mlýnského odpadu a pomocí dvou komor sejít do Dřevnice.

38. MZA v Brně, prac. Zlín. Baťovští lodníci v pilné práci. Stráž lidu, 8. 6. 1947.

39. MZA v Brně, prac. Zlín, Plula loď..., Tep, 30. 6. 1947.

40. P. Fiala. Stavební firma zrušila vodní dílo, Mladá fronta, 24. 10. 1998; J. Matějček. Obnovení plavební cesty Otrokovice - Rohatec, Ekontrans Moravia 1/1990, nestr.

41. P. Fiala. První pokusy o oživení zanedbaného Baťova kanálu zanedlouho skončily. Mladá fronta, 27. 11. 1998; J. Matějček, Obnovení plavební cesty Otrokovice - Rohatec, Ekontrans Moravia 1/1990, nestr.: K. Smutná - V. Řežucha. Nástin historie snah o splavnění řeky Moravy a výstavbu propojení Dunaje - Odry - Labe, Ekontrans Moravia 1/1991. str. 39 - 42.

42. (luk), Baťův kanál otevřen! Zlínské noviny, 30. 5. 1995; 11. Georgiánová, Osud Baťova kanálu je zatím nejasný. Zrno, 28. 11. 1995.

43. R. Verner, Na Baťově kanále se brzy spojí voda s vínem, Zlínské noviny, 4. 5. 1998; (ver), Agentura pro Baťův kanál by uvítala účast Otrokovice při další spolupráci, Zlínské noviny, 16. 4. 1999.

Novinky na Baťově kanále v roce 2010

Vojtech Bártek - ředitel Baťův kanál o.p.s.

V sobotu 24. dubna 2010 bude slavnostně otevřena cyklostezka Kroměříž - Veselí nad Moravou vedoucích po hrázích řeky Moravy a Baťova kanálu. Páteřní cyklostezka s dokonale hladkým povrchem bez převýšení, na kterou navazují cyklostezky a cyklotrasy v okolní kopcovité krajině, je ideální nejen pro rodiny s dětmi, seniory a in-line bruslaře. Opravdovým lákadlem je bezprostřední kontakt s fungující vodní cestou s možností kombinace cyklistiky a vnitrozemské plavby. Je značena jako dálková cyklotrasa č. 47, takzvaná Moravská stezka, což přespolním cyklistům výrazně usnadní orientaci. Z Veselí nad Moravou se dá do Hodonína dále pokračovat podél Baťova kanálu většinou po zatím nezpevněných cyklotrasách. Pro cykloturisty jsme také připravili trhací cyklomapu území Kroměříž - Hodonín s navazujícími cyklotrasami a památkami regionu v celkovém nákladu 50 tisíc kusů.

V pátek 30. dubna bude v Uherském Hradišti slavnostně zahájena plavební sezóna 2010 a otevřeno nové přístaviště. Nové přístaviště začne od letošní plavební sezóny sloužit také v Napajedlech - Pahrbku a v Rohatci - kolonii. Druhý den - 1. května - budou slavnosti otevření plavební sezóny probíhat na celém Baťově kanálu. Při této příležitosti bude v přístavu Petrov otevřena budova sociálního zázemí. Postupně se nám tak daří vybavovat vodní cestu Baťův kanál potřebnou infrastrukturou.

Významnou novinkou pro provoz na vodní cestě v letošním roce je rozšíření proplavování plavebními komorami (komorování). Od letošního roku bude červen na úrovni července a srpna, tj. úterý až neděle 10.00 - 18.00 hodin. Díky tomu můžeme uspokojit zájem turistů o vícedenní pobyty na Baťově kanálu.

Během plavební sezóny proběhne řada zajímavých akcí z nichž většina už je tradiční a oblíbená - Veletrh lodí na Baťově kanálu ve Veselí nad Moravou, putovní Divadlo na vodě, plavba s Českým rozhlasem Brno, putovní splutí dračích lodí, slavnosti Vodního království v Hodoníně, Vodácký den po Výklopníkem, Hurá do školy ve Veselí nad Moravou a řada dalších menších akcí, které pak zakončí slavnostní Zamykání 28. října.

5. května 1930, Slovenská politika

18. prosince 1930, České slovo, Praha

Velké plány továrníka Bafo s riekou Moravou

Chce ju splavniť pre dopravu tovarov od Otrokovic až po Devín. — Bafova návšteva v Bratislave. — Je za urýchlenie výstavby svojho obchodného domu v Bratislave.

V Bratislave, 5. apríla.

Vo štvrtok odpolednia navštívil náhle továrnik Tomáš Bafo lietadlom Bratislavu, aby si osobne prezrel miesto, na ktorom má byť vystavený jeho obchodný palác. Dal na mieste početné pokyny a úpravy, prizvukoval, že stavba mala byť už dávno zahájená, že stavebné miesto je nepomerné drahé a prejavil úmysel uľahčiť čim 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 Bafo svojím milovaným problémom, sosplavniť riekou Moravu tak, aby sa jej mohlo používať k doprave tovaru. Bafo, ktorý sa neobyčajne zaujíma o otázku prieplovov v strednej Európe, má zvláštne oddelenie vo svojich podnikoch, ktoré projektuje sosplavnenie rieky Moravy, doteraz nevyužitaj, 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 Bafo dobre pozorovať jej krivý tok, ktorý vyžaduje úpravy na početných miestach. Bafo zaoberá sa touto otázkou celkom vážne a možno očakávať, že sa mu podarí tento projekt uskutočniť. Je si vedomý všetkých ťažkostí, ktoré treba prekonať, prehlbenia a miestami zuženie riečiska, 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 Bafovho projektu malo by veľký význam nielen pre celé Pomoravie, ale tiež pre Bratislavu, ktorá by tým neobyčajne získala.

21. dubna 1931, Náš týden, Brno

Bafo pro splavnění řeky Moravy.

Podle zákona o vodocestném fondu má ředitelství pro stavbu vodních cest vypracovati do tří let projekt na splavnění řeky Moravy. Tato doba je příliš dlouhá továrníku Bafovi, který usiluje o stavbu vodních cest v Československu, aby pomoci levné vodní dopravy zvýšil svůj odbyti 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 generalní 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.

Bafovy vodocestné návrhy.

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

Brno 17. prosince. Továrnik Tomáš Bafo, který se dnes dostavil po prvé v tomto zasedání do schůze zemského zastupitelstva, rozdál všem členům a žurnalistům brožuru, obsahující povážehou alternativní studii z pera inž. Suka o úpravě vodních poměrů řeky Moravy a to na trat Kroměříž—ústí do Dunaje, při čemž vůdčí zásadou jest vybudování jednoduchého koryta bez zadržování, vyjímaje při ústí u Děvina se současnou kanalisací a využití vodních sil k melioraci pozemků. Bafo v úvodu, který také zastupitelství přečetl, praví, že provedením tohoto projektu přijeli bychom se na světovou řeku Dunaj, po ní bychom pronikli do jižních zemí a moří. Stěžují si, že ve vládním návrhu zákona o vodocestném fondu se jedná se zemi moravsko-slezskou jako se zemi neznámou, v níž otázka vodocestná se po nechává 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. Po kud 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 z největšího sucha, čímž by byla umožněna plavba vlečných lodí až do 100.000 tun (?). Pomocí 21 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 uechrání obyvatelstvo před povodněmi a neodvodňuje pozemky za nízkého stavu vody v létě. Tato regulace také nedává možnost zavlažovati louky a pozemky v poříčí. Naproti tomu Sukův návrh počítá, že se získá z hybné síly, kapitalisované 42 mil. předválečných korun. Navrhl proto továrnik Bafo, aby bylo obnoveno projekční oddělení pro úpravu řek, umístěné dřív v Přerově.

Rieka Morava neměla býti učiněna splavnou, nýbrž má býti pouze regulována, aby v době povodni nepůsobila zemědělských škod. Prosadí-li Bafo svůj plán, získá si o hospodářský rozvoj státu, ale zejména země Moravskoslezské velikých zásluh. Ovšem bude musiti vésti těžký boj s veľkoagrárníky, kteří si čsl. průplav nepřejí, zato však by nejraději čsl. republiku obekhnali čínskou zdí. Mk

1. října 1932

Bafovy pokusy o usplavnění Moravy.

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

Ing. J. VRBA:

Splavnění Moravy na trati Otrokovice-Hodonín přiblíží Dunaj celé republice.

Vodohospodářský spolek ve Zlíně rozeslal počátkem června t. r. zajímavou brožuru, dokumentovanou mapkou zamýšlených regulačních a závlahových prací, kterážto brožura dokazuje, že závlahový systém jihomoravský, který má sestávat z několika jezů a zavlažovacích kanálů, dá se nevelikým nákladem doplnit tak, že bude na trati Otrokovice-Hodonín možno provozovat malou nákladní plavbu. Rozumí se tím plavba s plavidly o nosnosti 150 tun, o ponoru 1.20 m při šířce lodí 5 m a délce 38 m. Podobná plavidla se osvědčila na četných řekách a průplavech francouzských, holandských, anglických a německých.

Z řečeného plyne, že jedná se o spojení prací melioračních s úpravou pro malou plavbu. Potřeba rozřešení problému dostatečně výkonného systému závlahového je dnes všeobecně uznávána, protože celé údolí řeky Moravy od Kroměříže až k ústí Dunaje trpí nedostatkem dostatečně vodní závlahy velikých lučních ploch ve výměře asi 10.000 ha na Moravě a 8.000 ha na Slovensku. Tato luka tvoří základ zemědělského hospodářství obcí, jichž obyvatelstvo čítá zhruba $\frac{3}{4}$ milionů. To ilustruje význam a naléhavost problému. Právě letošní katastrofální sucho ukazuje na nutnost neztráceti ani dne.

Zbývá otázka rentability. Především je známo, že kontrolované závlahy umožňují podle praktických zkoušek až 5ti násobnou sklizeň luční. Pokud se plavby týče, sluší uvést, že někteří odborníci horují sice pro vodní cesty, ale

jen pro lodi o nosnosti od 1.000 tun výše. Je jisto, že čím větší plavidlo, tím větší rentabilita, avšak mnoho vody v Moravě uplyne, než bude možno pomýšlet na realizaci projektu velké vodní cesty, spojující zemi Moravsko-slezskou s Dunajem. Ostatně zřízení malé plavby nijak netanguje a nepřekáží projektu velkých vodních cest.

Náklad na trať Otrokovice-Hodonín je vypočten na 27 mil. Kč. Úhrada z fondu melioračního a regulačního činí 12 milionů, fa Baťa uhradí polovičku zbytku, t. j. 7,500.000 Kč. Je zapotřebí najít úhradu stejné částky $7\frac{1}{2}$ milionu, jakož i náklad na lodní park, který by si zájemci jistě opatřili z větší části sami.

Firma Baťa vypočetla, že lze na zmíněné trati počítati s dopravou 250.000 tun ročně za provozního nákladu 10 Kč za tunu. Při průměrné dopravní délce 50 km, vplyne dopravní náklad na 1 t/km 20 hal. Při větší dopravě ovšem nastane pokles.

Jest nesporno, že malá plavba trati Otrokovice-Hodonín přispěje značně k zvýšení hospodářské úrovně kraje, protože bude konati neocenitelné služby jak místnímu zemědělství, tak i střednímu průmyslu. Takto budou vybudovány také ony podmínky, jež jsou předpokladem velkých vodních cest v údolí řeky Moravy, a jež mají přiblížiti Dunaj k srdci naší republiky. Dunaj a Labe jsou dvě výpadní brány našeho exportu: musíme jich hojně používat.



Stavba závlahového a plavebního kanálu Baťov-Rohatec, foto J. Vaňhara 1935, Státní okresní archiv Zlín



Stavba závlahového a plavebního kanálu Baťov-Rohatec. Stavba plavební komory v závodech - Baťov, foto Selinger 1935, Státní okresní archiv Zlín.

10. listopadu 1934, České slovo, Mor. Ostrava

Práce pro dva tisíce dělníků

Závlahový a plavební kanál Otrokovice—Hodonín ve stavbě — Stavební náklad 25 mil. 445.000 Kč — Příspěvek firmy Baťa 2.400.000 Kč

Minulý měsíc byla zahájena stavba velkého významu hospodářského i průmyslového, stavba závlahového a plavebního kanálu, který povede od Otrokovic až k Rohatci u Hodonína. Zemské zastupitelstvo schválilo projekt tohoto velkého díla a na stavbu byl již získán obnos 4.800.000 Kč, ze čehož 2.400.000 Kč je fond produktivní péče pro nezaměstnané a ostatních 50 proc. jest příspěvek fy. Baťa.

Stavbu jak plavební, tak závlahové části prováděti bude zemský úřad v Brně. Ministerstvo zemědělství uhradí úsek Vranovský jez—ústi Radějovky 60 procent stavebního nákladu. Se stavbou prvního úseku Vranovský jez—ústi Radějovky se již započalo. Provedená závlahová zařízení budou udržováni závlahová družstva a zařízení plavební koncesionáři plavby. V žádném však případě nesmí provozování plavby býti na újmu prací závlahových.

Závlahování 8212 ha lučních pozemků na Moravě i na Slovensku

Již několikrát se zabýval zemský úřad myšlenkou zlepšiti v odhospodářské a zdravotní podmínky v krajích kolem řeky Moravy a nyní již nezaměstnanost pomohla jen vyřešit tuto otázku. V obvodu obcí Spytihněv, Babč, Hultěnovic, Starého Města, Uher, Hradiště, Kunovic, Kostelan, Nové Vsi, Chylic, Kvačic, Nedakonice n. M., Uh. Ostrohu, Ostrožského Předměstí, Milokoštic, Veselí n. M., Písku, Bzenec, Zarazic, Vranova, Lídeřovic, Strážnice, Petrova, Sodoměřic a Rohatce, rozkládá se 6512 ha výborných luk a s nimi na sousední straně na Slovensku v obcích Skalici, Vradišti a Kátova dalších 1700 luk. Luční pozemky v úhrnné rozloze 8212 ha jsou základem zemědělského hospodářství nejen všech přilehlých obcí, ale i vzdálenějšího obyvatelstva, odkázaného na pícl z luk v moravském údolí. Výnosnost luk značně poklesla a tím byl ohrožen hospodářský vývoj. Uskutečněním tohoto rozsáhlého díla zvýšila se podstatně sklizeň lučních pozemků. Při tom ovšem by bylo zapotřebí vybudovati ve Spytihněvi, Nedakonících a Vnorovech tři nové jezy.

Odběrové množství vody pro závlahu je již zajištěno a závlaha trvala by 3—6 dnů, navlažování pak 6 dnů. Při nedostatku vody počítá se s každou závlahou třikrát do roka, tedy i sklizeň by byla třikrát do roka.

Plavba Otrokovice—Hodonín

Fa Baťa a. s. ve Zlíně zažádala, aby závlahový projekt byl vypracován tak, aby mohl sloužiti též zájmem malé plavby pro lodí o nosnosti 100

až 150 tun. Kromě projektovaných závlahových náhonů v délce 27,55 km, použito by se k plavebním účelům od ústi řeky Dřevnice až po nově vybudovaný hodonský jez, t. j. v délce 25,83 km. Plavby by se prováděly od Dřevnice po Moravě až vzdutí jezu spytihněvského, pak odbočí komorovým plavidlem do závlahového kanálu Spytihněv—Staré Město, kde opět komorovým plavidlem přijde do řeky Moravy. Od veselského jezu použije plavba dalšího hlavního závlahového kanálu, který překročuje těsně nad vnorovským jezem řeky Moravu a probíhá dále pro závlahové účely upravenou Morávkou až k Rohatci. Tím se získá vodní cesta od ústi Dřevnice po hodonský jez v délce 50,04 km.

Stavební náklad 24,445.000 Kč a jeho úhrada

Stavební náklad, jak závlahové tak plavební části, jest rozpočten na 24,445.000 Kč, z čehož připadá na účely regulační 12,106.000 Kč a na účely části plavební 13,339.000 Kč. Bude-li možno uskutečniti současně se závlahovým projektem též projekt plavební, bude s celkového nákladu závlahové části 12,106.000 Kč uhrazeno 25 procent zemským příspěvkem, 60—65 procent příspěvkem státu a 10—15 procent příspěvkem zájemců. Pokud jde o úhradu nákladu na plavební část projektu, zavázala se fa Baťa a. s. ve Zlíně, že uhradí takovou část jako stát. Fa Baťa převzeme plnou úhradu plavební části, avšak současně se jedná o příspěvek ministerstva sociální péče, jenž bude činiti 10 Kč na jednoho dělníka s směnou, celkem pro 2.400 dělníků, 2.400.000 Kč. Tímto příspěvkem nemá býti ještě závazek ministerstva sociální péče zcela vyčerpán, neboť v roce 1935 bude se žádati o další příspěvky. Z celkového nákladu 25,445.000 Kč připadá na dělnické mzdy Kč 12,700.000 Kč. Při tom je počítáno s průměrným výdělkem 20 Kč denně.

Práce pro 2000 nezaměstnaných

Konečně úřady našly správné řešení nezaměstnanosti a peníze, které byly jinak vypláceny jako podpory v nezaměstnanosti, budou nyní sloužiti ještě k prospěchu celku. Těch 12,700.000 Kč určených pouze na práce dělnické, jistě na dlouhou dobu odpomůže nezaměstnanosti na celém Slovensku. První peníze na výplaty dělnických mezd jsou již uvolněny a nyní bude záležeti jen na stavebním úřadu země, aby s větší agilitou pustilo se do práce. Místo 30 dělníků, kteří jsou již nyní na stavbě zaměstnáni, nechtě ještě do zimy zaměstná tisíc ba dva tisíce ještě dalších, těch, kteří ještě nyní bojují s hladem a bídou.

11. prosince 1937, A-ZET, Bratislava

Baťa buduje své loďstvo

První loď v loďenicích dokončena. — Do konce r. 1939 má být vybudováno 30 lodí

Otrokovice. Baťov 10. prosince. dk V těchto dnech byla v Baťových pomocných závodcích v Otrokovících-Baťově dohotovena první loď, která je určena k dopravě hnědého uhlí z Baťova dolu Tomáš v Ratiškovících u Hodonína, po plavebním kanálu Rohatec-Otrokovice. Loď již opustila loďnici Baťových závodů v Otrokovících-Baťově, aby udělala místo pro stavbu další lodí. Do června 1938 má být vybudováno pět a během roku 1938 dalších sedm lodí. Tyto nákladní lodí jsou standardních tvrdě o délce 38 m, šířce 5,90 m, nosnosti 150 tun o ponoru při zatížení 120 cm. Se zahájením plavebního provozu bude započato též 1938, po skončení prací na plavebním kanálu. Kromě toho bude třeba zrekonstruovat vodní hloubku plavebního kanálu a odstranit s jeho dna pafery a kůly, aby bezpečnost plavby byla zajištěna. Podle postupu všech těchto prací dá se souditi, že v dubnu 1938 bude dáno do provozu všech pět nákladních lodí. Počet lodí vzroste do konce roku 1939 na 30. Cesta z Baťova do Ratiškovic a zpět je propočtena na 24 hodin, uvažuje se však o zvýšení rychlosti této vodní dopravy. V těchto dnech bylo započato v Otrokovících-Baťově se stavbou konstrukce odsávacího zařízení, které bude sloužit ke skládání hnědého uhlí s lodí a k jeho dopravě k pecím. Konstrukci staví Škodovy závody a tyto práce budou ukončeny do zahájení vodní dopravy.

Budujme stát - Vodní doprava - první část.

5. prosince 1938, Zlín (pondělník)

Lodi plují moravským údolím

První plavba novým kanálem na trati Bařov-Rohatec.

V pátek 2. prosince, tedy takřka za pět let od doby, kdy šéf našich závodů rozvinul myšlenku vybudování malé plavby v poříčí Moravy, vypluly z Bařova do Rohatce první nákladní lodi, aby převzaly náklad uhlí a zahájily tak první ryze československou vodní dopravu uvnitř státu.

Se zřetelem k době, obešlo se zahájení plavby bez vnějších okázalostí. V průplavním přístavu v Bařově, kde je dnes na vodě již sedm vlečných lodí, kotvil u hráze tažný motorový člun s vlečnou lodí, s posádkami, připravené k první cestě, které v devět hodin vypluly s několika zástupci zemského úřadu a dopravci Bařovských závodů na palubě.

Hned tato první plavba byla pracovní, neboť vlečná loď má přivést z Rohatce dvě stě tun ratiškovského uhlí. Ale i tak shromáždila první plavba četné diváky, kteří se zájmem pozorovali proplování lodí plavební komorou u přístavu. Z Bařova pluly lodi nejprve několik kilometrů volným, splavným úsekem Moravy až po Napajedla, u Spytihněví vpluly do kanálu a po něm pokračovaly dolů, přes Babice, Staré Město, Veselí a Strážnici do Rohatce, kam lodi připluly druhého dne, budíce přirozenou pozornost po celé cestě.

Vzpomínáme, že je tomu teprve několik let, kdy z iniciativy šéfa závodů J. A. Baří podnikl malý člun s plochým dnem průzkumnou plavbu po neregulované Moravě, která ukázala všechny nesnáze pro vybudování plavební cesty.

Tehdy se nám zdály příliš vzdálenými vyhlídky, že by jednou lodi mohly plout moravním údolím až do blízkosti Zlína. Dnes, díky úsilí a vzájemnému porozumění zemské správy, Zlína a obcí, kudy kanál vede, je tato představa skutečností.

A byť i v malém, je moravsko-



Přístav v Bařově.



Vlečná loď v komoře při výjezdu z přístavu.

údelní kanál zároveň příkladem nálu Dunaj-Odra, jenž na našem území bude spojuvat dvě moře a v naší zemi i státu projekt velkého ka- vodní dopravu celé střední Evropy.



Vlečení nákladního člunu na Bařově kanálu, archiv Plavba a vodní cesty o.p.s.



Remorkér a vlečný člun na Bařově kanálu ve Starém městě, 1938, archiv Plavba a vodní cesty o.p.s.

2. března 1939, Národní noviny, Praha

Budeme stavět průplav dunajsko-oderský

(Rozhovor s prof. Ing. Antonínem Šmrčkem.)



Ačkoli Ing. Antonín Šmrček, profesor České vysoké školy technické v Brně v. v., je dosud rekonvalescentem po přestdlé chřipce, velmi ochotně přijal našeho dopisovatele, který jej šádal o interview pro náš deník. Význačný pracovník a propagátor v oboru vodních staveb, zvláště regulace řek, meliorace pozemků, staveb údolních přehrad a umělých cest vodních, i přes svůj vysoký věk neztrácí zájem o výstavbu naší vlasti a svými znalostmi pomáhá při vyušivání vodní síly jakožto faktoru národohospodářského. Svého odpočinku využívá tím více k propagaci různých vodních staveb, které nebyly v první republice vystavěny jen pro nedostatečné porozumění příslušných činitelů z důvodů spíše politických nežli národohospodářských, k nim větší naší škodě. Prof. Ing. Antonín Šmrček na otázky našeho dopisovatele odpovídá:

Jak jsme doposud v naší republice využívali své přirozené i umělé vodní cesty?

Náš stát má možnost dopravovati zboží po třech důležitých řekách, Lábí, Dunaji a Odře. Po převratě roku 1918, když jsme převzali část loďstva dunajského a labského do našeho držení, překonali jsme počáteční nesnáze, takže doprava po Lábí je rentabilní a rentabilní se stává i doprava po Dunaji. Výhoda pro stát je ta, že doprava po vodě je nejenom daleko levnější nežli po železnici, nýbrž je i usměrněna výše konkurenčních tarifů na železnicích u srovnání s dopravou po vodě. Velkou výhodou pro stát je, že dopravné zůstává v našich rukou a neztrácíme cizí valuty za dopravné v cizině po železnici.

Co soudíte o Bařově průplavu?

V dobách po převratu, kdy nebylo v naší veřejnosti nejmenšího zájmu pro dopravu vodní, měl vzácné porozumění pro tuto dopravu továrník Tomáš Bařa, který spolu s Moravským říčním a průplavním spolkem v Přerově snažil se celým svým vlivem vzbudit zájem pro stavbu průplavu dunajsko-oderského, vybudovaného pro velký typ lodí. Když pro nepřekonatelné překážky nebylo tou dobou nádeje, že by projekt ten v doznání době se mohl uskutečnit, využil jeho nástupce Dr. J. A. Bařa vhodné příležitosti, t. j. úpravy řeky Moravy mezi Napaředí a Hodonínem, pro účely zemědělské k tomu, aby přiměřenou úpravou zavodňovacích kanálů daly se jimi proplavovati i lodě menšího typu o únosnosti až 150 tun. Průplav ten jest dnes hotov a po ukončení průplavu dunajsko-oderského budou plouti tyto menší lodě značně velkou rychlostí i průplavem velkým.

Co soudíte o Bařově průplavu?

V dobách po převratu, kdy nebylo v naší veřejnosti nejmenšího zájmu pro dopravu vodní, měl vzácné porozumění pro tuto dopravu továrník Tomáš Bařa, který spolu s Moravským říčním a průplavním spolkem v Přerově snažil se celým svým vlivem vzbudit zájem pro stavbu průplavu dunajsko-oderského, vybudovaného pro velký typ lodí. Když pro nepřekonatelné překážky nebylo tou dobou nádeje, že by projekt ten v doznání době se mohl uskutečnit, využil jeho nástupce Dr. J. A. Bařa vhodné příležitosti, t. j. úpravy řeky Moravy mezi Napaředí a Hodonínem, pro účely zemědělské k tomu, aby přiměřenou úpravou zavodňovacích kanálů daly se jimi proplavovati i lodě menšího typu o únosnosti až 150 tun. Průplav ten jest dnes hotov a po ukončení průplavu dunajsko-oderského budou plouti tyto menší lodě značně velkou rychlostí i průplavem velkým.

Jaké doby a nákladu bude třeba k úplnému vybudování průplavu dunajsko-oderského?

Stavební náklad odhaduje se na 1200 milionů K. Rentabilita je podle našich i německých výpočtů naprosto zabezpečena z poplatků, které budou vybírány z lodí, plujících kanálem. Provoz bude hned ze začátku nejméně 5.000.000 tun. Celý stavební kapitál zůstané v naší zemi, poněvadž není třeba dovážet stavebních hmot. Ze stavebních nákladů připadá 87% na práce, které provádějí stavební firmy, 7% na strojírenský průmysl, 5% na výkupy a náhradu škod, 1% na správní výdaje státní správy. Z toho na přímé platy dělnictvu připadá nejméně 60%.

Jakmile budou ukončeny všechny přípravné práce a definitivně stanovena trasa, jakož i vyřízeny otázky, týkající se vyvlastnění pozemků, vodních práv atd., možno započítati se stavbou průplavu zejména velkých objektů, jako plavebních komor, mostů, aquaduktů atd., současně na několika místech. V případě naproste nutnosti mohli by býti průplav hotov i za 6 roků.

Které další vodní cesty a stavby jsou u nás projektovány, jaká jest pravděpodobnost, že budou vybudovány, jaké další vodní cesty a stavby mohli bychom zbudovati a jaký by to mělo význam národohospodářský?

Po vybudování průplavu dunajsko-oderského bude třeba co možná současně provést přípoiku průplavu k Brnu a k Olomouci jako součásti budoucího průplavu Pardubice—Přerov. Z vodních staveb drobnějšího rázu jest v naší zemi záhodno vystavět co možná nejvíce přehrad na zachycování vodních přívalů, z nichž by se voda vypouštěla v době sucha k účelům zavlažovacím ve vhodné kombinaci s využitím vodní síly k účelům elektrizačním. Míst pro stavbu takovýchto přehrad je v naší republice všude dostatek. Zvláštní pozornosti zasluhuje námět, aby nezaměstnaných bylo užito k vyčištění zanešených rybníků a jich úpravě pro ekonomické hospodaření rybníční atd.

Bude mít nějaký význam pro náš stát projektovaný průplav z Dunaje do Středozemního moře?

Projekty průplavů, často se vyskytující, jako z Černé Vody ke Konstanci nebo z Dunaje přes Srbskou Moravu a Vardar k Soluni, případně od Sávy ke Středozemnímu moři, by přispěly k oživení Dunaje i u nás, ale jejich realizace je brzděna velkým nákladem, který by vyžadovala jejich stavba. Dr. Ptáček.

5. března 1939, Obzor, Přerov

Inž. Anl. Smrček, profesor brněnské techniky;

Vodní dopravní tepna Moravou.

Předneseno na informační schůzce novinářů v Přerově.

Přerov 1. března 1939.

V nejbližší době probíhají budoucí zemi Moravskou tři mohutné dopravní tepny: dvě dálnice, z nichž jedna podélná, druhá jdoucí napříč od Bratislavy kolem Brna k Vidni, hlavní pak průplav, spojující Dunaj s Odrou později s přípojkami k Labi a Visle. Komunikace tyto hluboko zasáhnou do našich poměrů dopravních, hospodářských i politických. Největšího významu a to významu evropského, nabude průplav dunajsko-oderský, neboť jim dočili se nejkratší cestou spojením obrovské sítě vodních cest přirozených i umělých mezi oblastí vletoku dunajského a oblastí řek Rýnu, Vessery, Labe, Odry a Visly. Délka této vodní sítě, po níž plouti mohou lodí o únosnosti až 1000 tun, měří dnes již 15.000 kilometrů.

O průplav dunajsko-oderský počalo se jednat již v XVII. století. Mělo se užít přiměřeně upravené řeky Moravy, Bečvy a Odry, a nějakým způsobem pak průkopem překonat rozvodí mezi Bečvou a Odrou. Mělo se užít pouze malých, plochých loděk pro dopravu zboží — plavba konat se měla pouze za vyšších stavů vodních v řecích. Při nedostatku jiných dopravních prostředků byla by tomu tehdejší doba snad stačila. Následovalo několik projektů dalších, o které se zajímal zejména moravský sněm, ale k realizaci nedošlo.

Na nátlak moravského zemského výboru, obchodních komor moravských a průmyslníků sledovala se otázka průplavu dunajsko-oderského ve spojení s úpravou řeky Moravy dále.

Z projektu průplavu dunajsko-oderského z poslední doby zasluhuje zmínky projekt inženýra Ozlweina z r. 1870—1873 pro typ 240tunových lodí, odbočující od Dunaje u Vidně a vedený údolím řeky Moravy podél jejího pravého břehu až k Otrokovicím, kde plavba přešla na levý břeh a kanál šel přes Přerov údolím Bečvy k Hustopečím a průkopem ku překonání výšek úžbo bylo 84 plavebních komor o výšce vrcholové zdiře 281,2, do údolí Odry, dále pak do Mor. Ostravy. Průplav měl sloužit především dopravě uhlí pro Vídeň. Z obavy před soutěží zakoupila Severní dráha Ferdinandova projekt a koncesí za 1 milion zlatých.

Projekt francouzské firmy Hallier & Diets-Monnin z r. 1894 používal k překonání výšek podélné železnice pro rozdíl výšek až 43,5 m. Lodi dopravovaly se na sucho. Života neschopný projekt ten zanikl.

Projekt byv. hydrotechn. drah bureau ve Vidni, vypracovaný r. 1901 používal k překonání výšek plavebních komor a spádů až 5 m. Původně vypracovaný projekt tento byl podkladem pro vodocestný zákon ze dne 11./6. 1901.

Videnský ředitelství pro stavbu vodních cest, zřízené na podkladě vodocestných zákonů z r. 1901, předložilo úřednímu projednání projekt průplavu D. O. r. 1906. Byly to kombinace plavebních komor v úseku od Vidně po Přerov (Újezdec), dále pak navržené podélné točící železnice a trasa vedena po kopcích po levém břehu Bečvy a dále po pravém břehu Odry k Mor. Ostravě.

Na památné velké schůzi zájemníků z celé Moravy v Přerově dne 11./9. 1906, již předsedal tehdejší ministr obchodu dr. Fort, byl projekt tento jednomyslně zamítnut. Interesenti vyslovili se pro projekt prof. inž. Smrčka a použitím plavebních komor o spádu průměrně 10 m. Průplav od Přerova k Odře byl veden údolím levého břehu Bečvy. Na podrobném návrhu inž. Smrčkových sněmce vypracovala další projekt expozitura ředitelství pro stavbu vodních cest v Přerově.

Po převratě doporučili prof. Smrček čs. vládě změnu projektu, aby průplav odbočil od Dunaje u Děvina a veden byl podél levého břehu řeky Moravy až na Lanáhof, kde by přešel na pravý břeh řeky až po Otrokovice, odtud pak přímo k Přerovu, kde by dosáhl koty 208 m. Zde byl by uzlový bod pro hlavní rozvětvení k Odře a Labi. V Přerově na levém břehu Bečvy byl by hlavní přístav, snadno spojitelný se sítí železniční a silniční. K překonání výšek navrženy plavební komory ve spádu 10 m i větším. Průplav k Odře navržen údolím Bečvy po jejím pravém břehu, odbočka k Labi vedena na západ a pak přes Olomouc a dále podél Litavce, Loatic, Mohelnice k Zábřehu. Navrhovatel užil svého dřívějšího projektu předválečného, aby se k hlavnímu kanálu dal snadno připojit odbočkou Prostějov a budoucí sít středomoravských průplavů a dalším prodloužením přes Vyškov k Brnu.

Ministr Staněk dal ihned rozkaz, aby nový projekt průplavu, ležící veskrze na území republiky byl podrobně propracován. Tak se také stalo, ale pro jiné, snad důležitější práce, se na projektu s čím dále tím menším zájmem pracovalo. Byla však přece předložena k dalšímu projednání trasa slovenská od Děvina nahoru po l. b. Moravy.

Zájem o průplav utíchal čím dále tím více a živěn byl jedině snád Moravským říčním a průplavním spolkem v Přerově a později podobný úhel sledujícími spolky v Mor. Ostravě, Bratislavě a Zlíně. Vzácné porozumění pro průplav dunajsko-oderský projevil továrník T. Bata a později jeho bratr dr. Jan A. Bata. Nemohla se dočkat průplavu velkého, použil vhodné příležitosti — úpravy Moravy mezi Napajedly, a Hodonínem — aby aspoň pro typ 150tunových lodí upravená byla řeka a zavlažovací kanály. Práce ty jsou dnes ukončeny a učiněno opatření, aby malý typ lodí mohl přestoupit od Batova do kanálu o velkém typu.

Tomáš Batovi jest též co děkovati, že svým vlivem prosadil, aby na podkladě čs. vodohospodářského zákona ze dne 27./3. 1931 vypracovány byly varianty plavební cesty údolím řeky Moravy od Olomouce po Děvín buď řekou — anebo samostatným kanálem. Projekty srovnávací vypracovala olomoucká expozitura vodocestného ředitelství, již podle sdělení sekčního četa inž. Bartovského přišla k výsledku, že je třeba přidržet se samostatného průplavu. Průplav ten bude upraven pro středoevropský typ lodí o únosnosti 1000 tun.

Nové poměry nastaly po ujednání Česko-Slovenska s Německem ze dne 19./10. 1938 v Berlíně, dle něhož Německo v dohodě s Česko-Slovenskem s největším urychlením vybuduje průplav dunajsko-oderský. Německo je k tomu nuncno nátlakem Poedří, jež se obává vlivu průplavu Dunaj—Mohan—Rýn, jenž má být dokončen do roku 1945. O důkladnosti příprav pro stavbu tohoto kanálu budíž uvedeno, že vypracováno bylo dopodrobna 11 variant, aby vyřešení ve skutečnosti bylo co nejvhodnější.

Definitivní trasa průplavu dunajsko-oderského bude vypracována v dohodě s Německem a předložena k úřednímu projednání se zájemníky. Bude na ni ještě mnoho měněno. Zájemci at proto pozorně sledují průběh příprav pro stavbu průplavu, aby pro definitivní provedení uvedeny byly již zájmy s navrženou trasou, pokud se týče na př. polohy přístavu a překladišť, rozvoje města, kanalizace, komunikace, zájmy zemědělské, dopravní, ohled na požadavky kraje a atd.

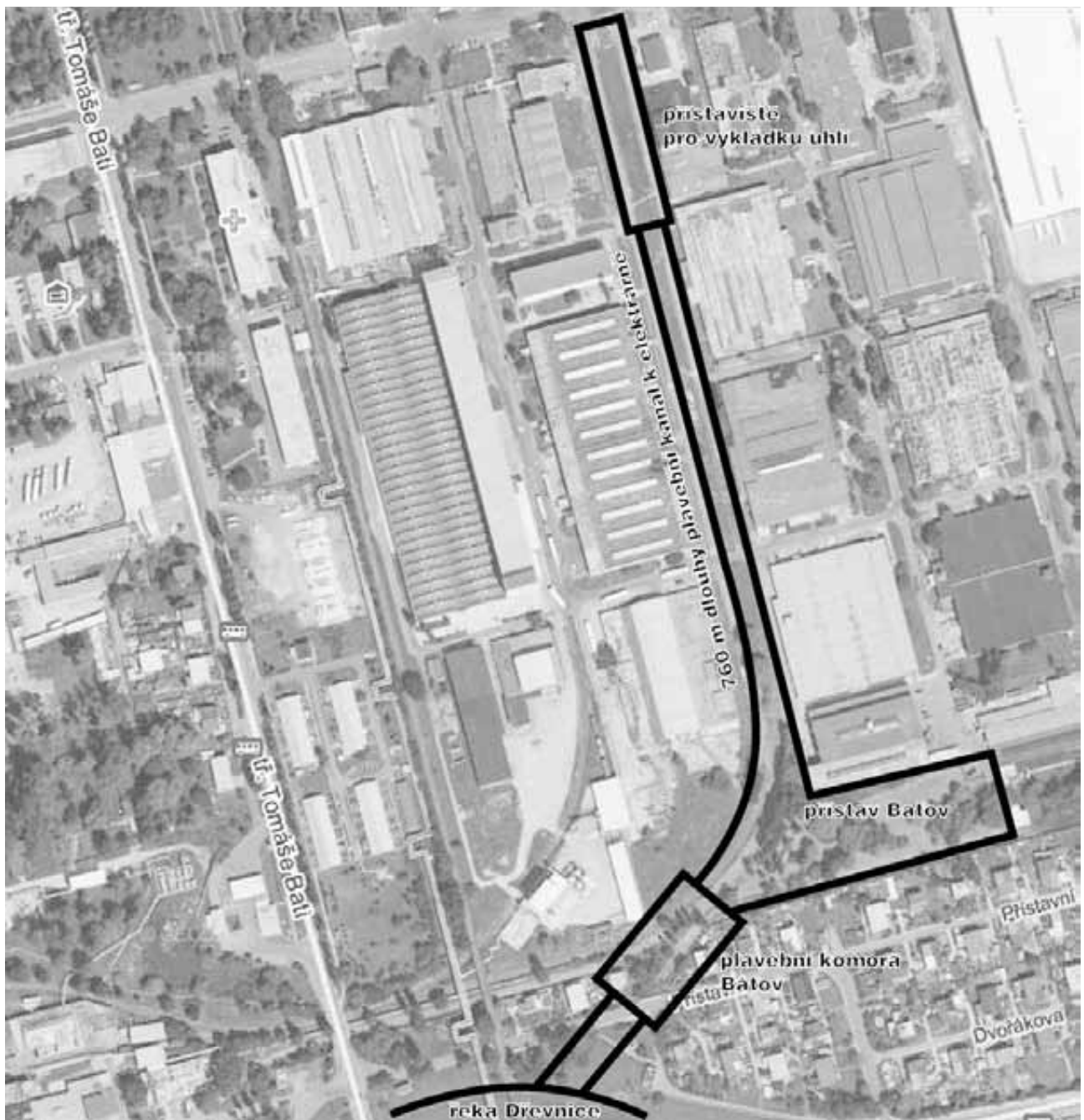
8. října 1947, Osvobozený našinec, Olomouc

Připojení Zlína na plavební kanál Odra-Dunaj

S největší pilí se pracuje na rekonstrukci plavebního kanálu z Batova do Rohatce, jenž za přechodu fronty na jaře 1945 byl na mnohých místech těžce poškozen. Pro budoucnost se připravuje realizování plánu přímého připojení Zlína na tuto říční cestu a to vy-

budování plavební spojky ze Zlína do Batova. Spojka bude dlouhá 12 km a umožní nakládání zboží na lodí přímo ve Zlíně, kde se vybuduje přístaviště. Kanál bude zásobován vodou z přehrady u Slušovic, jejíž budování bude zahájeno v r. 1948..

-Dou.



Lokalizace přístavu a plavebního kanálu Batových závodů v Otrokovicích, které byly zasypány v 60. letech 20. století po ukončení plavby na průplav Otrokovice–Rohatec.



Výstavba přístavu v Batově, Moravský zemský archiv v Brně, pracoviště Zlín

Ve Zlínském kraji jsou téměř hotové úseky vodního koridoru

Z knihy Křižovatka tří moří - Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, připravil Tomáš Kolařík

Nadpis tohoto článku nepřehání. V období mezi dvěma válkami došlo na řece Moravě k řadě zásahů, které neměly být součástí vodní cesty D-O-L. Úpravy Moravy byly motivovány jinými zájmy: protipovodňovou ochranou, závlahami, zajištěním „malé“ plavby v rámci Baťova kanálu a využitím vodní energie. Paradoxně se však ukázalo, že se při novějším pojetí dají četné objekty a úseky využít. Představují její sice nesouvislé, avšak více nebo méně hotové prvky vodního koridoru D-O-L.

Prvním téměř hotovým úsekem je zdrž hodonínské- ho jezu, která může být začleněna do vodní cesty prakticky bez úprav. U Rohatce však vzdutí hodonínského jezu končí. Vodní koridor D-O-L tam musí řeku opustit a přejít do pravobřežního laterálního průplavu. Pro takové vedení existují i další důvody. Prvým je dán skutečností, že si řeka Morava proti proudu od Rohatce zachovala svůj původní, lidskými zásahy prakticky nedotčený charakter s obdivuhodnými meandry a probíhajícími dynamickými břehovými procesy. **Tzv. osypané břehy jsou osou přírodního parku Strážnické Pomoraví. Jakékoliv narušení současného rázu této krajiny, která se u nás vyskytuje již jen velmi vzácně, by bylo neodpuštělnou chybou, které by se nedopustil ani nezkušený a necitlivý projektant vodního koridoru D-O-L.**

Druhým důvodem je příznivá morfologie vyššího pravobřežního terénu, která umožňuje zřízení vyššího stupně u Rohatce, jehož zdrž v celkové délce 18 km je pro plavbu velmi příznivá.

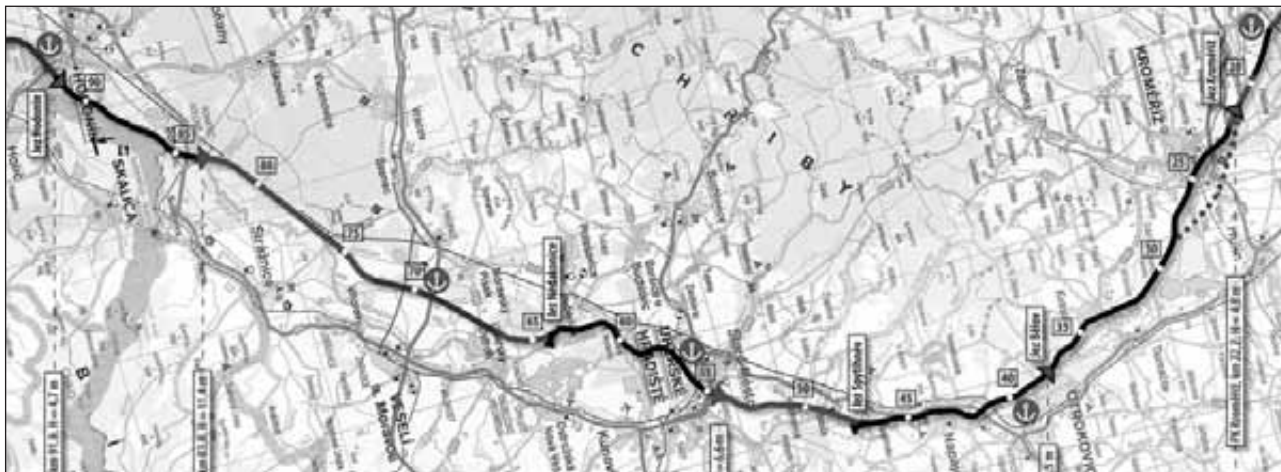
Pravobřežní vodní koridor D-O-L nejprve sleduje dosti těsně trasu železničního koridoru a protíná při tom rozsáhlé těžebny písku, a poté přechází do existujícího odlehčovacího kanálu řeky Moravy mezi Uherským Ostrohem a Strážnicí. Ten byl v meziválečném období vybudován pro ochranu měst Uherský Ostroh a Veselí nad Moravou, a neměl tedy mít s vodní cestou nic společného, dnes však představuje další z téměř hotových úseků vodního koridoru D-O-L. Přeměnou i na vodní cestu se ovšem poněkud změní. Částečně se rozšíří a vodou bude naplněn trvale – tedy

nikoliv jen za povodní. Jeho břehy by měly získat přírodnější ráz včetně mělkých postranních lagun. Zejména zmizí jeho nevhodný stromový doprovod, který tvořily v podstatné míře zanedbané aleje ovocných stromů – bude nahrazen dřevinami vhodnými pro přirozené říční břehy. Jeho průtočná kapacita se podstatně zvýší, což zlepší povodňovou ochranu uvedených měst. Průplavní trasa se opět změní na říční přechodem do zdrže existujícího jezu v Nedakonicích.

Zdrž jezu v Nedakonicích představuje prakticky hotovou vodní cestu až po Staré Město u Uherského Hradiště. Nedakonická zdrž si vyžádá jen menší směrové úpravy u Kostolan nad Moravou, při kterých by na novém ostrůvku v řece vznikly umělé biotopy, jakož i zrušení dosavadního nízkého pohyblivého jezu v Kunovském lese, jehož funkce je při plném vzdutí v Nedakonicích zbytečná.

Následující úsek Staré Město–Spytihněv je veden opět pravobřežním průplavem s jednou plavební komorou. Jeho trasa sleduje téměř přesně trasu dosavadního Baťova průplavu. Převáděním části vysokých průtoků vodním koridorem D-O-L se sníží povodňové ohrožení v oblasti od Napajedel až po Uherské Hradiště. Vzdutí existujícího jezu ve **Spytihněvi se nebude měnit, neboť je pro zaručení přiměřené plavební hloubky až k následujícímu jezu u Bělova dostatečné.** Spytihněvská zdrž je tedy dalším téměř hotovým úsekem vyžadujícím jen nepatrné směrové korekce u Napajedel a Otrokovic.

Plavební komorou u bělovského jezu bude možné dosáhnout bělovské zdrže, jejíž hladina se nepatrně zvýší. Jezová konstrukce byla při výstavbě už přizpůsobena budoucímu zvýšení. V počátečním úseku zdrž dokonale vyhovuje jak z hlediska hloubek, tak směrového vedení požadavkům na vodní cestu. Bude pouze nutné provést korekci oblouku u Kvasic. Problémy však nastávají při konci vzdutí v oblasti města Kroměříže. V územním plánu byla dána přednost levobřežnímu obchvatu před průtahem vodní cesty městským úsekem řeky. Definitivní trasu bude ještě nutno optimalizovat.



Mapa znázorňující průběh druhé etapy výstavby vodního koridoru D-O-L ve Zlínském kraji

Průchod vodní cesty Kroměříží má dvě vážné nevýhody. Především při něm není možné navrhovat trasu s poloměry alespoň 800–1000 m. Nemá-li vodní cesta zasahovat do ceněné Podzámecké zahrady, musel se projektant ve dvou případech spokojit i s hodnotami $R = 600$ m. Ani to není řešení, neboť příslušné rozšíření plavební dráhy v takových obloucích činí 68,3 m, což je hodnota, která se do stísněného prostoru Kroměříže nevejde. Bylo by tedy nutné přistoupit ke kompromisu a spokojit se s reálně možnou šířkou 50 m a omezit vzájemné míjení dlouhých lodních souprav v uvedených obloucích, tj. počítat s vyhlášením částečné plavební úžiny. Dalším problémem je nutnost zdvižení silničního mostu v centru města, což není právě jednoduché. Řešením by byl kompromis, tj. nepatrné zvýšení nivelety o 1 až 2 m, aby most poskytoval dostatečnou výšku za běžných průtoků, a osazení pohyblivé konstrukce (zdvižné nebo sklopné) v plavebním poli. Pohyblivé mosty jsou např. v Nizozemsku, Belgii, USA, Kanadě či Francii běžné a patří tak trochu ke koloritu krajiny. Ke zvedání kroměřížského mostu by docházelo jen zcela výjimečně. Pouze vystoupí-li hladina v řece za vyšších průtoků mimořádně vysoko, a zároveň bude třeba uvolnit cestu zvláště vysokému plavidlu – třeba kontejnerové lodi s třemi vrstvami kontejnerů.

Vedení vodního koridoru D-O-L mimo Kroměříž obchvatem oba problémy odstraňuje a má navíc tu výhodu, že více přispívá k ochraně města před povodněmi. Obchvat byl uvažován ostatně už dřív, ale pouze pro velké vody, tedy bez plavebního využití. Tato varianta je však značně nákladnější, a to mj. proto, že by si vyžádala nový dálniční most na dálnici D 1, a zvýšení její nivelety. Při průtahu městem takový problém nehrozí, neboť most této dálnice přes Moravu už plavebním požadavkům vyhovuje.

Na severozápadním okraji Kroměříže je na řece Moravě vysoký pohyblivý jez. Na hladinu jeho zdrže vystoupí vodní cesta plavební komorou, ať již zřízenou v blízkosti jezu, nebo na obchvatu, a vstoupí tak do posledního téměř hotového úseku vodního koridoru D-O-L v oblasti řeky Moravy. Zdrž kroměřížského jezu dosahuje až ke Kojetínu, tam je však třeba Moravu už definitivně opustit a přejít do levobřežního průplavu s plavební komorou u Záříčí, napojeného na zdrž rekonstruovaného jezu Troubky na Bečvě.

Tento úsek vodního koridoru D-O-L – probíhající již územím Olomouckého kraje – za povodní odlehčí Moravě i Bečvě při jejich soutoku, a může se stát prvním článkem protipovodňového systému, chránícího Přerov a jeho okolí včetně Troubek, které byly v roce 1997 tak těžce postiženy. Kromě toho zprostředkuje přístup k přístavu Přerov, který by měl být po terminálu v oblasti Břeclav–Hodonín dalším významným terminálem na konci etapy. Vedle přerovského přístavu lze na trase této druhé etapy počítat s překladišti na pravobřežním průplavu v oblasti Veselí nad Moravou–Uherský Ostroh na Moravě ve Starém Městě, v Otrokovicích a v prostoru Kroměříž–Kojetín. Větší význam, a tedy i větší rozsah by měl mít přístav v Otrokovicích, na které navazuje rozsáhlá průmyslová zóna (pneumatikárna Barum-Continental, letecké závody s letištěm aj.). Konečně je možné vést plavbu krátkým úsekem řeky Bečvy, upraveným pro jednolodní provoz, až k existujícím chemickým a strojírenským závodům v Přerově.

Na tomto místě je nutno ještě zmínit i **vztah vodního koridoru D-O-L k Baťovu kanálu.** Koexistence obou vodních cest by měla mít tři podoby. V krátkém úseku mezi Starým Městem a Spytihněví bude „Baťák“ pravobřežním průplavem nahrazen, a celý spád překoná jediná nová plavební komora. Zřejmě bude správné zřídit samostatnou malou komoru pro rekreační plavbu. Ve zdržích spytihněvského a nedakonického jezu by se společně provozovaly „malá“ i „velká“ plavba, přičemž malá plavební komora u jezu Nedakonice by byla zachována, a umožnila by tak přechod sportovních plavidel do souběžného Baťova průplavu od Nedakonice až po Rohatec, kde byl tento průplav ve vzdálenosti asi 1 km od hodonínských zdržů na řece Moravě ukončen. Po napojení Baťova kanálu na tuto zdrž prostřednictvím říčky Radějovky a nové malé plavební komory Rohatec, by se stala paralelní malá vodní cesta průběžnou trasou. **Pak by se nabízele i okružní plavby sportovních lodí krajinou Moravského Slovácka, využívající jak „malých“, tak „velkých“ vodních cest. To by k turistické atraktivitě této části Moravy nesporně přispělo.**



Jez Spytihněv, zřízený v rámci výstavby Baťova kanálu, vytváří zdrž, sahající až po Otrokovice, s parametry odpovídajícími vodní cestě třídy Vb. U jezu z řeky odbočuje vpravo Baťův kanál.

Kraj počítá s vodní cestou Břeclav – Vídeň

BŘECLAV - Mezi příznivce propojení tří moří vodní cestou patří i jihomoravský hejtmán Michal Hašek, který nám po zahájení břeclavské výstavy o vodním koridoru Dunaj - Odra - Labe poskytl následující rozhovor.

Jiří Holobrádek

O kanálu Dunaj - Odra - Labe se mluví více jak sto let. Jsme dnes o něco blíže jeho realizaci?

Musím vás opravit, ty myšlenky na propojení tří moří a vytvoření vodní cesty měl už Karel IV. a ten, jak známo, vládl v polovině 14. století. Takže ta myšlenka je stará zhruba 700 let. Je faktem, že intenzivní práce byly prováděny na konci 19. a v první polovině 20. století, po roce 1948 pak celá záležitost z řady důvodů usnula. Nové snahy se objevily po listopadu 1989, to už slavíme 20. výročí. Společně na výstavě stojíme u velké mapy, která znázorňuje možnosti vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe, ale je potřeba si říct, že zatím jsme ve fázi koncepčních úvah a dokumentů, které mají spíš obecný charakter. Myslím, že současné období hospodářské krize je v určitém ohledu i dobrou příležitostí pro takové projekty. Zdaleka nejen proto, že by se mohlo jednat o období „hladové zdi“ Karla IV., která také řešila řadu záležitostí v dobách hospodářských těžkostí. Zdaleka neplatí, že projekt Dunaj - Odra - Labe se týká jen lodní dopravy. Já vnímám celou myšlenku také jako příležitost pro řešení vodohospodářských záležitostí, protože my bychom byli schopni prostřednictvím takové významné vodní cesty zadržovat vodu a tím ovlivňo-

vat vodohospodářské poměry v krajině, byli bychom schopni nárazově zvládat krizové situace. Mohlo by to pomoci tam, kde ještě existuje intenzivní zemědělství a jižní Morava ještě, zaplavenbu, patří k těmto oblastem. A samozřejmě nezanebatelný je i energetický a ekologický potenciál. Jihomoravský kraj ve svých strategických dokumentech proto počítá s vodním koridorem, který by propojil jižní Moravu a Dunaj, tedy s vodní cestou Vídeň - Břeclav, samozřejmě s výhledovým pokračováním do Hodonína a do Zlínského kraje.

Proběhla už v tomto smyslu nějaká jednání s rakouskou stranou?

Já myslím, že teď je především důležité, aby existovala jasná shoda v České republice. A ta jasná shoda byla v minulých letech poněkud kalena účasti pana Bursíka ve vládě jako ministra životního prostředí. Nicméně jsem velmi rád, že nynější úřednická vláda Jana Fischera našla odvahu a schválila strategický dokument Politika územního rozvoje, kde je v doprovodných usneseních i zmínka o vodní cestě Dunaj - Odra - Labe a o nutnosti pracovat dál na této koncepci. Takový projekt vyžaduje nejen velkou trpělivost a přípravu území, ale bude vyžadovat také finanční prostředky. A jsem přesvědčen, že tato vodní cesta by mohla být typickou ukázkou spojení veřejného a privátního kapitálu. Existuje řada příkladů z Evropy, kde bylo takové společné financování úspěšně použito. Například v Rakousku Evropská komise přispěla na vypracování některých studií proveditelnosti a finančních studií. Kdyby se této akce s určitou garancí veřejného sekto-



Jihomoravský hejtmán Michal Hašek a břeclavský starosta Dymo Piškula stojí u trasy vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe vyznačeného na obří mapě v břeclavském muzeu. Postaví se někdy v budoucnu v Břeclavi na břeh skutečného průplavu? Foto: Jiří Holobrádek

ru chopil silný privátní investor, tak by ta debata nemusela trvat další desítky a stovky let. Bavíme se o reálném projektu, jehož realizace nebude hotova za měsíc ani za rok. Nicméně, když se nic nedělá, nic se nezkazí. Já jsem známý tím, že mě moc nebaví sedět na místě a stejně jako bojujeme za silniční dopravu, konkrétně za dálniční spojení Brna a Vídně, tak nevidím důvod, proč nepodpojit větší rozvoj vodní dopravy a proč nepodpojit re-

alizaci vodního kanálu Dunaj - Odra - Labe.

Zmínil jste dálnici Brno - Vídeň, kolem které je řada průtahů, sporů a soudů. Nemáte obavu, že by ze stejných důvodů ztroskotala realizace vodní cesty Dunaj - Odra - Labe, díla mnohonásobně většího a náročnějšího?

Držím se v politice dlouhodobě jednoho hesla: Kdo chce, hledá způsoby - kdo nechce, hledá důvody. A já hledám způsoby.



PRŮJEM INZERCE
tel.: 519 323 517
e-mail: morjih@tiscali.cz



M O R A V S K Ý

J I H
Vydáno v úterý 20. října 2009



- MSK Břeclav posílá juniorku Olomouci
- Tápet fotbalistů Hlohova pokračuje
- Fotbalové naděje postoupily do finále
- Školním tělocvičárám MSK chyběly body
- Aktuální fotbalové výsledky
- Obsazení fotbalových soustředí
- Žhavé zprávy z okrajů fotbalového hnutí

Máte tip? volejte non-stop 607 259 518

Cena: 12 Kč/číslo 40

TYDENÍK BŘECLAVSKÉHO REGIONU s přílohou TV Pohoda

Úterý 20. října 2009

Průplav D-O-L musí být evropským projektem



Patroni výstavy projekta Dunaj-Odra-Labe zahájil v Břeclavi hejman Michal Helek. Foto: Jiří Lulek

BŘECLAV - Ve čtvrtek minulého týdne zahájil hejman Jihomoravského kraje Michal Helek za přítomnosti zástupců ministerstva dopravy, Břeclavské radnice i starostů obcí Podolí výstavu s názvem Křižovatka tří moří, jejíž má veřejnost seznámit s významným projektem výstavby průplavu Dunaj - Odra - Labe, zkráceně D-O-L.

Průplav D-O-L je tvořen v základním plánu dvě evropskými vodními cestami zpracovanými Evropskou unií v roce 1993. Počítá s vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe jako s významným integračním prvkem sjednocení šesti evropských vodních cest. Od Dunaje by měl být průplav spojen přes řeku Moravu s Odrou a dále se napojí na řeku Labe. Osvědčila by se tak vodní cesta od Čer-

ného moře do Baltického a přes Labe do Severního moře. Některé národnostní spory o vybudování průplavu jsou staré již více jak sto let. „Navrhujeme doplnit, že řekou může být vyčleněn z ústí na tak důležité sloupe postaven, jako je například Labe. Dunaj i Odra patří mezi největší vodní pánve Evropy a našim národům má v rukou klíč, jak je možno tyto spory na území naší republiky spojit.“ uvedl již v roce 1923 tehdejší ministr ČSR Jan Šeda. V současné době jsou náklady na vybudování průplavu odhadovány na šest až osm miliard Kč. „Je třeba usilovat o evropské měřítko, a jestli je něco evropským projektem, tak je to D-O-L, který by v budoucnu propojil vodní cesty jižní a severní Evropy. Je třeba si uvědomit, že průplav poslouží jako smaltovací páska v postčerném regionem na řeku Moravu a může se

jižně nahradit ekonomicky rozvoj celé Moravy i ČR. Musí to být stavba Evropy a celý projekt by měl být financován Evropskou investiční bankou. Anotace naší říční síťi učinila a železniční kóby a nády v záměření, a tak jsou obě vodní cesty v jeho realitě. Je to projekt převeditelný, účinný a ekonomicky nenáročný investiční. Jeho náklady jsou daleko menší než výstavba dílny a jsou přehlednější, že se jedná o návrh nanejvýš ekologičtější. Průplavem i Dunajem se mnohokrát zvýší vodotěsnost řeky Moravy, což může být v budoucnu při globálním oteplování pro tento region akceschém.“ řekl předseda výboru pro dopravu Parlamentu ČR Ing. Josef Podrtník. Výstavba je patrná, jsou na ní i makety loď, jež by měly v budoucnu bránit vody průplavu. Po Praze, Ostrově a Brně bude v Břeclavi do konce ruku.



Výstavu Křižovatka tří moří - vodní koridor D-O-L v Břeclavi zahájil radní Jihomoravského kraje Ing. Jaroslav Pospíšil
Foto: Petr Uher - TV Fenix



PRŮJEM INZERCE
tel.: 519 323 517
e-mail: morjih@tiscali.cz



M O R A V S K Ý

J I H

Týdeník vydáván 3x týdně 1346



- Fotbalisté MSK přehrání Maďaře
- Hokejisti Břeclavi porazili zahraniční soupeře
- Mladci MSK B vyhráli zaskožené
- Závažné zprávy z fotbalu
- Obsazení fotbalových stadií

Máte tip? volejte non-stop 607 289 518

Cena: 12 Kč/číslo 33

TYDĚNÍK BŘECLAVSKÉHO REGIONU s přílohou TV Pohoda

Úterý 1. září 2009

Výstavba koridoru Dunaj – Odra – Labe není mrtvá



První etapa přípravy by měla být zahájena na ústí Dunaj - Modava až v roce 2013. Ilustrace Jura

JUR LIND

REGION - V Břeclavi bude 15. října zahájena putovní výstava **Křižovatka tří moří, která bude prezentovat vodní koridor Dunaj - Odra - Labe (D-O-L).** Občané Břeclavi se budou mozi informovat a projeklu, jež by měl vytvořit do budoucna tisíce pracovních příležitostí nejen na Břeclavsku, ale celé jižní Moravě.

Vláda České republiky vydala 22. července opět pokyn, aby byla zahájena ze strany příslušných ministrůve jednání s okolními státy a Evropskou komisí o výstavbě vodního vodního koridoru. „Myslím, že výstavba vodního koridoru není mrtvá, jak se snažila prezentovat některá širší média. Přínosy na Břeclavsku by mohly být mnohem větší, pokud by se podařilo realizovat projekt. Důležitá je spolupráce s okolními státy a Evropskou komisí. Vláda s rozhodnutím vlády později provede projekt. Jsem z realizace projektu opět rád.“ řekl ředitel

mluvčí společnosti Plavba vodní cesty Tomáš Kolařík. Poslední krize (teplo, plynová, hospodářská) zahnaly také další funkce D-O-L, jako je doprava strategických surovin, především ropy a plynu do zámoří na jižní Moravě a Lanškrounska, jež by umožnila širokou diverzifikaci státního rozpočtu a výrazně zvýšila zaměstnanost. Výstavba 1. etapy D-O-L má propojit interní vodní cestu Babič kanál a splavnou řeku Morava a Daji se sítí evropských vodních cest.

Jihomoravskému kraji by se italykala již první etapa realizace zámoří a v Břeclavi by měl vzniknout centrální přístav a logistické centrum, což pomůže rozvoji i hejtman Jihomoravského kraje Mgr. Michal Hašek. Projekt přispěje k rozvoji regionu a může poskytnout nové pracovní místa. „Vlastní cesta má pokračovat mnoha ekonomickými ústředí a projekty má vytvořit tisíce pracovních míst nejen během jeho výstavby, ale i po jeho dokončení. Břeclavský přístav má sloužit jako multimodální logistické centrum a součástí řešení a společný management zboží a výrobků, a to i možnost vyvíjet bezpečnostně první etapu pracovní síly nebo zeleňování dopravy. V Břeclavě přístav by měl vytvořit do budoucna tisíce pracovních míst.“ doplnil Kolařík. Oblast jižní Moravy má také rozvinout potenciální příležitosti a vodní cestu by významně snížila náklady na dopravu zemědělských komodit.

„Část podnikavců by bylo možné zapojit. Náklady se číhají, kdy byly navrženy. Základní přírůstek a přínosy na vytvoření vodní cesty, díky z exportu zboží finanční nezávislosti zajištění.“ řekl hejtman. Projekt obnáší také rozvoj turistického námořní, neboť umožní přiblížit zahraničním turistickým loďem a lodí, na březích řek by se vytvořily přístaviště (marity), restaurace a ubytovací zařízení. „Břeclavsko by získalo mnohem větší hospodářský rozvoj než historicky.“ dodal Kolařík.



Páté zastavení putovní výstavy “Křižovatka tří moří - vodní koridor Dunaj-Odra-Labe” v Břeclavi Hejtman Jihomoravského kraje Mgr. Michal Hašek, Tomáš Kolařík a Ing. Josef Podzimek
Foto: Ludmila Svobofová - MaG Břeclav

Anketa

Souhlasíte s vybudováním kanálu Dunaj - Odra - Labe?

Jana Vlková, starostka Hlohovce

Každý komunální politik by měl vítat investice do regionu. A to je vpravdě investice systémová, proto bych ji přivítala. S vybudováním kanálu Dunaj - Odra - Labe souhlasím. Lodní doprava je jednou z neekologičtějších. Našemu regionu by přinesla potřebný impuls k dynamičtějšímu rozvoji. Na druhé misce vah je zachování krajinné jedinečnosti, s níž, musíme si sebekriticky přiznat, dosud neumíme zacházet. Do zemí, které umějí citlivě skloubit přírodní krásy s hospodářským využitím, jezdíme s obdivem. Bohužel u nás zatím tento proces žije a je otázkou generací, zda se budeme v tomto směru někdy podobat např. Nizozemsku nebo Švýcarsku. Politická nevráživost, neochota investovat přímo do rozvoje bez korupčních meandrů a další problémy zatím příliš optimismu nedávají.



Jana Kramářová, ředitelka muzea, Břeclav

Vzhledem k tomu, že se břeclavské muzeum aktivně podílí na veřejné prezentaci a podpoře tohoto projektu, tak je má odpověď předem zjevná a srozumitelná. Kdo by ale měl zájem o podrobnější informace a ucelenější představu, je do muzea srdečně zván a určité své návštěvy nebude litovat. Vítání jsou také všichni školáci a studenti se svými pedagogy. Expozice je překvapí svým netradičním ztvárněním a jejich hodinka zeměpisu či přírodopisu plnohodnotně strávená v muzeu nezůstane jen součástí nudné výuky, ale bude je i bavit. A ti nejmenší si dokonce mohou pohrát s lodičkami na všech řekách, nebo si jen tak skočit z Břeclavi třeba do Pardubic. Celá republika teď totiž leží v muzeu.



František Schulz, kulturní pracovník, Poštorná

Já souhlasím, protože lodní doprava je ekologická, nezatěžuje prostředí a ovzduší. Voda, to je život, vláhá je potřebná k zavlažování polí a luk, vodní tok se dá využít i k rekreaci a rybaření. Jenom velká škoda, že to nestihli už naši předkové v době, kdy nebyly různé aktivistické skupiny, ochránáři, lobbisté a politické strany. Ti všichni budou do jisté míry vody vždy kalit. A až už bude všechno hotové a domluví se i státy, přes které kanál půjde, Evropská unie uvolní potřebné finanční prostředky, nepodepíše to nakonec prezident Klaus. Může také vzniknout situace, že se o kanál začnou zajímat města a oblasti, kde není reálný předpoklad, že by kanál vedl. Budou mít však vlivné zástupce na plzeňské právnické fakultě. Dále je nutno počítat i s Nejvyšším kontrolním úřadem, protože jeho prezident už určitě dávno vlastní služební loď.



Zlata Maděřičová, Jihomoravská komunitní nadace

Dokud se nenaučíme být v plánovacích a rozhodovacích procesech na místní úrovni transparentní, byla bych pro zastavení dokonce všech veřejných zakázek. Když premiér země veřejně prohlásí, že stavbou komunikace budou uspokojeny obě lobbistické skupiny, je zřejmé, že marasmus společnosti dosáhl svého dna. Naivní občan by se totiž domníval, že veřejné stavby mají sloužit uspokojování potřeb občanů - voličů a hle - my uspokojujeme lobbisty. Je jen logické, že naše stavby patří k nejdražším na kontinentě. Stavba kanálu D-O-L by byla velmi významným zásahem jak do ekosystému, tak do života celé komunity. V takovém případě je v každé civilizované zemi na místě uspořádání referenda. Dle Aarhuské úmluvy, kterou poslanecká sněmovna ratifikovala v roce 2004, mají občané právo mluvit do takto závažných rozhodnutí ovlivňujících jejich budoucí životy. Tedy za předpokladu, že bude respektováno právo občanů mluvit do této věci a dále za předpokladu, že dokážeme zajistit transparentnost stavby, pak jistě se stavbou souhlasím. A to jistě uznáte, že v současné době zajistit neumíme. Nebo nechceme?



Otto Vadura, rybář, Břeclav

Z hlediska úvah ekonomicky silné 1. republiky to byla reálná věc. Z hlediska dnešní ekologie by to byla záležitost ideální a z hlediska dnešního stavu financí je to naprostá utopie. Bude stačit jedna ostuda, která nás v brzké době čeká a v rámci Evropy, že budeme opět vypadat jako troubové, neboť dálnice Vídeň - Brno bude našimi jižními sousedy vybudována z Vidně k Mikulovu a v ČR se díky ekologickým aktivistům a naivkám jako Děti země povedou polemiky, kudy ta dálnice vlastně má vést. Zapomeňme rychle na kanál, a ochraňme ČR, aby nedala příležitost nejméně dalším třem zeleným generacím a jejich sotúrkovým vyznavačům (lepeňák v batohu, hurá do přírody, poprvní vidím živou žábu, tady bude Národní park) vést dalších 50 let polemiky kudy ten kanál vůbec povede. A nedej Bože, aby po dalších 100 letech přišli Burskovi pohrobci a napadlo je ten kanál nějak vypustit a letnit jako Nesyt v roce 2007.



Anketa převzata z Týdeníku Břeclavsko



Výstava v Břeclavi se těšila hojnému zájmu návštěvníků
Foto: Jiří Holobrádek - Týdeník Břeclavsko

Po vernisáži následovala projížďka lodí po Dyji s Lodní dopravou Břeclav (foto vlevo)

Foto: Monika Vintrlíková - Lodní doprava Břeclav

Týdeník Břeclavsko

Na úvod

Z Břeclavi do moře

V břevlávském muzeu můžete v těchto dnech vidět výstavu o plánované výstavbě vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe. Nutně si položíte otázku, zda je vůbec možné něco takového vybudovat. Nápad je to starý řádu století, ale realizovat ho nedokázal ani císařpán, ani Tomáš Bafa, ani Adolf Hitler ani ÚV KSČ. Zastím se to nijak zvlášť nedaří ani současné politické reprezentaci. A tahalice kolem kouzku dálnice z Brna do Mikulova také nedávají naději, že by se v rozhadaném Česku někdo dokázal shodnout na tom, kudy průplav povede a kdo ho postaví. Ale možná se pleta. Snad na židlné vernisáži v Břeclavi nebylo tak přepapalášováno, jako tentokrát. Přijela řada poslanců a senátorů současných i minulých, exministrů Schling a Fenc, nechyběl ani slavný přeběhlik a rušič voleb Melčák, přijel dokonce bývalý předseda kdysi slavného JZD Sušovice František Čuba. Ze by pánové věřili zajímavou příležitostí? Jen aby se z průplavu zase nevyklubal tunel.

Říši Holobrádek

Před 70 lety se u Lanžhota vyměřovala trasa

LANŽHOT (juh) - Myšlenka na vybudování průplavu Dunaj - Odra je už po mnoho desetiletí také tématem hovorů mnohých Lanžhotčanů. Myšlenka, že by se rázovité podlužácké město mohlo stát významným přístavem je pro některé lákavá, pro jiné děsivá. František „Žantá“ Uher před několika lety v Lanžhotském zpravodaji zmapoval historii snah o vybudování vodní cesty.

Již v roce 1653 se usnesli moravští stavové o splavnění řeky Moravy a jejím spojení s Odrou, ale nedošlo se dále než jen ke schválení projektu. V 18. a 19. století vzniklo asi deset variant propojení těchto řek. V roce 1846 se snažila uherská vláda o úpravu Moravy od Rohatce k Dunaji, ale revoluční události roku 1848 jí v tom zabránily.

Moravský sněm usiloval i v

dalších letech o splavnění Moravy, ale pozemky ležící v inundačním území řeky náležely většinou velkostatkářům, kteří měli dostatek dobré půdy jinde, a tak neměli zájem o úpravu řeky. Teprve když velká část této půdy přešla do rukou malozemědělců, nastal obrat. Rolníci důrazně žádali na vládních úřadech, aby se přistoupilo k regulaci Moravy a řešila se i otázka budování dunajsko - oderského průplavu. Podle tehdejších projektů měl být veden od Dívína do Kútů, Lanžhota a dále na Přerov a Hranice. V Lanžhotě měl být vybudován jeden ze sedmi přístavů a překladišť.

Také lanžhotití radní měli velký zájem na regulaci Moravy, která by omezila povodně. V roce 1891 zaslali petici říšské radě a žádali v ní, aby byl realizován projekt Dunaj - Odra. Byli

pro něj zapálení, neboť doufali, že při jeho budování se naskytne možnost vydělků. V roce 1897 se delegace Lanžhota zúčastnila v Napajedlích velkého tábora lidu, na němž se požadovala regulace Moravy.

Starostenský sbor břevlávského okresu vyslal v roce 1908 do Vídně deputaci, aby projednala regulaci Moravy a Dyje a výstavbu průplavu.

V roce 1939, když hitlerovské Německo okupovalo naši republiku, vzrostla také snaha o co nejrychlejší započítí s budováním průplavu. Začala se intenzivně vyměřovat trasa průplavu. V roce 1940 jsem byl po dobu prázdnin zaměstnán u geometrů, kteří měli středisko ve Tvrdonicích. Bylo nás několik, kteří jsme jako figuranti stáli u trasírek. Měli jsme plat 10 korun na hodinu a ještě příplatek za

komára a bláto. Pracovali jsme pod Tvrdonicemi kolem Hřúdu. Inženýři Šeránek a Kadourek nám ukazovali na mapách, kde bude přístav Lanžhot. Měl být mezi přívozem a železničním mostem, s obrovským překladištěm na železnici a autostrádě. Na průplavu měla být zdvihadla a plavební komory k překonání výškových rozdílnů. Odbočka průplavu do Brna měla vést od Hřúdu ke kostické kaplička a dál na Brno zhruba v místech, kde je dnes dálnice.

Když jsem jako patnáctiletý kluk dřel u Moravy trasírku, na hlavě sítku proti komárům, po kotníky v blátě a po kolena v koptivách, snil jsem o tom, že až budu v důchodu, budu chodit do přístavní krčmy pod Lanžhotem na pravý námořnický rum. Nedočkal jsem se toho, snad moji prapra... vnuci.



Upravená řeka Morava mezi Hodonínem a Lanžhotem vedená podél komplexu lužních lesů představuje téměř hotovou trasu vodního koridoru D-O-L. Provizorní pevné a vakové jezy budou nahrazeny pohyblivými jezy, aniž by byl podstatně změněn dosavadní hladinový systém. Směrové poměry (poloměry oblouků) plně vyhovují plavbě.



Řeka Morava u Lanžhotu. V popředí nový most dálnice D2 plně odpovídá požadavkům plavby. Vlevo nahoře provizorní kamenný jez, jehož funkci nahradí pohyblivý jez u Kútů při stejné výšce vzduť.

Nový pohled na projekt ODRA - VISLA a na plavební spojení ODRA - VÁH

Ing. Pavel Neset, CSc.

Projekt plavebního spojení Odra – Visla z roku 1906

Rakouskouherský Říšský zákon č. 66 z 13. 6. 1901 „Zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek“ mimo jiné uložil v návaznosti na průplav Odra – Dunaj realizovat plavební spojení k říční oblasti Visly a až ke splavné části Dněstru. Za tím účelem byla ustavena v roce 1905 expositura Ředitelství pro stavbu vodních cest v Krakově.

Rakouské úřady tehdy svým oficiálním projektem z roku 1906 preferovaly spojení na Vislu, která v Haliči byla pod rakouskou správou, na rozdíl od Odry, která byla tehdy pod pruskou správou. Dnes už staré dopravně-politické důvody neplatí. Katovický a krakovský region dnes patří mezi významné ekonomické oblasti v Evropě, kterým chybí kvalitní napojení na evropskou síť vodních cest. Z myšlenek původního projektu byla postupně realizována kvalitní vodní cesta třídy Va na horní Visle mezi Krakovem a Osvětím v délce 90 km, která je zatím izolována od Evropy, neboť Visla pod Krakovem nemá pro plavební provoz potřebnou kvalitu a propojení k Odře a Dunaji chybí.

Když se podíváme na historické vedení tras vodní cesty

z Odry na Vislu, tak trasa dle projektu z roku 1906 je stále schopná po modifikaci realizace s využitím říčních úseků řek Olše, Visly a Soly, neboť překonává rozvodí mezi Olší a Vislou na nejnižší kótě 260 m n.m., přitom prochází nejméně urbanizovaným územím, i když se nevyhne stejně jako ostatní trasy narušení celoplošně rozptýlené občanské zástavby slezského typu (viz přílohy O-W 1 až 4). Alternativní řešení skýtá možnost propojení Gliwického kanálu na Przemsku a Vislu, které prochází vysoce urbanizovaným územím kolem Katowic a je velmi obtížně realizovatelné. Další sledovaná trasa prochází kolem Rybnika, která je již územně reálnější, ale rozvodí překračuje na vyšší kótě. Existuje ještě jeden historický projekt prof. Smrčka z roku 1902 procházející od Mošnova přes St. Ves, N. Bělou, mimoúrovňově kříží Ostravici u Vratimova směrem na Šenov, Šumbark, H. Suchou na Stonavu. Mimoúrovňově přechází Olši na Konczyce a sestupuje k Visle. Probíhá terénem dotčeným největšími poklesy a velice industrializovaným územím s vrcholovou zdrží na kótě cca 280 m n.m. Tato varianta neřeší možnost napojení na Odru. Dnes je již velmi obtížně realizovatelná.

PLAVEBNÍ SPOJENÍ ODRA - VISLA A ODRA - VÁH



Modifikovaná trasa dle projektu 1906 (přílohy O-W 1 až 4) má výhodu, že prochází řekou Olší, která je společná i pro projekt plavebního spojení Odry s Váhem. Toto propojení se poprvé řešilo jako varianta ke spojení Dunaj – Odra ve studii Hydroprojektu z roku 1958. Modifikace společného úseku spočívá v tom, že bylo upuštěno od vedení samostatným kanálem souběžně s hlavní železniční tratí a trasa přešla do řeky Olše, které se musela přizpůsobit svým výškovým uspořádáním. V oblasti Visly tehdy nebyl znám požadavek na realizaci nádrže Goczalkowice, která se nyní navrhuje využít a s ní i krátké úseky řeky Visly nad nádrží a pod nádrží. Dnes chybí podklady o vedení trasy 1906 na polském území. Lze předpokládat, že obdobně byla vedena kanálem souběžně s řekou Vislou až do oblasti Osvětimi. Dnes se jeví jako účelné opuštění řeky Visly a přechod kanálem do řeky Soly, které vzdutí a splavnění v oblasti Osvětimi přinese tomuto městu novou kvalitu nábřeží i s rekreačním využitím. Využívá se i zpětné vzdutí od stupně Dwory na Visle.

Zařazení této vodní cesty předpokládáme do Va třídy vodních cest. Dle mezinárodní klasifikace vodních cest je nejmenší délka plavební komory v Va tř. 115 m, šířka 12,5 m, ponor 2,8 m a hloubka nad záporníkem 4 m. Šířka plavební dráhy v hloubce dna naloženého plavidla 40 m. Podjezdná výška mostů 7 m.

K plavebnímu spojení Odra – Váh

Plavební propojení vodní cesty Odra – Váh je v této úvaze řešeno pouze na území ČR. Vážská vodní cesta včetně tohoto propojení je v dohodě AGN zapsána jako vnitrozemská vodní cesta mezinárodního významu E81. Řeka Odra je dle této dohody mezinárodní vodní cestou E30. V současné době se již ustálily názory na potřebu tohoto spojení. Slovenská strana toto spojení považuje za významné pro vážskou vodní cestu a protestovala proti návrhům na její vypuštění z AGN, což je již ve vzájemných vztazích s ČR vyřešené. Mělo by následovat územní řešení tohoto spojení a jeho zahrnutí do územních plánů, jak na českém, tak i na slovenském území. Nejproblematictější u tohoto spojení je na české straně průchod Třincem, zejména v dřívějších návrzích byl vodní cestou narušen provoz Třineckých železáren. Tomu se lze úspěšně vyhnout obchvatem Třince, jak je naznačeno v této úvaze. Přitom lze vhodně napojit novou automobilku Hyundai plavební odbočkou v úrovni zdrže Nebory – Jablunkov. Za zmínku stojí vzájemná spolupráce a kooperace Hyundai se sesterskou automobilkou KIA v Žilině.

Zařazení této vodní cesty předpokládáme do Va třídy vodních cest. Dle mezinárodní klasifikace vodních cest je nejmenší délka plavební komory v Va tř. 115 m, šířka 12,5 m, ponor 2,8 m a hloubka nad záporníkem 4 m. Šířka pla-

Tabulka 1

Přehled možného rozvržení plavebních stupňů mezi Odrou a Vislou modifikované trasy dle projektu 1906

Řeka	km	Plavební stupeň	dolní hl. m n.m.	horní hl. m n.m.	Spád m
Olše	1,34	Kopytov	184	197	13
Obočení z D – O – L v km 2,5					
	7,5	Věřňovice	197	202	5
	10,5	Godów	202	207,5	5,5
Odbočení k Váhu v km 14,1					
Průplav					
	15	Petrovice u K.	207,5	224	16,5
	20,2	Hranice	224	236	12
	25,5	Zebrzydowice	236	260	24
Visla					
	33	Baków	255	260	5
	47,5	Goczalkowice	245	255	10
	56	Visla jez	245		
Průplav					
	68,2	Skidzin	238	245	7
Sola					
	73,7	Rajsko	232	238	6
	77,2	Oświęcim	225	232	7
	79,5	ústí Soly do Visly v km 2,0			

Kaskáda splavné Visly:

Visla					
	6,0	Dwory	218,5	225	6,5
	21,5	Smolice	213,9	218,5	4,6
	37,5	Lanczany jez		213,9	
Kanál					
	0-16,0	Skawina	201,9	213,5	11,6
Visla					
	66	Kościuszko	197,4	201,9	4,5
	81	Dabie	193,7	197,4	3,7
	90,5	Kujawy přístav		193,7	
	92	Przewóz	187,2	193,7	6,5

Stručná hydrologická charakteristika plavebního spojení Odra – Visla

Řeka	Q100m ³ /s	Qstř(180) m ³ /s	Qmin(355) m ³ /s
Olše ústí	935	7,00	1,63
Visla Goczalkowice		8,98	0,81
Sola Oświęcim	1130	22,4	11,4
Visla Dwory	1950	58,3	19,0

vební dráhy v hloubce dna naloženého plavidla 40 m. Podjezdná výška mostů 7 m. V tunelu Jablunkov a na odbočce do Nošovic je uvažován jednodenní profil plavební dráhy s výhybnami. Délka tunelu při výšce vrcholové zdrže 470 m n.m. je v uvažovaném návrhu 5500 m. Toto řešení nahrazuje variantu se dvěma tunely. Každé další snížení hladiny vrcholové zdrže neúměrně prodlužuje délku tunelu.

Vodní cestu bude nutno doplnit systémem úsporných nádrží u plavebních komor vyšších spádů, přečerpáváním vody a hospodařením s vodou za vyšších vodních stavů v Olši. Potřebný objem bude možno uložit v nádrži Těrlicko na Stonávce dotováním průtoků z Olše převodem z plavební zdrže odbočky Hyundai do Stonávky nad nádrží. Z nádrže Těrlicko na Stonávce lze nadlepšovat průtoky Olše od stupně Dětmárovice pro toto plavební spojení za nízkých vodních stavů. Převodění části vyšších průtoků z Olše do Stonávky přinese zlepšení a zefektivnění hospodaření s vodou v nádrži Těrlicko a bude přínosné i pro zásobování průmyslu vodou z této nádrže.

Závěrem

Obě posuzované vodní cesty z Odry jak na Vislu tak i na Váh jsou doplňkem systému, který naváže v km 2,5 na hlavní páteř, kterou tvoří vodní koridor Dunaj – Odra – Labe a mohou přinést do koridoru další přepravní objemy zboží. Obě vodní cesty z Odry na Vislu i na Váh by měly být řešeny v úrovni vhodné k zapracování do územních plánů. Zatím co spojení z Odry na Vislu využívá standardních plavebních objektů nákladově průměrných, spojení z Odry na Váh předpokládá realizaci technicky náročných objektů plavebních komor o spádu 30 m s úspornými nádržemi, zdvihadla o spádu 75 m, jednodenního plavebního tunelu o délce 5500 m na vrcholové zdrži ve výši 470 m n.m. Tato technická náročnost se projeví v nákladech. Tato vyšší nákladovost by neměla být překážkou k odstranění izolace vážské vodní cesty směrem na sever. Řešení spojení Odra – Váh údolím Kysuce na Slovensku zatím nebylo publikováno, ale řešení nepředpokládá použití technicky náročných plavebních objektů. Klíčem k tomuto spojení je překonání Jablunkovského průsmyku na českém území. Uvedené řešení je jednou z možných cest.

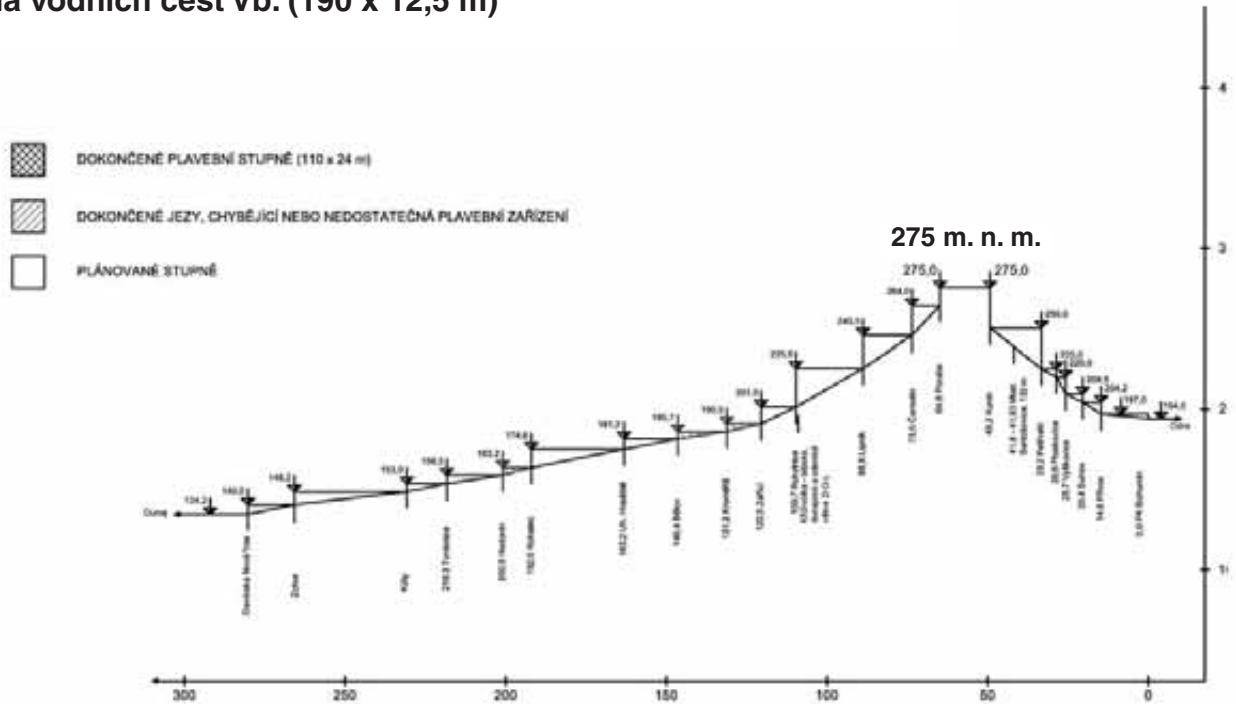
Tabulka 2
Přehled možného rozvržení plavebních stupňů mezi Odrou a Váhem modifikované trasy dle projektu z roku 2003 od Odry po vrcholovou zdrž

Řeka	km	Plavení stupeň	dolní hl. m n.m.	horní hl. m n.m.	Spád m
Olše	1,34	Kopytov	184	197	13
Obočení z D – O – L v km 2,5					
	7,5	Věřňovice	197	202	5
	10,5	Godów	202	207,5	5,5
Odbočení k Visle v km 14,1					
	14,9	Dětmárovice	207,5	216,5	9
	20,1	Doubrava	216,5	221,5	5
	23,5	Karviná	221,5	236	14,5
	27	Louky n/O	236	252	16
	33	Zpupná Lhota	252	261	9
	37,5	Český Těšín	261	275	14
Průplav 41		Třinec	275	306	31
	43	Ropice	306	336	30
	45	Nebory	336	366	30
	45,6	Odbočka Hyundai			
Olše	58,3	Hrádek ve Slezsku jez	366		
	62,2	Jablunkov I	366	380	14
	63,9	Jablunkov II	380	395	15
Průplav	64,2	Jablunkov III zdvihadlo	395	470	75
Tunel	66,3	Severní portál ČR		470	délka tunelu 5,5 km
	71,8	Jižní portál SR		470	
Průplav	73	Svrčinovec I SR	439	470	31
		Svrčinovec II SR	439	428	11
(navazuje na zdrž Čadca) Pokračování ve SR údolím Čierňanky a Kysuce					

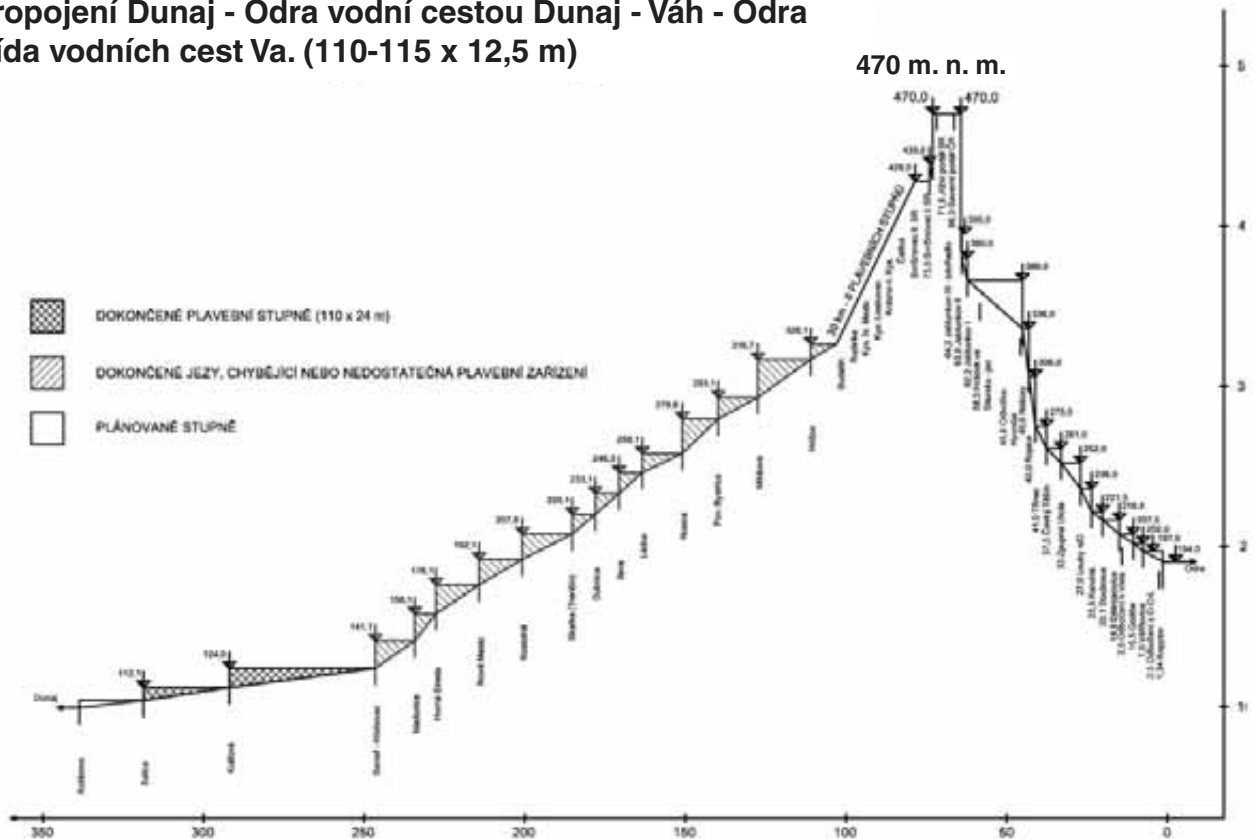
Stručná hydrologická charakteristika plavebního spojení Odra – Váh

Řeka	Q100 m ³ /s	Qstř(180) m ³ /s	Qmin(355) m ³ /s
Olše ústí	935	7,00	1,63
Olše Český Těšín	617	3,74	0,62
Olše pod Lomnou	303	1,81	0,30

Propojení Dunaj - Odra vodní cestou Dunaj - Odra - Labe (D-OL) třída vodních cest Vb. (190 x 12,5 m)



Propojení Dunaj - Odra vodní cestou Dunaj - Váh - Odra třída vodních cest Va. (110-115 x 12,5 m)



LODNÍ DOPRAVA PORTA BOHEMICA 2010

Od 1. května 2008 byla po 60.letech, díky společnému projektu obcí a měst ležících na Labi, obnovena pravidelná osobní lodní doprava na trase Ústí nad Labem – Litoměřice – Roudnice nad Labem. V roce 2009 přibýlo přístaviště ve Štětí. V letošní 3. plavební sezóně byla trasa prodloužena do Horních Počapel (celkem již 60 km). Letos se k projektu připojili svými novými přístavišti další obce: Horní Počaply, Trávčice – přívoz Nučnický/Nučnice a Dolní Zálezly. V letošním roce se na lodní dopravu napojí také pevnostní město Terezín, kde probíhá výstavba přístaviště na řece Ohři.



Největší česká řeka Labe procházející napříč Ústeckým krajem vytvořila velmi ojedinělou krajinu s hlubokým zářezem říčního údolí dotvářené nádhernými útvary Českého středohoří s typickými kužely vyhaslých sopek. Zde se nachází známý unikátní přírodní útvar Porta Bohemica – Brána Čech, tak se také nazývá celé kaňonovité údolí Labe. Nebo pohled z lodní paluby na majestátní horu Říp a na celé úžasné panorama Českého středohoří. Uvidíte příkré stráně vinic na labských březích. To vše si můžete vychutnat během pravidelných plaveb lodí Labské paroplavební společnosti. Na největší české „gastronomické“ osobní lodi Porta Bohemica 1 s kapacitou 300 osob, je pro Vaše chuťové zážitky k dispozici nekuřácká restaurace s kapacitou 220 míst. Na menší „vinařské“ lodi Porta Bohemica 2 s kapacitou 115 osob, můžete ochutnávat výborná vína (litoměřické, roudnické, žernosecké) z vinic okolo kterých poplujete. Mimo pravidelných linkových plaveb můžete nově využít i zajímavé okružní plavby. V Ústí nad Labem vyzkoušejte technickou poznávací plavbu, kdy proplujete největšími zdymadly v Čechách pod hradem Střekov a zároveň podplujete architektonicky skvostný most pod Mariánskou skálou. V Litoměřicích můžete nastoupit na romantickou okružní plavbu na žernosecké jezero. Při skleničce vína se můžete kochat malebným pohledem na zapadající slunce nad Lovošem. Především Vaše děti ocení možnost dvojitého zážitku z jízdy výletním vláčkem a z plavby lodí. Velmi nevšedním zážitkem jsou taneční večerní plavby labským kaňonem mezi Litoměřicemi a Ústím nad Labem na osvětlené palubě hudebního parníku. Milovníci cyklistiky



můžou kombinovat jízdu na kole s plavbou lodí. Mezinárodní Labská cyklostezka vede okolo celé trasy lodní linky a na obou lodích je k dispozici dostatečná kapacita pro přepravu jízdních kol. Mimo pravidelný jízdní řád je možno lodě pronajímat na různé společenské akce, konference nebo privátní výlety s lodní kapelou a špičkovou gastronomií.





Povodí Labe, státní podnik



Zabezpečuje

výkon správy povodí, kterou se rozumí správa významných vodních toků, činnosti spojené se zjišťováním a hodnocením stavu povrchových a podzemních vod a další činnosti, které vykonávají správci povodí podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, zákona č. 305/2000 Sb., o povodích a souvisejících právních předpisů, včetně správy drobných vodních toků v dané oblasti povodí, jejichž správcem byl podnik určen.

Územní působnost je vymezena hydrologickou hranicí ploch hlavních a dílčích povodí vodních toků, které má Povodí Labe ve správě. Určená oblast zasahuje do správního území 7 krajů, a v nich do obvodu 62 obcí s rozšířenou působností.



Nabízí

- v rámci činnosti vodohospodářských laboratoří, akreditovaných u Českého institutu pro akreditaci (ČIA) pod č. 1264, analýzy povrchových, odpadních a pitných vod, říčních sedimentů a zemin, plavenin, sedimentovatelných plavenin, čistírenských kalů, odpadů, výluhů a různých matric z oblasti hydrosféry, včetně prací vzorkařských a hydrometrických,

- využití podvodního dozeru KOMATSU, rypadel POCLAIN a MENZIMUCK včetně zajištění přepravy vytěžených hmot



Povodí Labe, státní podnik

Vita Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové 3,
Tel.: 495 088 111, Fax: 495 407 452, www.pla.cz, labe@pla.cz

LEGENDA - LEGEND

Evropská síť třídy IV-VI	European network, classes IV-VI
Regionální vodní ústřížky	Regional waterways, classes I-III
Místní jachty	Minor ports
Kabinová loď	Cabin steamer
Lokální plovárna	Light craft
Trasa umělého plovárny se předložením stávkem (přechovkem)	Standing mast routes
Omezená vodní výška nebo hloubka	Restricted headroom or depth
Výstavba nové / oprávněná rekonstrukce / plánovaná	Construction or under way / restoration / projected
Plovárna kontura I, II, III, IV	Lock No. (on D-O-E branches)
Nepřelázané vodní cesty	Disused waterways
Nepřelázané řeky	Unnavigable rivers
Hranice	Border
Plovárna kontura, tedy plovárny kontury	Lock, right of lock
Vertikální kabinová loď	Vertical cabin lift
Sáňová vodní cesta s podélným odbočným štátem	Sluiceboat inclined plane
Šňáhová vodní cesta s příčným odbočným štátem	Transverse inclined plane
Lodní odbočka s odbočením (šlátem)	Water sloop
Podélná plovárna kontura	Drop lock
Akvadukt, přeplynací most	Aqueduct
Tunel	Tunnel
Výhledový zářez	Removable cutting
Průhledná (přehledná, nepřehledná) plovárna kontura	Obstacle (clear, draught lock)
Přilivná baržova, přílivový mostek, přílivový štátek	Tide barrier, passage possible at low or mid tide
Lodní dopravní služba	Boat passage service
Vodní cesta s křižovatkou (přechovkou)	Divergence at knifing of locks (with pin or square)



Jak se staví

Příloha k článku Ing. Petra Formana
Velká červená čísla - viz tabulka na straně 47 časopisu



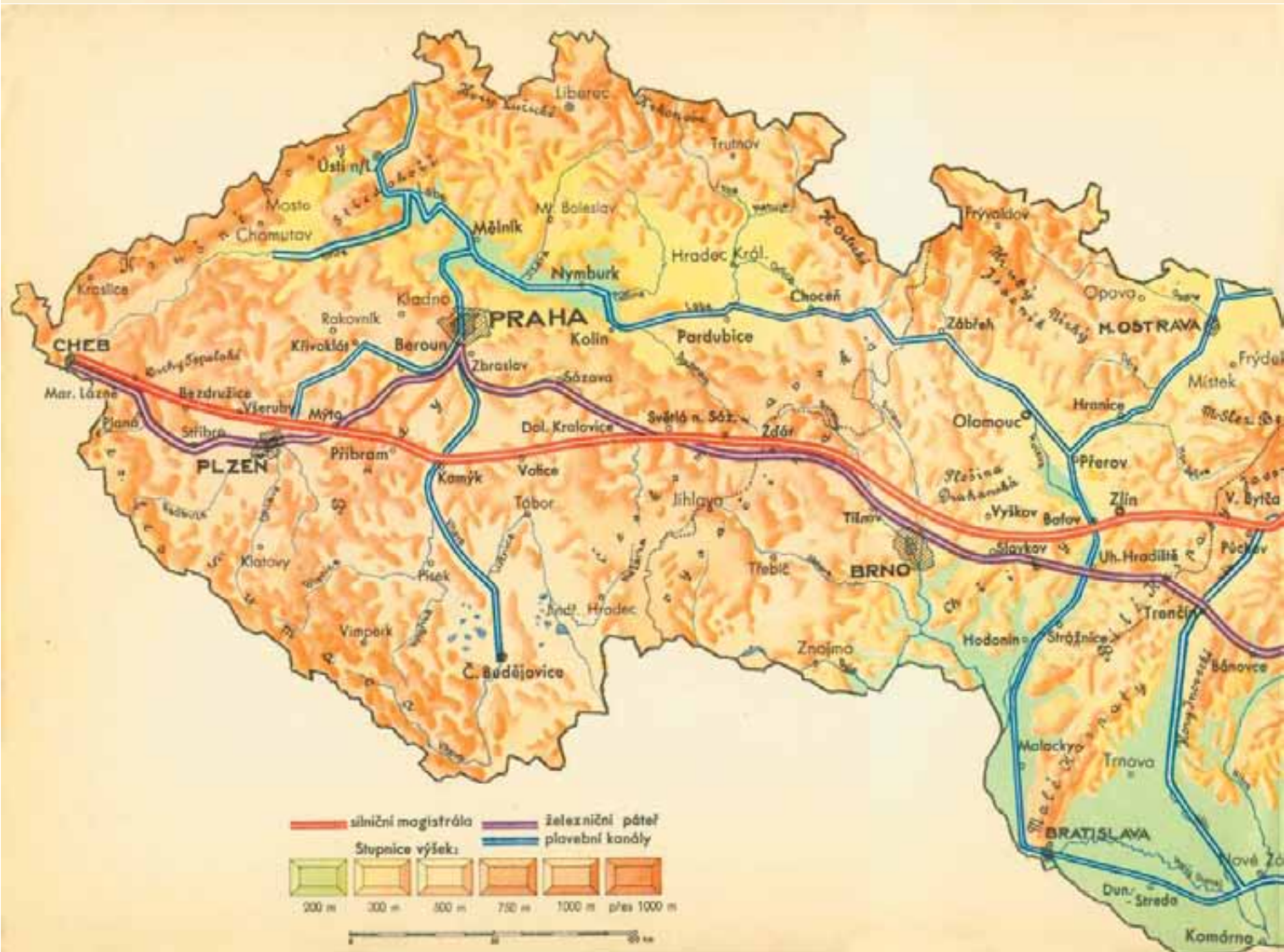
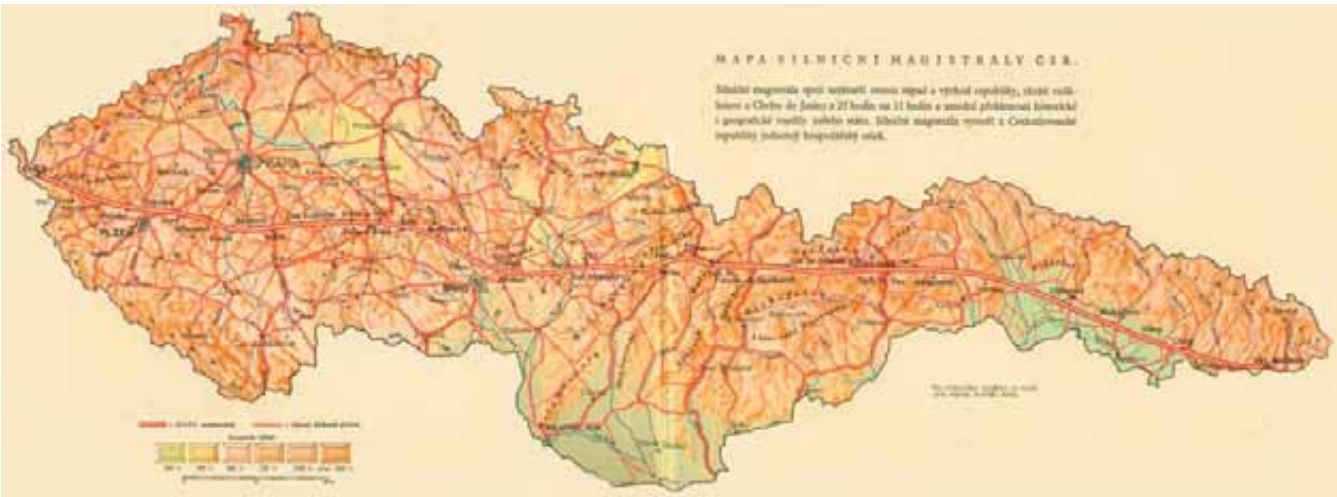
8 PK SEVILLA

ve světě



MAPA SILNIČNÍ MAJSTRALY ČSR.

Státní magistrála spojuje největší města republiky, státní magistrála a Cheb do Jindřichova a 27 bodů na 11 bodů a státní příhraniční železniční a propeřiční spojení s okolními státy. Státní magistrála spojuje a Československé republiky s okolními hospodářskými území.



D^r. J. A. BAŤA · BUDUJME STÁT

II. ROZŠÍŘENÉ A DOPLNĚNÉ VYDÁNÍ

Ve Zlině 1938

Po 70 letech:
 Železnici máme,
 dálnice dokončujeme
 a Dunaj-Odra-Labe se snažíme zakázat.

K článku Život není takový je úplně jiný (38)

Ing. Josef Podzimek

MAPA ŽELEZNIČNÍ MAGISTRÁLY ČSR.

Diagram je sítěž návrhu státní sítě železniční magistrály. Sítě souboru silnic
konečnými úseky a vnitřní sítěž. Dle toho, které je státní sítěž vyřešena,
dívá, jak se může rozvíjet železniční síť.



*Legendární čtyři mapy
J. A. Bati, zajišťující
prosperitu naší země.
1938*

DOPRAVNÍ VYBUDOVÁNÍ ČSR.

Silniční a železniční magistrála ve spojení se sítí dopravních kanálů zajistí přímé,
levné a rychlé spojení západu s východem naší republiky. Historické a hospodář-
ské rozdíly jednotlivých zemí budou tímto vybudováním dopravy odstraněny
a z našeho státu bude vytvořen jednotný hospodářský celek.



Pro záznamní vyřízení na mapě
užito metody Františka Kříže.

MAPA IDEÁLNÍHO VODNÍHO SPOJENÍ ČSR.

Tato mapa ukazuje, že Československo, ležící na severní antarktidě a jižní-
čechy Evropy, může získat klíčové postavení ve vodní dopravě. Na mapě jsou
zobrazeny ideální koryta a splavnění, jaká by měla být vybudována.



Nová plavební komora v přístavu Sevilla

Příloha k článku FCC Construcción

Foto: FCC Construcción



Nová plavební komora Sevilla ve výstavbě



Přístav Sevilla - vlevo dole stávající plavební komora



Umění spolupráce

Kvalita, přesnost a důslednost v každém detailu.
Společná koordinovaná práce lidí mnoha oborů a profesí.
Schopnost řešit náročná zadání a odvaha hledat nová řešení.

- | | | |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 1/ Velká plavební komora Roudnice n. Lab. |
| | 3 | 1/ Jez České Vrbné, Vltavská vodní cesta |
| | | 3/ Malá vodní elektrárna Troja, Praha |

metrostav
člen DDM Group

www.metrostav.cz

JZD
Slušovice
plavba zelená úrodnost

TUV
Quality
certificate
ISO 9001

- výroba ekovergii - zemědělská činnost - výroba vin a destilátů -

Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe (D-O-L)
Je multifunkční vodohospodářské dílo zásadního významu
pro Českou republiku i Evropu.
Spojuje v sobě funkce dopravní, energetické, vodohospodářské,
ekonomické i krajinytvorné. Proto JZD Slušovice podporuje projekt D-O-L.



www.jzdslusovice.com

www.winedietrichstein.com



Prepojenie Ázie, Ruska a Európy širokým a normálnym rozchodom železnice



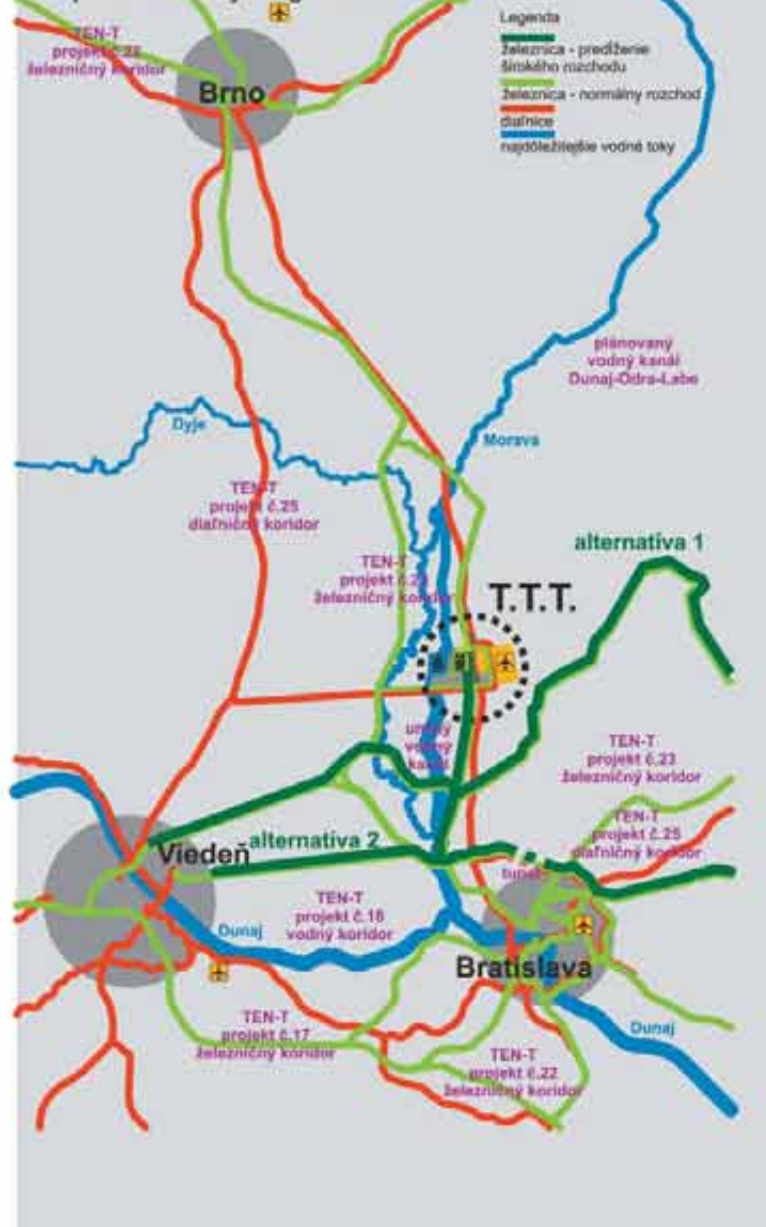
Plán rozšírenia širokorozchodnej železnice (Košice - Viedeň)



Jančina
ARCHITEKTI

© Všetky práva vyhradené 2008 Jančina architekti

Dopravné koridory v regióne T.T.T.



Transkontinentálny Tranzitný Terminál – T.T.T. výňatok z rozvojevej štúdie

Ing. arch. Juraj Jančina, Jančina architekti

barevná príloha uprostřed

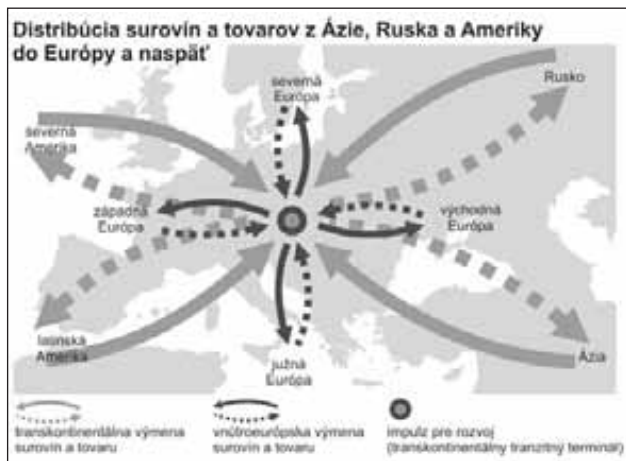
Globalizácia zasahuje do všetkých oblastí života. Pojem hraníc stráca na význame a ovplyvňovaní diania vo svete. Imigrácia je sprievodným znakom globalizácie. Tranzit sa stáva plnohodnotným dynamickým odvetvím – samostatným segmentom priemyslu, s veľkou budúcnosťou a prognózou nárastu. Tranzitná doprava a logistika je jedna z možností ako správne využiť pretlak a expanziu Ázie a prispieť k dosiahnutiu rovnovážneho stavu, garantujúcu stabilitu a pokrok regiónu, EÚ i celej planéty a rozvinúť spoluprácu a priateľstvo.

Spolupráca medzi kontinentmi, medzi východom a západom, je to, čo všetkým prináša úžitok. Dobře posadený tranzitný uzol v Európe správnych parametrov, predvídaných dimenzií, s odhadom požiadaviek doby, môže byť motorom, generátorom, pokroku a prosperity a priestorom pre mnohorakú spoluprácu medzi kontinentmi.

Transkontinentálny tranzitný terminál sa nachádza pri hraniciach troch štátov, Rakúska, Českej republiky a Slovenska, v pomyselnom trojuholníku miest: Viedeň – Bratislava – Brno. Hybnou silou rozvoja tohto uzla, je transkontinentálna letecká doprava a suchozemská železničná doprava – z východu širokorozchodná železnica, s difúziou dopravy kontinentálnej v celom jej spektre: vodnej – riečnej, kolajovej, leteckej i automobilovej.

Z pohľadu globálneho európskeho prístupu a tendenciám nárastu za doterajšie a do budúcnosti plánované obdobie a pri naplnení uvažovaných východísk (najmä štúdiu_ očakávaný vysoký objem leteckej nákladnej prepravy a prepravy po železnici) sa predložený návrh snaží o nový prístup k zvýrazneniu a využitiu strategickej polohy Slovenska v strede Európy. Berie do úvahy, že vodné – morské cesty sú, alebo v blízkej dobe budú preťažené v koncových bodoch, prístavoch západnej Európy. Preto je nevyhnutné nájsť alternatívu suchozemskou cestou doplnenú leteckou cestou.

Taktiež pri súčasnom rozšírení Európskej únie o východoeurópske krajiny je predpoklad zvyšovania životnej úrovne týchto krajín a ich zvýšenej budúcej spotrebe a nárastu tranzitovaného tovaru z celého sveta a hlavne z Ázie.



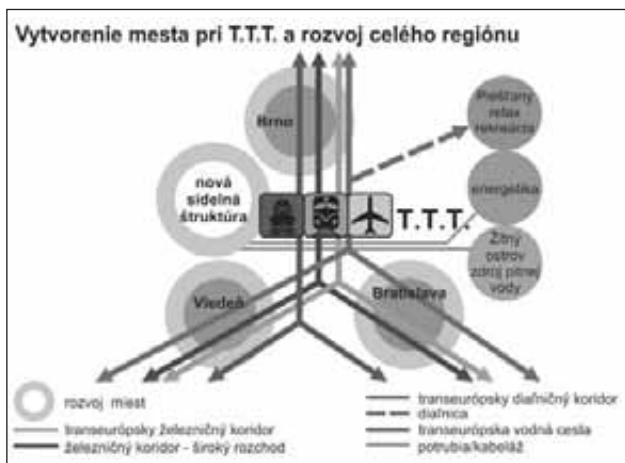
Projekt T.T.T. vychádza z novej filozofie, zo súčasného smerovania vývoja a očakávaných globálnych socio-ekonomických väzieb Európy k Ázii a ostatnému, produkciu tovaru expandujúcemu svetu. Už vo svojom názve nesie ambíciu byť „Transkontinentálny“. Ideu, filozofiu, zámer, podmienky vzniku, polohu, veľkosť, modalitu, predpokladanú technickú a technologickú vyspelosť, internacionalitu, časovú súvislosť, eventuálne mestotvorný aspekt definuje rozvojová štúdia. Tento materiál vznikol pod dohľadom autora projektu Ing. arch. Juraja Jančinu a spracovateľského tímu Jančina architekti (Ing. arch. Jančina, Ing. arch. Bušovský, Ing. arch. Lackovič a Ing. Laktiš) v spolupráci s odbornými tímami zameranými nie len na dopravu (Dopravoprojekt a.s.: Ing. arch. Koczkáš, Ing. arch. Marioth, Ing. arch. Horváth; Hycoprojekt a.s.: Ing. Krčmárik, Ing. Vorlíček, Ing. Hromada; Katedra leteckej dopravy Žilinskej univerzity v Žiline: prof. Ing. Kazda, CSc., Ing. Badánik, PhD; Ing. Stolárik), ale aj na environmentálne otázky (Creative, s.r.o.: RNDr. Peťková), elektroenergetické a energetické riešenie (prof. Ing. Janiček, PhD; Green Energy Slovakia, s.r.o.: Ing. Lacko; Menert, s.r.o.: Ing. Wöllner) a v neposlednom rade odpadové hospodárstvo (doc. Ing. Čermák, PhD).

Transkontinentálny tranzitný terminál má ambície tretieho tisícročia. Ambície prepravné, logistické, technologické, a taktiež celého radu komplementárnych funkcií a odvetví, ktoré priemysel tranzitu a surovín zahŕňa. Od IT technológií riadenia prepravy, cez technológie manipulácie s tovarom, až po vývoj a uplatnenie nových dopravných prostriedkov. Ide o jediný a najväčší päť modálny komplexný transkontinentálny tranzitný terminál takéhoto druhu v strednej Európe.

Opodstatnenosť myšlienky potreby a vzniku T.T.T. vychádza z úvah o demografickom vývoji vo svete, vo väzbe na priemyselnú produkciu a obchodnú výmenu. Obyvateľstvo Ázie v počte cca 4.0 mld., tvorí v súčasnosti dve tretiny celosvetovej populácie. Priemerný medziročný prírastok obyvateľstva tohto kontinentu, za obdobie rokov 1995-2005 bol 4,7%. Demografický údaj je nutné premietnuť aj do objemu narastajúcej pracovnej sily, schopnej produkovať a vyrábať. Kulminácia nárastu populácie ako pra-

covnej sily je očakávaná okolo r. 2020-2030. Pracovná sila sa podieľa okrem iného na produkcii určenej pre ázijský trh, ako aj pre export do celého sveta, vrátane Európy. Tento vývoj a jeho „dôsledky“ si Európa nemôže nevšimnúť a musí na ne zareagovať. Primeraná reakcia je v schopnosti vývoj predvídať a vytvoriť predpoklady, prijať a distribuovať časť produkcie smerujúcej do Európy.

Prvoradým cieľom a zámerom projektu T.T.T. je vybudovanie gigantického dopravného uzla v Európe v najvýznamnejšej strategickej pozícii a zároveň s pomocou dopravy, tranzitu tovaru, surovín a obchodu rozšíriť spoluprácu medzi kontinentmi a národmi. Postupne sa projekt darí presadzovať, čoho dôkazom je aj to, že sa projekt T.T.T. dostal do Stratégie rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 spracovanej Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. Zároveň sa ako oficiálny zástupca Slovenskej republiky uchádza o medzinárodnú podporu v snahe zaradiť sa medzi prioritné projekty Dunajskej stratégie, ktorá vzniká pod patronátom štruktúr Európskej komisie z Generálneho riaditeľstva pre regionálnu politiku (DG REGIO).



Vodná doprava

(vypracovali: Hycoprojekt, a.s.: Ing. Jozef Krčmárik, Ing. Jozef Vorlíček, Ing. Robert Hromada)

Projekt T.T.T. vychádza z jednoznačných daností územia pričom v základnom návrhu rieši prepojenie európskych morí Severného, Baltického s Čiernym prostredníctvom hlavných európskych vodných tokov Dunaj, Odra, Labe. Tento významný návrh prepojenia morí nie je ničím novým nakoľko bol už v histórii uvažovaný a známy od 14. storočia.

Plavebné prepojenie Dunaj – Odra – Labe (ďalej D-O-L) je dnes súčasťou hlavných vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu (E), z ktorých v súlade s Európskou dohodou o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu - AGN (Ženeva 1996) prechádzajú územím Českej republiky dve vodné cesty:

E20 – rieka Labe od Severného mora cez Hamburg, Magdeburg, Ústí nad Labem, Mělník a Pardubice – (spojenie Labe – Dunaj);

E30 – Swinoujscie – Szczecin – rieka Odra od Szczecin cez Wrocław do Kozle – (spojenie Odra – Dunaj).

1. Návrh prieplyavného spojenia podľa jednotlivých vetiev:

- Oderská vetva: Přerov – Bohumín – štátna hranica (smer Szczecin); súčasť E30, dĺžka vetvy: 98 km
- Dunajská vetva: Přerov – Břeclav, variantne Kúty – štátna hranica (smer Viedeň, variantne Bratislava); súčasť

E30, dĺžka vetvy: 118 km, variantne 120,0 km

- Labská vetva: Přerov – Pardubice – Děčín (smer Hamburg); súčasť E20, dĺžka vetvy: 154 km
- Celková dĺžka D-O-L na území ČR: cca 370 km.

2. Navrhované riešenie vodnej dopravy v projekte T.T.T.

Navrhované riešenie vodnej dopravy v projekte T.T.T. predstavuje možnosť napojenia na medzinárodnú dunajskú vodnú cestu prostredníctvom koridoru vedeného na území ČR riečnym hraničným tokom Moravy a na území SR ľavobrežným kanálom priamo do Bratislavy.

Inteligentné riešenie podáva projekt T.T.T., ktorý vychádza z nosnej časti vodnej dopravy, ktorú navrhuje realizovať prostredníctvom vodnej cesty vedenej z časti vodným tokom Morava a ďalej plavebným kanálom na území Záhoria. Vodná cesta v tomto návrhu spája sídelnú a priemyselnú oblasť T.T.T. cez Dunaj s pripravovanou Vážskou vodnou cestou do Žiliny. Projekt T.T.T. súčasne do svojho riešenia zahŕňa súčasnú priemyselnú oblasť pre výrobu automobilov Volkswagen v Devínskej Novej Vsi a priemyselné parky Malacky, Lozorno a Zohor.

3. Základné technické parametre a pojmy navrhovanej vodnej cesty v projekte T.T.T.

V súlade s európskou dohodou AGN návrh vodnej cesty v projekte T.T.T. pre D-O-L z veľkej časti rešpektuje nasledovné údaje:

Plavebná trieda: Vb

Rozmery tlačných zostáv: 172 – 185 x 11,4 m

Ponor: 2,50 – 2,80 m

Šírka plavebnej dráhy na hladine/hĺbka:

- lichobežníkový profil 54/4 m

- obdĺžnikový profil 40/4 m

- zložený profil 42,5/4 m

Minimálny smerový oblúk: $R = 800$ m (rozšírenie v oblúku: + 21,25 m)

Ponor: 2,80 m

Rozmery plavebnej komory: max. 190 x 12,5 m, hĺbka 4,0 m

Výška hrany navrhovaných mostov nad najvyššou plavebnou hladinou: 7,0 m (3 vrstvy kontajnerov)

Aby bolo možné preplavovať lodné súlodia priamo z Dunaja až do prístavu T.T.T. (Malacky) bez potreby prepravovať súlodia na menšie zostavy, uvažujeme v tomto úseku vybudovať vodnú cestu s rovnakou plavebnou triedou ako je na Dunaji. Podľa európskej dohody AGN je Dunaj na úseku Viedeň-Bratislava-Belehrad zaradený do plavebnej triedy VI b:

Plavebná trieda: VI b

Rozmery tlačných zostáv: 185 – 195 x 22,8 m

Ponor: 2,50 – 4,50 m

Hĺbka vodnej cesty: 6 m

Šírka plavebnej dráhy v úrovni dna plavidla: 100 m

Minimálny smerový oblúk: 1 000 m

Rozšírenie plavebnej dráhy v oblúku: 18,1 m

Počet plavebných komôr na stupni: 2

Pôdorysné (užitočné) rozmery plavebnej komory: 200 x 24 m

Min. hĺbka plavebnej komory: 6,0 m

Výška spodnej hrany navrhovaných mostov nad najvyššou plavebnou hladinou: 7,0 m (3 vrstvy kontajnerov)

Oblasť Záhorskej nížiny, je riešená v projekte T.T.T. ako koridor vodnej cesty Morava, ktorý je súčasťou plavebného spojenia vodných ciest Dunaj-Odra-Labe s nadnárodným európskym významom.

Táto vodná cesta začína v zaústení rieky Morava do

Dunaja pri Devíne. Plavebná hladina v Dunaji je v súčasnosti na trase pri Devíne na úrovni 138,20 m n.m. Bpv. Maximálna plavebná hladina je na kóte 139,30 m n.m. Bpv.

Projekt T.T.T. pre zlepšenie plavebných pomerov tiež vychádza zo súčasných a navrhovaných projektov ako je hydroenergetické vodné dielo Bratislava Wolfsthal, ktoré po jeho úspešnom zrealizovaní bude možné pri spolupráci s rakúskou stranou využiť ako riečny stupeň v koryte Dunaja. Tým by sa dosiahla vzdutá hladina vody na úrovni 141,50 m n.m. Bpv, čo by zvýšilo plavebnú hĺbku v Dunaji nad vodným dielom a súčasne spätne vzdulo hladinu v Morave.

Parametre vodnej cesty v úseku Devín - prístav Malacky sú uvažované pre plavebnú triedu VIb. Od prístavu Malacky smerom proti toku je plavebný kanál uvažovaný pre plavebnú triedu Vb v zmysle požiadaviek kladených na vodnú cestu Dunaj – Odra – Labe.

Hladina vody v ukončení plavebného kanála na slovenskom území sa uvažuje na úrovni 158,50 m n.m., t. j. celkový výškový rozdiel je 20,3 m.

Plavidlové komory, ktorými sa prekonáva výškový rozdiel hladín v jednotlivých úsekoch navrhovanej vodnej cesty, budú navrhnuté ako úsporné, napr. s bočnými akumuláčnými nádržami. Dôvodom je minimalizovať straty vody pri preplavovaní plavidiel.

4. Kategórie navrhnutých prepravných úsekov vodnej dopravy v projekte T.T.T.

Riečny úsek

Riečny úsek vodnej cesty je navrhovaný v úseku medzi zaústením Moravy do Dunaja v Devíne - km 0,00 až po km 10,63 navrhnutý v trase pôvodného koryta.

Navrhnuté koryto bude upravené t. j. rozšírené, prehĺbené a opevnené v súlade s požadovanými parametrami vodnej cesty. Trasa pozostáva z priamych úsekov a kružnicových oblúkov s danými polomerami a rozšíreniami v oblúkoch.

Kanálový úsek

Plavebný kanál je trasovaný mimo chránenú krajinnú oblasť lužných lesov, rešpektuje polohu obcí, stavieb, komunikácií, vodných tokov a vodných plôch.

Koryto bude navrhnuté v súlade s požadovanými parametrami vodnej cesty. Trasa pozostáva z priamych úsekov a kružnicových oblúkov s danými polomerami a rozšíreniami v oblúkoch. Dĺžka plavebného kanála je 45 km.

V mieste Devínskeho Jazera nad zaústením potoka Malina do Moravy vodná cesta opúšťa koryto Moravy a pokračuje ako umelý plavebný kanál. V tomto mieste cca km 11,10 je navrhnuté vybudovať *plavidlovú komoru* „Devínske Jazero“. Komora bude mať súčasne aj funkciu *zátvorného objektu*, ktorý v prípade povodne v rieke Morava umožní odstavenie plavebného kanála z prevádzky. Tým bude ochránené územie pozdĺž plavebného kanála pred povodňovými hladinami, ktoré môžu vybrežiť z koryta. Od plavidlovej komory „Devínske Jazero“ pozdĺž plavebného kanála bude potrebné vybudovať novú lavostrannú ochrannú hrádzu Moravy s napojením na jestvujúcu hrádzu. Dĺžka novej hrádzky je cca 3150 m.

Pri obci Gajary je v návrhu T.T.T. situovaný nákladný a osobný prístav Malacky. Pod bazénom osobného prístavu bude navrhnuté kanálové prepojenie medzi plavebným kanálom a Moravou. V mieste napojenia na Moravu sa navrhuje umiestniť uzatvárací objekt z dôvodu ochrany územia pred povodňami. Toto prepojenie bude slúžiť ako prírodný prvok v štruktúre novovznikajúceho mesta, ktorý

bude zároveň možné využívať na kotvenie osobných lodí v centre novovzniknutého mesta.

V km 55,75 plavebného kanála v mieste, kde kanál pretína ochrannú hrádzu Moravy je umiestnená plavidlová komora Kúty, ktorá môže mať súčasne funkciu uzatváracieho objektu voči veľkým vodám v Morave. V koryte Moravy je plánované vybudovať hať Kúty, ktorá zabezpečí vzdutú plavebnú hladinu na kóte 158,50 m n.m. vodnej cesty nad plavidlovou komorou Kúty.

Od hate Kúty pokračuje vodná cesta v existujúcom koryte Moravy na územie Českej republiky.

Letecká doprava

(vypracovali: Katedra leteckej dopravy Žilinskej univerzity v Žiline: prof. Ing. Kazda, CSc., Ing. Badánik, PhD; Ing. Stolárik)

V závislosti od rozsahu ponúkaných letov sa „naša“ spádová oblasť prekrýva s okolitými letiskami, ktoré môžu v budúcnosti slúžiť pre potreby leteckej dopravy celej aglomerácie. Okolité letiská v dotyku T.T.T. sú tieto : Vienna Schwechat, Bratislava, Brno – Tuřany, Piešťany, Malacky.

Ako má vyzeráť ideálne letisko, plánovaný, najdôležitejší letecký uzol v Európe ?

Navrhované letisko v projekte T.T.T. uvažuje s parametrami ktoré zabezpečia prevádzku v objeme 50 mil. cestujúcich ročne (Paríž – Charles de Gaulle 48 mil. cestujúcich ročne) by malo mať minimálne rozmery pre umiestnenie letiska uvažované na ploche 4 400 x 2 300 m t.j. cca 1 012 ha. Pre tento návrh letiska uvažuje s lietadlami s kapacitou cca 150 – 180 cestujúcich (typicky súčasne B 737 NG a A 320) s určitým podielom širokotrupých (wide – body) a diaľkových typov lietadiel (B 777, 747, A 340). V ďalej budúcnosti je možné predpokladať prevádzku A 380.

Výhodou navrhovaného letiska v umiestnení T.T.T. je napojenie na infraštruktúru ďalších druhov dopravy čo je existujúci fakt. Letisko vzniká súčasne s konceptom dopravného uzla, kde nebude chýbať priame napojenie na všetky druhy dopravy (cestnú, železničnú i vodnú).

Ďalšou výhodou predmetného letiska je možnosť prevádzkovania tohto tranzitného uzla 24 hodín denne. A jeho dominantná funkcia cargo internacionálna preprava.

Nákladná letecká doprava - cargo

Letisko bude v prvom pláne plniť funkciu cargo, s dôrazom na vytvorenie priaznivých infraštruktúrnych podmienok pre rozvoj leteckej nákladnej dopravy. To znamená, že budú vytvorené také infraštruktúrne podmienky, ktoré by (pri splnení podmienky o atraktívnych resp. nízkych prístávacích poplatkoch a nákladoch na technické a obchodné odbavenie lietadiel) poskytovali väčšiu kapacitu ako je momentálne dostupná v krajinách ako Česko, Maďarsko, Rakúsko, Poľsko a zároveň by sa kapacitne približovali štyrom najrušnejším letiskám v Európe z hľadiska objemu prepraveného nákladu. Postupným narastaním počtu obyvateľov plánovanej aglomerácie, bude narastať aj spektrum osobnej (alebo ekvivalentu nákladnej) prepravy, s naplnením počtu prepravených pasažierov (alebo mil. ton ročne) k číslu 40 miliónov.

Ak ostaneme v úvahách o vytvorení infraštruktúry pre pohyb tovarov a leteckého nákladu v objeme cca 40 miliónov ton ročne (vyložený a naložený náklad), počítame s vybudovaním terminálov leteckej nákladnej dopravy s rozlohou cca 1 000 000 m². Nároky na kancelárske priestory budú predstavovať cca 500 000 m². Takáto infraštruktúra si vyžaduje cca 150 ha územia. Celý priestor v danom území,

v ktorom sa dá z technického hľadiska uvažovať o umiestnení letiska, presahuje plochu 1 200 ha.

Blízkosť vojenského letiska v Malackách, ponúka možnosti aj pri etapizácii výstavby letiska T.T.T. Samozrejme za súčinnosti a súhlasu zložiek Ministerstva obrany, resp. s podporou a v zhode s koncepciou NATO. Nákladná letecká preprava zložiek Ministerstva obrany, môže byť súčasťou – segmentom nákladného letiska, pre potreby zásobovania a zabezpečovania „tylových“ úloh armády SR a spoločenstva NATO.



Kolajová doprava

(vypracovali: Dopravoprojekt a.s.: Ing. arch. Koczkáš, Ing. arch. Marioth, Ing. arch. Horváth)

Návrh riešenia kolajovej dopravy zohľadňuje jestvujúcu železničnú infraštruktúru, možnosti plavebného kanála, situovania letiska a požiadavku vytvorenia veľkého tranzitného uzla. Významným je aj cieľ integrovania širokozachodnej (ŠR) trate pre zabezpečenie očakávaného nárastu výmeny tovarov s Ruskom a ďalšími Ázijskými krajinami. Základ železničnej dopravy tvorí jestvujúca železničná trať TEN-T Viedeň – Brno a železničná trať Bratislava – Brno.

Nákladná železničná stanica bude napojená okrem kolajní normálneho rozchodu (NR) aj na kolaje širokého rozchodu (ŠR).

Hlavná trasa prepravy tovarov s kolajami NR bude navrhnutá priamo do Bratislavy a do Brna po trati Bratislava – Brno a do Viedne spojnice medzi hlavnými železničnými traťami vedenú jadrom T.T.T. Trasa rýchlostnej trate osobnej dopravy z Bratislavy po Weikendorf bude vedená popri jestvujúcej trati a vyžiada si rozšírenie koridoru.

Zavedenie ŠR trate do tranzitného uzla si vyžiada rozšírenie koridoru kolajovej trasy v úseku Bratislava – Veľké Leváre a v smere do Viedne v úseku Marchegg – Viedeň. Využívaním jestvujúcich tratí Viedeň – Brno a Bratislava – Brno ako hlavných trás kolajovej dopravy T.T.T., nevznikajú ďalšie nároky na územie. Spojnica hlavných tratí vedená jadrom T.T.T. prekonáva plavebný kanál a pôvodný tok Moravy. V miestach, kde je to možné sú nové trasy vedené v spoločných koridoroch pre viaceré druhy dopravy a líniové energetické vedenia a zároveň sa v najväčšej možnej miere vyhýbajú chráneným a cenným prírodným prostrediam. Rovnako je popri jestvujúcich tratiach navrhnutá trasa novej vysokorýchlostnej trate osobnej dopravy z Bratislavy do T.T.T. a novej ŠR trate.

Najvýznamnejšie železničné trasy vedené v riešenom území sú železničné trate TEN-T. Priamo riešeným územím prechádzajú významné európske trate ako „Železničná tra-

sa Atény – Sofia – Budapešť – Viedeň – Praha – Norimberg/Drážďany“, „Železničná trasa Gdansk – Varšava – Brno/Bratislava – Viedeň“. Medzi Brnom a Viedňou vedie trasa PP č. 22 a vetva Gdansk–Varšava – Brno/ Viedeň na spoločnej železničnej infraštruktúre. Ďalej je to úsek od Viedne až po hranicu s Maďarskom, ktorý je už realizovaný. Ďalšou železničnou trasou TEN-T je „Železničná trasa Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava“. Úsek Paríž – Štrasburg je vybudovaný pre vysokorýchlostnú prevádzku.

Úsek s vysokorýchlostnou prevádzkou sa bude ešte východným smerom ďalej predlžovať, čím je táto trasa vysoko atraktívna pre osobnú dopravu. Trať PP č. 17 končí v Bratislave.

Cestná doprava

(vypracovali: Dopravoprojekt a.s.: Ing. arch. Koczkáš, Ing. arch. Marioth, Ing. arch. Horváth)

Návrh riešenia cestnej dopravy vychádza z jestvujúcej a navrhovanej cestnej siete. Nosnou trasou cestnej siete T.T.T. bude jestvujúca diaľnica D2 spájajúca Bratislavu a Brno spolu s priečnou spojnicou a primárnym mestským okruhom v jadre T.T.T.

Spojnica prepojí nosnú cestnú trasu s druhou doplnkovou trasou, diaľnicou Viedeň – Brno. Diaľnice okrem rýchleho prepojenia medzi tromi jestvujúcimi metropolami zabezpečí po spojnici aj spojenie s jadrom T.T.T.

Najvýznamnejšie cestné komunikácie v riešenom území sú komunikácie zaradené medzi prioritnými projektami TEN-T. Priamo riešeným územím prechádza „Cestná trasa Gdansk – Brno/vetva Viedeň“. Severná vetva diaľnice A5 Viedeň–Schrack sa realizuje ako PPP projekt. „Cestná trasa Gdansk – Brno/vetva Bratislava“ je tvorená diaľnicou D1 a v riešenom území je dobudovaná. Vo vzdialenosti cca 200 km od Bratislavy v Budapešti začína „Cestná trasa Igoumenitsa/Patras – Atény – Sofia – Budapešť“. Viedeň s Bratislavou (79 km) je spojená diaľnicou A4 s pokračovaním A6 na rakúskom území a diaľnicou D4 a D2 s pokračovaním D1 na území Slovenska. Bratislavu s Brnom (131 km) spája diaľnica D2. V roku 2008 bol sprevádzaný posledný úsek tunel Sitina v Bratislave. Viedeň s Brnom (127 km) je v súčasnosti najkratšou trasou spojená diaľničným úsekom po Pohořelice s pokračovaním cestou prvej triedy cez Mikulov.

Komunikácie nižšieho významu budú v území T.T.T. dobudované podľa urbanizácie jednotlivých funkčne členených častí. Vedením dopravy v spoločných koridoroch sa zároveň v najväčšej možnej miere vyhýbame chráneným a cenným prírodným prostrediam. Takto je navrhnutá trasa nového diaľničného prepojenia Viedne s Bratislavou, popri železnici Marchegg – Viedeň. Diaľnica medzi T.T.T. a Bratislavou, Viedňou a Brnom, budú dobudované na 6 až 8 prúdov v každom smere, pre zabezpečenie plynulého a bezpečného prepojenia, v rámci predpokladu budúceho husto osídleného regiónu.

Dopravné situovanie projektu T.T.T. je podporované návaznosťou na medzinárodné projekty v doprave –TEN_T, ktoré prechádzajú daným územím do ktorého je situovaný projekt T.T.T. a tak posilňujú jeho význam z hľadiska medzinárodného významu. V rámci Slovenska okolité regióny ako sú Trnava, Trenčín kde je kumulovaná veľká časť prepravných prúdov tak dostávajú impulz a opodstatnenie ich ďalšieho rozvoja v medzinárodnom význame čo v neposlednom rade prispieva rozvoju dopravy na Slovensku. Projekt T.T.T. svojím zámerom podporovať spoluprácu celoeurópskeho významu súčasne dáva impulz oživeniu jestvujúceho a podporu dlhotrvajúceho rozvoja dopravnej infraštruktúry na Slovensku.

Štúdium vodní dopravy na Žilinské univerzite



ŽILINSKÁ UNIVERZITA V ŽILINE, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov prostredníctvom **Katedry vodnej dopravy** pripravuje vysokoškolsky vzdelaných odborníkov v **I. – bakalárskom** a v **II. – inžinierskom stupni** vzdelávania v študijnom programe „**Vodná doprava**“ pre pracovné pozície všetkých stupňov riadenia dopravných a zasielateľských firiem poskytujúcich alebo obstarávajúcích prepravné služby vo vnútrozemskej riečnej a námornej doprave a súvisiace služby v prístave.

Absolvent bakalárskeho stupňa študijného programu „Vodná doprava“ je pripravený na vykonávanie všetkých nižších prevádzkovo–technických funkcií vo firme zaoberajúcej sa činnosťami súvisiacimi so zabezpečovaním lodnej prevádzky alebo s poskytovaním prístavných služieb.

Absolvent inžinierskeho stupňa študijného programu „Vodná doprava“ je pripravený na vykonávanie všetkých vyšších riadiacich funkcií vo firme, zaoberajúcej sa činnosťami súvisiacimi s riadením lodnej prevádzky alebo činnosti prístavu.

Absolvent sa môže uplatniť i v oblasti cestovného ruchu pri správe a riadení osobnej lodnej prepravy na splavných vodných tokoch a uzatvorených vodných plochách. Absolvent je schopný nájsť svoje uplatnenie i v medzinárodných organizáciách a inštitúciách pôsobiacich v oblasti vodnej dopravy, v ústredných orgánoch štátnej správy, v orgánoch štátnej správy a samosprávy na všetkých úrovniach, v organizáciách štátneho odborného dozoru v oblasti vnútrozemskej plavby, v oblasti správy a riadenia údržby vodných ciest, v oblasti riadenia prevádzky multimodálnych logistických centier, v dopravnom výskume, ale i v iných odvetviach, nakoľko absolvent získava **prevádzkovo – ekonomické vzdelanie**.

Teoretická oblasť štúdia je doplnená o praktické cvičenia vo virtuálnom prostredí na simulátore lodnej prevádzky.

V rámci odporúčanej minimálnej dĺžky odbornej praxe sa študenti oboznamujú s prevádzkou plavidiel a pre-



Žilinská univerzita

vádzkou technických zariadení v prístavoch a na vodných cestách.

V priebehu štúdia môžu študenti absolvovať školenia i praktický výcvik riadenia malého plavidla a získať oprávnenie **vodcu malého plavidla** alebo **veliteľa námorného rekreačného plavidla**

Záujemcovia po ukončení bakalárskeho stupňa štúdia môžu na lodi vnútrozemskej plavby vykonávať funkciu **lodného kadeta**. Neskoršie po získaní požadovanej plavebnej praxe budú môcť zastávať funkciu **kapitána** a **veliteľa lode**.

Absolventi inžinierskeho stupňa spĺňajú požiadavky odbornej spôsobilosti pre podnikanie vo vodnej doprave v súlade so Zákonom NR SR o vnútrozemskej plavbe.

Po úspešnom ukončení inžinierskeho štúdia majú vybraní absolventi možnosť pokračovať v štúdiu v **III.–doktorskom stupni** vysokoškolského vzdelávania.

V rámci akreditovaného **celoživotného vzdelávania** katedra vodnej dopravy pripravuje cyklus školení zameraných na **odbornú prípravu uchádzačov na obsadenie funkčných miest v posádke** lodí vnútrozemskej plavby.

Podrobnejšie informácie o podmienkach štúdia, učebných plánoch, organizácii prijímacieho konania, katedre vodnej dopravy a pod. si môžete vyhľadať na internetových stránkach:

<http://fpedas.uniza.sk/>

<http://kvd.uniza.sk/>

<http://fpedas.uniza.sk/prijimacie-konanie>



Simulátor vnútrozemskej plavby



Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020

Redakčná rada vybrala pouze časti týkajúce sa rozvoja vodní dopravy a vodních cest

<p>UZNESENIE VLÁDY SLOVENSKEJ REPUBLIKY č. 158 z 3. marca 2010</p> <p>k stratégii rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020</p> <p>Číslo materiálu: 3608/2010 Predkladateľ: minister dopravy, pôšt a telekomunikácií</p>
<p>Vláda schvaľuje stratégiu rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 (ďalej len „stratégia“);</p>
<p>ukladá ministromi dopravy, pôšt a telekomunikácií plniť úlohy vyplývajúce zo stratégie a pri formulovaní odvetvových koncepčných dokumentov postupovať v súlade s prioritami stratégie</p> <p><i>priebežne</i> predložiť na rokovanie vlády projekt revitalizácie železničnej dopravy <i>do 31. mája 2010</i> predložiť na rokovanie vlády zásady financovania dopravy z verejných zdrojov s prihliadnutím na ich ekonomickú, sociálnu a environmentálnu výhodnosť <i>do 30. septembra 2011</i> vykonať priebežné strednodobé hodnotenie implementácie stratégie a predložiť na rokovanie vlády <i>do 31. decembra 2013</i> v spolupráci s ministrom financií, ministrom výstavby a regionálneho rozvoja, ministrom životného prostredia, splnomocnencom vlády SR pre urýchlenie postupu výstavby nadradenej cestnej dopravnej infraštruktúry na Slovensku a splnomocnencom vlády SR pre dopravnú infraštruktúru realizovať opatrenia, ktoré sú definované v stratégii <i>do 31. decembra 2013</i></p>
<p>odporúča predsedom samosprávnych krajov predsedovi Združenia miest a obcí Slovenska prezidentovi Únie miest Slovenska postupovať pri ich aktivitách v súlade s prioritami, ktoré sú definované v stratégii.</p>
<p>Vykonajú: minister dopravy, pôšt a telekomunikácií minister financií minister výstavby a regionálneho rozvoja minister životného prostredia splnomocnenec vlády SR pre urýchlenie postupu výstavby nadradenej cestnej dopravnej infraštruktúry na Slovensku splnomocnenec vlády SR pre dopravnú infraštruktúru</p>
<p>Na vedomie: predsedovia samosprávnych krajov predseda Združenia miest a obcí Slovenska prezident Únie miest Slovenska</p>

Vodná doprava sa prevádzkuje na vodnom toku rieky Dunaj (podľa dohody AGN označenej E-80, ktorá patrí do TEN-T a zároveň je súčasťou paneurópskeho dopravného koridoru VII (Dunaj – Mohan – Rýn) a prioritného projektu TEN-T č. 18. Táto vodná cesta umožňuje napojenie na prístavy v Severnom a Čiernom mori a napojenie na sieť západoeurópskych vodných ciest.

Uznesením vlády SR č. 642/2009 bol schválený „Generálny program implementácie integrovaného európskeho akčného programu pre vnútrozemskú vodnú dopravu (NAIADES) v SR“, ktorý sa zameriava na päť oblastí: infraštruktúra, trh, loďstvo (flotila), pracovné miesta a zručnosti a vnímanie verejnosťou. Rozvoj infraštruktúry bude zameraný na zlepšovanie parametrov vodných ciest na slovenskom úseku Dunaja Sap – Štúrovo a v úseku medzi Bratislavou a ústím rieky Moravy, Vážsku vodnú cestu na úseku Komárno – Sereď – Hlohovec a optimalizáciu údržby plavebných komôr v Gabčíkove. Výstavba a rozvoj vnútrozemských vodných ciest sa predpokladá zriadením štátnej rozpočtovej organizácie.

Uznesením vlády č. 222/2008 bol prijatý návrh postupu Slovenskej republiky v Dunajskej komisii vo veci zabezpe-

čovania plavebných podmienok na spoločnom slovensko-maďarskom úseku Dunaja Sap – ústie Ipla.

Podľa zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov je MŽP SR ústredným orgánom štátnej správy, okrem iného aj pre vodné hospodárstvo, do kompetencií ktorého dnes patrí aj starostlivosť o vodné cesty vrátane ich údržby a budovania nových vodných ciest. Z tohto pohľadu do nového usporiadania kompetenčných vzťahov v oblasti budovania nových vodných ciest (od 1. 1. 2011) je potrebná úzka spolupráca rezortov životného prostredia a dopravy najmä pri naplňaní stratégie a rozvoja vodnej dopravy v SR (uznesenie vlády č. 469/2000), pretože na jej rozvoj najviac vplyva infraštruktúra. MDPT SR spolupracuje s rezortom životného prostredia ako koordinátorom pri naplňaní zámeru projektu Vážskej vodnej cesty, vrátane slovenskej časti jej prieplyvného spojenia s Oderskou vodnou cestou. Tento koncepčný zámer vláda SR zvala na vedomie uznesením vlády SR č. 463/2002. V súlade s vyššie uvedeným prijatým programom „NAIADES“ bude tento zámer ďalej spresnený v aktualizácii koncepcie rozvoja vodných ciest v SR v súlade s európskym programom NAIANES.

V súlade so zákonom č. 500/2007 Z. z., ktorým sa doplnil zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe bola dňa 21. 1. 2008 založená akciová spoločnosť Verejné prístavy, a. s., so 100 % majetkovou účasťou štátu, na prevádzkovaní verejných prístavov. Uznesením vlády SR č. 798/2008 bol prijatý materiál „Vytvorenie správy verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo pre ich efektívne využívanie“. Uznesením vlády SR č. 274/2009 boli vzaté na vedomie zámery rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo.

V súlade so smernicou EÚ o zavedení riečnych informačných služieb (RIS) je tento systém uvedený do plnej prevádzky a pokrýva celý slovenský úsek Dunaja. Štátna plavebná správa (ŠPS), ako správca RIS prevádzkuje terminály (Bratislava, Komárno, Štúrovo, PK Gabčíkovo), ktoré umožňujú sledovanie pohybu plavidiel na slovenskom úseku Dunaja a zabezpečujú medzinárodnú výmenu informácií. Projektom sa položili základy technicko-administratívnej dohody pre medzinárodnú výmenu dát pre RIS.

V súlade s budúcimi výzvami a trendmi v oblasti dopravnej infraštruktúry bude potrebné:

- modernizovať a budovať dopravné siete zaradené do TEN-T (železničná, cestná, vodná a letisková infraštruktúra), predovšetkým projekty EÚ so štatútom „európskeho záujmu“;
 - realizovať projekty zamerané na využitie dopravnoprepravných procesov medzi EÚ a Áziou, na ktorých sa môže SR podieľať ako tranzitná krajina,
 - realizovať projekty na zvýšenie dostupnosti a odstraňovanie regionálnych rozdielov,
 - zabezpečiť integráciu a interoperabilitu jednotlivých častí dopravnej infraštruktúry, ako aj prepojenie medzi rôznymi (modálnymi) sieťami.
- Prioritou EK sú projekty „európskeho záujmu“ zamerané

na rozšírenie hlavných transeurópskych dopravných osí, ktoré budú spájať EÚ s Ukrajinou, Ruskom a vzdialenejšími východnými trhmi v Ázii (Čína), ako aj trhmi na juhu Európy, Balkánom a Tureckom. Vzhľadom na rozsiahlosť komplexnej siete TEN-T, EK pravdepodobne zameria svoje aktivity na definovanie "hlavnej siete TEN-T", kde budú následne nasmerované zdroje EÚ.

V rámci posilnenia postavenia SR v oblasti rozvoja TEN-T bude SR presadzovať prepojenie so susednými krajinami, ktoré sú rozhodujúce z hospodárskeho, politického a bezpečnostného hľadiska s cieľom podpory konkurencieschopnosti EÚ v medzinárodnom meradle.

Slovensko sa nachádza na križovatke hlavných rozvojových európskych osí. Preto v súvislosti s prognózovaným nárastom dopravy medzi Áziou a Európou je cieľom, aby SR sa stala vstupnou bránou do EÚ pre dopravu z Ázie a naopak, a to prepojením osi východ – západ: Ukrajina – Slovensko/Rakúsko – Česká republika – Nemecko. SR vzhľadom na potenciál súčasnej dopravnej infraštruktúry má ambíciu byť vstupným bodom pre nákladnú dopravu smerom do a zo západnej Európy:

- vytvorením "prekládkového mostu" medzi Európou a štátmi Spoločenstva nezávislých štátov a ďalej smerom na ázijský kontinent cez terminály Čierna nad Tisou a Dobrá a v prípade budúcich dostatočných prepravných tokov predĺžením širokorozchodnej trate z Ukrajiny cez územie SR do Bratislavy s predĺžením do Viedne;
- podporou rozvoja dopravnej infraštruktúry, ktorá prepojí prístavy v Baltskom a Jadranskom mori, ktoré majú značný potenciál a dostatočné kapacity s vnútrozemím, čím sa dosiahne efektívna dopravná obsluha vnútrozemských štátov,
- realizáciou intermodálnych terminálov v rámci OP Doprava, ktoré umožnia efektívnejšiu obsluhu Slovenska a susedných štátov,



• **vybudovaním nového transkontinentálneho tranzitného terminálu, ktorý umožní efektívnejšiu obsluhu vnútrozemských európskych krajín s využitím všetkých druhov dopravy. Svojou geografickou polohou je SR predurčená na vybudovanie takého terminálu, ktorého situovanie sa javí ako vhodné do**

územia medzi Bratislavou a Malackami, kde môžu byť využívané všetky vnútrozemské dopravné módy, t. j. cestná, železničná, vodná a letecká doprava.

Okrem toho, pre využitie potenciálu dunajskej vodnej cesty, ktorá má predpoklady stať sa jedným z pilierov nadštandardnej spolupráce v rámci dunajského priestoru, je potrebné sa zamerať na oblasť jej dobudovania v súlade s parametrami schválenými Dunajskou komisiou, ako aj s parametrami dohody AGN. Taktiež je potrebné sa zamerať na odstránenie strategických prekážok v plavbe uvedených v "Modrej knihe", vydanéj EHK OSN. Pozornosť bude

venovaná aj splavňovaniu prítokov Dunaja a výstavbe a rekonštrukcii verejných prístavov na Dunaji a jeho splavných prítokoch. Tento prístup bude potrebné presadzovať v rámci pripravovanej Stratégie EÚ pre dunajský región.

Priority v oblasti infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy:

- realizovať prijatý generálny program implementácie NAIADES v SR (uznesenie vlády SR č. 642/2009) a vytvoriť podmienky na zapojenie slovenských dopravcov do programu;
- vytvárať podmienky na modernizáciu jestvujúcich vodných ciest (Dunajskú, Vážsku) na dosiahnutie požadovaných dopravných kritérií;
- dobudovať a modernizovať verejné prístavy v Bratislave a Komárne;
- využívať Riečne informačné služby (RIS) na slovenskom úseku Dunaja a spoločných úsekoch Dunaja s Rakúskom a Maďarskom (manažment plavebnej situácie, zabezpečenie cezhraničnej elektronickej výmeny dát o aktuálnej plavbe),

Priority v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy:

- dobudovať a modernizovať verejné prístavy v Bratislave a v Komárne,
- podporiť využívanie zavedených Riečnych informačných služieb (RIS) na slovenskom úseku Dunaja a spoločných úsekoch Dunaja s Rakúskom a Maďarskom,
- realizovať prijatý generálny program implementácie NAIADES v SR a vytvoriť podmienky na zapojenie slovenských dopravcov do programu.

Opatrenia

- v rámci Stratégie EÚ pre dunajský región podporovať rámcové priority prezentované na stretnutí vysokých predstaviteľov podunajských štátov v nemeckom Ulme, najmä rozvoj dunajskej vodnej cesty, vytváranie synergických efektov splavňovaním prítokov Dunaja, výstavbou a rekonštrukciou verejných prístavov na Dunaji a splavných prítokoch so zreteľom na zlepšenie medzinárodného a regionálneho prepojenia a projekt nového transkontinentálneho tranzitného terminálu,
- zvýšiť aktivity v Dunajskej komisii s cieľom presadzovania záujmov Slovenska na dunajskej vodnej ceste. Cieľom je minimalizovať škody spojené s podieľaním sa na nákladoch na udržiavanie plavebnej dráhy na slovensko-maďarskom úseku Dunaja.

ZÁVER

Na medzinárodnej úrovni bude SR rovnocenným partnerom ostatných členských štátov a bude schopné presadzovať svoje záujmy pri prijímaní legislatívy EÚ a aj v rámci ďalších medzinárodných organizácií. Infraštruktúra SR ako súčasť TEN-T bude vstupnou bránou EÚ v rámci medzinárodného obchodu medzi EÚ a Ruskom a krajinami Ázie. Pre efektívne využitie geografickej polohy SR budú využité aj aktivity súkromného sektoru orientované na realizáciu transkontinentálnej tranzitnej dopravy formou vybudovania nového transkontinentálneho tranzitného terminálu, ktorý umožní efektívnejšiu obsluhu vnútrozemských európskych krajín s využitím všetkých druhov dopravy.

V tejto súvislosti SR v spolupráci s Ruskom, Ukrajinou a Rakúskom podpísala Memorandum o porozumení o preskúmaní možnosti predĺženia širokorozchodnej trate a jej napojenia na Transsibírsku magistrálu čo môže zvýšiť atraktivnosť železničnej dopravy pri preprave tovarov z / do Ázie.

Vodné dielo Wolfsthal, áno alebo nie

Ing. Gabriel Jenčík

- splnomocnenec vlády SR pre výstavbu a prevádzku Sústavy vodných diel Gabčíkovo - Nagymaros

Existujú úseky Dunaja, nad ktorými zdanlivo visí kliatba nepochopenia a tvrdo presadzovaných odlišných politických záujmov. Žiaľ, takýmto úsekom je aj časť Dunaja medzi Viedňou a Bratislavou. Od 50-tich rokov minulého storočia sa pritom vie, že aj s týmto rajónom treba niečo urobiť. Raz však prevládnu záujmy riešiť vec jednoúčelovo, inokedy zas viac účelovo a teda komplexne.

Už v päťdesiatich rokoch minulého storočia bola na spadnutie dohoda medzi vtedajším Československom a susedným Rakúskom o spoločnej výstavbe vodného diela Wolfsthal, ktorým by sa komplexne riešili akútne problémy a využil ponúkajúci sa potenciál. Vypracoval sa aj spoločný zmluvný projekt, ako základ pre spoločnú medzinárodnú zmluvu o výstavbe a prevádzke spoločného vodného diela Wolfsthal – Bratislava. Z dohody žiaľ nič nebolo a Dunaj preto ustavične viac zhoršoval predmetnú hydrologicko-plavebnú situáciu. Žiaľ nastala chvíľa, keď sa myšlienka výstavby spoločného diela úplne zavrhlá a prevládla myšlienka jednostranného, no vraj výhodnejšieho vodného diela v profile Hainburg. Nevyspitateľná ruka manipulácie však odmietla aj túto myšlienku a Dunaj sa aj naďalej zahľboval, ustavične viac oddelujúc svoj hlavný tok od

ramenných sústav, v dôsledku čoho sa zákonite zhoršovali podmienky plavby i protipovodňová ochrana na dotknutom území.

Československo a následne aj Slovensko svoje predstavy o spôsobe riešenia a využitia zmienenej úseku Dunaja v podstate nemenili. Zotrvávala a zotrváva aj myšlienka spoločnej výstavby vodného diela Wolfsthal. V sedemdesiatich rokoch minulého storočia sa však myšlienke Wolfsthal už prestala venovať primeraná pozornosť, keďže sme sa vehementne pustili do ďalšieho spoločného projektu s Maďarskom. Časť tohto projektu dopadla výborne a jeho podrobné monitorovanie preukazuje, že očakávané ciele sa dosiahli a predpovedané katastrofické dopady sa nekonali. Druhá časť projektu v podstate kopíruje súčasný stav Wolfsthalu.

Aj v histórii Wolfsthalu však nastúpilo obdobie, kedy rakúska strana požiadala slovenskú stranu, aby vo svojich oficiálnych plavebných, energetických a protipovodňových rozvojových projektoch s existenciou Wolfsthalu viac už neuvažovala.

Prišlo však obdobie transportovania oderodovaného a pod Devínom usadeného a vybagrovaného štrkopieskové-



Nové vodní dílo na Dunaji by vzdulo i hladinu řeky Moravy a umožnilo lodím využít splavnou řeku Moravu v délce více než 10 km

ho materiálu späť po toku Dunaja až k vodnému dielu Freudenau a k jeho opätovnému sypaniu na dno Dunaja. Po čase sa však ukázala aj „efektívnosť“ tohto riešenia..

Dnes, keď sa v tomto úseku odznovu naplno prejavuje dlhodobé nedostatočné zabezpečenie potrebných plavebných hĺbok, sa pri nízkych vodných stavoch ustavične viac prejavuje aj nedostatočná dotácia vody do ramien Dunajského národného parku (Donauen) čo zhoršuje protipovodňovú ochranu územia, a preto sa prichádza so súhrnným vodohospodárskym, úpravným projektom Dunaja na východ od Viedne. Zjednodušene povedané, podstata tohto projektu spočíva v nasýpaní 30 cm hrubej štrkovej vrstvy o zrnitosti 40-70 mm na dno. Tým sa zdvihne hladina vody v Dunaji o 20-30 cm. Odstráni sa doterajšie, desaťročia utvárané brehovú kamennú opevnenie a odstráni sa prehradenie prerušujúce spojenie hlavného toku s bočnými ramenami. Ani týmto enormným úsilím sa však nezlepšia plavebné parametre, pretože nastane erózia brehov a desaťročia odkladaný organický materiál Dunaj sa odtransportuje na iné miesto dolného úseku. V dôsledku čoho sa však podmienky prechodu veľkých vôd len ďalej zhoršia.

Návrhy strany dotknutej uvažovaným projektom na preskúmanie možnosti a efektívnosti dosiahnutia potrebných cieľov výstavby vodného diela Wolfsthal, sa však aj naďalej sústavne zamietajú ako politicky neprijateľné.

Nemennosť názorov slovenskej odbornej komunity na spôsob dosiahnutia cieľov v oblasti zlepšenia plavebných podmienok, ochrannársko-ekologickej, protipovodňovej ochrany a energetického využitia sa prejavuje prijímaním základných strategicko – koncepčných dokumentov. **Ide o strategické návrhy smerujúce k vyššiemu využívaniu podielu obnoviteľných zdrojov energie a energetickej bezpečnosti SR, v ktorých vláda SR jasne deklarovala, že v jej strategických rozvojových úvahách zaujme**

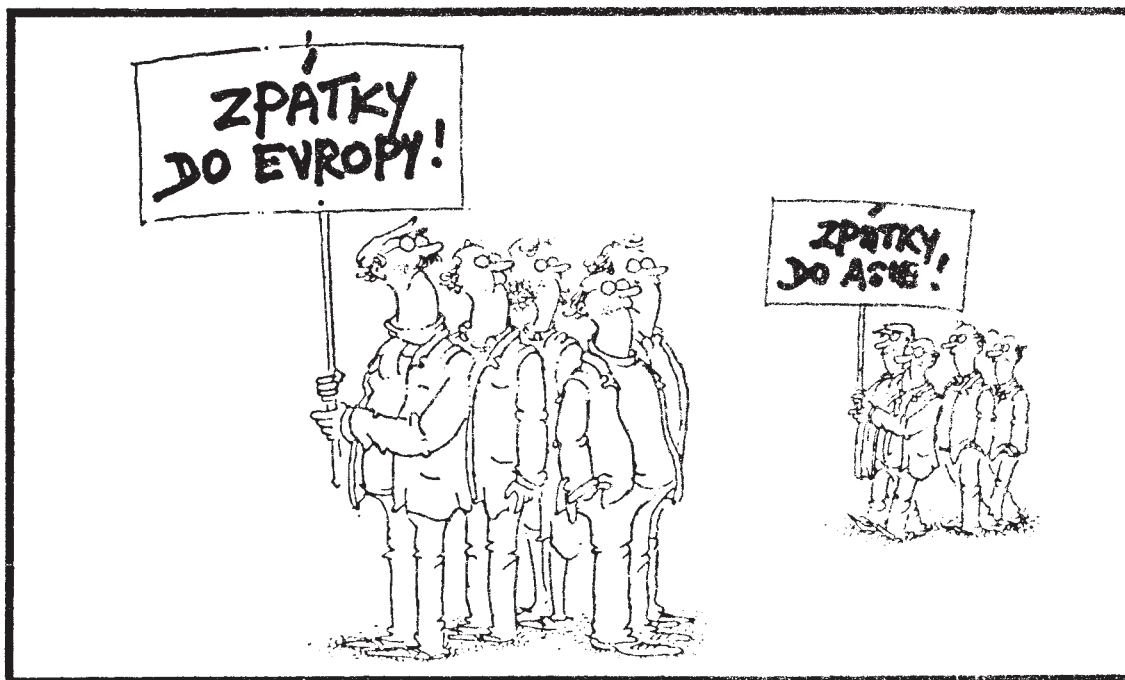
čoraz významnejšie miesto realizácia spoločného slovensko – rakúskeho vodného diela Wolfsthal. Tieto skutočnosti sú jasným prihlásením sa k strategicko-rozvojovým zámerom Európy budovanej na úplne nových základoch.

Na druhej strane však treba akceptovať obavy slovenskej strany z dôsledkov realizovania navrhovaného úpravného projektu na spoločný rakúsko-slovenský úsek Dunaja a predovšetkým na zdrž Hrušov Vodného diela Gabčíkovo, prípadne na strategické zdroje pitnej vody pre veľkú časť obyvateľov SR.

Slovenská strana pri svojich snahách vstúpiť do rokovania s rakúskou stranou o preskúmaní vhodnosti riešenia problémov Dunaja v úseku Viedeň – Bratislava prostredníctvom výstavby vodného diela Wolfsthal zachováva cestu „bona fidea“ konania.

Veľkú podporu v tomto procese nachádza pritom aj v ustanoveniach Rozsudku Medzinárodného súdneho dvora vo veci Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros, ktoré majú všeobecnú platnosť vo vzťahoch dvoch susedských štátov, „dejinami odsúdených“ na spolužitie. Jedným z nich je to, že strany majú konať tak, aby našli spoločné a integrované riešenie zohľadňovaním noriem medzinárodného práva, na ochranu životného prostredia a správania sa na medzinárodných vodných tokoch. Súd zdôraznil, že strany riešiacie spoločný problém majú záväzok konať tak, aby rokovania mali zmysel. To, pravda, nenastane, ak niektorá z nich bude trvať na vlastnom stanovisku bez toho, aby uvažovala o akejkoľvek jeho modifikácii.

V súlade s touto zásadou teda chce slovenská strana vstúpiť aj do rokovania s rakúskou stranou pri riešení problémov Dunaja v úseku Viedeň – Bratislava. Domnieva sa totiž, že v tomto procese nemožno dať absolútnu prioritu pred inými cieľmi žiadnemu cieľu, keďže ani jeden z nich nestratil na význame.



Kresba Vladimír Renčín

Jak se staví ve světě

Ing. Petr Forman

viz barevná příloha

Velký rozvoj plavby a výstavby vodních cest se na území dnešní České republiky odehrál především v letech 1897-1915, následně v letech 1. republiky, kdy vznikla podstatná část dodnes využívaných plavebních zařízení. Pro předválečnou ČSR, již tehdy velmi orientovanou na zahraniční obchod, znamenala lodní doprava jednu z významných ekonomických priorit. Ne nadarmo se této oblasti významně věnovali i Tomáš a Jan Antonín Baťa. Jejich vize ale již nemohly vlivem historie dojít naplnění,

Po určité stagnaci další výstavby mezi roky 1942-1970 pak v 70. letech 20. století probíhal proces, který tehdy nazýval pan profesor Jaroslav Čábelka „renesancí vodní dopravy“. Tato renesance ale měla bohužel poněkud jednostranný základ, totiž potřebu zásobovat severočeským uhlím elektrárnu ve východočeských Chvaleticích. Vlivem doby a podivných zákonitostí tehdejšího hospodářství a zejména zahraničního obchodu – včetně jeho východní orientace – nebyl proto moderní rozvoj vodní dopravy opřen o širší ekonomické poslání. To se vymstilo hned dvojnásob: jednak tím, že když se po roce 1990 začaly uvolňovat kapacity dříve přetížené železnice, tzv. chvaletická relace přestala pro plavbu existovat, jednak si veřejnost, která si zvykla spojovat plavbu právě s touto relací, začala podléhat představě, že plavba již u nás není aktuální.

Přesto „Chvaletice“ znamenaly pro plavbu a vodocestné projekty ohromný impuls. Díky nim byla téměř dokončena labská vodní cesta, vyvinuly se a zavedly nové, moderní technické postupy jak na vodních cestách, tak v oblasti stavby lodí a technologie plavby. Z „odkazu“ tohoto období se vlastně v odborné oblasti čerpá dodnes.

Poslední nový plavební stupeň na tzv. chvaletické vodní cestě, Týnec nad Labem, byl dokončen v roce 1975, tedy před 35 lety. Pravda, pak ještě byla postavena vodní díla Modřany (1979-1988), Hněvkovice (1986-1991) a Kořensko (1986-1991), ale ta již shodou historických okolností neměla zásadní plavební význam, přičemž u posledních dvou ani nebyl plavební účel prioritou – to se začíná napravit až dnes. Pozdější stavební akce v ČR se spíše týkaly obnovy, či dílčích modernizací. Zásadní počiny, jako dokončení splavnosti dolního Labe, nebo plavební stupeň Přelouč, či snad dokonce zahájení prací na víceúčelovém vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe, jsou stále spíše v nedohlednu, a jsou neustále torpedovány a marginalizovány.

Dá se tedy říci, že vlastně od doby výstavby plavebního stupně Týnec nad Labem se žádný zásadní vodocestný počín neudál, dokonce ve společen-

ské rovině a diskuzi spíše naopak. Poslední dvě až tři desetiletí se totiž především víceméně pouze přeme, zda je vodní doprava užitečná a moderní, nebo zbytečná, ba dokonce škodlivá a zoufale zastaralá. Nejvíce se do této „diskuze“ – samozřejmě – zapojují ti, kteří o dopravě a jejím vývoji ve světě příliš mnoho nevědí.

Mezitím se ovšem v jiných zemích vnitrozemská plavba, a to nejen rekreační, ale také ta nákladní, dále rozvíjela, a vznikla pro ni řada vodních cest. O tom se ale u nás téměř nemluví a nepíše, a tyto skutečnosti nejsou často známy ani odborné veřejnosti.

Abychom alespoň částečně napomohli informovanosti v této věci, rozhodli jsme se zmapovat, jaké vnitrozemské vodní cesty za oněch pro nás v podstatě hluchých 35 let ve světě vzniklo. Vybírali jsme pouze takové stavební akce, kterými vznikly nové stavební objekty, nebo – po rozsáhlé modernizaci – zcela nová kvalita, tedy kdy v trase starší vodní cesty vznikla de facto nová, s výrazně lepšími parametry: asi tak, kdy se místo okresní silnice postaví dálnice. Naopak neuvádíme takové akce (ať už v zahraničí, nebo doma), které přinesly pouze obnovu nebo modernizaci již existujících staveb, kdy zůstaly v podstatě zachovány původní parametry a vlastnosti.

Neděláme si nárok na to, že bychom dokázali popsat všechny takové stavební počiny, ale doufáme, že jsme zachytili alespoň převážnou většinu těch nejdůležitějších a nejzajímavějších. Považujeme ovšem tuto práci jen za zárodek soustavnější činnosti, při níž samozřejmě přivítáme spolupráci dalších odborníků i laiků.

(Pokračování v příštím čísle
Vodní cesty a plavba č. 3/2010)



Lodní otočné zdvihadlo ve skotském Falkirku - 2002

Přehled nových vodních cest nebo plavebních stupňů ve světě od roku 1976

viz barevná příloha

Stát	červená čísla v mapě	vodní dílo/vodní cesta	uvedeno do provozu
Belgie	1	lodní zdvihadlo Strépy-Thieu	2002
Nizozemí	2	Amsterdam-Rhein-Kanal, rozšíření a prohloubení	1981
Francie	3	vodní cesta Seina-Nord	ve stavbě
	4	Moselle - od Lucemburska do Neuvres-Maisons	1979
	5	lodní zdvihadlo Fonseranes (Canal du Midi)	1983
Velká Británie	6	lodní zdvihadlo Anderton	2002
	7	lodní zdvihadlo Falkirk	2002
Španělsko	8	Sevilla - nová plavební komora	ve stavbě
Portugalsko	9	řeka Douro-dokončení splavnosti	1990
Itálie	10	Benátsko – Pádské vodní cesty, zlepšování parametrů	ve stavbě / příprava
Německo	11	Elbe-Seiten-Kanal	1976
	12	Elbe-Seiten-Kanal, nová PK Uelzen	2006
	13	Main-Donau-Kanal	1992
	14	Mittelland-Kanal I.část (NDR)	1987
	15	Mittelland-Kanal, Minden, plavební most přes Weser	1998
	16	Mittelland-Kanal II.část	2008
	17	Magdeburg-plavební most přes Labe	2003
	18	Mosel - prohloubení	1999
	19	Mosel - výstavba 2. komor	ve stavbě
	20	Oder-Havel-Kanal, nové lodní zdvihadlo Niederfinow	ve stavbě
	21	Oder-Spree-Kanal, nové PK	ve stavbě
	22	Dortmund-Emms-Kanal, rozšiřování	ve stavbě
	23	Saar, úsek Konz-Dillingen	1987
	24	Saar, úsek Dillingen - Lisdorf	1994
	25	Saar, PK Saarbrücken	1999
Polsko	26	stupeň Malczyce (Odra)	ve stavbě
Rakousko	27	stupeň Altenworth (Dunaj)	1976
	28	stupeň Abwinden-Asten (Dunaj)	1979
	29	stupeň Melk (Dunaj)	1982
	30	stupeň Greifenstein (Dunaj)	1985
	31	stupeň Freudenau (Dunaj)	1998
Rumunsko	32	průplav Dunaj-Černé moře	1984
Slovensko	33	vodní dílo Gabčíkovo (Dunaj)	1992
	34	stupeň Čunovo (Dunaj)	1992
	35	stupeň Selice (Váh)	1998
Čína	36	vodní dílo Tři soutěsky	2009
Korejská republika	37	průplav Gyeong-In	ve stavbě
USA	38	Tennessee-Tombigbee	1984



Průplav Tennessee-Tombigbee v USA - 1984



Průplavní most přes Labe u Magdeburku - 2003

Pojednání o vedoucí úloze ochrany přírody

Ing. Miroslav Šefara, Ředitelství vodních cest ČR

Časopis Vodní cesty a plavba je periodikem veskrze odborným a bylo by skvělé, pokud bychom se šťastně a spokojeně hádali a „do krve vášnivě“ přeli o koncepcce, technická řešení a další exaktní záležitosti toho krásného světa vědy, kde platí fyzikální zákony a tvrdá technická data, kde platí slovo odborníka a kde politika, ideologie ani třeba krásné múzy nemají místo.

Leč nikomu z nás není souzeno, aby žil jen v této příjemné komunitě a v tomto hezkém a tvůrčím prostředí. Protože ono je zásadně a tvrdě ovlivňováno tou politikou a ideologií, je ve vleku hloupých a naivních, nebo možná naopak promyšlených a záměrných nápadů a tvrzení, které produkuje naše svobodná tzv. občanská společnost.

Nikdo z nás, kdo se celý život zabýváme vodními cestami, vodní dopravou a dopravou obecně není proti jakékoliv otevřené diskusi na jakékoliv odborné téma. Bohužel pozice, ve které se dnes v České republice nachází odborný názor je natolik kritická, že je nutné, aby odborníci opustili své prostředí a vyrazili na politická, mediální a další veřejná kolbiště a bojovali proti účelovému a zákázonosnému tmářství, které ovládlo veřejný prostor.



Všichni jsme se po revoluci domnívali, že demokracie je nejpříhodnější prostředím pro prosazení pravdy. Po dvaceti letech zjišťujeme, že opak je pravdou a největší území zabrala a nejsilnějším hlasem burácí zájmová seskupení a pravda nemá šanci. Co je tragické a co bohužel uniká veřejnosti a manipulovaným občanům je skutečnost, že pravda se nedá prosadit ani v zákonem stanovených správních řízeních, která předchází investičním projektům státu, či státem kontrolovaných organizací.

Důvod, proč stát není schopen realizovat životně důležité investice do dopravní infrastruktury, do energetiky, případně dalších oblastí je jediný – stát v legislativě rozpustil svoji moc, předal ji občanům v dobré víře, že budou pro stát dýchat, tvořit a vytvářet společnost prosperující, s udržitelným způsobem života. Stát si ponechal odpovědnost. Výsledkem této asymetrie je nemohoucí stát, nemohoucí státní správa, zmítající se v soudních sporech o i ten nejprostší a nejzákladnější státní záměr.

Nejmarkantnějším příkladem této zhoubné skutečnosti je institut ochrany přírody. Podle renomovaných právníků a expertů právní fakulty UK došlo po revoluci k „vylomení komplexu práva na ochranu přírody“ z celého kontextu českého práva. Důsledkem je nadřazenost ochrany přírody nad vším. Pomiňme jistě šlechetné úmysly pánů Vavrouška i Dejmalu, faktem je, že ve skutečnosti vytvořili novou vedoucí úlohu čehosi nad společností, zákony, člověkem i státem. Nás starší nepochybně zamrazí při takové zmínce, všichni si pamatujeme čtyřicetiletou vedoucí úlohu jedné strany nad našimi osudy a všichni dodnes sčítáme škody na státu, člověku i přírodě. Nevím, zda se v důsledku toho zkultivoval tehdejší předmět ochrany – komunistická strana, jistě je že všechno ostatní se zničilo na sto let. Pokud chceme tento model převzít, a my jsme ho už převzali, musíme také přijmout, že stejný princip vedoucí úlohy - tentokrát ochrany přírody, spolehlivě zničí vše ostatní – stát, ekonomiku i život lidí a nejsem si jist, nakolik v této extrémistické podobě zkultivuje a ochrání přírodu.

Jsem přesvědčen, že je nejvyšší čas zrušit novou vedoucí úlohu a vrátit ochranu přírody do rovnoprávné pozice s jinými veřejnými zájmy v české legislativě i v praxi. Pokud to ještě čeští politici nepochopili, musíme je o tom přesvědčit. V zájmu svobody a v zájmu této země.

Bilance: ekologická politika 2007 – 2009

Místopředseda vlády a ministr životního prostředí Martin Bursík společně se svým prvním náměstkem Janem Dusíkem začátkem května shrnuli výsledky práce ve vedení resortu životního prostředí v letech 2007 – 2009 a ve vládě, jejíž působení se nachýlilo ke konci.

Zelená politika do centra dění
Martin Bursík jako ministr životního prostředí bilancoval již podruhé. Srovnal současné funkční období se svým působením před necelými jedenácti lety: „Toto období trvalo déle a člověk je přece jen o něco zralejší. Tentokrát jsem byl místopředsedou vlády a ještě jsem vedl politickou stranu, která má životní prostředí jako svou prioritu. Navíc přišlo předsednictví v evropské radě a mezinárodní vyjednávání o klimatu. V tomto smyslu ty více než dva roky pokládám za vrchol své profesní kariéry. Jsem za to

strašně vděčný, že jsme spolu s výborným týmem tady na ministerstvu udělali něco dobrého pro životní prostředí – více, než jsme čekali.“

Počáteční nepochopení vládních partnerů, především ODS, se postupem času měnilo. Za velmi důležité Martin Bursík pokládá, že témata, která dříve nebyla vůbec v politické diskusi – jako je ochrana klimatu, obnovitelné zdroje energie, energetické úspory, moderní environmentální technologie – se během období vlády Mirka Topolánka dostala z okraje do samotného středu. A co víc, stala se

vlastně jádrem protikrizových opatření vlády. „Myslím, že se podařilo posunout českou ekonomiku na trajektorii směrem k zelené ekonomice, tak jak to vidíme ve Spojených státech, v Evropské unii,“ shrnul ministr.

Za velkou příležitost označil Martin Bursík, že do ochrany životního prostředí směřují významné finanční prostředky: při současném kurzu je to 133 miliard korun do Operačního programu Životní prostředí, 10 miliard z Japonska na úspory a zateplení a dalších 15 miliard se dojednává. Jsou to částky, které budou vidět.

46 KONKRÉTNÍCH VÝSLEDKŮ PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- 37 miliard z evropských fondů pro 2359 projektů
- Zelená úsporám – nejkonkrétnější protikrizové opatření vlády
- Další 15 miliard do úspor v domácnostech z evropských fondů
- Půl miliardy na záchranu projektů čištění odpadních vod
- Miliardy z prodeje emisních kreditů pro české domácnosti
- Ekologická daňová reforma – vytápění biomasou je nejlevnější
- Emisní obchodování – 3 miliardy českým podnikům v roce 2008
- ČR lídrem evropské ekologické politiky
- ČR prosadila možnost zakazu dovozu odpadů do spaloven
- Impuls pro oživení trhu s recyklovanými materiály
- Kraje mohou konečně účinně chránit svoje ovzduší
- Prachový smog důvodem k omezení dopravy i výroby
- Klimaticko-energetický balíček Evropské unie
- Návrh politiky ochrany klimatu ČR
- Snížení administrativní zátěže podnikatelů
- Více informací o znečištění pro veřejnost zdarma
- Ze silnic mizí pojízdné vraky
- Konec krádeží kovů
- Síť pro sběr baterií se zásadně rozšíří
- Listnáče zpátky do lesů
- Definitivní ochrana obcí před těžbou uhlí
- Ochrana krajiny před těžbou zlata a uranu
- Nové Heřminovy neskončí pod vodou
- Efektivní ochrana alejí před kácením
- 17 nových národních přírodních rezervací a památek
- Rozšířili jsme evropskou soustavu Natura 2000
- Národní park Šumava - vítějte v divočině
- Rozvoj sjezdového lyžování v Krkonoších za jasných pravidel
- Problém toxické skládky v Pozdávkách po 12 letech vyřešen
- Nulová silniční daň pro ekologická auta
- Biopaliva nahradila přes 4 % benzínu a nafty
- Zvýhodnění vysokoprocenních biopaliv
- Vláda přijala plán na vyčištění ovzduší
- Podporujeme neziskový sektor
- Ekologické palivo v nižší sazbě DPH
- Dálnice musí vést tak, aby škodily co nejméně
- Lepší a efektivnější ochrana vod
- Efektivní povodňová prevence i ochrana
- Trojrozměrné informace o životním prostředí na webu zdarma
- Zelenější státní správa
- Úřad přátelský k občanům
- Zvýšení odpovědnosti za jadernou škodu o třetinu
- Pro větší konkurenceschopnost železnice
- Kanál Dunaj-Odra-Labe neuspěl
- Volnou půdu musíme chránit lépe
- Kontejnery do škol zdarma

Zdroj: MŽP

Kontejnerová loď
pro D-O-L, 312 TEU



**Délka lodní soupravy
185 m**

Tři vlakové soupravy
104 vagonů, 312 TEU



**Tři vlaky
2000 m**

156-312 kamionů
1 nebo 2 TEU, 312 TEU



**Kolona kamionů
4500 m**

0 1000 2000 3000 4000 5000

Voda do roku 2030 nebo již v blízkém časovém horizontu bude strategickou komoditou – svět čeká boj o vodu

Ing. Ivan Hošek

Spotřeba vody ve světě rok od roku neúměrně narůstá a tento trend se v blízké i daleké budoucnosti nezmění. Kromě často zmiňovaných důsledků globálního oteplování může za potíže s vodou také plýtvání spjaté s moderním životním stylem či vývoj ekonomiky.

Historie jasně dokazuje, že mezi rozvojem hospodářství a zásobou pitné vody existuje úzká souvislost. Pokud ke zvyšování spotřeby vody na Zemi, která je úměrná jak zvyšování počtu obyvatel, tak jejich životní úrovně, ještě navíc přibude i zbytečné plýtvání s ní, jak to vidíme např. při nesmyslné výrobě biopaliv, bude „obyčejná“ voda drahou a je nutno říci i nenahraditelnou surovinou, neboť většina vody, kterou lidstvo spotřebuje, padne právě na výrobu „potravin“.

Dle odborníků výroba jednoho litru biopaliva vyprodukovaného v našem geografickém pásmu vyžaduje spotřebu 1 až 1,1 litru ropy a k tomu ještě 2500 litrů vody. Pokud by tedy všechny národní vlády splnily, k čemu se v souvislosti s biopalivy zavázaly, jen zavlažování polí by si vyžádalo 180 kilometrů krychlových vody navíc. Skutečně nikdo nevzal v úvahu, kolik se na něco takového nesmyslného spotřebuje energie a vody? S nárůstem cen ropy a zvýšenou poptávkou po biopalivech vzrostla ve světě obecně cena potravin.

Je pravděpodobné, že kolem roku 2030 postihne lidstvo znásobený efekt několika krizí najednou, které budou souviset s nedostatkem potravin, pitné vody a energie. Nedostatky potravin, vody a energie jsou přitom jako spojené nádoby a navzájem spolu úzce svázané. Nemůžeme řešit jedno bez druhého.

Už v roce 2030 bude žít polovina lidstva v oblastech s akutním nedostatkem vody. O dalších dvacet let později, kolem roku 2050, bude ještě hůř. Stovky milionů lidí na celém světě zůstanou uvězněny v pasti chudoby a podloměného zdraví a vystavěny rizikům epidemií, které s vodou souvisejí. Budou se potýkat se zničeným životním prostředím a čelit politické nestabilitě a konfliktům, boj o vodu zuří v některých částech světa už dnes. Jedním z takových bojišť je Dárfúr na západě afrického Súdánu. Voda stojí i v pozadí konfliktu mezi Izraelem a jeho arabskými sousedy.

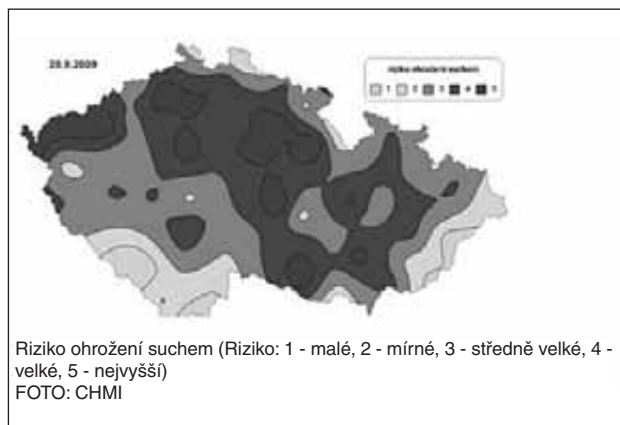
Řešení spočívá v mezinárodní koordinaci hospodaření s vodou. Řešení může přinést jen technologický pokrok a koordinace hospodaření se zdroji.

Každý rok na Zemi přibude skoro 80 milionů lidí. K životu potřebují asi 64 miliard metrů krychlových vody. Její zásoby ale - na rozdíl od světové populace - nerostou. Se stoupající životní úrovní v zemích, jako je např. Čína, se navíc zvyšuje i průměrná spotřeba vody na obyvatele. Pokud chceme zamezit vzniku globální či regionální vodní krize, musíme okamžitě zasáhnout.

Zdá se, že se nás v Česku dosud tato katastrofická vize netýká. Aspoň se tak chováme, neboť nevidíme dále než k příštímú průzkumu veřejného mínění.

Je pravdou, že občas nás postihnou deště a vody je okamžitě zbytečně moc a někdy způsobí i značné škody na majetku a přírodě. Srážky jsou často i přívalové a místní

a voda většinou bez užítu rychle povrchově odteče a za nedlouho je jí v řekách a studnách nedostatek. Průtoky v řekách nyní dosahují většinou 20 až 60 procent dlouhodobých průměrů pro daná období. A tak v Česku drasticky ubývá vody v řekách i ve studnách. Klesají i hladiny spodních vod, naprostá většina jich je pod dlouhodobým průměrem, mnohde mizí voda i ze studní. Podobně jsou na tom i podzemní vody, které se tak nestačí naplnit - hydrologové mají vrty a prameny, kde jejich alarmující stav pravidelně kontrolují. Vysychá i půda, což na některých místech už dělá pravidelně zemědělcům problémy. Nejvíce ve středních Čechách, na Orlicku, ale také na jižní Moravě, zejména na Znojemsku, viz obr.

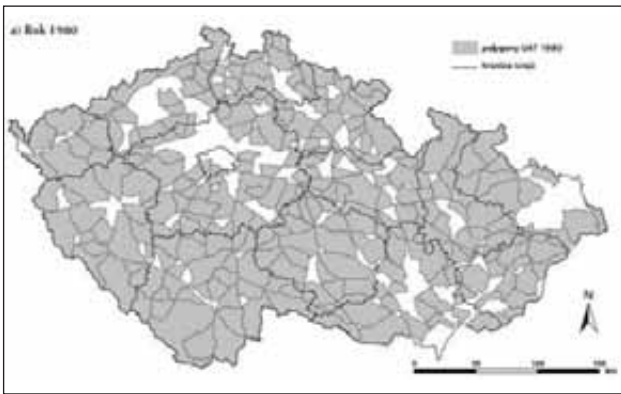


Z české krajiny každý den zmizí zhruba 11 hektarů zemědělské půdy. Pro bližší představu jde o plochu bezmála tří Václavských náměstí, které má rozlohu něco přes čtyři hektary. Ročně tak mizí 50 km² „zelené plochy“ v Česku. Velkými stavbami se navíc česká krajina „drobí“. Rozsáhlé přírodní plochy se zmenšují, rozrůstají se betonové plochy zastavěné obchodními řetězci, logistickou a průmyslovou výstavbou a dochází k nekontrolovanému rozšiřování měst do krajiny.

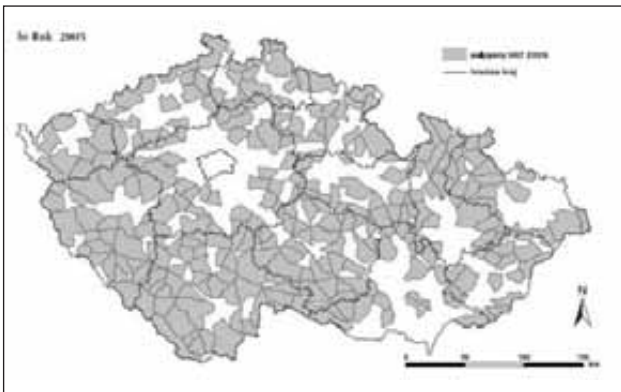
Např., zábor půdy obchodními řetězci v roce 2007: obchody zabraly 855 tisíc metrů čtverečních zemědělské půdy, z toho 17 procent bylo v první třídě ochrany a šlo o tu nejvyšší kvalitu půdy.

V současnosti je zastavěno asi 5000 km² plochy, z toho polovina je pokryta nepropustnými povrchy. Největší vliv na „drobení“ krajiny mají nové silnice a dálnice. Během let 1980 až 2005 klesl podíl nefragmentované krajiny v Česku z 81 procent na 64 procent rozlohy státu, zemědělská půda byla zabírána v polovině případů v celkové rozloze 748 tisíc čtverečních metrů a bude pravděpodobně ještě hůř. Těžbou těžkou technikou v lesích je udusaná půda. Tyto nevratné změny krajiny způsobují problémy při vsakování dešťové vody a mají negativní vliv na schopnost krajiny zadržovat vodu a povodně pak mají mnohem větší sílu.

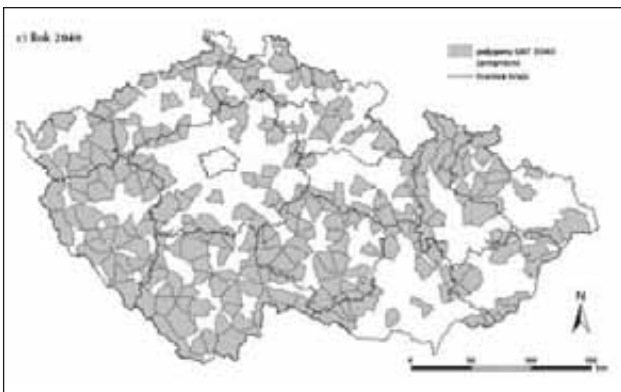
Je nutno také podotknout, že zábor kvalitní zemědělské půdy lze považovat za závažný společenský problém, ne-li zločin. Pro ilustraci (Autor: MŽP):



Rozdrobení české krajiny v roce 1980. Ač země není jednotná, příroda ještě převládá...



...a stav v r. 2005. Stavby a aglomerace začínají ukusovat ze „zelené“ krajiny.

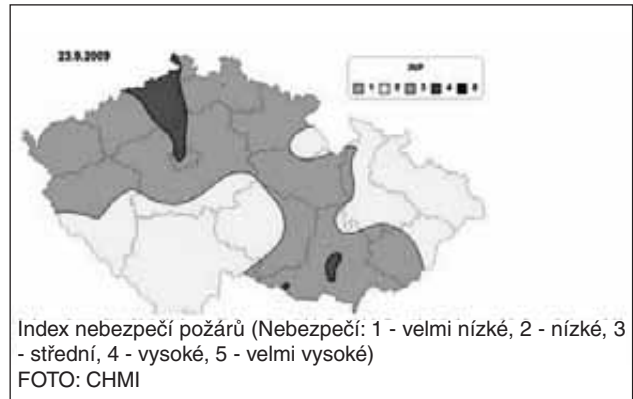


Chmurný výhled do r. 2040. Česká krajina se té z 80. let minulého století už nebude podobat téměř vůbec.

idnes.cz, 28. 6. 2009: Nastala doba náhlých záplav
„Klima se mění, počasí bude divočejší - prudké přivály deště budou pravidlem, říkají odborníci. Čtyřmetrová vodní vlna podobná tsunami, která tento týden smetla Jeseník nad Odrou, může v nadcházejících letech vtrhnout do kterékoli obce i pod českými horami. Extrémní projevy počasí v podobě náhlých a neobyčejně silných bouřek - nebo dokonce jejich celé série - budou totiž střední Evropu sužovat stále častěji.“

Vědci bijí na poplach i z jiného důvodu, vinou globálního oteplování budou plošné požáry čím dál tím častější, střed Evropy čeká ohnivě peklo. Stále četnější vlny sucha a veder ve střední Evropě zvyšují riziko vzniku velkých požárů. O plošných požárech Češi zatím slyší hlavně ze zpráv ze zahraničí. Plameny spalující stromy i budovy, lidé bez střechy nad hlavou, zdivočelá zvířata, která nemají kam utéct, ohnivě peklo. Snad každý, kdo sleduje tyto zprávy, ví,

co dokáží napáchat plošné požáry. Mapa míst, kde se v plamenech ocitnou rozlehlé oblasti, se v budoucnu zásadně promění. K nově ohroženým regionům může, nebo bude, patřit i střední Evropa včetně Česka, viz obr.,



Index nebezpečí požárů (Nebezpečí: 1 - velmi nízké, 2 - nízké, 3 - střední, 4 - vysoké, 5 - velmi vysoké)
 FOTO: CHMI

stejně jako např. Spojené státy nebo Tibetská náhorní plošina. Ve střední Evropě požáry umocní dostatek vegetace, ale i stále častější sucha a horka. To všechno šíření plamenů nahrává.

Jen o 3 měsíce později: novinky.cz, 23. 9. 2009: Česko sužuje největší sucho od roku 2003

„Meteorologové ve středu varovali před suchem a zvýšeným rizikem vzniku požárů, které hrozí v následujících dnech v Česku. Důvodem je delší dobu trvající sucho a velmi malé množství srážek. Podobné sucho bylo podle Českého hydrometeorologického ústavu v létě 2003.“

A dále o 2 měsíce později: novinky.cz, 11. 11 .2009: Meteorologové varují před vzestupem hladin na severu Moravy

„Meteorologové ve středu varovali před možností nebezpečného vzestupu hladin řek v povodí Olše a Odry. V uvedeném regionu spadlo za posledních 24 hodin 20 až 40 milimetrů srážek a meteorologové předpokládají, že díky očekávaným srážkám budou hladiny řek i nadále stoupat. Stupně povodňové aktivity byly ve středu dosaženy na několika tocích v povodí Olše a Odry. V Hradišti na Stonávce může být dle meteorologů vyhlášen i 3. stupeň povodňové aktivity.“

Pokud tedy budeme chtít předejít v budoucnosti vodní krizi v Česku, v zemi s geografickým umístěním na takzvané střeše Evropy, kdy k nám nepřítéká žádná vodnatá řeka, naopak u nás se řeky jen rodí a odvádějí okamžitou přebytečnou vodu z našeho území do tří moří a tento stav způsobuje velké až mnohonásobné kolísání přirozeného průtoku v řekách, je moudré již nyní zasáhnout.

Jak?

Prostou a řízenou akumulací vody pro její běžnou spotřebu a spotřebu v době nouze.

Lze toho dosáhnout v budoucnu zásadně dvěma možnými způsoby. Výstavbou dalších vodních nádrží podle „Plánu hlavních povodí“ a příp. rekonstrukcí rybníků, nebo realizací vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe (dále jen D-O-L):

Vodní koridor D-O-L zatopí při jeho střední šířce 70 m **pouze celkově necelých 25 km² území** (z toho 18 km²



pozemků Česka...tj. pouze 36 % z ročního úbytku „zelené plochy“), ve srovnání s řešením pouhé výstavby vodních nádrží (přehrad) pro akumulaci povrchových vod se zábor území sníží na 70% (na českém území až na 50%) a svými dvojnásobnými objemovými možnostmi nabízí daleko vyšší vodohospodářský i protipovodňový efekt (a navíc ještě funkci dopravní). Vodní koridor D-O-L je veden neohroženějšími oblastmi, srovnáme-li jeho trasu s výše uvedenými mapkami rizik sucha, úbytků „zelených“ ploch a požárů. Vodohospodářský význam vodního koridoru D-O-L, spočívá v napojení na Dunaj, který je nejen prvotřídní vodní cestou, ale i mnohonásobně bohatším zdrojem vody než jakákoli z řek na území Česka. Vyjdeme-li např. z průtoku v řece Moravě v profilu Hodonín, který je z bilančního hlediska kritický, viz obr.,

dojdeme k závěru, že jeho střední hodnota je ve srovnání s průtokem v Dunaji při ústí Moravy 31x nižší, přičemž za nízkých průtoků se tato disproporce zvyšuje a blíží až k hodnotě 1 : 100.

Rezignovat na připojení k tak významnému vodnímu zdroji hraničí s lehkomyšlným až trestuhodným pohrdáním péče o zachování vyrovnané vodní bilance Česka, zejména s přihlédnutím na očekávané vlivy klimatické změny. Podle výzkumného úkolu, který zadalo Ministerstvo životního prostředí ČR, se nízké letní průtoky řek Moravy dále sníží o 20 až 40 %.

Koncepce vodního koridoru D-O-L nabízí snadné vyřešení hrozícího kolapsu. Pro přívod vody bude nutné přečerpávání, výsledná bilance energie, tj. rozdíl mezi energií vloženou do systému a energií získanou bude pozitivní, tj. projeví se kladným saldem výroby energie z instalovaných vodních přečerpávacích elektráren (tzn. obnovitelných zdrojů). Navíc bude k čerpání využívána energie méně hodnotná (zejména noční), zatímco kvalita energie vyrobené vodní přečerpávací elektrárnou bude vyšší.

Solární elektrárny mohou v našich podmínkách dodávat energii přibližně 1000 hodin ročně s nejnižší účinností. Větrné elektrárny jsou při stejném instalovaném výkonu minimálně dvakrát účinnější. Vodní elektrárny mají výkonnost asi čtyřikrát vyšší než solární. Solární a větrné elektrárny v případě neovlivnitelného výpadku (slunce za mraky, bezvětří) musí v energetické síti okamžitě nahradit jiný rezervní pohotovostní výkon, obvykle z vodních elektráren.

Z pohledu, nejen ekologického, je zajímavým údajem tzv. **life cycle energy ratio**, tedy poměr vyjadřující množství

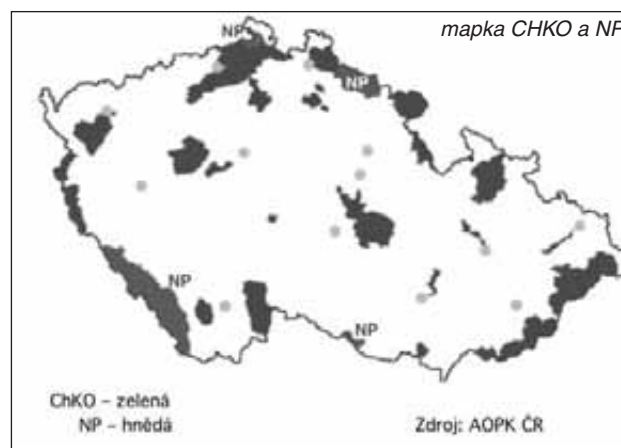
energie, které daný zdroj vyrobí, k celkovému množství energie, která se spotřebuje při jeho výrobě, výstavbě, získávání paliva, provozu a údržbě:

Jaderné	Vodní	Uhelné	Větrné	Sluneční
17%	20%	35%	83%	94%

...jaderná elektrárna spotřebuje v tomto smyslu 1,7% energie, které vyrobí, **vodní 2%**, uhelná 3,5%, **větrná 8,3% a sluneční dokonce 9,4%**.

Vlivem výstavby solárních elektráren na velkých plochách a velkých větrných elektráren, viditelných až do vzdálenosti několika desítek kilometrů, dochází k narušení estetického obrazu krajiny, vizuální kontaminaci prostředí a degradaci harmonického měřítka osídlení ve vztahu k přírodnímu prostředí. Při značném počtu solárních panelů nebo větším počtu „větrníků“ je nutno za negativní rovněž považovat stavební uniformitu jednotlivých staveb, umocněnou opakováním stejných unifikačních prvků.

Zdaleka se však nejedná pouze o napojení na téměř nevyčerpatelný dunajský zdroj. Vodní koridor umožní „interní“ redistribuci náhodných vyšších průtoků tak, aby „ani kapka vody“ neodtekla nazmar z oblastí, ohrožených suchem (k nim patří nejen jižní Morava, ale i Haná a východní i střední část Polabí). Prakticky se tato funkce projeví tak, že převedením průtoků do jediné velké nádrže, situované v místě, kde dochází k minimálním konfliktům se



Kritický bilanční profil na řece Moravě v Hodoníně. V suchých obdobích odebírá veškerý průtok náhonem (v popředí) tepelná elektrárna. Ta musí i tak omezovat svůj výkon. Stejně omezeny – až vyloučeny – jsou odběry pro zemědělské závlahy a ohrožen je také přítok vody Kyjovkou do lužních lesů. Snímek dokumentuje, že ani přes jez, ani vodní elektrárnou neprotéká za podobných situací žádná voda a řeka pod jezem zůstává bez průtoku.

zástavbou, komunikacemi a přírodními hodnotami, se předejde výstavbě desítek jiných údolních vodních nádrží o spíše sotva ekvivalentním efektu.

Konkrétně: V povodích Moravy nad Dyjí a Labe nad Hradcem Králové nahradí vodní koridor D-O-L zcela akumulační funkci více než 60 vodních nádrží (navrhovaných v „Plánu hlavních povodí“), z nichž některé by zasáhly do chráněných krajinných oblastí či dokonce do Krkonošského národního parku (viz mapka CHKO a NP).

Samostatnou kapitolou je **role vodního koridoru D-O-L ve sféře protipovodňové ochrany**, která byla zpracována až po katastrofální povodni na Moravě v roce 1997. Do té doby byl vodní koridor řešen tak, aby byl z hlediska povodní „indiferentní“, tj. nezhoršoval jejich průběh, ani jimi nebyl ohrožován. Přehodnocení této funkce vedlo k překvapivým závěrům, ke zjištění, že by protipovodňová ochrana byla velmi účinná, vzhledem k jeho dvojnásobným objemovým možnostem oproti vodním nádržím, zejména v oblasti střední Moravy (Olomoucko, Přerovsko) a na Ostravsku. Dále po proudu Moravy a Odry by byl pozitivní vliv méně výrazný, v žádném případě by však nedošlo ke zhoršení situace. Ještě v hraničním slovensko-rakouském úseku řeky Moravy se dá očekávat pozitivní vliv, a to navíc vliv, který nemůže nabídnout žádné jiné zaměnitelné řešení (vzhledem k plošnému tvaru povodňové vlny a dlouhému trvání kulminace, což se typicky ukázalo při jarní povodni v roce 2006).

V úsecích, kde je trasa vodního koridoru vedena korytem řek, dojde ke zvětšení jejich příčného profilu a tím ke zvýšení průtočnosti. V úsecích, kde probíhá paralelně, např. s tokem Moravy nebo Bečvy, bude možné převádět část povodňových průtoků i touto souběžnou trasou.

V některých úsecích, kde je vedena po okraji údolních niv nebo chráněných krajinných oblastí, vytvoří jejich podélné ohrazování a vzniknou místa vhodná pro zřízení suchých nádrží.

Nepromarněme nabízené

Zatímco vypařování vody se kvůli teplejšímu klimatu zrychluje, množství pravidelných srážek klesá. S vodou se tak musí i více šetřit, a tak **největším lákadlem pro investory ve světě je voda**. Strmý nárůst poptávky po vodě kvůli zvyšujícímu se počtu lidí na Zemi, zvyšující se spotřebě v rychle se rozvíjejících ekonomikách a současně i jejímu úbytku v důsledku globálního oteplování způsobil, že tento životodárný zdroj patří už dnes mezi nejvýnosnější světové investice, protože její cena bude v celosvětovém měřítku rychle stoupat. Za posledních pět let se investice do vody ve světě hodnotily výrazně více než v případě ropy, zlata a dalších ceněných komodit.

Potřeba soustavných a účinných zásahů s cílem udržení vyrovnané vodohospodářské bilance je tedy i u nás v Česku v blízké budoucnosti velmi naléhavá. Podmínky charakterizující reálnost a efektivitu řešení cestou redistribuce vody mezi povodími jsou při využití vodního koridoru D-O-L nesrovnatelně lepší a šetrnější než řešení výstavbou dalších vodních nádrží a to i s ohledem na celkovou ekonomickou stránku možných řešení.

K přípravě realizace vodního koridoru D-O-L je nyní jedinečná příležitost, nabízí se možnost financování jeho realizace od roku 2013 z Fondu soudržnosti EU.

Nepromarněme ji!



Společnost EAG - EuroAdvisory Group, s.r.o.,
poskytuje konzultační a poradenský servis zejména v těchto oblastech:

dotace z EU • investiční pobídky • státní podpora • granty

Činnost EAG při získávání dotací z EU pro Váš záměr:

- poradenství pro eventuelní žadatele o dotace z EU
- vypracování konkrétního návrhu dle navrhovaných projektů klienta ohledně možného získání dotací z fondů EU
- sledování aktuálních výzev k předkládání žádostí o dotace z EU
- komunikace s příslušnými národními koordinátory evropských programů pro dotace
- vypracování registrační a plné žádosti o dotace ze strukturálních fondů EU a eventuelních povinných příloh za součinnosti s klientem
- vyplnění dotazníku dle zadání dotačního programu
- zajištění povinných příloh k žádosti o dotace (analýza poptávky, studie proveditelnosti, CBA, dokumenty formálního charakteru vztahující se k žadateli, doklady o partnerství)

Kaprova 13, 110 00 Praha 1, GSM: 777 226 722, telefon/fax: 222 327 626, e-mail: info@eag-prague.eu, www.eag-prague.eu



Za ing. Vladimírem Kadlecem (1947 – 2010)

Na „svatého Matěje“ čekala řadu nejbližších příbuzných, přátel a bývalých i současných spolupracovníků smutná chvíle. Přijít se rozloučit a doprovodit na poslední cestě ing. Vladimíra Kadlece. Odešel předčasně a jaksi nakvap z tohoto světa, osud tak rychle přerval jeho stálé pohledy dopředu a neustálé plánování. Žil především tím, co bude. Tak jsem ho poznal z pozice člověka, který „pod ním dělal“ osm let.

V roce 1998 byl instalován do pozice vůbec prvního ředitele po půl století obnovené instituce Ředitelství vodních cest ČR. Do oboru přišel odjinud a čekala ho hora práce, okamžité a neodkladné i té velice

tíživě perspektivní. Očekávaným přáním všech lidí z oboru bylo vytvořit právě na této půdě budoucí centrum, které napomůže rozhodující měrou k novému rozvoji oboru a jeho dalšímu rozmachu. Sousto to bylo velké až k zalknutí. Na straně jedné řada dobrých odborníků, rádčů, skvělých oponentů, na straně protilehlé ale šiky semknutých odpůrců a doslovných škůdců. Tento ředitel nebyl nikdy v pravém slova smyslu reprezentantem. Dokázal přijet na kontrolní den stavby na svém oblíbeném terénním motocyklu, jako by to byla samozřejmost. Nebyl obdařen uhlazeným chováním a strategickými ústupky, dával najevo přímočaře každému svou nelibost a tam, kde hrozila jen „ztráta času“, dokázal jednání až unáhleně ukončit. To směrem ven, mimo instituci samotnou. Na druhé straně ale uvnitř organizace samotné měl člověk jistotu, že jiný názor není urážkou na cti, že nedojde k trapnému oplácení protichůdným postojem za každou cenu a přestože naprosto důvěřoval jen nejbližším spolupracovníkům, i ostatní okolí (a k tomu se počítám já) se mohlo na každý pád spolehnout na jeho loajalitu a podporu ve věcech projednaných a uvnitř už dohodnutých.

Čeho vzpomenout? Co se povedlo? V každém případě podílu na renesanci Baťova kanálu. Byť „cestičky“ byly umeteny od jiných a ti především jemu patrně objasnili celou polohu obnovy díla, byl úspěšný postup jeho osobní prioritou. Velmi zodpovědně a v celé šíři připravil veškerou polohu investora v úrovni přípravy investice v územním řízení pro nový plavební stupeň Přelouč i s „předstupněm“ prohrábek řeky Labe v úseku Chvaletice - Přelouč. Nakonec, jak kvalitní písky, tak méně kvalitní vytěžení má svou funkci v násypech dálničního úseku D 11 Poděbrady – Chýšť. A tam je jeho podíl neoddiskutovatelný.

Co místo tečky? Ing. Vladimír Kadlec určitě nebyl „zbytečným člověkem“, uznával námítky i kvality oponentů a soupeřů. Že mohl dosáhnout víc? A kdo z nás ne? Mám pocit, že nejen já, ale zásadní jádro pracovníků Ředitelství vodních cest ČR na něho vzpomíná a bude vzpomínat jen v dobrém... a proto, ostatně, i tyto řádky.

Ing. Vladimír Zápotocký

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2009.

Doc.Ing.Pavel Jurášek, CSc. – předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení

Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení se konala dne 31. března 2010. Valnou hromadu řídil místopředseda sdružení pan Ing.Jiří Kremsa. Valné hromady se jako host mj. zúčastnil i pan JUDr. Pavel Škvára, MBA, náměstek ministra dopravy České republiky. Hlavní referát o činnosti sdružení přednesl jeho předseda pan doc.Pavel Jurášek.

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení byla v roce 2009 v **odborných** záležitostech soustředěna převážně na **vnitrostátní** problematiku, Na předním místě tu stále stojí aktivní podpora sdružení ať již jako kolektivitu, tak i jeho jednotlivých osob na všech úrovních státních i parlamentních pro výstavbu plavebních stupňů Děčín a Přelouč II na dolním a středním Labi. V tomto směru sdružení podpořilo žádost Ministerstva dopravy o zařazení projektu na zlepšení plavebních podmínek na řece Labi v kritickém úseku mezi Ústím nad Labem a státní hranicí ČR/SRN, rozšířenou následně na celý úsek splavněného Labe, mezi prioritní projekty na síti TEN-T. Tato žádost mj.vycházela ze současných studií, podle kterých podstatné zvyšování přepravy po železnici ve směru na Hamburk **není možné**, zvyšování silniční dopravy z hlediska životního prostředí **je neúnosné** a jediné **reálné řešení** v tomto přepravním směru je využití, v případě výstavby připravených vodních děl na Labi, kapacity vodní cesty ve výši minimálně 8,5 mil.tun/rok. Jestliže prognóza zbožíových proudů směrem na Hamburk pro rok 2015 zachovává dělbu přepravních objemů v podstatě stejnou jako v roce 2007, tj. 7% pro vodní dopravu, prognóza pro rok 2025, ve variantě se zlepšením plavebních podmínek na Labi, zvyšuje tento objem pro vodní dopravu na 38% a to při snížení objemu pro železniční dopravu, což je z hlediska životního prostředí (hluk v děčínské kotlině) jistě velmi pozitivní výsledek. V tomto případě se uvažuje s vodní dopravou v objemu 3,57 mil. t/rok, což zdaleka nedosahuje výše uvedené kapacity labské vodní cesty.

České plavební a vodocestné sdružení se také aktivně zapojilo do stanoviska odboru plavby Ministerstva dopravy ČR k dopisu vrchního ředitele sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství ČR pana RNDr Pavla Punčocháře, CSc. ve věci zpoplatnění vodní cesty, konkrétně zaměřené na úhradu nákladů spojených s proplavováním plavebními komorami.

Ve svém stanovisku se sdružení zaměřilo zejména na

- skutečnost, že plavební komory jsou podle českých právních předpisů i předpisů Evropských společenství součástí vodní cesty a jejich zpoplatnění je tedy zpoplatněním vodní cesty,
- problematiku zpoplatnění na navazujících vodních cestách v Německu,
- řešení podpory a zabezpečení provozu vodních cest v 90tých letech minulého století, která vyústila v usnesení vlády ČR, zejména č.372/1993 a č.635/1996,
- skutečnost, že použití finančních prostředků z Evropské unie je podmíněno bezplatným užíváním staveb, na které jsou tyto prostředky použity.

V závěru bylo jednoznačně uvedeno, že České plavební a vodocestné sdružení **nesouhlasí** se zavedením jakéhokoliv, byť dílčího (plavební komory) zpoplatnění vodní cesty na dopravně významných vodních cestách. Doporučilo, aby Ministerstvo zemědělství ve spolupráci s Ministerstvem dopravy usilovalo o obnovení samostatné podkapitoly státního

rozpočtu ČR pro zabezpečení provozu a údržby dopravně významných vodních cest.

České plavební a vodocestné sdružení také neustále sleduje problematiku průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe jako dopravního vodního koridoru, vedeného v transevropské dopravní síti TEN-T a to v první řadě z hlediska jeho územní ochrany. V tomto směru se podílelo i na stanovení priorit pro mezinárodní zadání analytické studie k posouzení účelnosti a reálnosti tohoto spojení. Při této příležitosti pouze uvádím, že naše sdružení vyslalo na 53.zasedání pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu EHK/OSN v listopadu loňského roku v Ženevě svého člena s prezentací o spojení D-O-L. Prezentace byla velmi kladně přijata a je uvedena na webových stránkách ČPVS.

Kladně se stavíme i k výstavbě plavebních zařízení na vodních dílech Slapy a Orlík k docílení otevření nepřerušované plavby z Prahy do Českých Budějovic, zejména pro rekreační a osobní vodní dopravu.

Je vhodné také uvést poslední aktivitu našeho sdružení, spočívající v intenzivnějším zapojení se do problematiky vodního toku Odry, jako současné (rekreační a sportovní plavba) tak i budoucí důležité vodní cesty. Výbor ČPVS v tomto směru pověřil svého člena pana ing. Jiřího Obračaje, aby rozšířil svou odbornou skupinu Moravské vodní cesty o odborně zdatné osoby, soustředěné doposud v jiných sdruženích a připravil podklady k navázání užší spolupráce se Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje. Užší spolupráci s tímto sdružením považujeme za účelné realizovat uzavřením Dohody o spolupráci, jako přidružené organizace ve smyslu stanov ČPVS. Předpokládáme, že ČPVS by se také aktivně zúčastnilo i pořádání podzimní dopravní konference TRANSPORT 2010 v listopadu tohoto roku, zabezpečované sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje.

Z ostatních vnitrostátních záležitostí, kterými se výbor v minulém období zabýval uvádím zejména

- zahájení přípravy 26. Plavebních dní, které se budou konat v roce 2011 v Ústí nad Labem. Obracíme se tímto na Vás všechny, aby svou aktivní účast na těchto plavebních dnech podpořili vypracováním podnětných příspěvků do sborníku. Plavební dny se budou konat pod organizační patronací Povodí Labe, s.p. a v čele přípravného výboru je pan ing. Jiří Kremsa,
- seznámení se s vypracovanými Vzorovými listy infrastruktury vodních cest organizací Pöyry Environment a.s. pro Ředitelství vodních cest České republiky v květnu 2009. Tyto listy mají dvě základní části – textovou a výkresovou. Jedná se celkem o cca 350 titulů sestavených do 10ti skupin podle jednotlivých částí vodní cesty. Typové listy jsou k dispozici u ŘVC a jsou též v elektronické formě,

- snaha výboru o **jednotné** vystupování odborné vodocestné technické veřejnosti v problematice dopravní infrastruktury, zahrnující prioritní stavby na dolním a středním Labi, stavby na střední Vltavě, zejména pro rekreační a sportovní plavbu, modernizaci Bařova kanálu, rozšíření rekreační plavby na Odře a samozřejmě územní ochranu a přípravu dopravního vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe,

V rámci **zahraniční** činnosti byla v popředí zájmu členské základny Českého plavebního a vodocestného sdružení aktivní účast na jubilejní konferenci s mezinárodní účastí 25. Plavební dny konané v září loňského roku v Bratislavě. Konference se zúčastnilo 34 odborníků z České republiky a druhý den konference jí předsedal člen výboru ČPVS pan ing. Michael Trnka.

Tradičně patří do této oblasti i účast ČPVS v Mezinárodním plavebním sdružení PIANC, které je nejprestižnějším světovým plavebním sdružením a letos oslavuje 125 výročí od svého založení. Úzkou spoluprací s tímto sdružením nám zajišťuje vládní delegát České republiky pan Ing. Jaroslav Bimka. Činnost pana Bimky na tomto mezinárodním poli je pro českou vnitrostátní plavbu velmi přínosná. Zde je vhodné připomenout jeho jednání s obchodní radou a velvyslancem Stálé mise ČR v Ženevě v únoru tohoto roku, kdy je informoval o složité situaci s ekologickými aktivisty při prosazování zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi. Pan velvyslanec Tomáš Husák vyjádřil přesvědčení, že záměr je pro Českou republiku prospěšný, a že jej podpoří při případných jednáních s politiky.

V rámci ČPVS pracovali v hodnotícím období tři odborné skupiny.

Činnost odborné skupiny **Moravské vodní cesty** pod vedením pana Ing. Jiřího Obračaje byla v roce 2009 zaměřena na aktivitu směřující k přípravě dopravního vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Sumarizace těchto aktivit je uvedena v „Základním desateru vodního koridoru D-O-L“, vyhlášeného odbornou skupinou. Hlavní cíl odborné skupiny, jakož i výboru ČPVS, tj. zařazení dopravního vodního koridoru D-O-L do Politiky územního rozvoje 2008 se bohužel prozatím nepodařil. Problém byl odložen.

Další cíl skupiny spočíval v zahájení přípravy realizace jednotlivých počínů ve vazbě na plánovací období Evropské unie 2014-2020. Jednalo se zejména o následující skutečnosti.

1. Jednání na mezinárodní úrovni. Bylo iniciováno obnovením jednání s Polskem, které se uskutečnilo na půdě Krajského úřadu Moravskoslezského kraje dne 29. 9. 2009 na úrovni náměstků ministra. Po vzájemném informování o stavu vodní dopravy v obou zemích byl projednán záměr výstavby vodního koridoru D-O-L. Obě delegace se dohodly na obnovení činnosti společné pracovní skupiny pro přípravu splavnosti Odry do Ostravy Odra-Kožle-Ostrava (OKO). Další jednání se uskutečnilo 26. 11. 2009 ve Varšavě na stejné úrovni, přičemž byla přijata dohoda o aktualizaci Memoranda o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty na úseku Kožle – Ostrava a o sledování možnosti získat prostředky EU na r. 2010 na zpracování studie proveditelnosti D-O-L s tím, že by se mohla podat společná žádost České republiky a Polské republiky.

2. Situace přípravy projektu DOL v Polsku. Zásadní posun v této otázce zajišťuje Rada vodního hospodářství regionu horní Odry, která má rozhodující význam z hlediska prosazování tohoto projektu v obcích, okresních a krajských samosprávách a zároveň na vládní úrovni prostřednictvím Státního výboru vodního hospodářství, vojevodů a maršálků jednotlivých vojvodství. Několika jednání předmětné rady se zúčastnil zástupce ČPVS Ing. Josef Tobola, který deklaroval zájem z české strany na přípravě projektu D-O-L. Rada a zejména její

předseda Mgr. Ing. Staniszewski prosazuje ratifikaci Polskou republikou dohody AGN, což znamená rekonstrukci dosavadní vodní cesty v kategorií Va a realizaci nádrže Ratiboř jako vodní nádrž s plavební komorou a protažením vodní cesty na území ČR včetně realizace velkého nadnárodního logistického centra Věřňovice – Gorzyczki, kde se kříží hlavní transevropské dopravní koridory, tj. oderská vodní cesta, dálnice A1/D1, železniční koridor a možnost propojení s širokorozchodnou železnici z 60 km vzdáleného Slavkova u Katowic.

3. Jednání se zainteresovanými ministerstvy je motivováno dvěma základními cíli a to zachování územní ochrany trasy D-O-L a zahájení přípravy realizace a financování vodního koridoru D-O-L

4. Jednání s územními orgány. Jednoznačnou podporu přípravy vodního koridoru D-O-L vyjadřuje předseda Asociace krajů Michal Hašek. Hejtman Moravskoslezského kraje Jaroslav Palas zveřejnil v denním tisku stanovisko, z kterého vyplývá, že pokud by se stát rozhodl, že začne s budováním D-O-L, mohlo by to pomoci nejen kraji, neboť by to mohla být jistá cesta k utlumení současné krize.

5. Jednání s politickými stranami byla vedena s cílem zahrnutí záměru přípravy realizace vodního koridoru D-O-L do volebních programů politických stran.

6. Z aktuálních problémů se jednalo o

- napojení Severní Moravy na splavnou Odru, kde problémem je řešení obchvatu oderských meandrů,
- trasu vodního koridoru Hodonín-Dunaj. Zde jsou zpracovávány 4 varianty A, B, C, D. Proběhlo jednání se slovenskou stranou s cílem vyjasnit si stanoviska k jednotlivým variantám. Původně plánovaný záměr vypracovat dokumentaci, která bude vyhovovat oběma stranám s nadějí na schválení nebyl, pro nedostatek finančních prostředků, realizován.

Odborná skupina **Bařův kanál** se pod vedením pana Vojtěcha Bárteka soustředila v minulém období zejména na následující skutečnosti.

1. Prodloužení vodní cesty Otrokovice – Rohatec.

a) Prodloužení plavebního kanálu v úseku Rohatec – Hodonín. Jedná se o velkou a pro plavbu na Bařově kanálu a vůbec pro rozvoj celého regionu velmi významnou stavbu. Bohužel v listopadu 2007 přišla slovenská strana s žádostí o uzavření mezistátní dohody na možnost vybudování této stavby, což tuto záležitost zkomplikovalo. Do uzavření dohody pozastavilo ŘVC přípravné práce na tomto projektu. Odborná skupina Bařův kanál považuje prodloužení plavby do Hodonína za svou současnou největší prioritu.

b) Napojení plavby do Kroměříže – Plavební komora Bělov. Vybudování plavební komory pro turistickou plavbu na jezu v Bělově má jako prioritu v rozvoji plavby a turistického ruchu Zlínský kraj, dobrovolný svazek obcí „Sdružení obcí pro rozvoj Bařova kanálu a vodní cesty na řece Moravě“ a je to samozřejmě i záměr podporovaný odbornou skupinou Bařův kanál. Vybudování této plavební komory je součástí memoranda, které mezi sebou uzavřeli Zlínský kraj a Povodí Moravy, s. p.

c) Prodloužení Bařova kanálu o úsek Hodonín – soutok Moravy s Dyjí. Tento úsek je ze zákona o vnitrozemské plavbě dopravně významnou vodní cestou. Během roku 2009 byl připraven projekt lávky spojující Kopčany a Mikulčice. Tento projekt byl podán v rámci Operačního programu přeshraniční spolupráce ČR/SR a byla mu schválena finanční podpora. Realizace se předpokládá v roce 2010. Spojí se tak dvě významná naleziště památek Velké Moravy s cílem zvýšení turistické návštěvnosti. Pracovní skupina Bařův kanál zde navrhuje a prosazuje ještě zřízení přívozu. Tento záměr je podporován i Jihomoravským

krajem. Na konci roku 2008 **zveřejnilo** Ministerstvo životního prostředí ČR (ministr Bursík) závěr **vyhlášení CHKO Soutok**. Návrh území je složen se dvou nespojitých částí, mezi kterými leží město Břeclav. Celková rozloha plánovaného území CHKO Soutok je 140 km² a zasahuje do katastrálního území 19 obcí. V roce 2009 byla zpracována pracovní verze Plánu péče o CHKO Soutok. Z něho vyplývá, že **pokud by byla CHKO Soutok vyhlášena**, byl by fakticky **znemožněn rozvoj turistické plavby a konec myšlenky vedení D-O-L** v této oblasti. Vyhlášení CHKO Soutok podporuje i současné vedení MŽP ČR v čele s ministrem Dusíkem a náměstkem Pelcem. Odborná skupina Baťův kanál vyvíjí své aktivity v tomto úseku hlavně prostřednictvím mezinárodní organizace Spolek pro podporu Pomoraví/Spolok na podporu Pomoravia, kde má své zastoupení v předsetnictvu.

2. Rozvoj infrastruktury.

- a) Přístaviště. V roce 2009 byly slavnostně otevřeny dvě přístaviště realizované pod investováním Ředitelství vodních cest České republiky (dále jen „ŘVC ČR“) – v Napajedlech a v Kostelanech nad Moravou. Dále ŘVC ČR v roce 2009 realizovalo přístaviště v Uherském Hradišti a přístaviště Napajedla Pahrbek. Sdružení Baťův kanál, o. p. s. z dotace Jihomoravského kraje realizovalo přístupovou komunikaci a parkoviště u přístaviště Rohatec – kolonie. Od roku 2010 tedy může sloužit veřejnosti. ŘVC ČR dále připravuje záměr realizace přístaviště ve Spytihněvi a v Sudoměřicích a kotevní stání ve Strážnici s předpokládaným termínem zahájení realizace v roce 2010 (dle finančních možností Státního fondu dopravní infrastruktury). Záměry jsou připravovány v souladu se schváleným materiálem Priority výstavby přístavišť na Baťově kanálu.
- b) Rekonstrukce vodní cesty. Kromě běžné údržby vodní cesty Povodí Moravy, s. p. v roce 2009 pokračovalo v opravách břehového opevnění na úseku Babice – Spytihněv. Byly zahájeny práce na prohlubování úseku vodní cesty Veselí nad Moravou - Vnorovy. Tyto činnosti investorsky zajišťuje správce vodní cesty Povodí Moravy, s. p. za finanční pomoci Jihomoravského a Zlínského kraje.
- c) Turistická infrastruktura. Dobrovolný svazek obcí Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě v roce 2009 dokončil výstavbu páteřní cyklostezky vedoucí podél vodní cesty Baťův kanál z Kroměříže až do Veselí nad Moravou. Z Veselí nad Moravou vede nezpevněná cyklotrasa podél vodní cesty až do Hodonína. Realizace zpevněného povrchu se připravuje. V Petrově v areálu přístaviště u plavební komory byla v roce 2009 za pomoci finančních prostředků z Evropské unie vybudována budova sociálně provozního zázemí. Tento typ turistické infrastruktury na Baťově kanálu velmi citelně chybí. Budování zázemí – WC, sprchy, možnost vyčerpání fekálií a chemického WC z lodí, pitná voda, elektrická přípojka – je jednou z priorit pracovní skupiny Baťův kanál.

3. Propagace a marketing.

- a) Baťův kanál, o. p. s. ve spolupráci s Centrálou cestovního ruchu Východní Moravy za finanční účasti Jihomoravského kraje realizovali v roce 2009 marketinkovou kampaň „Vzhůru na palubu“. V rámci této kampaně byla realizována řada činností jako vydání propagačního materiálu, prezentace Baťova kanálu apod. Podařilo se v této nelehké době opět zvýšit návštěvnost na současných 67 500 návštěvníků, kteří se svezli během sezóny 2009 po Baťově kanálu. Aktivity z této kampaně (zvláště pak vytištěné propagační materiály) budou mít určitě pozitivní dopad i na návštěvnost v sezóně 2010.

- b) Průvodce Baťovým kanálem je 40-ti stránkový materiál obsahující kompletní informace pro pohyb na této turistické vodní cestě. Průvodce byl realizován ve spolupráci s Centrálou cestovního ruchu Východní Moravy, “Sdružením obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě” a sdružením “Obce pro Baťův kanál”. Průvodce je uveřejněn na internetových stránkách Baťova kanálu www.batacanal.cz.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** pracovala pod vedením pana Ing. Jaromíra Šlachty.

Plavba na řekách ostravského regionu v r.2009, existovala pouze zásluhou ostravských veslařských a jachtařských klubů. Hlavním cílem skupiny v roce 2009 bylo uskutečnit průzkum vodní cesty v úseku hraniční řeky Odry, od Starého Bohumína k soutoku s řekou Olší a dále po Odře do Ratiboře v Polsku. Důvodem bylo zjistit skutečný současný stav této vodní cesty za účelem posouzení, jaké minimální úpravy by bylo třeba učinit, aby aspoň malé motorové jachty a hausboty byly schopné při určitém vodním stavu doplout ze Starého Bohumína do Ratiboře.

Vzhledem k tomu, že po krajských volbách byla politická vůle investovat do sféry cestovního a turistického ruchu za účelem ekonomického oživení v regionu vzhledem k trvajícím hospodářské krizi a zejména za účelem snížení nezaměstnanosti, naskytla se příležitost investovat do aktivit na vodní cestě třebaže jen do **izolovaných úseků**, pokud to přinese očekávaný efekt.

Členové odborné skupiny vypracovali proto zkrácený investiční záměr, včetně nezbytné výkresové dokumentace, jako podklad pro politickou podporu a následně projednání na Magistrátě města Ostravy, s cílem zajistit finanční prostředky na zhotovení dokumentace pro územní řízení a zajištění investora, kterým by se měl stát odbor rozvoje Magistrátu, který v minulosti zajišťoval Studii proveditelnosti splavnění ostravských řek.

Z výsledků mezinárodního jednání mezi Českou republikou a Polskou republikou v Ostravě dne 29.9.2009 a následně ve Varšavě dne 26.11.2009 se dá usoudit, že v nejbližších letech se nedá očekávat rozhodnutí o konečné variantě obchvatu hraničních meandrů řeky Odry, což stále znemožňuje řešit cokoli v daném území. Rozhodli jsme se proto, řešit sportovní a rekreační plavbu z ČR do Polska, samostatnou vodní cestou ve třídě 0, vedoucí pouze územím České republiky, odbočením z Odry pod Bohumínem s využitím místních vodních nádrží Kališćak a dále jejím zaústěním nad Kopytovem do Olše. Dá se předpokládat, že mimořádná iniciativa Polské republiky, směřující k vybudování logistického centra Gorzicki na Olši (v oblasti Věřnovic na české straně) si nutně vyžádá splavnění Olše od Věřnovic do Odry a dále do Ratiboře směrem k připravované přehradě.

V závěru svého vystoupení o činnosti Českého plavebního a vodocestného sdružení se předseda sdružení pan doc. Jurášek obrátil na členskou základnu sdružení s následující výzvou.

Uplynulé období potvrdilo, že přestože je vodní doprava nejekologičtější oborem dopravy je neustále pod velkým nepochopitelným tlakem ekologických iniciativ s patronací Ministerstva životního prostředí ČR, podporovaným bohužel i řadou sdělovacích prostředků, s cílem její postupné likvidace v České republice. V tomto pro vodní dopravu nepříznivém období se na vás všechny obrácím, abyste si byli tohoto velkého tlaku vědomi a velmi opatrně formulovali svá dílčí stanoviska k jakékoliv oblasti vnitrozemské plavby, která by následně mohla být proti vodní dopravě ve své konečné fázi zneužita.

Usnesení

16. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, konané dne 31. března 2010 v Praze.

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

- a) zprávu o činnosti výboru ČPVS za uplynulé období 4/2009 – 3/2010,
- b) informaci o současném stavu ve vodní dopravě, o investiční činnosti v infrastruktuře vodní dopravy a o plánu povodí České republiky,

2. Valná hromada ČPVS schválila

- a) členství šesti nově registrovaných osob,
- b) novely tří následujících základních vnitřních předpisů ČPVS:
 1. jednací řád,
 2. pravidla hospodaření,
 3. směrnice o poskytování cestovních náhrad,
- c) zprávu o hospodaření ČPVS za rok 2009 včetně zprávy kontrolní komise,
- d) návrh rozpočtu na rok 2010,

3. Valná hromada ukládá výboru ČPVS

- a) cílevědomě prosazovat na všech úrovních státních i parlamentních výstavbu plavebních stupňů Děčín na dolním Labi a Přelouč na středním Labi,
- b) usilovat o zařazení projektu na zlepšení plavebních podmínek na řece Labi do prioritních projektů na síti TEN-T,
- c) podporovat výstavbu plavebních zařízení na vodních dílech Slapy a Orlik a další potřebné infrastruktury, včetně příslušných přístavů, zajišťujících obnovení plynulé vodní dopravy z Prahy do Českých Budějovic, zejména pro rekreační a sportovní plavbu,
- d) trvat na svém nesouhlasném stanovisku se zavedením jakéhokoliv, byť dílčího (plavební komory), zpoplatnění vodní cesty na dopravně významných vodních cestách,
- e) aktivně se zapojit do problematiky oderské vodní cesty a navázat v této věci užší spolupráci s Uníí komor LABE-ODRA při přípravě seminářů v tomto roce,
- f) prohloubit spolupráci s ostatními zeměmi střední Evropy nově přistoupivšími do EU na odstranění diskriminace ve výstavbě a rozvoji vodních cest v této oblasti,
- g) uzavřít Dohodu o spolupráci se Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje ve smyslu bodu VII – Přidružené organizace – stanov ČPVS,
- h) intenzivně se věnovat přípravě 26. Plavebních dní konaných v roce 2011 v Ústí nad Labem,
- i) usilovat o zřízení Agentury pro podporu vnitrozemské plavby,
- j) pokračovat ve spolupráci se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy České republiky,
- k) zabývat se na svých jednáních podněty z diskuse na 16. valné hromadě,
- l) svolat 17. valnou hromadu v 1. pololetí roku 2011,

4. Valná hromada žádá

- a) členskou základnu o aktivní podporu úkolů výboru uvedených v bodě 3 tohoto usnesení,
- b) vládu České republiky o rozhodnutí o výstavbě víceúčelového vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe s využitím prostředků Evropské unie s prioritou výstavby jezů na Labi,
- c) Ministerstvo pro evropské záležitosti ČR o prosazování v rámci vznikající „Strategie EU pro dunajský region“ (EU Strategy for the Danube Region) výhledové zájmy České republiky, včetně víceúčelového vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe, .
- d) Ministerstvo dopravy ČR a Ministerstvo zemědělství ČR o
 1. usilování o obnovení samostatné kapitoly (podkapitoly) státního rozpočtu ČR pro zabezpečení provozu a údržby dopravně významných vodních cest,
 2. prosazení zpracování víceúčelového vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe do Politiky územního rozvoje České republiky,
 3. zabránění vzniku CHKO „Soutok“, která by zablokovala rozvoj rekreační plavby na Baťově kanálu a překrývala chráněnou trasu víceúčelového vodního koridoru D-O-L,
- e) Ministerstvo dopravy ČR
 1. ve spolupráci s příslušnými státními orgány Polska, Rakouska, Slovenska a Německa o zpracování společné mezinárodní analytické studie k posouzení účelnosti a reálnosti přípravy a výstavby dopravního vodního koridoru Dunaj –Odra - Labe, vedeného v transevropské dopravní síti TEN-T, včetně vypracování modelu financování projektu i s ohledem na příští plánovací období fondů EU (2014-2020).

František Černý
Otradovická 728/5,
142 00 Praha 411
e-mail: cernyf@upcmail.cz

Vážený pan
Martin Komárek
hlavní komentátor
MF DNES, Anděl Media Centrum
Karla Engliše 519/11, 150 00 Praha-Smíchov

Praha 13. 11. 2009

Vážený pane Komárku,

často a rád poslouchám Rádio Classic FM, kde kromě hudby, kterou mám rád, se mi dostává naštěstí jen únosný objem nezbytných zpráv, zatímco u jiných stanic trvale existuje reálné nebezpečí přívalu nejrozmanitějších mouder, která obtěžují. K poslechu však patří i komentáře a ty Vaše mám v oblibě protože mají hlavu a patu a jsou srozumitelné, i když někdy (ale zřídka) mám k jejich obsahu i drobné výhrady. V tomto týdnu jsem však velmi pozorně poslouchal Váš komentář na téma „golfové hřiště v Klánovicích“ a s ním spojený výsledek referenda, který mně svojí evidentně „zelenou příchuť“, v kontrastu s uváděnými věcnými skutečnostmi, velmi silně připomíná podobný, i když co do objemu a významu nesrovnatelně větší a podstatnější problém.

To je důvod, který mě přiměl k tomuto písemnému počínání, protože tady chybí – i když se v porovnání s golfovým hřištěm jedná o mnohem podstatnější záležitost – v obecném povědomí veřejnosti díky velice silné, dobře financované a v mezinárodním měřítku bezchybně organizované přesile zelených teroristů příliš mnoho věcných informací.

Nejde o nic menšího, než o velice úspěšné „zelené hrátky“ se vším, co souvisí s lodní dopravou u nás, ale především s výstavbou vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe, o kterou se vedou tuhé boje už více než 100 let.

Nejsem lobbista, nejsem ani jinak na problému hmotně zainteresován, jsem jen technik v „dorsteneckém věku“. Za chvíli mně bude 70 a celý život jsem měl co do činění s vodou a s provozem na vodních tocích. Myslím, že mám určitý nárok se domnívat, že trochu vím o čem píšu. Jen se jako jeden z těch, kteří o problému něco vědí nemohu a nechci smířit s tím, že za uplynulých 20 let byla díky dost neurvalé bojovnosti s mnoha podpásovými a úspěšnými unfair zákroky a také dobře honorovanému „zelenému mužstvu“ u nás téměř zcela zlikvidována vnitrozemská lodní doprava, která v jiných zemích zažívá naopak svoji renesanci – a díky naší hlouposti a naopak prozíravosti jiných členských zemí EU bohužel zcela zbytečně i na náš úkor.

Největší obtíž spočívá v tom, že „zelená masáž“ docílila stavu, že průměrný člověk si pro absolutní nedostatek informací a při souběžné politizaci a medializaci kdejaké i zcela nepodstatné banality vlastně nemůže vytvořit objektivní názor, podložený věcnými i ekonomickými argumenty, protože o tom téměř nic neví. Není proto divu, že při absenci relevantních informací a systematickému tlaku „zelených teroristů“ může zcela jistě převážit i názor – lépe řečeno pocit – že vodní doprava je něco škodlivého!

Kdo může vědět, že např. **cena dopravy něčeho ze Šanghaje do Prahy, která představuje 20 000 km námořní cesty Šanghaj – Hamburk, což je 96% vzdálenosti, činí 20% celkové ceny dopravy, když 600 km zbývající cesty na trase Hamburk - Praha představuje jen 4% vzdálenosti, ale také 80% ceny dopravy.** Mně tato informace kdysi šokovala a přestože jsem měl přece jen poněkud konkrétnější představy, vědomí tak obrovské disproporční hrůznosti bylo pro mě ořesné zjištění. Nemáte pocit, že 4% vzdálenosti a 80% ceny je něco jako šfavnatá kořist, o kterou se mnohým vyplatí bez skrupulí a pravidel rvát a zakrývat to pseudosnahou o absurdní ochranu nesmyslů?

Jenže tady nejde jen o takováto šokující a vyčíslitelná zjištění, jde o mnohem rozsáhlejší a z mnoha hledisek podstatnější problematiku, o které většina lidí nemá bohužel ani ponětí. No a to je vlastně pravý důvod mého psaní s kterým se na Vás obracím. Pokud Vy, nebo šéfredaktor nepatříte k příznivcům militantních zelených – což se nedomnívám nejen protože jsem relativně spokojený abonent vašich sobotních novin, kde jsem podobný závan dosud nezaznamenal – mohlo by to být nejen vhodné, ale především mimořádně záslužné téma pro krůček k nápravě katastrofálního deficitu alespoň základních informací v povědomí širší veřejnosti. Mohla by to být účinná pomoc dobré věci a bylo by to i určité uznání našim moudrým předkům, kteří vynaložili mnoho úsilí při budování moderní sítě vodních cest v průběhu celého minulého století, ale také těch, kteří o zachování této kontinuity i v současnosti intenzivně, vytrvale a mnohdy i marně bojují.

Pokud jste dočetl až sem, tak velice dobře chápu, že to lze považovat za výlev staříka, který třeba může mít chuť na zviditelnění. Nemám takové ambice, jen téměř marnou snahu, abych se nemusel tolik stydět za nečinnost před svými vnoučaty, protože kromě zadlužené země jim zanecháme zřejmě i mnoho už neřešitelných problémů. A k tomu vlivem vlastní hlouposti směřujeme.

Kdyby to však mohlo být téma – a za to se přimlouvám – dostatečné množství zcela exaktních, relevantních, kvalitně, velmi přehledně a srozumitelně zpracovaných informací je možné najít v časopisu *Vodní cesty a plavba*, který čtvrtletně vydává *Plavba a vodní toky o.p.s.*, Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4, e-mail: vodnicesty@seznam.cz, tel.: 725 793 793. Tam jsou jistě dostupné i osobní kontakty na ty, kteří o této problematice vědí velmi mnoho a dlouhodobě vzdorují snahám o totální likvidaci všech aktivit v této oblasti v naší zemi, kde hierarchie hodnot se značně liší od racionality, běžně respektované jako samozřejmost jinde. Bohužel...!

Děkuji Vám za čas, přeji hezký den a na Vaše komentáře se budu rád těšit, i když tohle je ve „váhových kategoriích“ přece jen trochu jiná disciplína než golfové hřiště v Klánovicích.

S pozdravem

F. Černý

František Černý, nar. 1940 v Praze

1954 – 1958 Průmyslová škola stavební, obor hydrotechnické stavby

1958 – 1969 Hydroprojekt – konstruktér, projektant

1970 – 1995 Povodí Vltavy – vedoucí potápěčské stanice – opravy a provozně nezbytné práce pod vodou

1995 – 2007 Daněk Vetrans – ředitel pobočky – sanace průsaků stavebních konstrukcí převážně hydrotechnických objektů chemickou injektáží

Významné postavení plavby ve světě

Na základě informací Inland navigation Europe a Via Donau zpracoval Tomáš Kolařík, P&S, a.s.

Foto: Schuttevaer - Dirk van der Meulen, Inland Shipping Information Agency (BVB), Rederij Lovers, Via Donau, Tomáš Kolařík

Miliony v dotacích pro nizozemské vnitrozemské přístavy

Vnitrozemské přístavy v Nizozemsku mají dostat další impuls ve výši 64 milionů eur (1,7 miliardy Kč) na zlepšení kvality a usnadnění využití. Státní tajemnice pro dopravu Tineke Huizinga o dotaci řekla: „Jakmile se ekonomikalepší, vnitrozemská vodní doprava musí být schopna fungovat na plný výkon“. Dotace bude rozdělena mezi 36 projektů vnitrozemských přístavů v celém Nizozemsku. „Dobře připravené a integrované vnitrozemské přístavy nejsou důležité jen pro regionální ekonomiku. Jsou nezbytné pro udržení nizozemské vedoucí pozice v oblasti dopravy a logistiky,“ dodal státní tajemník.

Plovoucí potraviny

Ministryně dopravy a přístavů města Brusel Brigitte Grouwels, oznámila, že se belgický prodejce Colruyt rozhodl využívat vnitrozemskou plavbu a kontejnerový terminál v bruselském přístavu k přepravě zboží. Podle ministryně B. Grouwels znamená volba vnitrozemských vodních cest snížení přepravy na silnicích mezi přístavy Antverpy a Brusel o 1000 nákladních automobilů ročně. Kontejnery budou dopravované z přístavu v Bruselu do nového distribučního centra společnosti Colruyt v Ghislenghien.

Podpora pro přepravu palet plavidly

Vlámská ministryně dopravy Hilde Crevits oznámila dostupnost finančních prostředků ve výši 1,4 milionů EUR na rozvoj dopravy paletovaného zboží na vnitrozemských vodních cestách. Ministryně věří, že je zde prostor pro přechod ze silnic na vodu pro přepravu paletovaného zboží, jako je stavební materiál, nápoje a potraviny. Jen pro stavební materiál existuje potenciál pro převedení 6 až 7 milionů tun ročně. V současné době se přepravuje 61,1 milionu tun zboží na paletách na belgických silnicích ročně. Státní podpora směřuje na investice do vhodných lodí, jeřábů a přístavních zdí. To pomůže překonat infrastrukturní výhodu, kterou silniční doprava v současnosti má.



Jeden z návrhů lodí pro přepravu paletovaného zboží

Plujte se svědomím

Společnosti Rederij Lovers a Fuel Cell Boat BV (loď na palivové články BV), oznámili jako první na světě výletní loď na palivové články. Na rozdíl od jiných turistických lodí v Amsterdamu, je opravdu bezemisní. Člun využívá palivových článků namísto dieselových motorů. V palivových článcích se vodík a kyslík spojí a vytvoří vodu a elektřinu. Elektřina pak otáčí lodními šrouby. Loď je v souladu s pravidly a předpisy v Amsterdamu, které jsou určeny na podporu čistší plavby ve městě. Ke zdůraznění významu plavidla pro město spustili loď zástupci města, Alderman Marijke Vos (zodpovědná za zdravotnictví, životní prostředí, osoby a organizace a veřejný prostor) a Alderman Kees Diepeveen (zodpovědný za vládní agentury, státní správu a průmysl). Od roku 2010 bude loď komerčně dostupná pro plavbu.



Nová osobní loď Lovers pluje na energii z palivových článků

Lodní motory na zemní plyn na vzestupu

Počet výrobců dodávajících lodní motory, které pracují zcela nebo částečně na zemní plyn slibně roste. Již několik let, společnost Wärtsilä dodávala dvou-palivové motory, zatímco MAN Diesel přinesl novou variantu, multi-palivový motor na trh letos v létě. Sandfirden v Den Oever (Dánsko) staví motory na zemní plyn pro námořní odvětví, Pon Power pracuje na dodání prvních dvou-palivových motorů pro vnitrozemskou plavbu. Systém Pon Powers může být také přidán do stávajících dieselových motorů, takže je schopný běžet až na 60 - 70 procent na zemní plyn. „V současné době sledujeme emise dvou-palivových motorů, které byly obohaceny o pilotní projekt, o vnitrozemský tanker Argonon,“ řekl Martijn Keppel ze společnosti Pon Powers v Europortu 2009. „Monitorujeme emise v několika různých konfiguracích, jako např. nafta 305 a zemní plyn 705 a nafty a 40 procent nafty a 60 procent zemního plynu.“

Vnitrozemská nákladní plavba na Temži dosáhla přepravy dvou milionů tun za rok

Zveřejněné údaje britského ministerstva dopravy (DfT) ukazují, že více než dva miliony tun nákladu bylo v roce 2008 přepraveno po Temži, to znamená, že Temže je nejrušnější britskou vnitrozemskou vodní cestou. Kromě toho, Port of London Authority (PLA - Správa přístavu Londýn) předpovídá, že se toto číslo díky několika masivním novým stavebním projektům může ztrojnásobit v průběhu příštích pěti let.

Podle PLA pomohlo 2,18 milionu tun materiálu přesunutého na řeku v roce 2008 zamezit více než 175 000 jízdám kamionů na přetížených silnicích v jihovýchodní části Anglie. S novými projekty, včetně železničního projektu Cross-rail, olympijských her a superkanalizačního systému pod Temží - Thames Tideway Tunnels, se předpokládá rozsáhlé využití řeky pro stavební potřeby. Každý rok bude přepraveno po řece až šest milionů tun materiálu. To ušetří téměř půl milionu jízd nákladních automobilů za rok.



Plavební provoz na Temži u Tower bridge

Více aut přepravováno lodí po Dunaji

Vnitrozemská vodní doprava začala transportovat auta Ford Transit Connect z továrny v Bavorsku. Doprava je zajištěna pomocí dvou lodí, každá s kapacitou 220 vozidel. Ty plují po Dunaji a auta jsou vykládána v Budapešti. Loď dokončí 700 km dlouhou cestu do tří dnů. Během tohoto roku bude přepraveno 6000 aut touto cestou. Ze všech automobilových výrobců využívá nejvíce vnitrozemské plavby Ford, a to již od roku 1982, kdy vyvinul společně s holandskými partnery první loď vnitrozemské plavby určenou k přepravě automobilů.



Nakládání aut v Bavorském přístavu

Logistická řešení na Dunaji: linková RoRo služba EcoDanube vyloží poprvé více než 235 automobilů v přístavu Enns.

Tato služba, spuštěná před několika měsíci, je dobře prosperující v dopravě na Dunaji. Přepravu zahájily dopravní a logistické společnosti Hödlmayr, Schwandner, Connect a Eurobevrchtung, které provozují linku RoRo mezi přístavy Deggendorf, Enns, Giurgiu a Ruse. V listopadu minulého roku bylo přepraveno 235 automobilů z rumunské Dacie. Jakým způsobem lze 235 vozů přepravit najednou z Rumunska do Rakouska? Naložte náklad 235 aut na bulharskou tlačnou soupravu a o ostatní se postará společnost EcoDanube... To je to, co udělala společnost Hödlmayr

a výsledek byl velmi uspokojivý. Dne 19. listopadu bylo 235 automobilů z rumunské Dacie naloženo v přístavu Giurgiu a o 10 dnů později dosáhly přístavu Enns. Zatímco doba přepravy běžela podle plánu, vykládka byla provedena v rekordně krátkém čase tři a půl hodiny v zařízení Enns. To je příležitost blíže se podívat na to, jak logistické procesy na Dunaji fungují: první je náklad 235 rumunských vozů, dále klient - dopravní společnost Hödlmayr, linkovou dopravu má na starost EcoDanube, a konečně dopravce, bulharský Fanty G, který poskytl plavidlo - tlačnou soupravu se dvěma dvoutpatrovými čluny.

Linkové transportní služby z jižní a východní Evropy jsou zárukou spolehlivosti, značných cenových úspor a především šetrnosti k životnímu prostředí. Počínaje březnem 2010 společnost Helogistics také spustila liniíovou kontejnerovou dopravu na Dunaji. To je další důvod, proč se rozhodnout pro vnitrozemskou plavbu!



Tlačná souprava s nákladem zemědělských strojů na Dunaji proplouvá pl. komorou Freudenau

Přepravy vnitrozemskou vodní dopravou mezi Benátkami a Cremonou rostou

V únoru 2010 nasadila italská vnitrozemská plavební společnost Fluviomar další tři lodě na trasu Benátky - Cremona, čímž se zvýšil celkový počet na pět lodí. Přidáním dalších plavidel se ušetří 65 tisíc jízd nákladních automobilů za rok a tím sníží vypouštění CO₂ o třicet tisíc tun. Benátský přístav odhaduje, že náklady na přepravu po vnitrozemských vodních cestách, včetně externích nákladů jako jsou emise výfukových plynů a možnost nehod s odpovídající náklady na zdravotní péči, mohou být až sedmkrát nižší než u silniční dopravy. Odhaduje také, že by během roku znečištění oblastí v okolí silniční sítě mohlo klesnout o 10 procent.



Tlačná souprava na vodní cestě Canalbianco

Nová plavební komora v přístavu Sevilla

FCC Construcción

viz. barevná příloha

Město Sevilla bylo vždy spojeno s řekou Guadalquivir a činností jeho přístavu, kolébkou vodní dopravy ve Španělsku. Ten je spojený s mořem 80 km dlouhou vodní cestou mezinárodního významu E60-02 (dle dohody AGN), která patří do evropské sítě 27 700 km vodních cest.



Říčně-námořní loď v přístavu Sevilla

S postupným zvyšováním námořní dopravy v přístavu Sevilla se pro přístavní správu stalo nezbytností prosadit vytvoření nové infrastruktury potřebné pro další rozvoj přístavu. Je třeba poznamenat, že nová plavební komora je základním kamenem pro celý přístav a má velký potenciál pro město a pro dopravu ze Sevilly na jiné trhy. Projekt je financován ve výši 44% z Fondu soudržnosti Evropské unie.

Nová plavební komora nahrazuje předchozí, více než 60 let starou plavební komoru, a součástí projektu je i rozšíření a zlepšení plavebního kanálu. Podle plánu rozvoje tím otevírá dveře k významnému zvýšení pobřežní plavby, která by mohla dosáhnout v příštích letech přepravy ve výši 12 milionů tun ročně ve srovnání se současnou přepravou 5

milionů tun ročně. To ušetří provoz 15 000 nákladních automobilů na silnicích a palivo v hodnotě 14 milionů € ročně, sníží emise NO₂ a CO₂ o 350 a 250 tun a vytvoří 15 000 nových pracovních míst během příštího desetiletí a zajistí ochranu města Sevilla.

Projekt

Plavební komora umožní plavidlům překonat rozdíl hladin mezi řekou a přístavem. Plavební komora má také další funkci, kterou poskytuje městu Sevilla. V případě povodní může sloužit jako protipovodňová ochrana města.

Projekt využívá zkušeností projektantů, kteří pracovali na projektu nové přístupové cesty z Tichého oceánu do Panamského průplavu. 260 pracovníků strávilo více než 16 000 hodin přípravou tohoto projektu v průběhu 3 let.

Nová plavební komora je 434 m dlouhá a 35 m široká, což umožňuje proplavení plavidel o nosnosti až 20 000 DWT (počet tun potřebných k ponoření plavidla na určitou čáru ponoru) a 290 m dlouhých. Vrata od řeky jsou 42 m široká, 23,3 m vysoká a tloušťky 6 m, zatímco vrata přístavu jsou 42 m široká, 17,50 m vysoká a tloušťky 5 m.

Plavební komoru budou uzavírat dvojce posuvná vrata, jedna horní a jedna dolní. Užitečná vzdálenost mezi vraty bude 293,65 m. Komora také obsahuje tři zvedací mosty. Dva silniční 44 m dlouhé a 12 m široké a jeden železniční stejně dlouhý a 6,10 m široký. Budovy správy s kanceláři, zařízeními a službami zaberou plochu 282 m² celkových 69.000 m² zastavěné plochy.

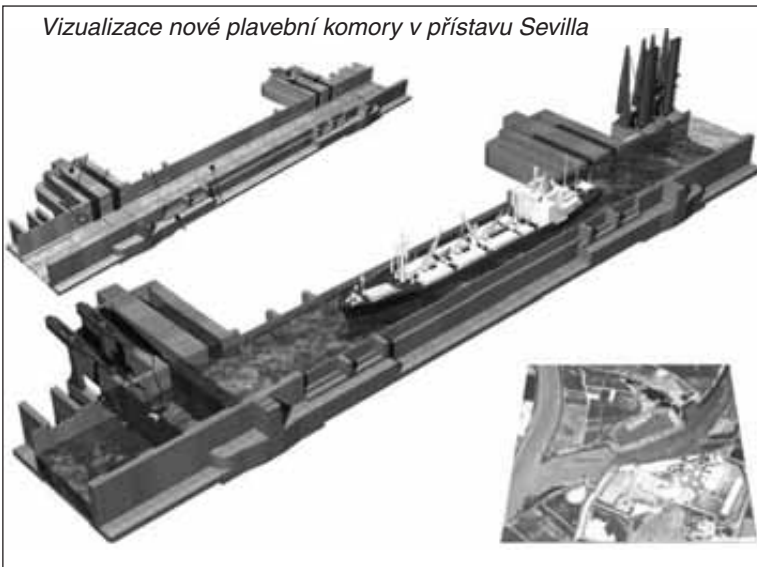
Pro stavbu plavební komory bylo nutné vytvořit vodotěsnou stavební jámu o hloubce 23,5 m. Po stranách bylo zřízeno několik ramp pro přísun strojů a materiálu. Pro stavbu komory byly nainstalovány dvoupatrové míchačky na beton u staveniště, věžové jeřáby a lešení. Mosty jsou namontovány současně. Mezitím jsou v loděnicích Sevilla vyráběna komorová vrata. Současně je také stavěn komplex budov v rozvojovém území tak, aby byl dokončen pro využití provozu mostů a plavební komory.

Při provádění těchto prací bude říční doprava zachována v současném plavebním kanálu.

Po zaplavení staveniště vodou a vybagrování přístupu k nové plavební komoře bude lodní doprava přesunuta ze současné plavební komory, která bude zachována, dokud nebude nová plavební komora zcela dokončena. Řeka a přístav prohloubeny a dokončena nová ochrana proti záplavám.

Projekt takélepší dopravu a usnadní rozvoj města. Dále má velmi důležitý ekologický aspekt, který byl vytvořen v rámci nového integrovaného přístupu k environmentální udržitelnosti a schválen různými institucemi životního prostředí. Samotné stavbě předcházely akce zaměřené na geotechnický průzkum, vypracování projektu a archeologický průzkum a zpráva o chráněných živočiších a rostlinách a přísné dodržování environmentálního monitorovacího programu. Dokončení projektu je plánováno v průběhu roku 2010.

Vizualizace nové plavební komory v přístavu Sevilla



Významné výročí v životě Ing. Miroslava Huberta



Nejsem žádný psavec, ale tentokrát jsem sedl ke stolu rád. Letos se v plné svěžesti ducha i těla dožívá významného životního jubilea, a to 85 let věku Ing. Miroslav Hubert, muž spjatý s loděmi, plavbou a historií plavby po celý svůj plodný život. Můj vztah k němu má však hlubší kořeny. Ing. Miroslav Hubert byl profesorem vyučujícím stavbu lodí na průmyslové škole strojní v Preslově ulici, kde odborně v 60.

tých letech vzdělával myslím 3 generace „lodařů“, mezi něž patřím i já. K vyučování jeho předmětu nebyla v 60. letech žádná skripta a proto sám vytvořil učební texty, které se, jako vzácná relikvie, schraňují více jak 50 let u absolventů. Přesto vím, že v široké lodařské veřejnosti je Ing. Hubert více znám jako autor mnoha knih z historie plavby, stavby lodí a vodních staveb.

Ing. Miroslav Hubert se narodil 17.12.1925 v malé vsi na tehdejší československé-maďarské hranici, kde jeho otec, bývalý ruský legionář z Kutné Hory, sloužil v četnickém sboru. Bezpochyby tam na březích Dunaje se v něm probudila celoživotní láska k této řece a k lodím.

Po návratu rodiny do Čech v roce 1934, po neukončeném studiu na gymnáziu v Čáslavi a maturitě na Vyšší průmyslové škole v Kutné Hoře v roce 1945, vystudoval obor strojního inženýrství na Českém vysokém učení technickém v Praze. Zde také navštěvoval přednášky Ing. J. Vidmana o stavbě lodí a o prázdninách pracoval v loděnicích v Gdaňsku. Po ukončení studií nastoupil v roce 1950 do zaměstnání v konstrukční kanceláři závodu ČKD Loděnice v Praze-Libni, pozdějších Českých loděnic n.p. Do tohoto období spadá i počátek jeho zájmu o lodní sporty. Po kánoí a sportovní plachetnici to bylo vlastnictví kajutového motorového člunu. A to byl také začátek autorovy publikační činnosti. Společně s kolegy z loděnice A. Stuchlíkem a J. Čížkem byla napsána knížka „Vodní motorismus“, kterou v roce 1957 vydalo Sportovní a turistické nakladatelství v Praze.

Krátké vyučování předmětu „Stavba lodí“ na Strojnické průmyslové škole v Praze – Smíchově, které následovalo po zaměstnání v loděnicích, dalo autorovi podnět k další publikační činnosti. Nejprve to bylo napsání učebních textů, z nichž vznikla později učebnice „Stavba a oprava lodí“ (1964).

Po zrušení specializací na smíchovské průmyslové škole našel autor zaměstnání v Lodní inspekci čs. zahraničního obchodu, ze které vznikl Československý lodní registr. Zde, jako pracovník technického oddělení, zpracoval publikaci „Pravidla pro stavbu ocelových vnitrozemských lodí“. Po

vydání Registrem v roce 1962 sloužila jako nepostradatelný podklad pracovníkům v oboru stavby lodí a plavby po řadu let, a to až do vydání předpisů mezinárodních. V tomto úřadě s mezinárodní působností pracoval autor až do odchodu do důchodu v roce 1988.

Trvalá aktivní činnost ve vodním motorismu, sestávající nejenom z plaveb na českých řekách, ale i z amatérské stavby motorových člunů a ze zpracování a vydávání výkresové dokumentace na stavbu několika typů sportovních člunů, vedla i k vydání dalších publikací z tohoto oboru.

Rozsáhlá publikační činnost je dále prezentována vydáním knih:

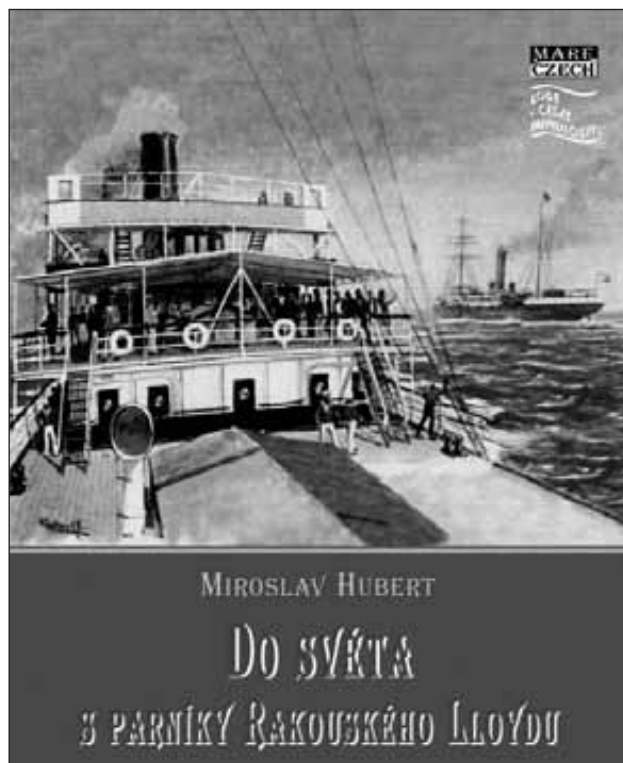
- „Osobní lodě na Vltavě“ (1985)
- „Dějiny plavby v Čechách“ (1996)
- „Vojenské lodě Československa 1918-1959“ (1999)
- „Legendární parník Bohemia“ (2002)
- „Hlídková loď Prezident Masaryk v pohledu techniky“ (2004)
- „Vlečné parníky na Vltavě a Labi“ (2005)
- „Stará plavba na střední Vltavě“ (2006)
- „Lodě a plavba na střední Vltavě“ (2008)
- „Parník Civetta a lodní šroub Josefa Resslera“ (2007)
- „Do světa s parníky Rakouského Lloydů“ (2010)

Jeho publikační činnost mířila i za hranice ČR příspěvky do odborných, historických a populárních časopisů, pro časopisy „Schiffbautechnik“, „Motor Boat and Yachting“ a „Marine Technology“.

Ing. Miroslav Hubert s dalšími spoluautory vytvořil během padesáti let základní český literární fond vodního motorismu, historie plavby a stavby lodí.

Vodní cesty a plavba si tedy dovolují pográtulovat jubilantovi k záslužnému celoživotnímu dílu, popřát mu hodně zdraví a energie k další tvorbě.

Josef Vaverka



Nejnovější kniha Miroslava Huberta

Život není takový - je úplně jiný (38)

Ing. Josef Podzimek

viz barevná příloha

Za týden musíme vykonat pro splavnění řeky Moravy více, než bylo vykonáno za posledních milion let. A já před vodou jako ti králíci utíkat nebudu. Začneme znovu.

Tomáš Baťa

Loučíme se s tebou, věrný Moravane, který jsi neustále bojoval o lepší příští své užší domoviny, své zemi a věřil pevně, že řeka, která ji dala své jméno, bude jednou hybnou tepnou našeho hospodářského vzestupu.

J. A. Baťa nad hrobem Tomáše Bati

Po odchodu Tomáše Bati převzal chod firmy Jan Antonín Baťa. Bylo to v období vleklé krize. Sám o této době řekl: *Nebylo snad člověka ve vládě a ve sněmovnách, abych s ním nemluvil o zásadní věci – jak odbourat nezaměstnanost.*

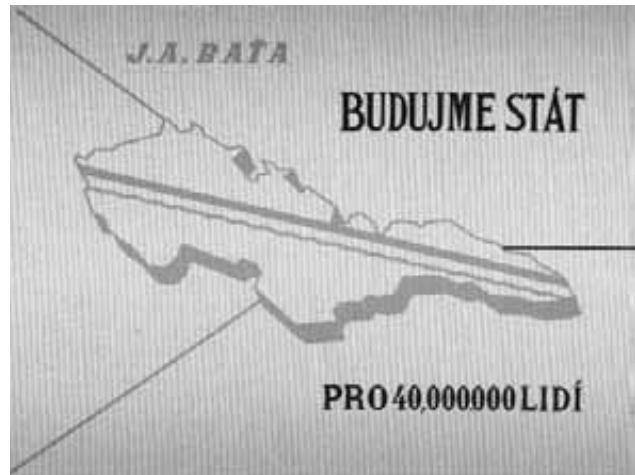
Nejlepší radu mi dal nakonec prezident republiky dr. Edvard Beneš. Řekl mi:

„Žijeme v demokracii.

Ne to se stane v tomto státě, co si přeje dr. Beneš, nýbrž jenom to, co si bude přát československý lid, jeho většina.

Když máte plány, které mohou být užitečné všem, oznamte je veřejně a přesvědčte lidi o tom, že jim budou prospěšné...“

Proto jsem napsal a vydal knihu Budujme stát pro 40 milionů lidí...



Kniha Budujme stát pro 40 milionů lidí vyšla poprvé v roce 1936 a Jan ji rozeslal stovkám národohospodářů. Československo se v jeho plánech stávalo křižovatkou Evropy, jejím centrem. Ústřední myšlenkou této slavné knihy bylo vybudovat síť dokonalých železnic, dálnic a průplavu Dunaj-Odra-Labe. O 10 let později vyšla v roce 1948 knížka s názvem Průplav Dunaj - Odra - Labe naše moře. Její autor Alois Čáp, místopředseda MNV Přerov, jí rozeslal všem významným představitelům naší země. Po dalších 50 letech vyšla knížka Ing. J. Kubece a Ing. J. Podzimka s názvem Křižovatka tří moří, vodní koridor Dunaj - Odra - Labe, kterou jsme rozeslali všem poslancům, senátorům, prezidentovi, předsedům vlád České republiky a všem hejtmanům a starostům podél trasy D-O-L. Ale vraťme se zpět k J. A. Baťovi.

Janova novoročenka na rok 1937 obsahovala tři mapy: železniční, silniční a vodní magistrály (viz barevná příloha uprostřed časopisu). Kdyby se realizovaly, stáli bychom v čele Evropy. Vybuďovala se železniční síť, dokončují se dálniční sítě avšak z nepochopitelných důvodů se brání v dokončení průplavu Dunaj - Odra - Labe.

J. A. Baťa se stále snažil získat prezidenta republiky pro průmyslový rozvoj státu. Když se začátkem roku 1937 vydal na obchodní cestu „kolem světa“, napadlo ho, že věnuje Benešovi plastickou mapu republiky, na níž by na první pohled bylo vidět, co je třeba provádět... Z cesty se zachovala velká kniha, kde jsou vlepeny všechny telegramy a dopisy Janovy, které posílal do Zlína z trasy.



Jan Antonín Baťa na palubě lodi Asam Maru při cestě do Honolulu, 1937, Státní okresní archiv Zlín

Příkaz p. chefa: Vypracujte rozpočet na plastickou mapu republiky, kterou chce pan chef věnovati prezidentu dr. Benešovi ve velikosti a provedení jako jest ve Studijním ústavě. Návrh zašlete ke schválení za panem chefem do Alexandrie leteckou poštou.

Vyřízení: Pane chefe. Dle Vašeho příkazu zasíláme Vám rozpočet a náčrt na plastickou mapu republiky čsl., která má být věnována panu prezidentu dr. Benešovi. Mapa bude 13 m dlouhá a 6 m vysoká. Mapu orientujeme dle poledníku sever-jih, čímž se zvětšila výška na 6 m. Tímto a dopravou do Prahy se zvýšil náklad z Kč 73 800 původního rozpočtu na 91 940 Kč. Prosíme o schválení rozpočtu a další příkazy.

Přípsáno pod tím: Zasláno leteckou poštou do Káhiry 20. 1. 1937.

9. 2. Obdrželi jsme dnes podepsaný rozpočet p. chefem na Kč 85 000.

4. 3. Dle dotazu v kanceláři p. prezidenta mapu daných velikostí nemohou umístit.

P. prezident by rád velikost 2,60 m x 1,20 m.

6. 4. Zmenšením je naprosto nezřetelná.

Nevím, jak to dopadlo s mapou pro pana prezidenta Beneše. Zato vím, že mapa vodních cest České republiky, umístěná v roce 2009 na podlaze pátého zastavení výstavy Křižovatka tří moří v Břeclavi měla rozměry 11 m x 7 m a mapa vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe, umístěná na výstavě téhož názvu, kterou si můžete prohlédnout v prostorách Rektorátu Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně v dubnu – červnu 2010 má rozměry stejné.

D^r_{h.c.} J. A. BAŤA · BUDUJME STÁT

II. ROZŠÍŘENÉ A DOPLNĚNÉ VYDÁNÍ

Ve Zlině 1938

ÚVODEM

(Proslov ve spolku Československých inženýrů a architektů v Hradci Králové na veřejné přednášce o budování státu dne 16. března 1938.)

VÁZENÍ PÁNOVĚ,

děkuji Vám za pozvání k dnešnímu večeru.

Považuji za čest, že jste to Vy, inženýři a technici, kteří věnujete moji knize takovou pozornost, že jste ji učinili předmětem veřejné diskuse.

Proč jsem napsal a vydal svoji knihu pro budování státu? Bylo mnoho lidí, kteří mi to vytýkali nebo aspoň zazlivali. Někteří si mysleli, že tím chci dělat konkurenci politikům. Jiní, že chci tak dělat reklamu Baťovi. Jiní zase, že se pletu do řemesla inženýrům a že prý to dělám tak, jako když švec vypravuje pohádky. Jiní mně to řekli rovnou: Ševče, drž se kopyta.

Možná, že své zaměstnání chápu primitivně a nemoderně, ale jsem toho mínění, že podnikatel se má starat o to, aby měl zákazníky a zaměstnání pro své lidi.

Myslím, že se má o to starat všemi prostředky a především sám a včas.

Nevídím nikoho, kdo by dovedl udělat tuto část práce za něho.

Čekat „až se to přežene“ je přece nesmysl, protože lidský žaludek nepočká, právě tak jako nepočkají mrazy a deště.

Neznám jiné cesty, jak si lidé mohou opatřit potravu a boty, než práci. Vláda přece vyrábět nemůže, ta má na starosti udržování práva a pořádku. Shánět práci, vynalézat práci, opatřovat práci mají ti, kdo to dovedou, kdo takovému zaměstnání věnovali celý život.

Po celých posledních šest let nedělal jsem nic jiného, nežli sháněl práci pro své lidi, a vynalézal, co by mohli dělat, aby se při ní slušně uživil. Byly to časy těžké, ale v podniku se mi podařilo zaopatřit práci pro dvakrát tolik lidí, jako v něm bylo před šesti lety.

Ptal jsem se proto, je-li v Československu zapotřebí tolik nezaměstnaných, kolik jich bylo a dosud je.

Tato nezaměstnanost mne pálila také proto, že vím sám, co to je být nezaměstnaným. Tu zkušenost jsem si přivezl také z Ameriky, z roku 1921 — a nemyslím, že na ni kdy zapomenu.

Proto veškeré veřejné stavby, o kterých v knize uvažuji, znamenají více nežli stavění „hladové zdi“ proti nezaměstnanosti. Je to boj proti nezaměstnanosti a příprava podmínek k výkonnosti celé země.

Vše, co uvádím proti svazování občanského podnikání, vychází ze skutečnosti, že toto podnikání je výkonnější.

K vzniku tohoto státu bylo zapotřebí veliké osobní výkonnosti a velikých osobních obětí. Vybudovat jej — udržet a ubránit — to jinak nepůjde.

Nejsme v tak příznivé situaci, abychom mohli podvazovat výkonnost a aby se náš stát vyvíjel tak, že bude dělat lidem chůvu.

Byli lidé, kteří mne přesvědčovali, že na to, abychom si postavili pořádnou silnici středem státu, není peněz. Ze není peněz na systém kanálů, na dobudování železniční páteře, na nic. Ze jsme zkrátka malý národ, který musí vařit z vody, přikrčit se atd.

To bylo ovšem předtím, než jsme za krátký čas sehnali takové miliardy na vyzbrojení, že jen za jejich část jsme to postavili všechno.



Jednotný plán pro využití vody.

Na všechny projekty vodních děl v našem státě působí nepříznivě, že nemáme jednotného plánu pro využití vody, plánu, vypracovaného se zřetelem na všechny možnosti a potřeby.

Proto jsou názory na význam a využití vody rozřístěny. Tato rozřístěnost se projevuje v technických projektech vodních děl i v propočtech o jejich hospodářském účinku, stejně jako v administrativě i v zákonodárství, jež řídí naše vodní hospodářství.

Tento stav pochopíme nejlépe z příkladu.

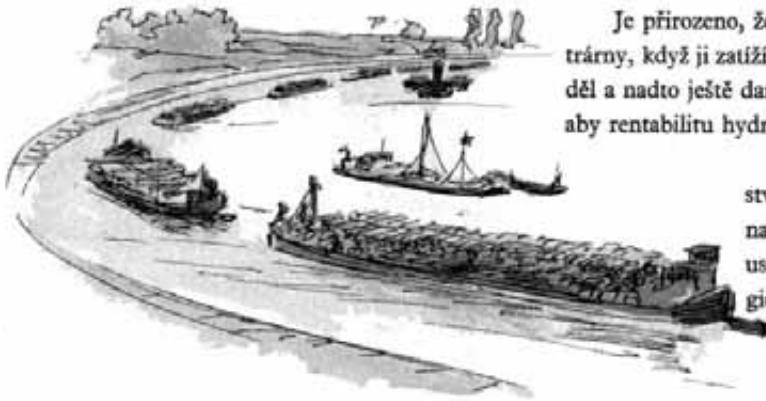
Jsme na příklad přesvědčeni, že:

1. vodní elektrárny se nevyplácejí,
2. vodní doprava je nevýnosná.

Tyto názory jsou u nás možné pouze proto, že se o vodních otázkách uvažuje odděleně a rozděleně.

Je přirozeno, že se nikdo nedopočítá rentability vodní elektrárny, když ji zatíží účtem za stavbu přehrady, nákladem vodních děl a nadto ještě daní z vodní síly, jež sama o sobě již stačí na to, aby rentabilitu hydroelektrárny podlomila.

Je zapotřebí, aby úvahy o vodním hospodářství vycházely z té skutečnosti, že voda na území našeho státu představuje obrovský zdroj energie, ustavičně obnovované z největšího zdroje energie, ze slunce.



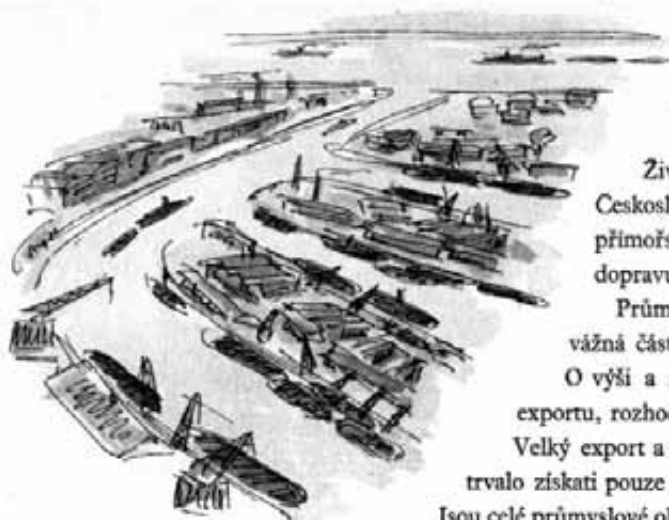
Pak se nám projeví náš úkol:

1. povinnost zachytit vodní energii,
2. povinnost rozmnožit ji (zlepšením podmínek pro vodní srážky),
3. povinnost využít ji.



VODNÍ CESTY ČESKOSLOVENSKÉ.





Život Československa závisí na vodní dopravě více než život jiných zemí.

Doprava po vodě.

Život obyvatelstva vnitrozemského státu, jakým je Československo, závisí mnohem více nežli život států přímořských na tom, jak bude mít vybudovanou vodní dopravu.

Průmyslové a obchodní podnikání, z něhož žije převážná část našeho obyvatelstva, je závislé na dopravě.

O výši a rozsahu našeho zahraničního obchodu, zejména exportu, rozhoduje cena dopravy.

Velký export a spolehlivou posicí na světových trzích může na trvalo získati pouze ten stát, který využívá výhod vodní dopravy.

Jsou celé průmyslové obory, které se u nás mohou rozvinout a zaměstnat statisíce lidí teprve tehdy, až budeme mít vybudovanou vodní dopravu. Jsou to obory, jež potřebují ke svému vzniku a rozkvětu dopravu až o $\frac{1}{3}$ levnější, nežli je doprava železniční.

K ilustraci uvádím:

Doprava jedné tuny solených kůží z Buenos Aires do Hamburku na vzdálenost 12.270 km stojí Kč 300·30. Doprava téhož nákladu z Hamburku do Olomouce na vzdálenost 821 km stojí Kč 368.—.

Proč může být vodní doprava levnější.

Vodní doprava může být levná a přece výnosná. Vyplyvá to z její techniky.

Především loď překonává na vodě menší odpor než vlak jedoucí na kolejkách. Pro vlak člunu o nosnosti 670 tun při rychlosti 5 km za hodinu jest potřebí tažné síly 260 kg v tiché vodě. Naproti tomu pro vlak se stejným zatížením je potřebí při rychlosti 20 km v rovině 10krát větší tažné síly. Lokomotiva na dráze musí také překonávat stoupání, kdežto člun v průplavu se pohybuje stále na vodorovné hladině.

Vlastní váha člunu činí asi $\frac{1}{3}$ jeho nosnosti. Naproti tomu vlastní váha vagonu se rovná přibližně $\frac{1}{2}$ ložné váhy.

Člun je ideální jednoduché těleso bez pohyblivých součástí. Naproti tomu na jeden vlak o nosnosti 1.000 tun připadá 200 až 284 ložisek, které je nutno mazat a udržovat.

Pořizovací cena železničního vozu je třikrát větší nežli cena člunu, který uveze stejné množství zboží.

Udržování průplavu je levnější nežli udržování železniční trati.

Proto doprava na průplavech se kalkuluje na jednu čtvrtinu obvyklých železničních sazeb.

Po vybudování průplavů by bylo možné převésti 5 mil. tun zahraničního obchodu na vodní dopravu; tím by náš stát ušetřil asi 500 mil. Kč, které musí platit cizím drahám. Dopravu po vodě totiž můžeme obstarat vlastními loděmi a vlastním personálem.



Naše nynější doprava po vodě činí jen asi 2·5% dopravy železniční. V evropském průměru dosahuje však vodní doprava až 1/5 dopravy železniční. Při tom délka všech vodních cest evropských tvoří jen třetinu délky sítě železniční. Z toho je vidět, jak náš stát nepatrně využívá výhod dopravy po vodě, ačkoliv je svou zeměpisnou polohou přímo předurčen k tomu, aby na jeho území byly zřízeny průplavy, které by spojovaly moře Severní a Baltické s mořem Černým.

Ceskoslovensko je klíčem k rodnému spojení západu s východem.

Zaujímáme klíčové postavení.

Kdykoliv se u nás uvažuje o hospodárnosti vodní dopravy, ozývají se názory velmi podobné názoru onoho rakouského císaře, který byl proti postavení železnice z Vídně do Brna.

„Co tam budeme vozit?“ říkával. „Dostavník z Vídně do Brna jezdí dvakrát týdně a ještě bývá většinou prázdný.“

Na to, že doprava neobyčejně posílí brněnský textilní průmysl, císař pán tehdy nepřišel.

Sít kanálů „Dunaj—Labe—Odra“, probíhající našim územím, spojí levnými dopravními linkami 100 mil. lidí od severovýchodu a západu se 100 miliony lidí od jihu a jihovýchodu. Při tom se ještě nadto rozvine náš vlastní průmysl.



Nejkratší spojení Severního moře s Černým vede tedy územím Československa.

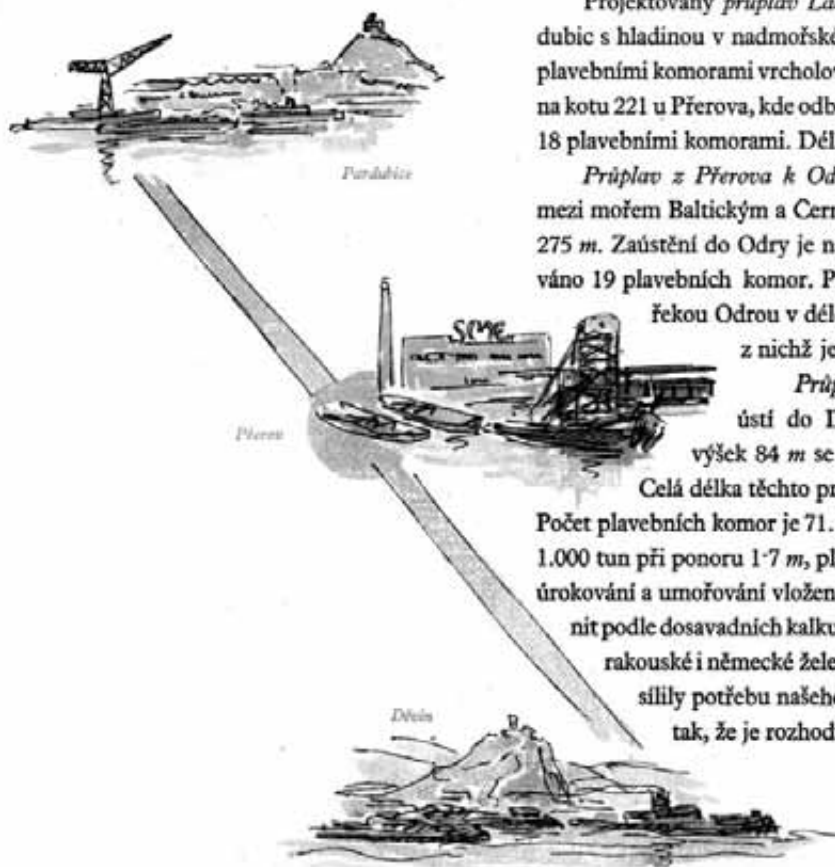
Kudy půjde průplav spojující Labe, Dunaj a Odru.

Projektovaný průplav Labe—Dunaj—Odra připojuje se na Labe u Pardubic s hladinou v nadmořské výšce 217 m. Po délce 62 km dosahuje dvaceti plavebními komorami vrcholové zdrže v nadmořské výšce 395 m. Odtud klesá až na kotu 221 u Přerova, kde odbočuje průplav k Odře. Rozdíl výšek se překonává 18 plavebními komorami. Délka průplavu z Pardubic do Přerova je 162·8 km.

Průplav z Přerova k Odře má délku 87 km. Vrcholová zdrž, rozvodí mezi mořem Baltickým a Černým, je poblíž obce Poruby, v nadmořské výšce 275 m. Zaústění do Odry je na kotě 203 m. Ku překonání spádu je projektováno 19 plavebních komor. Pokračování až ke státním hranicím je myšleno řekou Odrou v délce 13 km. Na řece je třeba vybudovat dva jezy, z nichž jeden je už hotov.

Průplav z Přerova na Děvín má délku 163·5 km; ústí do Dunaje v nadmořské výšce asi 137 m. Rozdíl výšek 84 m se překoná 12 plavebními komorami.

Celá délka těchto průplavů je 423·3 km, úpravu Odry v to počítajíc. Počet plavebních komor je 71. Průplavy jsou navrhovány pro čluny o nosnosti 1.000 tun při ponoru 1·7 m, plavební komory o délce 85 m a šířce 12 m. Při 7% úrokování a umořování vloženého kapitálu budou výdaje na 1 tunokilometr činit podle dosavadních kalkulací 10—15 hal. Poslední politické události, jimiž rakouské i německé železniční spoje se dostaly pod jedinou kontrolu, zesílily potřebu našeho přístupu k moři vlastním kanálem a Dunajem tak, že je rozhodující pro naši hospodářskou samostatnost.





Malá plavba nahlí máv vyvolává i velkých průplavů.

Vybudujme ihned malou plavbu.

Vybudování velké plavební cesty je konečným cílem v naší vodní dopravě. Nežli ho dosáhneme, je *náléhavě nutno současně se stavbami regulačními a melioračními vybudovati 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. Vykonal-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 cesta 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 nejlépejší způsob vleku.

Takové malé plavební kanály, dokonce i menší, byly už dávno vybudovány ve státech, v nichž vnitrozemská doprava po vodě je v rozkvětu. Tak Francie při délce všech plavebních kanálů 5.200 km a 6.200 km splavných řek, má pouze 820 km kanálů s plavebními komorami větších rozměrů, než jaké jsme uvedli nahoře, a z toho ještě 183 km připadá na průplavy přímořské.

Ze 4.142 km anglických kanálů je pouze 239 km kanálů pro tonáž přes 300 tun, z nichž 57 km připadá na kanál přímořský.

Malé plavební kanály se dají vybudovat nepoměrně levněji než kanály pro velké lodě. Je možno je lépe přizpůsobit terénu, neboť plavební komory jsou levnější, takže je možno jich vystavěti více. Poněvadž se takové kanály přizpůsobují terénu, je zapotřebí méně zemních prací. Zdržení při plavbě větším počtem komor se vyrovná tím, že malou komorou se propluje rychleji než komorou velkou. (Naplnění komory vodou nebo vypuštění vody zabere mnohem méně času.)

Při chystaných regulačních a závlahových pracích na dolním toku řeky Moravy máme nyní příležitost vybudovat zároveň i malý plavební kanál, který by navazoval na vybudovaný už kanál u Rohatce. Pokračoval by stále po levém břehu řeky Moravy až k osadě Devínské Jazero, kde by vyústil do Moravy.

Z celkové délky 79·8 km dá se provést asi 27 km ve spojení se stavbou ochranných hrází u řeky Moravy a 14 km ve spojení s regulací ramen. Dalších 45 km bude současně odváděti přítoky Moravy s levého břehu. Tato stavba je nutná, neboť nízké pobřeží řeky Moravy je třeba ochránit hrází před vyléváním vody z řečiště. Kanál se dá vybudovati po celé délce tak, aby zároveň sloužil jako hlavní závlahový náhon pro zavlažování pozemků o výměře asi 10.000 ha.

Náklad na tuto plavební cestu vyžaduje zvýšení rozpočtu na regulace o 17 mil. Kč a je nepatrný v poměru k její prospěšnosti, neboť naučí lidi uživateli dopravy po vodě i v malých rozměrech a vychová plavce pro velký kanál.



Když byla vydána kniha J.A.Bati Budujme stát pro 40 milionů lidí, právě jsem se narodil.
Ve svých 52 letech jsem požádal Tomáše Batu ml. o odpověď na dvě základní otázky o průplav Dunaj - Odra - Labe.

Ing. JOSEF PODZIMEK

V Praze dne 19. 12. 1989

Vážený pane Baťo,

Jsem skupina inženýrů, která prostřednictvím nově založené akciové společnosti EKOTRANS MORAVIA chce přetvořit dávno ideu českých techniků - Průplav Dunaj-Odra-Labe ve skutečnost. Douše víme, jaké úsilí věnoval Váš otec pan Tomáš Baťa tomu, aby objasnil našim lidem i politickým výš-
nam dobře fungujících dopravních cest pro hospodářství moderního státu. Jsem podrobně seznámen s myšlenkami obsaženými v knize "Budujme stát pro 40 milionů lidí" a přesvědčil jsem se, že dočasné nebyl natočen lep-
ší krátký film o významu vnitrozemských vodních cest než "Přístav v srdci Evropy", který vznikl po válce ve Zlíně. Nyní křísíme k životu i jediný plovací kanál na Moravě z Otrokovic do Bohalce, který postavila firma Baťa ve třicátých letech.

Všechno se snažíme sladit projekty výstavby první části této vodní cesty z Dunaje do Ostravy s národními požadavky na ochranu přírody, stále narůstá na rozhodujících místech na akceschém ekonomické hodnocení pří-
nosů tohoto díla a na překážky, které by mohly odškodit opět tento pro-
jekt, tak jako několikrát v minulosti, do říše neuspěšných snů.

Behodláme se však vsáti a jsme přesvědčeni, že Vaše autorita světo-
vého podnikatele a uvážlivého hospodáře by měla ovlivnit naše politiky a ekonomy, kteří nyní o vodní cestě a průplavu Dunaj-Odra-Labe

budou rozhodovat.

Jde totiž o to, že od roku 1992 umožní průplav Rýn-Mohán-Dunaj vodní dopravu přes celou Evropu z rumánské Konstanze až po Rotterdam, Amsterdam a Antverpy. Použitím námořních nosičů lze pak bez překládky dostat ze prakticky do všech námořních přístavů světa. Již první část máti pro-
sasovaného průplavu, byla-li by nahájena neproděná, by nahájla žilinu a celá střední Moravě toto spojení již za dva či tři roky. Vedení těchto úmysly, prosíme Vás o odpověď na tyto otázky:

Jaký význam přisuzujete době organizované a průmyslně využívané dopravy v moderním hospodářském životě a světovém obchodě a jakou roli v této souvislosti přisuzujete vnitrozemské vodní dopravě?

Pokládáte výstavbu vodní cesty Dunaj-Odra-Labe stále za aktuální a jak by měla přispět k vývoji spolupráce ve sjednocující se Evropě?

Vaše návštěva ve Zlíně bude jistě podnětem pro velký rozvoj česko-slovenského obuvnického průmyslu. Domníváte se, že vodní doprava, zejména napojení žiliny přes řeku Moravu a Dunaj na průplav Rýn-Mohán-Dunaj máe napomoci světové spolupráci v tomto oboru?

S úctou

Ing. Josef Podzimek
generální ředitel
s.s. Ekotrans Moravia

Odpovědi na položené otázky jsem se nedočkal. Na základě dalšího osobního rozhovoru s Tomášem Baťou ml. krátce po jeho druhé návštěvě ve Zlíně, jsem ho požádal o úvod ke knize Budujme stát pro 40 000 000 lidí.

Ing. JOSEF PODZIMEK

V Praze, 4. února 1990

Vážený pane Baťo,

Vaše dvě návštěvy v rodném Československu ve Vás jistě zanecha-
ly mnoho dojmů - krásných, i těch vedoucích k hlubokému zamyšlení. Jistě Vám ani nemohlo uniknout, kolik z těch občanských, podnika-
telem i státnických schopností, které zdobily Vaše předky, a jež svý životem vrchovatě naplňujete i Vy, je v naší zemi pozapomenu-
to, nebo alespoň přestalo být využíváno. Vytratilo se vědomí sou-
vislosti mezi svobodou a prosperitou, výkonností a neodvislostí od druhých.

Po celá léta mi byla v této souvislosti velkou posilou kniha Dr.h.c.J.A.Bati "Budujme stát pro 40.000.000 lidí". Ani dnes si neumím představit jiné dílo, které by uceleněji a přitom stručněji mohlo popsat povahu úkolů, které musí naši lidé zvládnout. Proto bych rád tuto knihu znovu vydal v nezměněné podobě mákladem naší akciové společnosti EKOTRANS MORAVIA. Na vysvětlenou: Ekotrans Mo-
ravia usiluje o vybudování průplavu Dunaj-Odra-Labe, který by spo-
jil tři moře a jehož součástí by byl i tzv.Baťův kanál, jehož ob-
novu předpokládáme ještě v tomto roce. Právě o výhodách vodní do-
pravy i o nutnosti uceleného dopravního systému jako základu pros-
perity výše uvedené knize široce a rozumně pojednává.

Byl bych Vám velice vděčen, kdybyste jako nositel a pokračovatel tradic firmy BAŤA dal k takové reedici svůj souhlas a snad jí i do-
plnil novou, aktuální předmluvou. Víme, že vztah autora knihy k Vám nebyl vždy ideální. Věřím však, že tehdejší starosti odvíjí Váš na-
výšat plodný život a dovolují si proto doufat ve Váš zájem o budou-
cí prosperitu Vaší rodné země i o popularizaci způsobu myšlení, pro-
vážejícího celou historii Vaší firmy, které právě hodláme novým vy-
dáním knihy "Budujme stát pro 40.000.000 lidí" podpořit.

Se srdečným pozdraven

Vážený pán
Ing. Josef Podzimek
generální ředitel Ekotrans Moravia
Gorkého nám. 2
110 00 Praha 1

13. června 1991

Vážený pane inženýre!

Paří Sinclairová mně vyřídila Vaše přání, abych napsal úvod k Vaší knize "Budujme stát". Věřte, že bych Vám byl rád vy-
hověl a to tím spíše, že se Vaše názory v mnoha ohledech shu-
dují s názory mého otce. Mimoto si vášim Vašeho návrhu, že by jste byl ochoten vynechat kapitulu z knihy Jana Bati, a kterou jak víte se nechci ztotožňovat.

Po zralé úvaze jsem vzdor tomu dospěl k rozhodnutí, že bych úvod k Vaší knize podepsat neměl. Jednak, jak jistě víte, já na dopravní prostředky odborník nejsem a nerad se mýchém do zdlouhavosti, kterým nerozumím. Mimoto mně bylo řečeno, že je proti stavbě přehrad na Moravě velká opozice. Ať už je tato opozice oprávněná či ne, domnívám se, že mně jako Kana-
ďanovi se nepřisluší, abych se zastal kterékoliv strany v čistě vnitrozemském československém sporu. Ostatně těžko fi-
ci, jestli by otec dnes byl stejného názoru jako před šedesáti lety.

Lituji, že Vám nemohu dát kladnou odpověď. Přejí Vám mnoho zdaru ve Vašem podnikání a těším se předeem na četbu Vaší knihy.

Zdraví Vás

Tomáš Baťa.

Phone (415) 448-2511 Telex 26-966746 Fax (415) 443-8801 Cable Batacan Toronto (714) 441-2280

BATA LIMITED
Bata International Centre
59 Wynton Drive
Don Mills (Toronto)
Ontario, Canada
M3C 1K3

K dopisu Tomáše Bati ml. z 13. června 1991 pouze doplňuji: Nešlo o „Vaši knihu“, tedy o naši knihu, ale o slavnou knihu Jana Antonína Bati Budujme stát pro 40 000 000 lidí.

vážený pane Baťo,

velmi děkuji za Váš osobní dopis, kterého si velmi vážím. Zvláště si cením toho, že jste mi zcela upřímně a otevřeně vysvětlil důvody, které Vás vedou k tomu, že nepovažujete za možné podepsat úvod ke knize "Budujeme stát pro 40 000 000 lidí", jak jsme se původně při osobním jednání dohodli.

Na základě vlastního rozboru situace jsem se rozhodl, že ani naše firma tuto knihu nevydá a připravujeme jednodušší verzi o výhodách vodní dopravy pro budování moderního státu a její nezastupitelnost v procesu sjednocování Evropy.

V jednom jsem si však téměř jist - totiž že Váš pan otec, jehož myšlenky na podnikání a zvláště o nutnosti budovat průplav Dunaj-Odra-Labe jako nedílné dopravní soustavy státu, mně zasáhly na celý život, aby své názory ani po šedesáti letech nezměnil. Naopak by je realizoval téměř v nezměněné formě a našel by u nás i v Evropě mnoho spolupracovníků. Současná politicko-ekologická averze k tomuto projektu je dočasná a krátkozraká a projekt tohoto významu jí nemůže být ohrožen, pouze zpomalen.

V současné době jsme na podporu rozvoje vodní dopravy na Labi a Vltavě založili Českou labsko-vltavskou společnost, která v sobě soustřeďuje podniky, organizace a starosty a primátory přílehlých měst. Prezidentem této společnosti byl zvolen a funkci přijal pan hrabě Jiří Lobkowitz, jehož rodina je historicky spjata s Mělníkem, městem ležícím na soutoku Labe a Vltavy.

Ve stejném duchu připravujeme založení moravské společnosti pro rozvoj Baťova kanálu, který Vaše firma uvedla do provozu před 2. světovou válkou. Totalitní režim provoz zastavil, ale název zůstal až do dnešních dnů. Rádi bychom zde podporovali, ve spolupráci s přílehlými městy, podniky a organizacemi, vybudování rekreačního území v délce asi 60 km se sportovními a rekreačními loděmi, restauracemi, campy, kulturními slavnostmi a jinými atrakcemi po vzoru stejných plavebních kanálů v Kanadě, USA, Francii a Anglii. Byl bych velmi rád, kdybyste neodmítl stát se čestným prezidentem této společnosti a tak podpořil nový rozmach díla Vašeho otce, alespoň v té malé turisticko, kulturně-sportovní podobě, která bude na Moravě jistě uvítána. Jakmile budou vypracovány podrobnější informace, ihned Vám je zašlu.

Ještě jednou děkuji za upřímnost a jsem s pozdraven

Vážený pan

Tomáš BAŤA

BATA LIMITID

Bata International Centre

59 Wynford Drive

Don Mills (Toronto)

Ontario, Canada

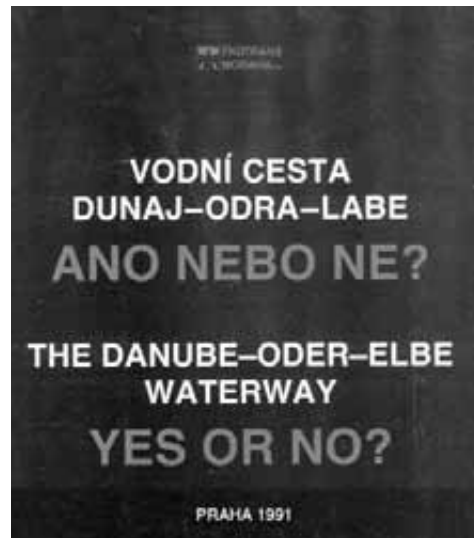
M3C 1K3



Tomáš Baťa ml. a Josef Podzimek hodnotí význam vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Knihy J. A. Bati Budujme stát pro 40 000 000 lidí nevyšla. Namísto této slavné knihy jsme vydali v roce 1991 vlastní publikaci s názvem Vodní cesta Dunaj - Odra - Labe ANO NEBO NE?, ve které jsme hledali odpovědi na 16 položených otázek.

Pro čtenáře našeho časopisu bude jistě poučné je porovnat s 10 otázkami, které jsme po dvaceti letech položili předním našim politikům a jejich odpovědi jsou uveřejněné v minulém čísle Vodní cesty a plavba č. 1/2010



Vodními cestami k hospodářské prosperitě a zdravějšímu životnímu prostředí

1	Je vnitrozemská vodní doprava součástí moderního dopravního systému? Is inland water transport a consistent part of the modern transport system?
2	Budou říční lodě konkurenceschopné i v době dálnic a vysokorychlostních železničních tratí? Will be river vessels competitive in the age of motorways and high-speed railways?
3	Je vodní doprava ekologicky nejvýhodnějším druhem dopravy? Is water transport the ecologically most advantageous mode of transport?
4	Jesu v Československu vhodné podmínky pro širší uplatnění vodní dopravy? Does Czechoslovakia possess suitable conditions for a broader utilization of water transport?
5	Je navrhované řešení vodní cesty Dunaj-Odra-Labe srovnatelné po technické i ekologické stránce s úrovní moderních evropských vodních cest? Is the draft project of the Danube-Oder-Elbe waterway comparable in its technical and ecological aspects with the standards of modern European waterways?
6	Bude mít vodní cesta Dunaj-Odra-Labe dopravní význam i po dokončení průplavu Rýn-Méhan-Dunaj? Will the Danube-Oder-Elbe waterway retain its significance for transport after the completion of the Rhine-Meuse-Danube Canal?
7	Bude vodní cesta Dunaj-Odra-Labe dostatečně dopravní využita? Will the Danube-Oder-Elbe waterway be adequately used for transport purposes?
8	Lze stanovit velikost ztrát, které by v oblasti dopravy způsobilo další odkladání postupné realizace spojení Dunaj-Odra-Labe? It's possible to determine the value of losses that might occur due to the further postponement of step-by-step construction of the Danube-Oder-Elbe connection?
9	Sníž se investiční náklady na modernizaci a rozvoj československé dopravní sítě, budou-li však a proporcionálně rozvíjeny i vodní cesty a postupně realizováno propojení Dunaj-Odra-Labe? Will a timely and proportional development of waterways and the gradual implementation of the Danube-Oder-Elbe waterway project reduce the costs of investment in the modernization and development of the Czechoslovak transportation network?
10	Bude dost vody pro provoz vodní cesty Dunaj-Odra-Labe? Will there be enough water to ensure the operation of the Danube-Oder-Elbe waterway?
11	Ozdroje odkladání realizace propojení Dunaj-Odra-Labe rájmy ochrany životního prostředí v Československu? Does the delayed implementation of the Danube-Oder-Elbe waterway project jeopardize the interests of environment protection in Czechoslovakia?
12	Přispěje propojení Dunaj-Odra-Labe významně ke zvýšení zaměstnanosti v Československu? Does the Danube-Oder-Elbe connection contribute to the increase of employment rate in Czechoslovakia?
13	Přispěje propojení Dunaj-Odra-Labe k rozšíření turistického ruchu? Will the Danube-Oder-Elbe waterway promote tourism?
14	Je výstavba propojení Dunaj-Odra-Labe reálná v současných hospodářských podmínkách? Is the construction of the Danube-Oder-Elbe connection realistic in the existing Czechoslovak economical conditions?
15	Je reálné finančně zabezpečit postupnou výstavbu propojení Dunaj-Odra-Labe? Is the financial backing of the gradual construction of the Danube-Oder-Elbe waterway a realistic project?
16	Je postupná realizace propojení Dunaj-Odra-Labe závislá na zásadním politickém rozhodnutí? Is the gradual implementation of the Danube-Oder-Elbe waterway project dependent on a substantive political decision?

Přesto nás touha vydat slavnou knihu J. A. Bati nikdy neopustila. Sám jsem vydal 10 kusů pro vnitřní potřebu firmy Podzimek a synové s.r.o. a Ing. Tomáš Kořínek jí též vydal jako vodítko pro své zaměstnance ve firmě TOKO. Oba jsme toužili jí vydat k šestému zastavení putovní výstavy Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe, která se v dubnu až červnu 2010 koná v budově Rektorátu Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně. Mylně jsem se domníval, že autorská práva ke knihám končí 70 let po jejich vydání. Bohužel tomu tak není a těch 70 let je od doby úmrtí autora. Budete si proto muset na její vydání počkat ještě pár dlouhých let. Snad vám proto přišlo vhod pár ukázek týkajících se právě našeho oboru, tj. významu vodní dopravy pro rozvoj a prosperitu každého státu. Není naší vinou, že to pro Českou republiku zatím neplatí. V každém případě toto krátké putování po nerealizovaných myšlenkách Tomáše a Jana Antonína Bati i přístupu k nim Tomáše Bati ml. bude jistě pro vás poučné a pro mne opět důkazem, že život není takový – je úplně jiný. Končil bych proto slovy druhého děkana Fakulty managementu a ekonomiky ve Zlíně, VUT Brno a později Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně:

Věříte ve vizi Tomáše a Jana Antonína Bati o významných protikrizových účincích stavbou a provozem průplavu D-O-L a o jeho dominantním významu v Evropě?

NE. Jejich vize byla již zcela bezpečně a nevratně překonána technologickým a společenským vývojem.

Mgr. Ondřej Liška, Strana Zelených

Úspěch závisí na tom, děláme-li správné věci ve správnou dobu na správném místě.

prof. František Trnka

Pouze bych dodal:

Jsem si jist, že vodní koridor Dunaj - Odra - Labe je správná věc, že Moravská brána jako nejnižší místo na rozvodí Dunaje a Odry je to správné místo a tak zbývá pouze pochybnost o správném čase, ale kdy tedy, když ne dnes, po téměř 110 letech od vydání vodocestního zákona, který v roce 1901 průplav Dunaj - Odra a jeho napojení na Labe u Pardubic uzákonil? Kdy jindy než v době, kdy musíme počítat s dlouhou dobou odeznívající krize? Snad nám na to opět odpoví Tomáš Baťa, tentokrát v obecné poloze.



Nevěřím v žádné přelomy samy od sebe. To, čemu jsme zvykli říkat hospodářská krize, je jiné jméno pro mravní bídu. Mravní bída je příčina, hospodářský úpadek je následek. V naší zemi je mnoho lidí, kteří se domnívají, že hospodářský úpadek lze sanovat penězi. Hrozím se důsledku tohoto omylu. V postavení, v němž se nacházíme, nepotřebujeme žádných geniálních obrátů a kombinací, potřebujeme mravní stanoviska k lidem, k práci a veřejnému majetku. Nepodporovat bankrotáře, nedělat dluhy, nevyhazovat hodnoty za nic, nevydírat pracující.

Tomáš Baťa - 1932



Použitá literatura:

Základ pro úpravu vodního hospodářství na Moravě, Tomáš Baťa, 1930
 Úvahy a projevy – člověk, Tomáš Baťa, 1933
 Budujme stát pro 40 000 000 lidí, J.A. Baťa, 1937
 Dunaj-Odra-Labe, přístav v srdci Evropy, Alois Čáp, 1948
 Fenomén Baťa, František Valach, 1990
 Tomáš J. Baťa, Soňa Sinclairová, 1991

Dunaj-Odra-Labe, ANO NEBO NE, ETM 1991
 Zlínský podnikatelé Tomáš Baťa a František Čuba, prof. František Trnka, 1998
 Sága o životě a smrti Jana Bati a jeho bratra Tomáše, 2000
 Tvůrčí odkaz Tomáše Bati a současné podnikatelské metody, 2001
 Cesty k úspěchu, trvalé hodnoty soustavy Baťa, prof. Milan Zelený, 2005
 Křižovatka tří moří, vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, Jaroslav Kubec, Josef Podzimek, 2007

ŘVC ČR - státní investor, jehož posláním je

- vytváření koncepce rozvoje vodních cest
- příprava a realizace staveb infrastruktury vodních cest
- zlepšování parametrů splavnosti 315 km dopravně významných vodních cest sítě TEN-T - Labe, Vltava
- zlepšení plavebních podmínek na Labi od státní hranice do Ústí nad Labem - plavební stupeň Děčín
- splavnění Labe do Pardubic
- obnovení splavnosti Vltavy do Českých Budějovic
- rozvoj infrastruktury Baťova kanálu
- provoz servisního plavidla



ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČESKÉ REPUBLIKY

organizační složka státu zřízená Ministerstvem dopravy

Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3
Tel.: +420 267 132 801, Fax: -420 267 132 804
E-mail: rvccr@rvccr.cz, Web: www.rvccr.cz

Po vodě - ekologicky, levně a v pohodě

Baťův kanál

ZAJIŠŤUJEME SPRÁVU VODNÍCH CEST NA ŘECE MORAVĚ

Povodí Moravy, s. p. vykonává funkci správce povodí, správce významných a určených drobných vodních toků v oblasti povodí Moravy, provoz a údržbu vodních děl ve vlastnictví státu, s nimiž má státní podnik právo hospodařit.

Celková délka vodních toků ve správě Povodí Moravy, s. p. je 3 981,336 km na nichž je vybudována řada vodohospodářských objektů: 38 vodních nádrží, 191 jezů, 1 245,795 km ochranných protipovodňových hrází, 15 malých vodních elektráren, 21,1 km plavebních kanálů a 13 plavebních komor, 17 čerpacích stanic a řada dalších menších objektů.



V současné době je Baťův kanál splavný od tabulového jezu Sudoměřice po Otrokovice (jez Bělov na řece Moravě), a to v následujících úsecích a délkách:

- říční úsek Otrokovice (jez Bělov) – Spytihněv	9,713 km
- kanálový úsek Spytihněv – Staré Město	8,166 km
- říční úsek Staré Město – Veselí nad Moravou	17,547 km
- kanálový úsek Veselí nad Moravou – jez Sudoměřice	17,154 km

Obslužnost a propustnost těchto plavebních komor zajišťuje Povodí Moravy, s. p. vlastními pracovníky podle předem schválených proplavovacích hodin, které závazně vydává v Plavebních listech Státní plavební správa.

Více informací o Baťově kanálu na: <http://www.batakanal.info/>



Povodí Moravy, s. p. • Dřevařská 11, 601 75 BRNO • tel.: + 420 541 637 111
• fax: +420 541 211 403 • email: info@povodi.cz • www.pmo.cz



Výstavba a rekonstrukce občanských, průmyslových a inženýrských staveb



Speciální plavidla



Atypická truhlářská výroba



Realizace technologií kamenoprůmyslu, vodohodpodářské stavby a technologie malých vodních elektráren



Zal. 1896

PODZIMEK

114

www.podzimek.cz