

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3

2012



Řeka Temže v Londýně ožila XXX. Olympijskými hrami

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



POVODÍ VLTAVY

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

Povodí Labe, státní podnik

Vita 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



STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA

Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7

Tel.: (+420) 234 637 111

www.spspraha.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

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

Sweco Hydroprojekt a.s.

www.sweco.cz

SWECO

PRAHA
Táborská 31
Tel: 261 102 242
paha@sweco.cz

BRNO
Minská 18
Tel: 541 214 973
brno@sweco.cz

OSTRAVA
Varenská 49
Tel: 596 638 329
ostava@sweco.cz

ČESKÉ BUDĚJOVICE
Zátkovo náměstí 7
Tel: 386 103 611
c.budajovice@sweco.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

www.metrostav.cz

metROSTAV



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



akciová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

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

www.p-s.cz



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ

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

e-mail: info@podzimek.cz

www.podzimek.cz/synove



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ

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

e-mail: strojirny@podzimek.cz



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

e-mail: info@cspl.cz

ČSPL



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,

tel.: 266 797 146, 266 797 119

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

www.ceskepristavy.cz



EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA-SPED., s.r.o.
Nad Vavrouškou 696/19, 181 00 Praha 8

www.evd.cz



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



Spoločenost skupiny **VINCI CONSTRUCTION**

SMP CZ, a.s.

Pobřežní 667/78, 186 00 Praha 8

www.smp.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Partner profesionálů

prodej, servis, náhradní díly, financování, pronájem

AGRI TOKO a.s.

Rudice u Uherského Brodu

tel. centrála: 572 613 660

email: toko@toko.cz www.toko.cz

ČESKOMORAVSKÝ ŠŤĚRK
HEIDELBERGCEMENT Group

Mokrá 359, 664 04 Mokrá

Tel.: +420 544 122 111 Fax: +420 544 122 571

cmsterk@cmsterk.cz www.cmsterk.cz



WELL Consulting, s.r.o.

Úvoz 497/52, 602 00 Brno

e-mail: info@wellcon.cz

www.wellcon.cz



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman;
Ing. Jiří Friedel; Lukáš Hradský; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.;
Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Ing. Jiří Kremsa;
Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba; Ing. Jan Skalický;
Ing. Michael Trnka, CSc.

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

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
Ředitelstvím pošt Praha
čj. NP 415/1994 ze dne 25. 2. 1994

OBSAH

Olympijské hry v Londýně a vodní doprava, Tomáš Kolařík	2
Jubilejní diamantová slavnost na Temži, Sue Elliot	4
Před osmdesáti lety tragicky zahynul TOMÁŠ BAŤA.....	7
Pozvánka na Architecture Week Praha 2012, Ing. Petr Ivanov.....	17
TEN-T a DOL na pokračování..., Ing. Petr Forman	18
Zemanovci: Kraj potřebuje nové investice, z domácího tisku	21
Rezoluce Unie komor Labe - Odra	22
Podání stížnosti k Evropské komisi na Českou republiku z důvodů porušení práva Evropské unie v oboru vodní dopravy na Labi, Prof. Dr. univ. Ars ne Verny	25
Bez komentáře.....	26
Pozvánka na BOAT EXPO a DIVING EXPO 2012	27
Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje, Ing. Jan Skalický.....	28
Nová plavební komora na Vltavě, Bc. Václav Straka.....	28
Oslavenec dostane nové mosty, Bc. Václav Straka	28
Před 110 lety začala stavba plavebního kanálu	
Vraňany-Hořín, Bc. Václav Straka.....	30
Řekou z Vraňan do Labe	32
Mýty proti lodní dopravě, z domácího tisku	35
Marina Týnec nad Labem – místo, kde je fajn, Ivan Černý	36
První lodní benzinka zahájila provoz na Slapech, Jiří Kvasnička	38
Konference Voda a cestovní ruch, Filip Košťál	39
EBU oslavila 10. výročí založení, Lubomír Fojtů	40
Obnova přístavu Baťov v Otrokovicích, Tomáš Kolařík.....	41
Nová přístaviště na Dolním Labi, doc. Ing.arch. Patrik Kotas.....	44
Canal de Castilla - nejvýše položený kanál v Evropě, Ing. Josef Blecha.....	45
Gbely mají riečny prístav, ze zahraničního tisku	49
Boj o D-O-L pokračuje, Ing. Martin Vavříčka.....	50
Turisté vítají nové přístaviště a turistické centrum ve Spytihněvi, Ing. Jan Bukovský, PhD.....	51
Tanky na vodě, redakce Vodní cesty a plavba	52
Po sto letech nový průplav?	
Nikaragua posvětila zrod soupeře „Panamy“, z domácího tisku	54
Život není takový - je úplně jiný (47), Ing. Josef Podzimek.....	55

Olympijské hry v Londýně a vodní doprava

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

Foto: Canal&River Trust, London 2012 Olympic and Paralympic Games



Nová plavební komora Three Mills Lock umožnila nákladní vodní dopravu na stavbu olympijského areálu

Třicáté letní olympijské hry 2012, které se letos konaly v anglickém Londýně, byly zajímavé také tím, že při jejich přípravě, ale i v jejich průběhu byla využívána vodní doprava.

Stavitelé olympijského areálu se zavázali, že využijí z 50% železniční a vodní dopravy. Proto bylo naplánováno použití vodní dopravy pro zásobování staveniště olympijského areálu v Londýně stavebními materiály a pro odvoz sutě a stavebního odpadu. Z tohoto důvodu byl v roce 2009 postaven nový plavební stupeň Three Mills Lock, který udržuje stálou plavební hladinu na vodní cestě vedoucí do olympijského areálu. Dříve zde hladina značně kolísala spolu s přílivem a odlivem. Pro plavbu byla také znovuotevřena po rekonstrukci v roce 2010 plavební komora City Mills Lock z roku 1933.

Během výstavby odvážely 350tunové čluny stavební sutě a přivážely stavební materiály pro stavbu olympijského areálu. K tomu jim sloužila vodní cesta s novým plavebním stupněm Three Mills Lock, ale také Lee Navigation a City Mill River pro 120tunové lodě.

Před zahájením olympijských her navázely nákladní čluny nábytek a sportovní vybavení do olympijského areálu. Říční čluny byly naloženy v námořním přístavu v ústí řeky Temže a odtaheny remorkérem na místo v blízkosti olympijského parku v londýnském East Endu. Cílem organizátorů bylo, aby bylo dopraveno co nejvíce nákladu mimo silnice a aby nepřidávali další problémy na už tak přetížené silnice a ochránili veřejnost, především chodce a cyklisty. Po skončení olympijských her je nově vybudovaná infrastruktura vodních cest k dispozici pro komerční a rekreační plavidla.

Řeka Bow Back Rivers je předurčena, aby vytvořila hlavní prvek olympijského areálu. Stadion umístěný na ostrově vytvořil středobod olympijských her, s řekou Waterworks River na východě, a střediskem vodních



350tunové čluny odvážely stavební sutě a přivážely stavební materiály pro stavbu olympijské areálu



350tunový člun na řece Bow Creek

sportů na východním břehu. Pět nových mostů pro chodce bylo postaveno přes vodní cesty pro přístup na stadion.



Olympijským areálem procházejí vodní cesty Bow Back Rivers, Lee River, Waterworks River, Hertford Union Canal, City Mill River a tvoří tak hlavní prvek areálu



Letecký pohled na olympijský areál a vodní cesty Waterworks River a City Mill River (v pozadí)

Olympijské hry také přispěly k rozvoji osobní a rekreační plavby v Londýně. Před hrami byla dokončena řada projektů pro zlepšení plavební infrastruktury včetně rekonstrukce 15 plavebních komor na Temži a výstavby nových přístavišť a přístavů. Během olympijských her byl také v provozu „vodní autobus“, který vozil diváky k západnímu vchodu olympijského areálu.

Další zajímavostí olympijských her bylo cvičení, během něhož 4. května 2012 připlula do Londýna válečná loď britského námořnictva HMS Ocean. Loď se účastnila osmidenních manévrů, které měly prověřit připravenost bezpečnostních složek před nadcházejícími

olympijskými hrami. Loď, která loni operovala u libyjských břehů, je základnou pro osm vrtulníků Lynx a může pojmout až 1100 vojáků. Zakotvila v Greenwichi na východě Londýna, nedaleko olympijského parku. Loď je dlouhá 203 metrů a široká 35 metrů a jen tak tak se v pátek 4. 5. pod náporom silného větru vešla za pomoci tří remorkérů do 61 metrů široké mezery mezi protipovodňovými zábranami u ústí Temže.

Krátce před zahájením olympijských her vyplul na řeku Temži člun vezoucí olympijské kruhy, který doprovázel blížící se hry.

Olympijský oheň dokončil svou cestu 27. července plavbou po řece Temži na královské veslici Gloriana. Tehdy už měl za sebou 8000 mil v průběhu 70denní cesty kolem Spojeného království. Celá slavnostní flotila plující po Temži zahrnovala 400 veslařů na 90 lodích. Flotila ukončila svou plavbu u olympijských kruhů zakotvených u mostu Tower Bridge. Odtud putoval oheň na slavnostní zahájení olympijských her na rychlém motorovém člunu jménem Max Power řízeným britským fotbalistou Davidem Beckhamem.



Námořní loď HMS Ocean proplová mezi protipovodňovými zábranami u ústí Temže



Královská veslice Gloriana veze olympijský oheň, doprovázena 90 loděmi



David Beckham veze olympijskou pochodň na zahajovací ceremoniál XXX. letních OH

Jubilejní diamantová slavnost na Temži

Sue Elliot – Thames Diamond Jubilee Foundation



Slavnostní průvod vedla plovoucí zvonice se sadou osmi kostelních zvonů, foto Lindsay Seager

V neděli 3. června 2012 se více než 1000 plavidel zúčastnilo slavnostní přehlídky na Temži od Battersea po Tower Bridge. Byla to jedna z největších flotil, které se kdy shromáždily na řece. Byla složená z veslic, pracovních lodí, rekreačních plavidel všech velikostí, tvarů nádherně „oděných“ a s nejlepším vybavením.

Organizátoři přehlídky získali veřejnou podporu díky milionům lidí, které čelily počasí na březích řeky Temže, aby vzdaly hold Jejímu Veličenstvu královně Alžbětě II. a sledovaly konvoj lodí na sedmimílové (asi 11 km) trase mezi Battersea a Tower Bridge.

Lord Salisbury, předseda Thames Diamond Jubilee Foundation (nadace pro organizaci oslav na Temži) řekl: „Rádi bychom vzdali náš dík a obdiv Jejímu Veličenstvu královně, ostatním členům královské rodiny a samozřejmě všem těm, kteří čelili počasí, aby si přišli užít naši slavnost. Doufáme, že to byl povedený hold k 60letům královnina panování. Také bych rád vzdal hold našemu týmu. Byl to triumf jeho profesionality a roků tvrdé práce“.

Vedoucí slavnosti Adrian Evans, dodal: „Rád bych přidal své osobní díky 1000 kapitánům a jejich posádkám, kteří odvedli skvělou práci, provedli své lodi bezpečně po řece a pomáhali vytvořit skutečně majestátní podívanou. Díky mimořádné chrabrosti veslařů byl vytvořen nový Canaletto moment. Všichni jsme nadšeni, že dva roky pečlivého plánování a příprav tolika lidí se vyplatilo. Věříme, že královna si to užila stejně jako my“.

Klenotem flotily byla Royal Barge-Spirit of Chartwell (Královská loď-Duch Chartwellu), která byla vyzdobena více než 10 000 květy, a vezla královnu, vévodu z Edinburghu, prince z Walesu, vévodkyni z Cornwallu, vévodu a vévodkyni z Cambridge a prince Harryho.

V 18.00 Komorní sbor Londýnského filharmonického orchestru a Královské hudební školy zahrál národní hymnu pro královnu, která byla doplněna pyrotechnickými

efekty na mostu Tower Bridge. Ve finále to byla největší událost na Temži po 350 letech.

Velkolepá flotila plavidel z celé Velké Británie byla v Commonwealthu a dalších místech sledována miliony gratulantů (mnohdy oděných do červené, bílé a modré) prostřednictvím televizních obrazovek. Například 90 000 nadšenců sledovalo festival na velkoplošných obrazovkách v londýnském Battersea Parku.

Lord Salisbury dodal: „Slavnost byla také oficiálním zahájením Queen Elizabeth Diamond Jubilee Trust (nadační fond Královny Alžběty), který si klade za cíl získat finanční prostředky pro veřejně prospěšné účely ve Velké Británii a Commonwealthu – se zvláštním zaměřením na mladé lidi. Je naším velkým zadostiučiněním, že nadační fond získal při dnešní slavnosti veřejnou podporu, kterou si bezpochyby zaslouží“.

Klíčová fakta

V neděli 3. června 2012 se více než 1000 lodí shromáždilo na řece Temži při diamantovém jubileu a tím překonalo světový rekord co do počtu zúčastněných plavidel v jedné flotile. Další fakta:

- 1 200 000 lidí sledovalo přehlídku z londýnských břehů
- Flotila při své plavbě proplula pod 17 silničními/pěšími a železničními mosty
- Mostovka na Tower Bridge byla zdvižena na pozdrav
- Každá zúčastněná loď byla vybavena speciálně navrženým praporem k diamantovému jubileu
- Trasa přehlídky, včetně shromaždišť a rozptylovacích oblastí, sahala z Hammersmithu po Old Royal Naval College (Starou královskou námořní vysokou školu) a byla asi 13 mil (22 km) dlouhá
- Flotila plula rychlostí 4 uzly (asi 2 m/s), s klesáním přílivu se zvyšovala její rychlost na 6 uzly (12 m/s)
- Plavidla s plachtami příliš vysokými pro proplutí pod



Královská veslice Gloriana, foto Colin Baldwin



Královna zdraví přehlídku lodí, foto Matt Writtle



Královská loď v celé své krásě, foto Matt Writtle

London Bridge lemovala řeku od tohoto mostu po Wapping a vytvořila Avenue of Sail (Bulvár plachetnic)

- Využívání řeky Temže pro královské oslavy v okázalém stylu má bohatou historii. Připomeňme korunovaci Anny Boleynové v roce 1533, extravagantní průvod pro krále Karla II. Stuarta a královnu Kateřinu Braganza v roce 1662 a okázalou hudební událost v roce 1717 pro krále Jiřího I.

- Od roku 1964 do roku 2011 zastávala královna pozici Lord High Admiral v královském námořnictvu

- Královna ve svém životě pokřtila 25 lodí

- Královna v roce 2002 slavnostně uvedla do provozu otočné lodní zdvihadlo ve skotském Falkirku

- Královna a vévoda z Edinburghu se zúčastnili akce River Progress z Greenwiche do Lambethu jako součástí stříbrného jubilea v roce 1977. V podvečer téhož dne se uskutečnila říční slavnost a přehlídka lodí tehdy soustředila 140 plavidel

- Královská loď Royal Barge, která při této akci přepravovala královnu, vévodu z Edinburghu a další členy královské rodiny, byla speciální adaptací stávajícího plavidla s nápadnými dekoracemi, které jsou spojeny s královnou a tradicí královské rodiny

- Vedoucí lodí pro oslavy diamantového jubilea byla plovoucí zvonice s novou sadou osmi kostelních zvonů, které byly odlity ve slévárně Whitechapel Bell

- Kostel svatého Jakuba v Garlickhythe vysvětil zvon, které byly po oslavách přesunuty do jeho svatostánku. Zvonům z lodí odpovídaly zvoněním kostely na březích podél trasy

- Říční přehlídka představila největší soubor historických plavidel, který se kdy shromáždil na Temži

- Jedno z plavidel, Amazon, se zúčastnilo již diamantového jubilea královny Viktorie v roce 1897

- Dokud nebyl v roce 1750 postaven most Westminster Bridge existoval pouze jeden most přes řeku Temži. Tentokrát 2012 pluly lodě pod 17 mosty. V 18. století byla řeka dvakrát širší než je dnes a proudila poloviční rychlostí

- Téměř 90 stop (27 m) dlouhé královské plavidlo Glo-

riana bylo 3. června největší veslicí ve Velké Británii

- Správa londýnských přístavů položila více než 3 km kotevnických řetězů

- Londýnský přístav je druhým největším přístavem ve Velké Británii

- Nejstarší loď, která byla součástí flotily, byla postavena v roce 1740

- Největší loď, která se účastnila přehlídky, byla 65 m dlouhá a 42 m vysoká.



Detail plovoucí zvonice



Královská loď proplouvá pod Tower Bridge, jehož mostovky jsou zdviženy na pozdrav, foto Colin Baldwin



„Ručně poháněná“ část flotily, foto Lindsay Seager



Na bezpečnost dohlížela i armádní plavidla. Na obr. historický torpédový člun MTB 102 z druhé světové války, foto Matt Writtle



„Pirátské“ lodě v mlze na Temži míjí Bulvár plachetnic, foto Roger Squires



Kapitáni „kanálových“ lodí tzv. narrow boats zdraví královnu, foto Colin Baldwin

Před osmdesáti lety tragicky zahynul TOMÁŠ BAŤA



Tomáš Baťa
v neděli na výletě v lese (r. 1932)



Tomáš Baťa

Jisté je, že u tohoto velkého Čecha není třeba dávat další přízviska: geniální, pracovitý, mimořádný podnikatel, neboť všechny tyto vlastnosti jsou synonymem jména TOMÁŠ BAŤA. Málo se ale ví, že tento muž práce uměl také (i když velmi málo) odpočívat a měl také smysl pro humor. Moji přátelé a spolupracovníci dobře vědí, že ač jsem se nikdy nesešel, ani nemohl sejít s Tomášem Baťou, tak ho nesmírně uznávám a snažím se celý život alespoň kopírovat některé jeho postoje k životu a podnikání. I když v mém věku a po osobních zkušenostech vím, že Baťův názor „*Všechno jde a ještě o 10 % více*“ má své limity. Tomáš Baťa to již ví také, neboť když dne 12. července 1932 nařídil pilotovi, aby odstartoval v husté mlze, letadlo se následně zřítilo a oba zahynuli. Odešel od nás muž plný síly ve zralém věku, který pro mnohé z nás je stále živým podnikatelským vzorem. Je tomu právě 80 let, kdy T. Baťa ve svých 56 letech tragicky zahynul, a to je ten důvod, proč si na něj opět zavzpomínat. Víím, že o Tomášovi Baťovi bylo napsáno mnoho knih a vědeckých pojednání. Je tedy troufalost, když se do toho opět pouští tentokrát bláznivý technik, který sní o nutnosti výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Nebo právě tento projekt mi dává oprávnění si zavzpomínat na tohoto geniálního tvůrce nových a velkých myšlenek?

Myslím, že to je ten správný důvod. Jsem taky Moravák a Tomáš Baťa ve svém projevu zemskému zastupitelství (1930) kromě jiného řekl: „*Nikdy se nedostaneme ani krůček dopředu v budování blahobytu obyvatelstva země Moravsko-slezské, pokud si neuděláme pořádek ve svých hlavách*“. A o to právě jde. Máme to v hlavách pěkně pomotané. Že Vy ne? Tak já ano. Proto si stále více listuji v knihách, které Tomáš Baťa napsal, nebo napsali mnozí o něm. Paradoxně jich v poslední době dostávám čím dál víc. Naposled jsem dostal plnou tašku knížek o Baťovi z rukou mimořádného ekonomu a стратега prof. Ing. Zdeňka Součka s dovětkem „*byl to génius*“. To já vím, ale z úst opravdu povolanych jsem to opět rád slyšel, zvláště když mne upozornil na projev Tomáše Bati o nutnosti budovat vodní cestu na Moravě.

Můj první dotyk s myšlenkami Tomáše Bati, které mne zasáhly na celý život, způsobil můj učitel politické ekonomie na Vyšší průmyslové škole stavební v Praze již v roce 1955, tedy před 57 lety. Tehdy nám pan učitel „baťovec“, který ve Zlíně u Bati pracoval, za hluboké totality vyprávěl neuvěřitelné historky o svém šéfovi, které již víc jak půl století dál vyprávím všem, kdo mne chtějí poslouchat, až jsem začal pochybovat, zda si nevymýšlím. Byl jsem proto nadšený z knížky „Baťa z blízka – anekdoty a intimní život Tomáše Bati“ (1933) od Josefa Macha s předmlouvou významného Baťova spolupracovníka Antonína Cekoty, ve které jsou tyto historky téměř přesně zachyceny. Vzhledem k tomu, že materiálů je neuvěřitelné množství, uchýlím se opět k fiktivnímu rozhovoru a budu se Tomáše Bati ptát pouze na otázky, které mne, a doufám i naše čtenáře, mohou zajímat a osvěžit nám tak naše dosavadní informace o tomto našem velkém Čechovi a mohou být i vodítkem k naší současnosti.

Josef Podzimek

Vážený pane Baťo,
Před 80 lety bych se pravděpodobně pro vaši zaneprázdněnost neodvážil Vás požádat o rozhovor. Taky bych nemohl, neboť jsem ještě nebyl na světě, ale dnes, kdy máte víc času a sledujete jistě, co se v naší zemi děje, Vás prosím o krátké zavzpomínání. Věřím, že v duchu vašeho hesla: „Odklad je zloděj času.“ se do toho můžeme ihned pustit.

Souhlasím, ale držte se mé zásady, že „než něco řeknu, musím přemýšlet, co mi ten druhý na to odpoví“.

Pane Baťo, Vy víte, že naše firma Podzimek a synové je jen o 4 roky mladší než vaše firma, kterou jste založil se svou sestrou Annou a svým bratrem Antonínem v roce 1892. Trochu jsem proto studoval tu dobu. Přesto prosím, abyste našim čtenářům přiblížil, jak se tehdy žilo.



18letý Tomáš Baťa (uprostřed) se svou sestrou Annou a svým bratrem Antonínem

a pravnuka Thomase Archera, tak naši ševcovskou tradici táhneme již 10 generací.

Vy jste pane Podzimek vysledoval svou stavařskou rodinu jenom 5 generací zpět, tedy k svému pradědečkovi Janovi, ale naše ševcovská tradice začala již v roce 1691, kdy se můj praprapraděd Martin – obuvník, narodil ve Zlíně. Pak po dalších 7 generací jsme byli všichni ševci. Když k tomu přičtu mého syna Tomíka a vnuka Tomáše Jana



Tomáš J. Baťa

Thomas George Bata

Thomas Archer Bata

To je opravdu delší historie a vaše firma byla také o několik řádů větší, než naše, ale přesto rád připomínám, že mému dědečkovi bylo 6 let, když Vy, pane Baťo, jste se narodil. Tak jak se tehdy žilo?

Můj otec Antonín měl takový malý domek v Dlouhé ulici ve starém Zlíně, kde měl obuvnickou dílnu. Byl přísný, ale přitom byl trochu lehkomyšlný. Pracoval často od svítání do noci s několika tovaryši a starším synem Antonínem. Jeho hlavním zaměstnáním byla sice ševcovina, ale jeden čas obchodoval s uhlím, pak prodával klobouky, cukroví, ovoce, najímal si ovocné sady a nakonec začal vyrábět limonády a sodové vody, s nimiž obchodoval i na jarmarcích.

Takže jste zdědil obchodního ducha po tatínkovi?
 Asi ano. Vždy po večeri otec šel do hostince mezi sou-

sedy a tam často u stolu měl hlavní slovo. Rád mudroval, jak se tehdy říkalo, o továrně s komínem. Sousedé jen kroutili hlavami, že zlínský švec měl takové fabrikovské choutky.



Antonín Baťa

Jak to u Vás doma vypadalo?

V nízké světnici stál u okna pankl s obuvnickým nářadím a na verpánkách okolo seděl mistr s tovaryši a učedníky, všichni shrbeni nad prací, kterou často dodělávali při blikajícím světle olejevé nebo petrolejové lampy.



Ze starého Zlina.

Jak jste, pane Baťo, začínal ševcovat Vy?

Od dětství jsem pomáhal otci v dílně i na jarmarcích. Často jsem se s tátou neshodl. Byl jsem neústupný a tvrdohlavý se snahou vždy prosadit svůj názor a tak často musel ustoupit i přísný otec, který v té době byl považován za neomezeného pána rodiny. Velmi mně hnětlo, že mne otec neuznával, ale časem jsem si i přes pohlavky získal u otce jakýsi respekt. Hlavně svým smyslem pro organizaci práce, prodejem a snahami pro zlepšení výrobků.

Kdy jste začal podnikat sám?

V patnácti letech jsem požádal otce, aby mi vyplatil podíl po zemřelé matce, abych si mohl založit vlastní dílnu. Ale otec mi ho odepřel vyplatit, že jsem nezletilý. Mám pocit, pane Podzimku, jak jsem sledoval osudy vaší firmy, že také vaše babička Kateřina si vymohla na svém otci podíl po zemřelé matce, aby přinesla kapitál pro svého Josefa, vašeho dědečka, k založení stavební firmy.

To je pravda, obdivuji Vás, pane Baťo, jak jste se na náš rozhovor připravil.

To víte, my Moraváci, musíme držet při sobě.

Děkuji Vám, ale vraťme se k vašim začátkům.

Odešel jsem, stejně jako váš dědeček Josef, do Vídně, kde jsem si v Döblingu založil dílnu. Avšak nezkušenost a nepochopení městského vkusu, chybná organizace výroby a prodeje měly za následek, že jsem zkrachoval.

Tak Vy jste, pane Baťo, zkrachoval? No to je hezké a kdy jste tedy začal znova?

Bylo to v roce 1894, kdy jsem s mou sestrou Annou a bratrem Antonínem založili společnou ševcovskou dílnu v Uherském Hradišti. První mou snahou bylo opatřit si nějaké stroje. Brzy k dvěma šicím strojům přibyl primitivní stroj, podobný pásové pile, avšak s ostrím bez zubů.

Pane Baťo, to jsme se již moc zamotali do historie. O vašem podnikatelském rozmachu se můžeme dočíst ve všech knihách o Vás. Já bych se chtěl dostat k vašemu humoru, k obecnému přístupu k životu i podnikání a hlavně k vašim názorům na vodní hospodářství, plavbu a vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Promiňte, tento název jste ještě neznal, ale průplav či kanál ano.

Tak čím začneme?

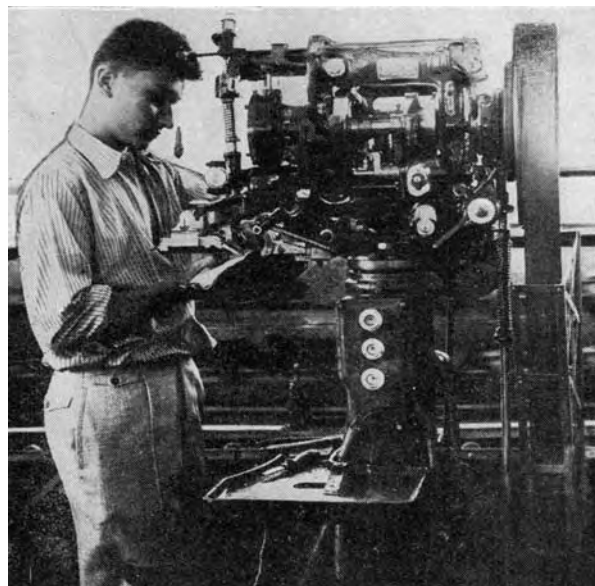
Ted' mne napadlo, mohl bych Vám říkat pane šéfe, jak Vám říkali vaši spolupracovníci?

Mohl, neboť vím, že tak říkali i vašemu dědečkovi zakladateli i vašemu tatínkovi. Také vím, že po restituci vaší stavební firmy Vám staronový ředitel, bývalý předseda závodního výboru KSČ, který se nazýval generálním ředitelem, nechal natisknout vizitky s funkcí prezident. Vy jste je všechny zahodil a pod jméno bylo natištěno „šéf“.

Děkuji, pane šéfe. Na průmyslovce nám pan profesor na ekonomii vyprávěl tuto historku, která svědčí o vašich tvrdých výchovných metodách: „Když byl Baťův synek Tomík stár asi deset let, jel se svými rodiči autem do Brna. Jelo se v otevřeném voze a vítr srazil Tomíkovi čepici s hlavy. Auto zastavilo a chlapec si musil doběhnout pro čepici.“

Když se zase posadil do vozu, řekl mu Tomáš Baťa: Už jsem ti říkal, že máš dávat pozor na svou čepici. Dáš-li si ji ještě jednou srazit větrem, pojedem dále bez tebe. Za deset minut srazil vítr chlapci čepici s hlavy znova. Baťa dal zastavit auto, dal synkovi desetikorunu a řekl: Ted' jdi k nejbližšímu nádraží a jeď do Brna vlakem, nemám kdy na tebe čekat. Nazpátek můžeš jet zase s námi autem. Chlapec sice dojel do Brna včas, ale byl příliš pyšný, aby čekal na auto svého otce, šel proto do Baťova obchodu v Brně, vypůjčil si tam od správce filiálky potřebné peníze a jel zase vlakem zpátky do Zlína.

Přesně tak to bylo. Byl jsem vždy přesvědčen, že děti se nemají rozmazlovat. Ve svém časopisu „Baťova služba veřejnosti“ z roku 1927 jsem uvedl: Můj syn nemá ani tu vyhlídku, jako mnohý synek chudých rodičů – stát se pánem. Nebude studovat ani střední, tím méně vysokou školu. Po vyjití měšťanské školy stane se svobodomyšlným živnostníkem jako je jeho otec. Majetku bude mít zrovna tolik, kolik si ho vydělá. Bude mít beztoho velký náskok před druhými, protože bude mít po ruce zkušenější rádce a já jistě neopomenu ho upozornit na vhodné příležitosti.



Tomáš Baťa ml., který za vedení otce se vyučil modernímu obuvnickému řemeslu na strojích



Tomáš Baťa mezi svými prvními strojníky po svém návratu z Ameriky (1903) Vpravo vedle něho je bratr Antonín.

Ještě jednu historku z výchovy mého syna Vám dám k lepšímu. Když bylo Tomíkovi osmnáct let, onemocněl, a po uzdravení odjel v zimě 1931 na zotavnou lyžařit do švýcarských Alp. Dostal na to měsíc dovolené. Před ukončením pobytu mi napsal, že se učil pilně francouzsky, ale že by k tomu potřeboval ještě nezbytně měsíc. Okamžitě jsem poslal telegram: Za účelem zdokonalení ve francouzštině nastoupíš zítra práci v naší curyšské filiálce!

Vím, že se to do vaší doby nehodí, ale takový jsem byl. Vždy jsem uznával, že nejdůležitější škola je škola života. Přesto nebo právě proto jsem hodně četl, pracoval ve fabrikách v cizích zemích

a tak jsem se naučil německy a anglicky. Také jsem hodně cestoval, abych chytré řeči ze škol, které mi chyběly, dohnal pozorováním a svou pílí.

**Pane šéfe, mně se to líbí, ale raději to nebudu roz-
bírat, abych nebyl označen za fosila. Řeknete
naším čtenářům nějakou historku ze svých cest?**

Udělám Vám radost. Ocituji Vám zápis z mého deníku, který jsem si psal na své dlouhé poznávací cestě v roce 1925, když jsme proplouvali Suezským průplavem: „Velké dílo, a přece tak jednoduché. Bylo třeba jen kopat a kopat. Naprostá rovina, obklopená ze všech stran mořem, ukazovala sama, jak a kde je třeba kopat. Mlýnská strouha v našich valašských hornatých krajinách dala více měření než toto světové veledílo. Člověk se přece neubrání vzrušení, když jím poprvé projíždí, ovšem vzrušení spíše nad důležitostí nežli nad důmyslností. Šířka kanálu jest asi dvakrát větší nežli řeka Morava. Plavba rychlodolí trvá asi 18 hodin. Po celé délce kanálu vidíte jen poušť. Pouze místy na západním břehu jest vidět pruh zeleně žijící zásluhou jiného kanálu, který přivádí sladkou (říční) vodu až z Horního Egypta. Po obou stranách průplavu jsou cesty a dráhy.“

Moc Vám děkuji za tuto krátkou vzpomínku, která nám umožní vrátit se na vaši naši rodnou Moravu a tím k tématu, který nejvíce zajímá naše čtenáře. Vaše názory z roku 1930, které jste sepsal a říkal ve svých projevech, i způsob, jak jste se snažil vodohospodářské projekty pro blaho země Moravsko-slezské prosadit, jsou inspirativní i pro naši generaci.

Rád Vám přiblížím tuto moji vizi pro blaho mých Moravanů. Ale připravte se, že budu trochu kritický k vašemu okouzlení ze zákona o vodohospodářském fondu a šestiletce v letech 1931-1936, o kterém jste v minulém čísle diskutoval s mým současníkem Ing. Josefem Bartovským.

V roce 1930 vypracovala vláda návrh zákona, který měl řídit úpravu vodních poměrů v jednotlivých zemích státu až do roku 1956. Po propočtení tohoto návrhu jsem shledal, že země Moravsko-slezská je v něm téměř ponechána stranou, neboť z investice v rozsahu 2297 mil. Kč má se na jejím území vykonat prací za 127 mil. Kč, tedy asi 4 %, a to pouze v pohraničí. Od roku 1941 až do roku 1956 se nemá v ohledu usplavnění moravských řek vykonat vůbec nic. Zákon má být projednán v urychleném řízení. Když jsem pochopil, že opomíjení naší země Moravsko-slezské je způsobeno nepřipraveností plánů pro vodní usplavněvací díla v neznalosti i nezájmu a konečně v roztříštěnosti názorů, svolal jsem konferenci svých inženýrů, ke kterým jsem pronesl větu, která vešla do dějin. „**Za tento týden musíme vykonat pro splavnění Moravy více, než bylo vykonáno za poslední milión roků**“.

Nechal jsem vyhledat všechny plány a studie o řece Moravě, mluvil jsem s každým, který chtěl naslouchat nebo jsem ho k pozornosti donutil. Nechal jsem svým nákladem vypracovat další plány zdokonalující myš-



lenku úpravy Moravy tak, aby tato řeka sloužila všem. **Musím přiznat, když pozoruji vaší generaci, jak se někteří nezodpovědní jedinci snaží, jak Vy říkáte, o revitalizaci řek a vaše společnost netečně a bezbranně tomu přihlíží, že se za Vás děším vaší budoucnosti.** Víím, že ani já jsem nedosáhl kýženého cíle, ale alespoň jsem se snažil a v těchto snahách pokračoval i můj nástupce Jan Antonín Baťa. Proto Vám všem, co za splavnost našich řek bojujete, držím palce. V roce 1930 jsem zemskému zastupitelství předložil své návrhy a pronesl projev: MORAVANÉ!

Je důležitější otázky nežli ta, jak zlepšit a zpříjemnit život nás všech? Jak ulehčit práci rolníkům 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 ozdravit naše vesnice a města a pomoci svým dětem, aby vyrůstaly ve zdravé, silné pokolení? Je naší povinností myslit nad těmito úkoly a domyslet je. **Nikdy se nedostaneme ani krůček dopředu v budování blahobytu obyvatelstva země Moravsko-slezské, pokud si neuděláme pořádek ve svých hlavách.** Boží prozířetelnost 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 jak nad jejím ústím vzdáleným několik kilometrů od moravských hranic na Slovensku u Děvína. Příroda i politické síly připojily nás takto na mohutnou světovou řeku Dunaj, kde náš stát má právo plavby a po níž můžeme pronikat do jižních zemí a moří po celý rok. **Není druhé země, jejíž budoucnost, bohatství a blahobyt by byly tolik závislé na jedině řece jako Morava, jejíž jméno není proto nahodilé.** A co jsme udělali my, Moravané, s tímto bohatstvím svěřeným nám boží prozířetelností a bráněným po tisíce roků našimi předky? Jak jsme jej využili? Vzlétnete-li nad dolní tok řeky Moravy, musí se vám sevřít

srdce lítostí, protože shlédnete pod sebou pustinu, ve které řádí řeka právě tak jako za dob mamutů. Jsou kraje, kde tyto poměry jsou katastrofální. Je řada měsíců, kdy v obcích od Hodonína dolů nelze vykročit na pole ani lidem, ani dobytku, kdy lidé musí utíkat z polí před hejny komárů; kdy vládnou nad celým krajem komáři rojící se v mračnech z bažin, povodněmi promáčených rovin.

Čeští zástupcové, kteří dovedli lépe domyslet životní problémy své země, trvali na usplavnění svých hlavních toků Labe a Vltavy. Celé desítky roků nebylo sice vidět na těchto usplavněných částech ani lodičky, ale obyvatelstvo nemělo příčiny zlobit se na své vůdce, protože usplavněním řeky docílí se pořádku v celém vodním hospodářství země. **Musí být regulovány přítoky a postaveny přehrad, aby byla odstraněna dvě zla: vysoký stav vody při povodních a nízký stav vody za sucha.**



Typická chalupa z obcí v povodí toku Moravy pobořená povodní roku 1930. Z povodně v Kvasicích 18 km od Zlína a 6 km od pobočných závodů firmy Baťa na břehu Moravy

Co jsme vykonali my, Moravané? Co udělali naši zástupcové ve vídeňském parlamentu? Přijali pouze slib pánů na průplav dunajsko-oderský, který měl být světodějnou událostí, ale v jehož uskutečnění nikdo nevěřil. Úpadek, v jakém se nalzáme, je nejlépe patrný z vládního návrhu zákona o vodocestném fondu, který má být rozhodujícím pro úpravu vodního hospodářství v celém státě.

O zemi Moravskoslezské 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. Nevytýkáme návrhu zákona, že miní 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, 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 Moravskoslezské. A přece problém usplavnění řeky Moravy není problémem lokálním. 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.

Říkáme docela poctivě, že nám jde o to, abychom pomocí vodocestného fondu 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 kromě plavby je zde výnos z vodní síly, zisk z nezničené úrody, vyšší výnos z pozemků a hlavně rozvoj života a podniků okolo řeky. O zemi Moravskoslezské praví, že její „usplavnění“ rozřeší „soukromý kapitál“. Jest jistě mnohem pohodlnější odbýt nejživotnější otázky země slibem, ponechat zemi ve starých pověrách nežli uspokojit její potřeby.** Zde jest však vina 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 zlepší se hospodářský stav našeho obyvatelstva a zmohutní průmysl a zemědělství 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 investovat do usplavnění Odry na našem území, plný požitek severovýchodním městům naší země a velickému průmyslu na Ostravsku.

Svůj projev jsem ukončil slovy:

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 mld. Kč.

Něco se nám povedlo, něco ne. Uplynulo víc jak 80 let od mého doporučení. Prožili jste druhou světovou válku, budování socialismu v našich krásných zemích a nyní již 20 let si sami hospodaříte ve své demokratické zemi.

A CO JSTE PRO SPLAVNĚNÍ ZA POSLEDNÍCH 20 LET UDĚLALI VY? ŘEKNU VÁM TO, JAK JSEM BYL ZVYKLÝ – NIC.

A co nám tedy, pane šéfe, doporučujete?

- Posilte projekční činnost v oblasti plavebních cest.
- Uvolněte státní prostředky a soustředte zbytky dobrých projektantů v oblasti vodních cest a vypracujte nový generální plán, jak vy říkáte, vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.
- Podklady použijte, ve vaší terminologii, k vypracování projektu proveditelnosti, i když nevím, proč tomu tak říkáte a proč tento důkaz potřebujete ještě po více jak 100 letech, co to věděli vaši předci.

Také nevím, proč uvažujete o „zrušení“ Ředitelství vodních cest, když vám po letech začíná fungovat. Stejně tak chcete zašantročit Státní plavební správu někam do doprav, které s vodní dopravou nemají nic společného. Rád používám příklady a tak si dovedu představit, jak u železniční trati či dálnice si postavíte stan, vytáhnete rybářský prut, zatímco vaše děti a ženy se budou koupat? Že si to nedovedete představit? Tak nechte na pokoji ŘVC a SPS.

Pane šéfe, Vy jste se rozjel, tak to trochu odlehčím a polidštím. Pamatujete si, když jste se stal starostou Zlína, jak jste se dal fotografovat a co Vám řekla vaše paní?

„Ovšem, vázanka jako obyčejně na křivo.“

– „Ale Máničko, žádný pořádný mužský nemá správně uvázanou kravatu. Tu umí uvázat jen hochštapler.“

A co si takhle vzpomenout, co jste kdysi řekl svému dlouholetému rádcí a důvěrníkovi Dr. Theinovi, když jste mu ukazoval prostranství před svou vilou?

„Víte, cí sochu bych sem chtěl postavit?“

„Snad svatého Kryšpína, patrona ševců?“

„Ba ne,“ odpověděl jsem, „Mojžíše. Ten udeřil holí do skály a už měl vodu.“

Pane šéfe, ještě si vzpomínám na dvě historky, které nám vyprávěl učitel ekonomie na průmyslové škole a které aplikuji celý svůj profesní život a vždy mi pomohly. Po dostavbě velkého mnohapatrového skladiště Vám přišli realizátoři oznámit, že proběhly zatěžovací zkoušky a zkroušeně Vás informovali, že popraskalo 1 % trámů. Vy jste je vyslechl a konstatoval jste: „Proč ty stavby tak předimenzováváte? Myslíte, že mám peníze na vyhazování? Mělo popraskat 5 % trámů.“



Myslím, že to zcela dopovídá mému myšlení a že to nebylo pouze jedenkrát, když jsme stavěli nový Zlín. A co ta vaše druhá historka?

Když jste chtěl vybavit své obchodní cestující malými letadly, tak Vám výrobci nabízeli letadla tu za 2

mil. Kčs, tu za 1,5 mil.Kčs. Vy jste je zarazil a řekl jste, že si přejete letadlo pod 500 tisíc Kč. Všichni výrobci konstatovali, že za to nejde letadlo vyrobit. Tak jste si je začal vyrábět sám. Tak vznikla slavná zlínská letadla.

Ano, to je pravda, i když si již nepamatuji přesné částky.

To jsem rád, pane šéfe, neboť přesně této logiky i příkladu jsem použil před 15 lety, když jsme ve firmě měli postavit novou kotelnu. A šlo to. Náklady klesly víc jak o polovinu. Děkuji za inspiraci.

Ale proč jste, pane Podzimku, stavěl plynovou kotelnu podle výroby našich letadel, když jste se mohl poučit přímo o realizaci naší plynové kotelny ve Zlíně. Tehdy mi přinesli rozpočet a návrh na provoz. Stavba měla stát mnoho miliónů korun, z toho budovy asi třetinu. Při provozu byl navrhován správce, dozorce, účetní atd. Tehdy jsem vzal červenou tužku, vše přeškrtl a dal příkaz: „Plynárna bude stát právě polovici. Především není třeba budovy. Koksové pece jsou také plynárna a nemají budovy se střechou nad hlavou. Za druhé provoz povede jeden ředitel, který bude současně dozorcem, účetním, strojníkem a topičem. Pamatujte si, že čím méně direktorů, tím je zboží levnější. A drahý plyn ve Zlíně nepotřebujeme.“

No to se mi, pane šéfe, moc líbí, Odpovídá to zcela mému uvažování. Na oplátku Vám připomenu ještě jeden váš stavbařský rozhodovací proces. Nešlo o nic málo, než o užitečnou velikost WC. Dočetl jsem se toto: Když něco Baťa stavěl, věděl na puntík, jaké hříšné peníze stojí takový čtverečný metr zastavěné plochy. Jednou přezkoumával plán nové tovární budovy, kterou chtěl postavit. Vtom padlo jeho oko na plánu architektově na číslici 1,20 m – šířka záchodů. „Co - 120 cm? Sedmdesát stačí!“ Architekt se mu pokusil odporovat. „Poslyšte (slovo poslyšte užíval Baťa když přicházel do ráže) – poslyšte, pane! Pokud já budu šéfem v tomto podniku, nikomu nevyrostou sedací rozměry na 120 cm.“ – Jen s velkým úsilím se nechal přemluvit zprvu na 80 – a při pozdějších stavbách na 90 cm.

To jste již, pane Podzimku, postoupil hodně daleko, ale přiznávám, bylo to tak. Prostě nesnáším, promiňte, nesnášel jsem, když mi někdo řekl, že něco nejde. Ale



Pracovna Tomáše Batě. Prostá místnost uprostřed standardní budovy v rozměrech 6 x 6 m. Psací stůl, stará židle (na obrázku potažena černým závojem), dva telefony, velký globus, umyvadlo a stolek s židlemi pro návštěvy.

vy jste přesně takový a naučil Vás to, jak jsem se dočetl, váš velký vzor Ing. Libor Záruba. Tak proč se divíte?

A co takhle naše zdravotnictví, sledujete?

Jistě, a chcete-li znát moje názory, tak si poslechněte vyprávění mého šéfa zubařského oddělení ve Zlíně MUDr. Bartoše, který stojí vedle mne.

Jak myslíte, pane šéfe.

„Když Baťa hledal někoho pro vedení zubolékařského oddělení, jel jsem se představit do Zlína. Dobrá, zkusíme to s vámi, bylo mi řečeno. Půl roku nebudete mít podíl na zisku, budete dostávat jen plat. Potom uvidíme. Ptal jsem se, kde je oddělení. Zavedeme vás tam, řekli mi. Přišli jsme do místnosti, kde byly holé zdi, holé stropy a rozkopaná podlaha. Zůstal jsem překvapen stát. To si musíte sám všechno zařídit, řekli mi, a nechali mě v zamyšlení nad rozkopanou podlahou. To víte, nebyl jsem na takový styl práce z naší kliniky zvyklý. Ale dal jsem se do toho a povedlo se mi to. Nejdříve jsem měl jenom jedno křeslo, to nejlepší, které existuje, americký výrobek ... V tom křesle seděl několikrát sám pan šéf, a byl to ideální pacient. Jednou bylo třeba vytrhnout mu zub. Vytrhněte mi ho bez injekce.“ Vytáhl jsem mu ho ve dvou vteřinách. Když jsme ho prosili, aby nám napsal něco do naší knihy pacientů, napsal tam: “Zuby se mají tahat s bolestí. Tomáš Baťa.“

Zdravotnictví máme za sebou, a tak, co vaše názory na výchovu mládeže?

Chceme-li vykonat v životě velikou práci, musíme hledat cesty, jak vybudovat velkého člověka. Malý člověk – malá práce, velký člověk – velká práce.

Naučí-li otec svého šestiletého syna, aby si dovedl poctivě a rozumně vydělat 2 koruny, má to větší cenu, než kdyby sám vydělal 200 korun. Jenom tehdy, když dosáhneme, aby si už mladí lidé dovedli vydělat a správně obhospodařovat vlastní peníze, vychováme v nich hodnoty, které povedou k nezávislosti hospo-



Baťův dorost - mladí mužové závodní školy před svým společným sportovním cvičením

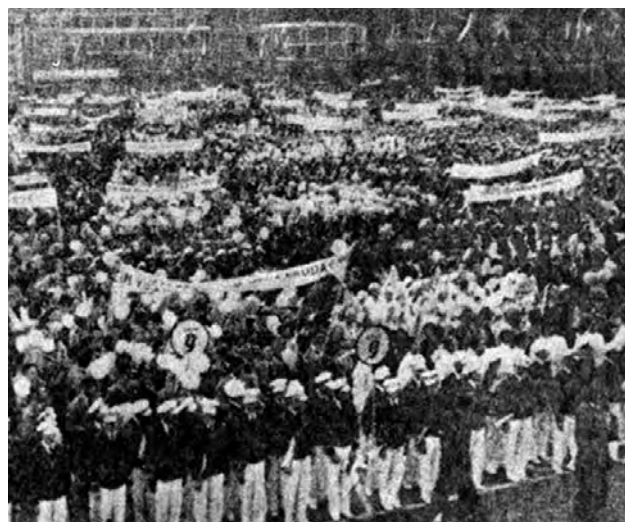
dářské, a tím také ke svobodě občanské a politické.

A co se zastavit u hospodářské krize. Vy jste ji zažil v třicátých letech minulého století a my jí prožíváme dnes.

Přidám i historku, jak jsem přijímal Františka Malotu do své fabriky. Tento chlapec, kterého jsem podporoval

na studiích byl v roce 1927 slavnostně promován inženýrem komerčních věd. Tehdy jsem ho přivítal slovy: „Skončil jsi studia a dáváš se do práce ve 23 letech. Je to hodně pozdě, to již jiní mladí muži u mě vydělávají od 14 let. musíš mnoho dokázat, ale dáme ti příležitost“. Později se ukázalo, že ztrátu času na vysoké škole dohonal a stal se i ředitelem naší firmy.

Radši nebudeme pokračovat, abychom nevydělali mládež toužící po nejvyšším vzdělání a řadě titulů před a za jménem.



Z prvomájového průvodu (Svátek práce) ve Zlíně v roce 1924

Vzpomínám si na svůj projev v hospodářské krizi v roce 1932: „*Nevěřím v žádné přelomy samy od sebe. To, čemu jsme zvyklí 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, pracovat a šetřit a učinit práci a šetření výnosnější, žádoucnější a čestnější než lenošení a mrhání. Máte pravdu, je třeba překonat krizi důvěry, technickými zásahy, finančními a úvěrovými ji však překonat nelze, důvěra je věc osobní a důvěru lze obnovit jen mravním hlediskem a osobním příkladem.*“

To bychom si měli stále připomínat. Ale pokročme k jinému tématu. Víím, že jste byl dlouholetým starostou Zlína. Řekněte nám něco o komunální politice.

Nejdříve prosím, aby se vaši čtenáři seznámili s výsledky voleb ve Zlíně v roce 1923.

Baťovci	1322
Komunisté	454
Českoslovenští socialisté	215
Lidovci	188
Sociální demokraté	-
Živnostenská strana	157

Když jsem zjistil, že jsme vyhráli, pronesl jsem do já-
sajícího davu projev:

Přátelé!

Děkuji vám za vaši důvěru a za vaše přátelství. Důvěra
za důvěru, přátelství za přátelství. Zavázali jste mne,
abych pracoval pro vás.

Řekli jste dnešním hlasovacím lístkem „Pracuj!“

Budu pracovat. Nemá být obce, ve které je více ctěna
a placena poctivá práce. Nemá být obce, ve které je
více nenáviděno povalování. Poctivým pracovníkům
všechno, povalečům nic.

Snad by bylo ještě dobré zveřejnit můj projev do ná-
sledujících voleb v roce 1927:

V našem programu z roku 1923 učinili jsme následu-
jící sliby:

1. Opatřit obci půjčku na levný úrok 4 %.

Stalo se.

2. Zařídit na vlastní náklad pro Zlín a Paseky síť stří-
davého proudu.

Stalo se.

3. Přičinit se, aby ve Zlíně úřadoval co nejdříve silniční
okresní výbor.

Stalo se.

4. Zřízení cest a kanalizací pro nové závodní čtvrti za-
platit sami.

Stalo se.

5. Starat se o čištění ulic na vlastní náklad.

Stalo se.

6. Každou smlouvu uzavřenou s obcí uveřejnit.

Stalo se.

7. Všichni ti, kteří budou zvoleni na kandidátku zamě-
stnanců firmy T.&A.Baťa, budou pracovat zdarma.

Stalo se.

8. Každý účet, který za naše dodávky podáme obci,
uveřejnit.

Nestalo se, protože jsme obci všechno dodávali
zdarma.

**To by se nám líbilo, kdyby bylo více takových kan-
didátů na starostu. Pane šéfe, uměl jste někdy
uznat svou chybu?**

Ano, to je základ pro úspěšné vedení jakékoliv firmy.
Pamatuji se, že jednou vypukl ve Zlíně požár v dřev-
árně a bylo nebezpečí, že se rozšíří na ostatní ob-



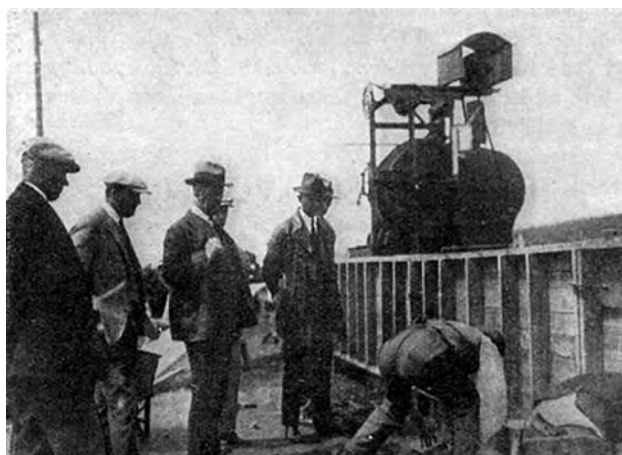
Tomáš Baťa prohlíží o slavnosti Svátku práce výsledky nejlepších děl, jejichž
vedoucí obdrželi čestné dary. Na obrázku zprava doleva: T. Baťa, A. Čipera,
J. A. Baťa



Z oslav 1. máje v roce 1932 v závodech. Na obrázku zprava doleva: Tomáš
Baťa, D. Čipera, paní Marie Baťová

jekty. Tehdy jsem přispěchal k ohni, když budova ho-
řela. Nařídil jsem hasičům, aby upustili od zachraňo-
vání ohořelé pily a betonárky. Hlavní mou starostí
bylo, aby nechtlo skladiště benzínu. Pobíhal jsem
sem a tam a udílel rozkazy, když v tom mně velitel
závodních hasičů, mladík asi 28letý, popadl za límec
a zařval mi do uší: Kdo je velitelem hasičů, vy nebo
já? Vy si hleďte svých bot a jděte stranou! Zarazil
jsem se a šel stranou. Skladiště benzínu bylo zachráněno, i ostatní budovy, a ještě polovička zásob
dříví. A druhého dne jsem poslal kurážnému veliteli

Způsob práce a myšlení Tomáše Batě



ZAČÁTEK

(jde o problém levné a rychlé stavby základů pro rodinné domky)



POKRAČOVÁNÍ

Baťa zkouší nahazování písku lopatou do míchačky betonu. Zakončení
následovalo u psacího stolu jako přesný předpis a kalkulače, v níž nebylo
zapomenuto ani jediného činitele.

hasičů mimořádnou odměnu, a v příštím čísle závodního časopisu „Zlín“ uveřejnil pochvalné uznání: „Ten muž zasluhuje pochvaly, neboť musil bojovat nejen proti ohni, ale i proti mně!“

Řekněte nám, pane Baťo, několik svých myšlenek, které jste uplatňoval v politice a v podnikání.

V našem hospodářském a veřejném životě neuplatnilo se dosud jedno platidlo. Jmenuje se čest. Mnozí lidé jsou přesvědčeni, že za peníze lze dostat všecko. To není pravda. Mnohem více lze dostat za čest. Chceme-li se dopracovat blahobytu, musíme tuto měnu přivést do oběhu.

Budme věřiteli, ne dlužníky.

Pracuj a šetři.

Kde jest vina? Vina jest u nás všech. Vina je v soudcích, že shovívavě posuzují činy těch, kteří zneužili důvěry. Vina jest v naší společnosti, že omlouvá zjevné nebo zastřené bankroty. A vinen jest ten, kdo slíbil zaplatit dnes a zaplatí až zítra.

Lidé, kteří dopisem upomínají o peníze, mají z 90 % pravdu. Je třeba jim poděkovat za upomenutí a zaplatit. Platit – to je povinnost, to není žádná laskavost.

V roce 1907 jsem se zahlubal do strojnictví a zanedbal kancelář. V této se pak rozhostil nepořádek způsobem přímo hrozným. Až mi to spadlo na hlavu, musel jsem polovičku lidí z kanceláře propustit a druhá polovice se urazila a odešla sama. Ve dne jsem pracoval v dílně, večer do noci vyřizoval korespondenci. Silní, avšak při tom rozvázní, klidní lidé milující opravdu své zaměstnání, projeví vděčnost svému zákazníkovi nebo svému spolupracovníkovi za upozornění na nedostatky své práce.

Nemějme strachu před uzavíráním nových smluv, ale varujme se nepřátelských rozhodů.

Pane šéf, to jsou hezká a poučná hesla, ale vraťme se opět k Vašemu kladnému vztahu k vodní dopravě. Cituji z knihy Světla a stíny v životě Baťova ředitele Ing. Františka Maloty: „Ještě posledního dne, který mu bylo dopřáno žít, byl jsem za Tomášem Baťou s objednávkou, netuše, že je to naposledy, co s ním mluvím a co svým zdravým rozumem zasáhne do naší nákupnické práce. Stalo se to tak: Dostal jsem z Hamburku nabídku na garnituru surových kůží. Byly hodně laciné. Rozhodl jsem se, že je koupím, a proto jsem přichystal a znovu pročetl kalkulaci, napsal jsem objednávku a šel za šéfem, aby mi ji schválil. Nebyl to malý obchod. Ale šéf nepodepsal. Nekupuj to, povídá mi, je to drahé a vrátil mi objednávku i s kalkulací. Vrátil jsem se ke svému stolu a uvažoval, co se mu na těch garniturách mohlo zdát drahé. Byla to přece dobrá příležitost a říkal jsem si, že to musím koupit. Zahlubal jsem se nad každou číslicí, až jsem došel k dopravnému. Tady mě to trklo. Byla to položka za dopravu železnicí z Hamburku až do Zlína. Počítal jsem znovu, opravil jsem kalkulaci i objednávku a šel jsem znovu za šéfem. Byl právě v exportním oddělení, kde na něčem pracoval. Už bylo pět hodin, když se odtrhl od práce a šel do své kanceláře. Šel jsem s ním a cestou jsem začal: To bude krásný lodní náklad. Po-



Den co den ráno, v poledne a večer, naplní rozsáhlé třídy závodů živé proudy hlav, nastupujících k dílu a odcházejících k domovům. Dílo žije, roste. Obrázek zachycuje poledne před hlavním východem.

jedeme po Labi, pak po kanálech na Odru a dále do Kozlí a tam... Tu mi Tomáš Baťa vzal moje slova od úst a pokračoval sám živě: Máš pravdu, tam už budou čekat naše büssingy (velká nákladní auta) a dovezeme si to až do Zlína... Ihned mi vzal objednávku z ruky a udělal na ni své charakteristické T. Ta říční doprava ho chytla. To byl jeho sen. Neplýtl penězi na drahou dopravu po železnici, když se to dá po vodě dopravit mnohem levněji.

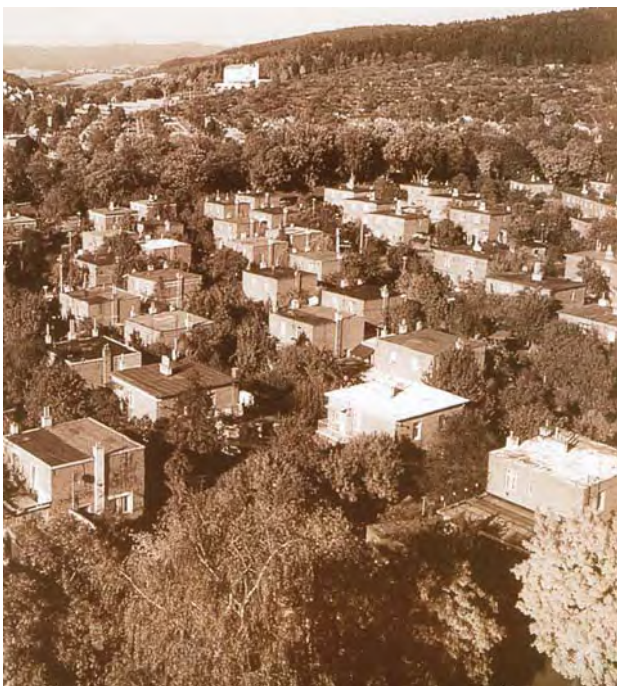
Tak to bylo. To bylo moje poslední rozhodnutí ve prospěch vodní dopravy. A vy ještě po 80 letech nic nechápete.

Pane šéf, to celé také vím, ale chybí nám nový Tomáš Baťa. Stále ho hledáme a když se začíná objevovat na scéně, tak ho raději zlikvidujeme. Ale řekněte nám ještě něco o pracovní době. Dnes máme stále problém jak dlouhou pracovat a kdy odpočívat.

Trvá-li moje práce i 16 hodin denně, není tím řečeno, že konám více než jiní, protože v mé práci je pro mne zábava a poučení. **Jsem přesvědčen, že pracovní doba se bude dále zkracovat a těším se, že i u nás budeme jednou s to snížit počet pracovních dnů ze šesti na pět.** Moje pracovní doba bude však i potom trvat až do úplného vyčerpání mých sil, protože nemám žádného většího požitku pro sebe, nežli je práce. Myslím, že práce je nejcenějším přítelem i mého zdraví. Když mi bylo 40 let, dělal jsem si rozpočet pro svoji práci ještě na deset let. V 45. roce svého věku jsem si řekl, že budu pracovat ještě 20 let. V 50. roce jsme si slíbili se svojí prací věrnost až do hrobu.

Pane šéfe, tímto vaším vyznáním, které jste pronesl necelý rok před svým odchodem, jste udělal tečku za naším rozhovorem. Děkuji Vám za váš čas, i když vím, že ho dnes máte nekonečně dlouho, a dovolte mi, abych i já až do smrti ctil vaši práci a alespoň trochu dokázal aplikovat vaše hesla, která tak rád cituji a opisuji. Na závěr použiji vaše heslo, o kterém se tak málo ví, že je vaše.

Čest práci!



Použitá literatura:

- Baťa Tomáš – Mé začátky, Zlín 1928
- Cekota Antonín – Baťa, Zlín 1928
- Baťa Tomáš – Základ pro úpravu vodního hospodářství, Zlín 1931
- Erdély Evžen – Baťa – švec, který dobyl světa, Orbis 1932
- Mach Josef – Baťa zblízka, anekdoty a intimní projevy Tomáše Bati, Orbis 1933
- Jandík Stanislav – Železní tovaryši, Praha 1938
- Baťa Tomáš – Úvahy a projevy, Praha 1990
- Valach František – Fenomén Baťa, Pra
- Ivanov Miroslav – Sága o životě a smrti Jana Bati a jeho bratra Tomáše, Vizovice 2000
- Tvůrčí odkaz Tomáše Bati a současné podnikatelské metody, Univerzita T. Bati 2001
- Zelený Milan – Cesty k úspěchu, Praha 2005



12. července 1932

*Každá země má své hrdiny,
hrdinou českého národa byl švec.*

H.R. Knickerbocker

Pozvánka na Architecture Week Praha 2012

Ing. Petr Ivanov - ředitel festivalu

Mezinárodní festival architektury a urbanismu Architecture Week Praha 2012 proběhne v Praze ve dnech 1. až 28. října 2012. Hlavním tématem 6. ročníku je doprava a infrastruktura.

Návštěvníci festivalu budou mít příležitost seznámit se na výstavě v Letohrádku královny Anny na Pražském hradě jak se světovými i domácími dopravními stavbami (modely, filmové prezentace), tak s nástinem historického vývoje všech druhů dopravy – silniční, železniční, vodní i vzdušné, včetně časové osy.

Výstava v letohrádku organizovaná stejně jako v minulém roce ve spolupráci se Správou Pražského hradu, bude obohacena zajímavými historickými dopravními exponáty (motocykl Laurin & Klement, bicykl, modely lodí, parní lokomotivy nebo letadla, český kosmický program Galileo aj.), zapůjčenými z Národního technického muzea v Praze a Oblastního muzea v Děčíně. Expozice jednotlivých druhů dopravy jsou připravovány ve spolupráci s odborníky na danou problematiku včetně Plavba a vodní cesty o.p.s. Budou zde rovněž promítány filmy z historie dopravy. Česká televize, poskytuje festivalu mediální podporu.

V letohrádku bude umístěna rovněž výstava českých a slovenských architektů. Expozice s názvem CZ & SK bude prezentovat nejnovější architektonické projekty.

Také v letošním roce budou součástí festivalu přednášky významných zahraničních architektů a urbanistů nejen o dopravní architektuře. V Ballingově sílu Národní technické knihovny se představí světová architektonická esa, jako jsou například italský architekt Massimiliano Fuksas, peruánský architekt Javier Artadi nebo Ricardo Bofill ze Španělska.

Zájemci budou mít příležitost vyrazit s průvodci Pražské informační služby na 13 procházek za pražskou dopravní architekturu a dozvědí se také mnohé o vývoji pražské dopravy.



Minulý ročník Architecture Week lákat na městskou architekturu...

Podrobnější informace o festivalu a připravovaný průběžně aktualizovaný program naleznete na www.architectureweek.cz nebo na facebooku Architecture Week Praha.



...letošní láká na architekturu dopravní infrastruktury. K vidění bude např. model nejvyššího svislého lodního zdvihadla na světě Strépy-Thieu (Belgie)...



... nebo v současné době stavěného svislého lodního zdvihadla Niederfinow (Německo)

TEN-T a DOL na pokračování...

Ing. Petr Forman - Societas Rudolphina, o.s.

Nedávno (v čísle 1/2012) jsem se na stránkách tohoto časopisu v článku DOL, TEN-T, AGN, FS, CF, CEF, ERDF & spol. pokusil mimo jiné popsat, jak důležité je, aby vodní koridor Dunaj-Odra-Labe (dále DOL) byl součástí transevropské dopravní sítě **TEN-T**. Že je to základní podmínka toho, aby bylo možné financovat DOL se spoluúčastí evropských finančních nástrojů **Fond soudržnosti** (česky FS, anglicky CF – Cohesion Fund), nebo **CEF** (Connecting Europe Facility – zatím bez českého ekvivalentu). Bez TEN-T můžeme na financování v podstatě zapomenout. Proto je nesmírně důležité tuto příležitost nenechat ležet ladem.

Přístupové smlouvy k EU obsahovaly DOL

Trochu historie: DOL byl součástí **přístupových smluv** k Evropské unii, a tyto přístupové smlouvy podepsaly všechny státy EU, tedy samozřejmě i Česká republika. Na základě toho se DOL stal součástí transevropské dopravní sítě TEN-T (Rozhodnutí 884/2004/ES), a je jí dodnes. To se týká i posledního platného znění (Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010). Až potud vše v pořádku.

Nový návrh TEN-T (2011) bez DOL

Situace se začala nepříznivě měnit v roce 2011. Dne 19. října zveřejnila Evropská komise návrh nového znění TEN-T jako dokument KOM(2011) 650, a to pod názvem Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Řada dopravních odborníků, politiků i některých laiků byla překvapena řadou změn, které nový návrh přinesl. A pro nás z oblasti plavby a vodních cest překvapení přímo kardinální – **v návrhu chybí DOL**, a také polská Odra, tedy projekty, které tam dosud byly. Zato se objevil Váh, a to nejprve od Dunaje k Seredi, v dalším kole dokonce až k Žilině! U nás se ale „další kolo“ jaksi neodehrálo.

Jak se to stalo?

Co přesně předcházelo, jaká jednání a proč, nevím. Změnu jsme zaznamenali až počátkem roku 2011, kdy již bylo do značné míry „hotovo“ a ministerstvo dopravy už jen formulovalo finální nový český postoj dopisem 1. náměstka ministra dopravy, který napsal v té věci řediteli DG Mobility and Transport panu Matthiasovi Ruete dne 11. května 2011 toto: *„We did not reach agreement with Slovak and Austrian counterpart relating to channel Danau-Odra-Elbe. For that reason this project will be deleted from TEN-T. On the hand feasibility study of this project continues and it will be ready by the end of 2013. According to results the project could be added to TEN-T again in a next revision of TEN-T“*. Tedy volně přeloženo: „Nedosáhli jsme dohody se slovenskými a rakouskými protějšky týkající se kanálu Dunaj-Odra-Labe. Z tohoto důvodu **bude tento projekt vymazán z TEN-T (zvýrazněno autorem)**. Na druhé straně studie proveditelnosti tohoto projektu pokračuje a bude připravena koncem roku 2013. Na základě výsledků může být projekt znovu přidán do TEN-T při další revizi TEN-T“.

Jestli proběhl nějaký pokus o udržení DOL v TEN-T, nebo naopak se ministerstvo dopravy jen klidně smířilo s návrhem Evropské komise, nebo zda dokonce to bylo

z české iniciativy, to je otázka pro příslušné osoby. Výsledek je ale jednoznačný.

Slovensko

S diplomatickými „úspěchy“ našich vyjednávačů ostře kontrastují výsledky slovenských kolegů. Zatímco v dosavadním znění TEN-T nemělo Slovensko nic (vlastně kromě participace na části dunajské větve DOL), v novém návrhu se objevil Váh od Dunaje až k Seredi. Během dalšího vyjednávání se pak Váh dokonce „prodloužil“ až k Žilině, tedy k nástupní stanici na propojení Váh-Odra. A Češi v dalším vyjednávání? Inu, nic!

Polsko

Také polští kolegové vyšli v novém návrhu TEN-T naprázdno. Ale ne že by se nesnažili! Chtěli do nového znění prosadit Odru (což by se nám náramně hodilo!), ale současně žádali o výjimku. TEN-T totiž požaduje u vodních cest nejméně IV. třídu mezinárodní klasifikace. To je ovšem velké sousto – vždyť Odra má cca 400 km regulované trati, často ve III. a dokonce místy i ve II. třídě, navíc je technicky podstatně zastaralejší, než naše vodní cesty. V tom zatím mnoho nepomohl ani program Odra 2006. Poláci tedy bojovali o výjimku, která by jim umožnila (zatím) budovat Odru na třídu III. Ale nikdo je nepodpořil, takže vzdor svému tehdejšímu předsednictví neuspěli. Takže v TEN-T by nyní neměl být ani DOL, ani jeho nutná podmínka – Odra. Lze opravdu litovat, že jsme je v tomto směru nepodpořili. Nevím, zda nás polští kolegové aktivně o podporu požádali, jsem ale toho názoru, že jsme je podpořit měli i v případě, že se tak nestalo. Je to přeci i v našem zájmu. Rozhodně je to ale důkaz velmi špatné koordinace, o úrovni spolupráce nemluvě.

Podpora okolních států

Pro úspěšné uplatnění DOL v TEN-T je nepochybně důležitá podpora okolních států. Usnesení vlády České republiky č. 49/2011 (*cituji*): „Ukládá ministru dopravy pokračovat ve spolupráci s 1. místopředsedou vlády a ministrem zahraničních věcí v prověřování potřebnosti průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a v projednání koridoru tohoto průplavního spojení s představiteli Polské republiky, Rakouské republiky, Slovenské republiky, Spolkové republiky Německo a s Evropskou komisí, včetně signatářů Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN) (přístupová smlouva a Transevropská dopravní síť TEN-T), s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví a předložit vládě do 31. prosince 2013 informaci o výsledcích tohoto prověření“.

Pravda, nějaký čas do vytyčeného termínu ještě zbývá, ale zatímní výsledky nespěšně o velkém úsilí českých vyjednávačů, nanejvýš o aktivním. Mezi dílčí úspěchy lze zařadit pouze podpis memoranda se Slovenskem (ovšem jen na úrovni ředitelů odborů ministerstev), z polské strany pak podpis Souhrnu činnosti z jednání česko-polské pracovní skupiny pro vodní koridor DOL, kde je vzájemná podpora zakotvena – z polské strany dokument podepsal Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej pan Leszek Karwowski – zde je úroveň vyšší, protože

tato funkce je prakticky na úrovni ministra.

Jinak ale lze hovořit spíše o pasivitě. Ještě horší jsou pak činy, které se jeví spíše jako aktivní kroky **proti** mezinárodní spolupráci:

V dubnu 2011 navrhla Asociace malých a středních podnikatelů a živnostníků ČR Úřadu vlády ČR, aby se do makroregionální strategie jménem Dunajská strategie zařadila (pouhá!) Studie proveditelnosti pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe (připomeňme si, že Chorvatsko zařadilo **realizaci** průplavu Dunaj-Sáva). K návrhu se vyjádřilo Ministerstvo dopravy ČR slovy: „Tento projekt není možné v současné době zařadit mezi projekty strategie, jelikož je podmíněn zpracováním studie proveditelnosti.“ Více si k tomuto problému přečtete v článku MD ČR: Bez studie nebude studie (Ing. Eva Svobodová, VCaP číslo 2/2011). Pikantní ovšem je, že nakonec se stejně DOL v Dunajské strategii objevil, a to automaticky díky financování studie proveditelnosti v rámci projektu INWAPO z prostředků evropského programu Central Europe.

V druhé polovině roku 2011 se snažila Polská republika v rámci nového znění TEN-T o udělení (dočasné) výjimky z povinnosti budovat vodní cesty nejméně v třídě IV, což se týkalo právě pro nás životně důležité řeky Odry. Česká republika Polsko nepodpořila a výjimka nebyla udělena. Je pak jisté o poznání těžší hledat naopak pochopení polské strany pro české zájmy.

V Programu územního rozvoje ČR (PÚR 2008) je zahrnuta česká část propojení mezi Váhem a Odrou. Ano, někteří odborníci považují toto propojení za technicky obtížně proveditelné, jiní za konkurenční pro DOL. Je ale součástí Dohody AGN, navíc slovenská strana je považuje za důležité, za věc národního zájmu. Aktuálně ale vznikly na našich úřadech snahy o vymazání tohoto koridoru z novely PÚR, a to podle všeho bez vědomí představitelů Slovenské republiky. Tento jednostranný krok, pokud se uskuteční, jistě neobvykle podpoří snahy o hledání podpory a spolupráce ze slovenské strany...

Core-Comprehensive

Nový návrh sítě TEN-T rozlišuje mezi Core Network (projekty s horizontem 2030) a Comprehensive Network (2050). Jedním z často opakovaných fatálních argumentů proti možnosti zařadit DOL je, že pro vodní cesty je určen pouze Core Network, přičemž je přece jasné, že do roku 2030 nelze DOL vybudovat! Jaká je skutečnost? Pro vodní cesty jsou samozřejmě určeny obě skupiny sítí, tedy Core i Comprehensive, pouze v té druhé skupině nebyl (zatím) žádný projekt uplatněn.

Jak dál?

V současné době již byly promarněny všechny „úřednické“ příležitosti pro udržení či znovuzařazení DOL do sítě TEN-T. Zbývá již jen cesta úprav při projednávání ve výborech a na plénu Evropského parlamentu. K tomu účelu byly vypracovány připomínky, které by měly alespoň „potevřit vrátka“ pro nové vyjednávání s Evropskou komisí po vypracování Studie proveditelnosti DOL, která má být ukončena v prosinci 2013. Protože ale příští revize TEN-T se plánuje na rok 2023, bez příslušné legislativní přípravy by zde „kynula“ prodleva cca 10 let. Připomínky pamatovaly i na podporu „polské výjimky“ pro Odru, což by usnadňovalo celkovou spolupráci v tomto směru. Připomínky tedy vesměs věcně neutrální a „neškodné“, bez okamžitého „tlačení na pilu“. A výsledek? Podle čerstvých zpráv byly připomínky na Ministerstvu dopravy ČR zamítnuty.

Zbývá tedy poslední cesta: získání zájmu a podpory dostatečného počtu europoslanců, pokud možno z více zemí. Návrh připomínek, které umožní se k problematice

Odry a DOL vrátit dříve, než za 11 let, je připojen:

PŘIPOMÍNKY K NOVÉMU NÁVRHU TEN-T

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. 11. 2011 – KOM (2011) 650

Původní text bodu 27 v úvodním textu nařízení

Návrh úpravy: k bodu 27 v úvodním textu nařízení na konec připojit slova:

„... a prioritách zúčastněných států.“ Odůvodnění: Smyslem doplňku je anticipovat priority, které mohou i ve velice dohledné době vyplynout například z prudkého nárůstu cen pohonných hmot (vodní doprava spotřebuje velice málo), přesměrování obchodu (např. více do zámoří = větší nároky na přepravy do námořních přístavů), změny postojů sousedních států k některým přeshraničním projektům atd.

Původní text článku 18 návrhu nařízení

Návrh úpravy: čl. 18 doplnit o odstavec:

Na žádost členského státu může Komise udělit v řádně odůvodněných případech časově limitovanou výjimku z ustanovení bodu (a), pokud by z hospodářských nebo environmentálních důvodů nebyly tyto parametry v daném časovém úseku dosažitelné. Může se to týkat zejména plavební trati na regulovaném úseku řeky, nebo některých mostů se složitou návazností dalších dopravních módů, zvláště v urbanizovaných územích. Součástí udělené výjimky bude i dohoda o dalším postupu k dosažení minimálně parametrů vodní cesty třídy IV. Odůvodnění:

Polsko žádalo v době svého předsednictví o **výjimku**, která by umožňovala zařadit do TEN-T i vodní cestu nižší třídy mezinárodní klasifikace, než je třída IV. Jde samozřejmě hlavně o Odru: na této řece je cca 400 km regulovaného toku ve třídě III (a místy dokonce II), a polští kolegové zřejmě nedoufají, že v daném časovém horizontu dokážou vše přebudovat na tř. IV. Přesto by rádi zahájili, a požadavek TEN-T na „nejméně tř. IV“ jim nastavila vážnou překážku. Z mně neznámých důvodů je jiné státy (ani ČR!) nepodpořily, takže se svojí žádostí neuspěli.

Přitom je jednoznačné, že Odru k našim záměrům potřebujeme (napojení Ostravska, napojení D-O-L...), takže jsme je rozhodně podpořit měli. Tímto doplňkem bychom to napravili.

Současně bychom mohli recipročně získat podporu Polska (a o tom jsem po různých jednáních přesvědčen) pro naše záměry.

Původní text článku 57 návrhu nařízení

Návrh úpravy: v článku 57 doplnit text:

Článek 57

Přezkum

Nejpozději do 31. prosince 2023 Komise provede přezkum realizace hlavní sítě, zhodnotí soulad s ustanoveními tohoto nařízení a pokrok při jejich plnění. Na žádost jednoho či více členských států může být dílčí přezkum, zahrnující i možné doplnění sítě TEN-T, proveden bezprostředně po doručení takové žádosti. Odůvodnění: 1. náměstek ministra dopravy napsal ve věci D-O-L řediteli DG Mobility and Transport panu Matthiasovi Ruete dne 11. května 2011 toto: „We did not reach agreement with Slovak and Austrian counterpart relating to channel Donau-Odra-Elbe. For that reason this project will be deleted from TEN-T. On the hand feasibility study of this project

continues and it will be ready by the end of 2013. According to results the project could be added to TEN-T again in a next revision of TEN-T“.

Informace o plánovaném dokončení studie proveditelnosti v roce 2013 je pravdivá. Problém ovšem spočívá

ve faktu, že příští revize TEN-T je v jejím textu plánována až na rok 2023, a že jsme si přitom neotevřeli žádná „vrátka“ k tomu, aby se výsledky studie (budou-li kladné) mohly vůči opětovnému zařazení D-O-L nějak uplatnit. Navržená úprava tuto operaci umožňuje.

Nový návrh sítě TEN-T z října 2011 je bez vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

Comprehensive & Core Networks:
Inland waterways and ports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



Core	Compr.	Core	Ports
Inland Waterways / Completed	Inland Waterways / To be upgraded	Inland Waterways / Planned	Ports

TENtec

Platná mapa vodních cest v rámci sítě TEN-T z roku 2010 obsahuje vodní koridor Dunaj-Odra-Labe



5.8.2010
 CS
 Úřední věstník Evropské unie
 ČÁST 4
 SÍŤ VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÍ A VNITROZEMSKÉ PŘÍSTAVY

L 204/69



5.8.2010

CS

Úřední věstník Evropské unie

L 204/77

z domácího tisku • z domácího tisku

Zemanovci: Kraj potřebuje nové investice

Moravskoslezský deník - 5.9.2012



Prezidentský kandidát a expremiér Miloš Zeman v úterý přijel do Ostravy podpořit zahájení krajské kampaně Strany práv občanů, která má vžitý název Zemanovci.

„Nechceme mít populistická hesla, kterými bychom oslovovali pravicové či levicové voliče. Podnikatelé podle nás nepotřebují snížení daní, ale nové zakázky, nezaměstnaní pak nepotřebují další dávky, ale dostat práci. Obojího se dá dosáhnout tím, že tento kraj bude podporovat vznik nových investic,” konstatoval Miloš Zeman s tím, že jako důležitou investici vidí třeba vybudování vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe, které by mohlo přinést desítky tisíc pracovních příležitostí.

„Hledání nových možností zaměstnanosti pro obyvatele Moravskoslezského kraje je jedna z hlavních věcí, které bychom chtěli řešit, pokud se dostaneme do krajského zastupitelstva,” doplnil Martin Schubert, lídr moravskoslezské kandidátky Strany práv občanů.

Rezoluce Unie komor Labe - Odra u příležitosti konference ve Varšavě dne 22. května 2012

„Lepší nadnárodní dopravou k posilování růstových šancí regionu Odra“

Kvalita a kvantita dopravní infrastruktury má pro hospodářský rozvoj regionu centrální význam. To platí i pro region Labe/Odra. K tomuto výsledku došel i Hamburský institut světového hospodářství (HWWI) v aktuální studii „Ekonomické perspektivy vývoje v Unii komor Labe/Odra“. Analýza ukázala, že v tomto směru existuje v mnoha regionech Unie komor Labe/Odra (KEO) další potenciál pro rozvoj.

Unie komor Labe/Odra (KEO), svaz pro přeshraniční spolupráci 32 průmyslových a obchodních komor v Polsku, České republice a Německu, apeluje na vlády a na Evropskou unii, aby zajistily výkonnost infrastruktury v prostoru KEO vhodnými rámcovými podmínkami a vybudováním dopravních cest, které by odpovídaly požadavkům.

KEO vítá návrh nařízení Evropské komise k revizi Transevropských sítí (TEN-T),¹ protože je základem pro vytvoření evropské dopravní sítě, překračující národní hranice členských států. KEO vítá, kromě plánovaného zlepšení napojení zázemí námořních přístavů (např. výstavba trasy Y [koridor 5] a železniční osy Gdaňsk [koridor 1]) zejména

- výběr Štětína, Poznaně a Vratislavi jakožto dopravních uzlů
- jmenování Svinoústí a Štětína námořním a vnitrozemským přístavem,
- výběr Poznaně a Vratislavi jakožto Rail-Road-terminálu,
- zahrnutí vodní cesty Odra-Havola do sítě TEN-T,
- zvláštní pozornost věnovanou projektům přeshraničního významu a jejich podporu, protože tyto mimořádně přispívají k hospodářskému vývoji v Polsku, Česku a Německu.

Na pozadí tohoto vyzývá KEO polskou a německou vládu, aby poté, kdy vstoupí v platnost nový článek 17 nařízení EU, zlepšily splavnost Odry podle požadavků, aby bylo možné i nadále zabezpečit přeshraniční dopravu na Odře, kanálu Odra-Spréva a kanálu Odra-Havola. Odra je již nyní splavná do Kestřína s hloubkou až 1,80 m, a odsud proti proudu s hloubkou mělké vody 1,20 m.

Modernizace vodní cesty Odra není pouhým dopravním požadavkem, nýbrž má i podstatný význam pro protipovodňovou ochranu (použití ledoborců) a zabezpečení stabilních vodních poměrů v povodí. Navíc má vodní cesta Odra se svou plnou integrací do evropského systému dopravních cest také velký význam pro hospodářský rozvoj celého oderského regionu.

V oblasti přeshraniční silniční dopravní infrastruktury KEO se znepokojením konstatuje, že dálnice A 12/E 30 mezi Berlínem a Frankfurtem nad Odrou je na území Německa dálnicí, která musí ročně pojmout druhý nejvyšší počet nákladních automobilů platících mýtné a současně vykazuje v poměru osobních a nákladních automobilů nejvyšší podíl těžkých nákladů. V hospodářském styku se tak tento dálniční úsek stal oním "ouškem jehly", kde nelze kvůli neustále odsouvanému dobudování průjezdného odstavného pruhu podél celé trasy nebo chybějícímu rozhodnutí o rozšíření na 3 jízdní pruhy očekávat úlevu.

¹ Zdroj 2011/0294 (COD), 8047/12 ADD 12 ze dne 28. 03. 2012.

Unie komor Labe - Odra se zasazuje za:

- 1. Vytvoření podmínek pro rozvoj makroregionu Labe-Odra**, který je spojovacím článkem jak mezi Polskou republikou, Českou republikou a Německem, tak i pro východní a jižní Evropu. Tento region má šanci stát se opět evropsky významným, historicky rostoucím hospodářským a turistickým regionem. Region Labe-Odra může významně přispět k dalšímu vývoji Evropské unie svým komplexním a integrovaným postupem k trvalému rozvoji kulturních krajín.
- 2. Zlepšení/propojení vodních cest**; naléhavě nutná je ratifikace evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách s mezinárodním významem (AGN) všemi státy střední Evropy a zanesení Odry (E 30), jakož i spojení Odra-Visla (E 70) do hlavní sítě transevropských dopravních sítí.
Poté, kdy byl v prvním návrhu Evropské komise kanál Odra-Spréva z Berlína do Fürstenwalde vykázán jako vnitrozemská vodní cesta, ale v aktuálním návrhu vyškrtnut, žádáme o obnovu původního plánu a prodloužení až do Eisenhüttenstadtu, aby bylo možné překládat možný objem zásilek ve výši 2,75 mil. tun ze silnice a železnice na vodní cestu.
- 3. Podpis německo-polské státní smlouvy o vodních cestách**, vyzýváme polskou vládu k podpisu dohody o lepší splavnosti vodní cesty Hohensaaten-Friedrichsthal ze Schwedtu do Štětína, tak, aby byla trvale zabezpečena zejména přeprava papíru do Velké Británie vodní cestou. Podpis by mělo provázet i rozhodnutí o prohloubení plavební dráhy ze Štětína z 11,50 m na 12,50.
- 4. Rozšíření/zlepšení spojujících silničních tras**, multimodální doprava vyžaduje také výkonná silniční spojení. V dopravním koridoru 3 návrhu nařízení TEN-T jsou novou výstavbou, popř. dostavbou dálnic do Krakova, jakož i dálnice 12/A 2 do Lodže, již nyní vytvořeny dobré předpoklady pro relaci západ - východ.
Vysokorychlostní silnice S 3 ze Štětína do Zelené Hory (v realizaci) musí být kvůli svému enormnímu významu pro zpřístupnění regionu proto vedena přes polskou Lehnici do Hradce Králové s napojením na A 11 v Česku.

Kromě toho je nutné přijmout veškerá možná opatření pro odlehčení dálnice E 30/A12 z Frankfurtu nad Odrou ve směru na Berlín, zejména by měla polská vláda otevřít most u Kestřína, který má nosnost až 30 t, také pro nákladní dopravu, zejména ale pro nákladní dopravu do 12 t.
- 5. Založení společného správního grémia pro Odru** - aby byla posílena síť vodních cest v regionu Odry, vyzývá se německá a polská vláda k založení takového grémia.
- 6. Změna předkládaných plánů pro reformu vodních cest v Německu, německá vláda se vyzývá,**
 - a) aby opět zahájila řízení pro schválení plánu výstavby pro novostavbu plavební komory Kleinmachnow, protože prodloužení na 190 m s náklady ve výši 48 mil. EUR je o pouhých 8-10 mil. EUR nákladnější, než tak jako tak plánované vylepšení, jehož užitek nebude mít na celkovou síť žádný podstatný vliv,
 - b) k prodloužení plavební komory ve Fürstenwalde z 67 m na 115 m, protože plavební komora je již 120 let stará a dosluhuje a náklady na novostavbu by činily 12–15 mil. EUR,
 - c) aby zlepšení kanálu Odra-Havola, jehož sanace stála doposud 600 mil. EUR, uzavřela zvednutím dvou mostů v Eberswalde pro kontejnerovou dopravu ve dvou vrstvách, odhadované náklady činí 12 mil. EUR.
- 7. Užší koordinace mezi vládami ohledně výstavby infrastruktury železničních spojů.** Železniční spoje vykazují ohledně průchodnosti, kvality a efektivního využívání ještě závažné deficity. Ústřední význam pro ekonomický růst regionu má zlepšení infrastruktury železničních tras Berlín – Štětín a Berlín – Vratislav. Při současné malé průměrné rychlosti pouhých 23 km/h pro nákladní přepravu na polské kolejové infrastrukturu je naléhavá potřeba rozsáhlých investic. Otevření terminálu POLZUG v Poznani v roce 2011 znamená příspěvek ke snižování CO₂ při zvládnutí dopravy ve směru západ-východ a tranzitní dopravy, a představuje také směřovat investici do budoucna. Stejně tak má ústřední význam plynulá realizace jednotného systému vedení a zabezpečení (ERTMS). Vyzýváme vlády, aby ve smyslu intenzivnějšího zapojení železniční dopravy zajistily konkurenceschopné úhrady za používání tratí.
- 8. Realizace rozhodnutí české vlády č. 155 ze dne 14. března 2012**, nechat do 31. prosince 2013 vypracovat „Komplexní analýzu dopravy a životního prostředí dopravního koridoru Dunaj-Labe-Odra a jeho hospodářského významu v koordinaci se sousedními státy a Evropskou komisí“, protože ta bude tvořit východisko pro rozhodnutí, zda může být tento velký projekt vůbec realizován.

Rezoluce Unie komor Labe - Odra u příležitosti konference ve Varšavě dne 22. května 2012

Pro trvalý růst obchodu mezi Polskem, Českem a Německem do roku 2030

Valné shromáždění Unie komor Labe/Odra (KEO) diskutovalo na svém zasedání dne 22. května 2012 ve Varšavě o perspektivách svého hospodářského prostoru a usneslo se na řadě požadavků pro trvalý růst až do roku 2030.

Členské komory valného shromáždění na základě studie o hospodářství regionu, kterou zhotovil institut HWWI, konstatují

- A. že na základě pozitivních trendů vývoje hrubých domácích produktů lze do budoucna očekávat značný vzestup zahraničního obchodu Polska, Česka a Německa, který se týká exportně orientovaných regionů prostoru KEO. Pro růst exportů uvádí prognóza HWWI do roku 2030 přebytek ve výši 201,4 % pro Polsko, 146,5 %, pro Česko a 92,7 % pro Německo.
- B. že demografický vývoj v prostoru KEO povede do roku 2030 k přírůstku obyvatelstva zejména ve Varšavě, Vratislavi, Štětíně, Poznani a Hamburгу a současně k úbytku obyvatelstva v ostatních oblastech prostoru KEO.
- C. že odstraňování nadnárodních překážek (například v oblasti vzdělávací politiky, dopravy, daňového práva a dodržování jasně stanovených pravidel) umožní jedinečný, ale trvalý růst.
- D. že všechny tři členské státy EU mají různé měny a zatím se nepodařilo dosáhnout růstového efektu spojeného se zavedením eura.

Valné shromáždění KEO proto vyzývá vlády a parlamenty Polska, Česka a Německa

1. Odstranit přeshraniční transakční náklady v oblastech
 - a) vzdělávací politiky (podpůrné programy pro odstraňování jazykových bariér a interkulturních rozdílů),
 - b) měnové politiky,
 - c) právní politiky (různé právní systémy důsledně urychlit v trilaterálním smyslu prostřednictvím právního řádu EU - Acquis Comunitaire).
2. Posilovat lepší vzájemná dopravní spojení. Balík opatření, který je k tomu potřebný, přijalo generální shromáždění zvláště (viz rezoluce „Lepší nadnárodní dopravou k posilování růstových šancí regionu Odra“).
3. Pro dosažení výše uvedených cílů založit do konce roku třinárodní vládní komisi, která by zasedala až do roku 2030 jednou za pololetí, skládající se ze zástupců ministerstev hospodářství, dopravy a životního prostředí a ze zástupců z hospodářské sféry, a tam, kde se zdá být smysluplnější bilaterální postup, použít stejná opatření, jako jsou výše uvedené.

Podání stížnosti k Evropské komisi na Českou republiku z důvodů porušení práva Evropské unie v oboru vodní dopravy na Labi

Prof. Dr. univ. Arsène Verny, M.E.S.

Společnosti ČSPL, a.s., EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA-SPED., s.r.o. (dále jen EVD-SPED., s.r.o.) a KONAKL s.r.o. dne 6. července 2012 podaly stížnost k Evropské komisi Evropské unie na Českou republiku pro porušení práva Evropské unie upravující volný pohyb služeb, množstevní omezení vývozu, nedovolené státní podpory a uplatňování takových cen a podmínek uložených členským státem, které jakýmkoli způsobem podporují nebo chrání jeden nebo několik určitých podniků nebo průmyslových odvětví.

Říční dopravci tím reagují na dlouholeté diskriminační a nedovolené jednání státu. Ten mimo jiné poskytuje výběrovou podporu včetně obrovských finančních dotací jiným dopravním oborům, zatímco v oboru vnitrozemské vodní dopravy prokazatelně panuje dlouhodobá nečinnost.

V době, kdy dochází k modernizaci železničních a silničních koridorů, mezinárodní dohodou AGN dané parametry vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu Labe a Vltava jsou státem nadále ignorovány. Stížností hodljají říční dopravci dosáhnout neprodlené nápravy.

Pokud se šetřením prokáže, že Česká republika porušila právo Evropské unie, je předpoklad, že Evropská komise vyzve Českou republiku ke zjednání nápravy a zastavení porušování evropského práva. Jednou z podmínek bude mimo jiné i narovnání vzniklých škod s diskriminovanými provozovateli vodní dopravy. Způsobené škody dosahují řádu miliard Kč. Výsledky šetření mohou mít zásadní dopad rovněž na čerpání prostředků z EU na dopravu.

Nečinností vlastníka vodního toku Labe, tedy České republiky, a odpovědných složek výkonné moci České republiky vznikají každoročně provozovatelům vodní dopravy na vodním toku Labe rozsáhlé škody. Všechny tři stěžující si společnosti byly kvůli kritické situaci na Labi nuceny propustit stovky kvalifikovaných zaměstnanců

a sešrotovat a prodat desítky lodí pod cenou. Pro nízké vodní stavy nemohou na společném trhu Evropské unie nabízet ani opravárenskou činnost.

Hlavní příčinou kritické situace provozovatelů vnitrozemské vodní dopravy je dlouholeté neřešení splavnosti labsko-vltavské vodní cesty v úseku vodní dílo Ústí nad Labem-Střekov po státní hranici se Spolkovou republikou Německo. Tato skutečnost má za následek obrovské finanční ztráty v oblasti provozování vodní dopravy v přeshraničních přepravách.

Protože je Česká republika členským státem Evropské unie jakožto i smluvním státem Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN), jsou pro ni právně závazné povinnosti stanovené Smlouvou o fungování Evropské unie a Dohody AGN.

Společnosti ČSPL, a.s., EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA-SPED., s.r.o. a KONAKL, s.r.o. právně zastupuje Kancelář VERNY-DAUSES, která se specializuje na evropské hospodářské a procesní právo, stejně tak jako na mezinárodní hospodářské právo, je již přes dvě desítky let úspěšně činná v oblasti specializovaného právního poradenství poskytované národním a mezinárodním podnikatelům, organizacím a státním institucím před národními a mezinárodními soudy a před Evropským soudním dvorem.

Prof. Dr. Verny doprovázel ve vedoucí poradní pozici spolu s prof. Dr. iur. utr. Dr. sc. Dr. h.c. mult. Manfredem A. Dauses, čestným ředitelem Evropského soudního dvora v Lucemburku, od okamžiku přistoupení nových členských států střední a východní Evropy, rozhodovací proces přístupu v oblasti harmonizace práva a převzetí *Acquis communautaire*.

Oba jmenovaní advokáti jsou mimo jiné Jean Monner Professores pro Evropské právo a činní jako právní experti v mnoha soudních řízeních.

**Navštivte video archiv filmů
s tématikou vodní dopravy
www.youtube.com/user/CeskaPlavba**



Místopředseda vlády
a ministr zahraničních věcí
České republiky

Karel Schwarzenberg

V Praze dne 13. března 2012

Č.j.: 97359/2012-EUPO

Vážený pane ministře,

sděluji Vám, že k materiálu pro schůzi vlády pod názvem „Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelů mezinárodní nákladní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti na dolním Labi“ uplatňuji jednu zásadní připomínku:

Navýšení rozpočtové kapitoly Ministerstva dopravy do výše opatření považuji v době striktních úsporných rozpočtových opatření za obtížně realizovatelné, proto navrhuji z návrhu usnesení vlády odstranit odst. I. 2. a III. 2. a odpovídajícím způsobem upravit i materiál, v němž doporučuji zohlednit možnost realizovat navrhovaná opatření z prostředků již přidělených v rámci kapitoly Ministerstva dopravy. Z dlouhodobé zkušenosti však doporučuji neprovozovat lodní dopravu v místech, kde je nedostatek vody

S pozdravem



Místopředseda vlády
a ministr zahraničních věcí
České republiky

Karel Schwarzenberg

V Praze dne 2. května 2012

Č. j.: 101223/2012-OPL

Vážený pane ministře,

dopisem č.j. 33/2011-510-LD/26 jsem obdržel ke stanovisku návrh zákona, kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

K předmětnému návrhu zákona neuplatňuji z hlediska působnosti Ministerstva zahraničních věcí zásadní připomínky, doporučuji však znovu posoudit, zda zákaz koupání ve vzdálenosti nejméně 100 metrů od mostu (viz bod 59 novely - § 29d odst. 1 písm. c.) není příliš omezující, tj. zda by tato vzdálenost neměla být podstatně kratší.

S pozdravem

Vážený pan
Mgr. Pavel D o b e š
ministr dopravy
P r a h a

neoficiální návrh

Návrh odpovědi pana ministra dopravy (vypořádání připomínky) na dopis místopředsedy vlády a ministra zahraničních věcí Karla Schwarzenberga z 2.5.2012, č.j.101223/2012

Vážený pane ministře,
milý Karle.

Děkuji Vám za Vaše podnětné stanovisko k novele našeho zákona 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě, vyjádřené ve Vašem dopise z 2.5.2012, č.j.:101223/2012-OPL.

Jsem velmi rád, že jste se detailně zabýval problematikou novelizace tohoto zákona. Omlouvám se za moji opožděnou reakci na Vaši připomínku. Důvodem opoždění vypořádání Vaší zásadní připomínky je ta skutečnost, že jsme se Vaší připomínkou zabývali velmi zodpovědně a nechali jsme si k Vašemu návrhu zpracovat odborné posudky od renomovaných odborníků na plavbu a koupání. Následovala obsáhlá diskuse k tomuto závažnému problému včetně projednání s odbornou veřejností, při které se nám podařilo prosadit zásadní zkrácení zákazu koupání od mostu (viz bod 59 novely – § 29d odst. 1 písm.c) a to z původní vzdálenosti 100 m od mostu na vzdálenost 20 m od mostu (pro klasické způsoby plavání, tj. prsa, kraul a delfín) respektive 30 m od mostu (pro plavání na znak, protože koupající nevidí před sebe). Dále jsme projednali se Státní plavební správou, že v prováděcí vyhlášce č.222 bude plavební úřad pověřen osadit mosty v plavební dráze značkami „Zákaz koupání a skákání z mostu“. Důvodem je ta skutečnost, že koupající se není schopen skokem z mostu překonat požadovanou vzdálenost 20 (popř. 30) metrů od mostu.

Vážený pane ministře, pevně věřím, že shora uvedené vypořádání Vaší připomínky Vás uspokojí a přispěje k vyšší liberalizaci plavby a koupání na vodních cestách.

Vzhledem k vstřícnosti a spolupráci našich resortů při novelizaci zákona 114/1995 Sb. si Vás tímto dovoluji ještě požádat, v rámci kompetencí Vašeho ministerstva zahraničí, o žádost a získání kladného stanoviska k připravované výstavbě stupně Děčín na dolním Labi ze strany premiéra spolkové země Sasko a také k potvrzení závazků německé strany k úpravám na německém úseku Labe, které jsou obsaženy v česko-německém memorandu z roku 2006 (viz příloha 1) a v dopise paní kancléřky Merkelové panu premiérovi Nečasovi z 6.června 2011 (viz příloha č. 2).

Děkuji za spolupráci

S pozdravem plavbě a koupání zdar

Pozvánka na BOAT EXPO a DIVING EXPO 2012

Výstava se uskuteční v prostorách Průmyslového paláce
ve dnech 22. až 25. 11. 2012
na VÝSTAVIŠTI PRAHA-HOLEŠOVICE,
souběžně s 2. ročníkem rybářského veletrhu MODERNÍ RYBÁŘ.

Veletrhy jsou připravovány za podpory odborných garantů zvučných jmen, odborných poradců a prestižních mediálních partnerů. Patronem veletrhu BOAT EXPO se stal pan Adam Sedlmajer, mistr světa v kombinaci ve vodním lyžování, patronem veletrhu DIVING EXPO se stal pan Michal Rišian, mistr ČR ve freedivingu.

Součástí veletrhu budou doprovodné programy a souběžně pro návštěvníky. Veletrhy budou podpořeny celorepublikovou cílenou mediální kampaní například na rádiu BEAT, na billboardech, v odborných titulech a titulech zaměřených na cestovní ruch.

Jak již bylo uvedeno, stejně jako v loňském roce bude souběžně probíhat rybářský veletrh. Spojení těchto veletrhů garantuje vysokou návštěvnost.

Veškeré informace k připravovaným veletrhům naleznete na internetových stránkách

<http://www.boatexpo.cz>

<http://www.divingexpo.cz>

a též na <https://www.facebook.com/BoatExpo>



Těšíme se na vaši účast!

Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje

Ing. Jan Skalický - pověřený vedením ŘVC ČR

Ředitelství vodních cest ČR se pod mým vedením snaží splnit svůj hlavní úkol, kterým je rozvoj infrastruktury vodních cest v České republice. Že je to úkol zapeklitý, plný různých překážek a nástrah, jste se už na těchto stránkách mohli dočíst mnohokrát. Všem pochybovačům a škodičům chci na tomto místě vzkázat, že my se nevzdáme! Mám výborný tým lidí – odborníků, kteří vodu a plavbu milují a kteří se nedají otrávit dílčími neúspěchy.

Dále bojujeme za realizaci klíčových projektů na Labi v Děčíně a Přelouči. Na projektu Plavební stupeň Děčín řešíme doplnění vrácené dokumentace k procesu EIA, v Přelouči očekáváme rozhodnutí v územním řízení. Mnohem méně komplikovaná je příprava sítě přístavišť a stání pro osobní lodní dopravu. Máme v přípravě 18 míst, kde připravíme plavcům důstojné a bezpečné kotvení. V Ústí

nad Labem začneme stavět ještě letos na podzim, další budou následovat na dolním Labi v průběhu jara, a pak se pustíme do přístavišť na středním Labi.

Na Vltavě pokračujeme v přípravě projektů lodních zdvihadel Slapy a Orlík, výstavby plavební komory Staré Město a řešení podjezdných výšek na kanálech Podbaba a Vraňany-Hořín. Nesmím zapomenout ani na horní Vltavu. Plavební komora Hluboká nad Vltavou je dokončena a čeká nás výstavba přístavu. Trochu jsme se zasekli na jezu Hněvkovice, ale věřím, že i tam začneme brzy stavět.

A co Baťák? Tam nás čeká výstavba přístavu v Petrově a dále se snažíme prosadit prodloužení vodní cesty do Hodonína a Kroměříže.

Nová plavební komora na Vltavě

Bc. Václav Straka - PR manažer ŘVC ČR



Plavební komora Hluboká nad Vltavou je před dokončením

Hluboká nad Vltavou, historické město, které si již před lety stanovilo cíl stát se centrem turistického ruchu v regionu, se brzy dočká plavební komory. Projekt Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Hluboká nad Vltavou-VD Hněvkovice přinesl řešení plavebních hloubek ve zdrži VD Hněvkovice a výstavbu plavební komory na jezu Hluboká. Práce za 370 mil. Kč finišují. V druhé polovině září začal zkušební provoz, při kterém ještě probíhaly dokončovací práce na velínu plavební komory a v jejím okolí. Ve středu 3. října se konala hlavní událost podzimu. V odpoledních hodinách proběhla slavnostní plavba, při které byl ve zdrži vodního díla Hněvkovice odhalen a požehnan kříž.

Oslavenec dostane nové mosty

Bc. Václav Straka - PR manažer ŘVC ČR

Plavební kanál Vraňany-Hořín letos slaví 110 let od svého vzniku (viz. článek Před 110 lety začala stavba plavebního kanálu Vraňany-Hořín) a čekají ho velké změny. Ředitelství vodních cest ČR připravuje v rámci projektu „Zabezpečení podjezdných výšek na vltavské vodní cestě“ úpravu pěti mostů. Cílem projektu je řešení nedostatečné podjezdné výšky pod mostními objekty, která v současné době dosahuje jen 4,50 m. Návrhový parametr podjezdné výšky 7,0 m umožní proplutí velkých

osobních lodí a přepravu nadměrných nákladů. Mostní konstrukce, zejména na plavebním kanále Vraňany-Hořín, jsou v současné době na konci své životnosti a jejich užívání je možné pouze s omezenou zatížitelností nebo je zcela zakázáno. Stavbou dojde k obnově mostních konstrukcí, které zajišťují dopravní spojení do oblasti mezi Vltavou a plavebním kanálem. Nově navrhované konstrukce budou splňovat požadavky platných ČSN a parametry vodní cesty.

Řešené mosty

Silniční most na silnici III/24635 – Vrbno

Silniční most na místní komunikaci – Lužec nad Vltavou

Železniční most v ev. km 2,622 – Lužec nad Vltavou

Silniční most na silnici III/24635 – Lužec nad Vltavou

Silniční most na místní komunikaci – Vraňany

Ideou návrhu rekonstrukce mostů je zachování autentické atmosféry plavebního kanálu. Ta respektuje současný charakter mostních konstrukcí a vychází z historické po-

doby a konstrukční podstaty mostů pocházejících z období výstavby kanálu. V jednom případě je navrženo využití stávající příhradové nýtované ocelové konstrukce mostu a ve dvou případech bude provedena volná konstrukční replika zohledňující nové parametry, vyšší limity zatížení a současné prováděcí technologie. V dalším případě bude zvýšena nosnost trémového mostu pomocí obloukového prvku. U nového mostu o výrazně větším rozpětí je navržena nová moderní mostní konstrukce kombinující trémové a obloukové působení, která odpovídá požadovaným parametrům.

Silniční most na silnici III/24635 – Vrbno

Stavba řeší kompletní rekonstrukci přemostění s náhradou současného mostního provizoria na místě původního, v minulosti již odstraněného mostu. Konstrukční uspořádání mostu vychází z koncepce Langrova trámu tzn. trám ztužený obloukem na rozpětí 57,0 m. Nosná konstrukce je navrhována jako ocelová se spřaženou ocelobetonovou mostovkou. Na každém břehu zhruba v délce 150 m bude upraveno výškové i směrové vedení silnice do přímého směru s ohledem na bezpečnost silničního provozu.



Vizualizace nového mostu na silnici III/24635 – Vrbno

Silniční most na místní komunikaci – Lužec nad Vltavou

Současný most na místní komunikaci v ul. 9. května bude kompletně rekonstruován při směrovém i výškovém zachování stávající nivelety a je navržen jako pohyblivý se zdvihem cca 2,30 m. Jeho ovládání bude dálkové z plavebních komor Hořín. V nezbytně dlouhých úsecích v délce cca 20 m na každou stranu bude obnoven kryt vozovky. Nosná konstrukce je řešena jako trémová celooceťová se záměrem využít kombinace s původními hlavními příhradovými nýtovanými nosníky na rozpětí cca 25 m. Při rekonstrukci budou využity i zbylé části nosné konstrukce z původního mostu na silnici III.třídy v Lužci nad Vltavou, který bude zcela rozebrán a nahrazen mostem novým.

Železniční most v ev. km 2,622

– Lužec nad Vltavou

Návrh řeší rekonstrukci mostu na jednokolejný železniční trati Vraňany-Lužec nad Vltavou při zachování její směrové i výškové nivelety. V nezbytně dlouhých úsecích (50 m) po obou stranách mostu bude obnoven železniční svršek. Dosažení požadované podjezdové výšky je navrhováno pomocí nového pohyblivého mostu se zdvihačím mechanismem překonávajícím cca 3,1 m. Nosná konstrukce bude trémová, celooceťová, příhradová, přímopásová, pravoúhlé soustavy, na rozpětí 29 m. Tvarově konstrukce vychází z původního provedení mostu.

Silniční most na silnici III/24635

– Lužec nad Vltavou

Konstrukční uspořádání nového mostu vychází z původních příhradových mostních konstrukcí pravoúhlé soustavy se zakřiveným horním pásem na rozpětí 35 m.



Současný železniční most poskytuje podjezdovou výšku pouze 4,80 m



Nový pohyblivý železniční most umožní po zdvižení o 3,1 metru podjezdovou výšku až na 7 m

Nosná konstrukce je navrhována jako ocelová se spřaženou ocelobetonovou mostovkou. Niveleta je pro dosažení požadované podjezdové výšky zvýšena o cca 2,8 m. V nezbytně dlouhých úsecích (cca 150-200 m) je upraveno výškové i směrové vedení navazujících komunikací tak, aby navazovaly na směrové vedení stávající komunikace na obou březích a zároveň splňovaly požadavky bezpečnosti silničního provozu. Směrové vedení upraveného úseku komunikace s novým mostem je z prostorových důvodů v odsunutě poloze cca 45 m oproti původnímu umístění. Zároveň je komunikace doplněna o jednostranný chodník šířky 2 m.

Silniční most na místní komunikaci

– Vraňany

Stavba řeší kompletní rekonstrukci současného mostu na místní komunikaci ve Vraňanech na most pohyblivý, při zachování stávající směrové i výškové nivelety. V nezbytně dlouhých úsecích přibližně 20 m na obou březích bude obnoven povrch vozovky a zapojen nově navrhovaný jednostranný chodník šířky 1,5 m. Nový most bude zdvižný se zdvihem cca 2,8 m. Konstrukční uspořádání mostu vychází z koncepce Langrova trámu na rozpětí 23,0 m. Nosná konstrukce je navrhována jako celooceťová s dolní ortotropní mostovkou. Na mostě bude osazena signalizace a značení s dálkovým ovládním.



Model nového pohyblivého silničního mostu ve Vraňanech

Před 110 lety začala stavba plavebního kanálu Vraňany-Hořín

Bc. Václav Straka – Ředitelství vodních cest ČR, s využitím materiálů Povodí Vltavy, státní podnik

Vodní doprava má svou bohatou historii. Řeky byly odjakživa využívány jako přirozené spojnice obydlených míst a s rozvojem obchodu docházelo i k rozvoji dopravy zboží po řekách. Snaha o splavnění řek v důsledku nebyvalého rozvoje vnitrozemské lodní dopravy si vynutila řadu technicky náročných staveb. Jednou z nich je i jedenáctikilometrový plavební, takzvaný laterální (boční) kanál Vraňany-Hořín na dolním toku Vltavy na Mělnicku. Je to poslední stavba vybudovaná na Vltavě před soutokem s Labem a překonává plavebně nejobtížnější úsek Vltavy pod Prahou. Kanál i zdymadlo Hořín, které je nyní technickou památkou, se začaly stavět před 110 lety, přesněji 27. května 1902. Kanál byl dostavěn 12. září 1905. Výstavbu schválil zemský sněm již v roce 1896. Stavbu prvního zdymadla zadal firmě Vojtěcha Lanny, který posléze realizoval i většinu dalších stavebních prací. V době vzniku patřil kanál k největším technickým dílům v celé tehdejší monarchii. Stavba byla ojedinělá moderním technickým řešením i objemem prací a dodnes bez výraznějších úprav slouží svému účelu. Kromě samotného propokopání kanálu byl současně postaven vraňanský jez s vorovou propustí, u které kanál začíná. Přes kanál bylo počátkem 20. století vybudováno sedm mostů.

Kanál se od Vltavy odděluje u obce Vraňany a ústí do Labe pár metrů od soutoku obou řek u Mělníka. Umožňuje velkým říčním lodím plout po klidné hladině a vyhnout se nebezpečnému proudu v posledních peřejích na Vltavě. Celé vodní dílo je tvořeno jezem, plavebním kanálem a plavebními komorami. Dvě plavební komory umístěné vedle sebe přetínají kanál v Hoříně, necelý kilometr před ústím do Labe. Mají rozměry 137,5x20 m

a 73x11 m při šířce ohlaví 11,0 m a překonávají průměrný spád 8,5 m. Plavební komory Hořín kanál rozdělují na horní a dolní část. Horní část kanálu (úsek Vraňany-Hořín) má šířku 18,4 až 36,8 m a hloubku 2,4 až 3 m. Po jeho délce jsou rozmístěna čtyři obratiště. Dolní plavební kanál v úseku Hořín-Mělník má šířku 18 až 39,7 m a minimální hloubku 2,5 m. Provoz je, vzhledem k šířce plavebního kanálu jednosměrný, řízený světelnou signalizací s výhybnou na 3,5 km plavebního kanálu v Lužci nad Vltavou. Součástí plavebního kanálu je i povodňová uzavírka, která je umístěna cca 0,8 km pod jezem a která se uzavírá při zvýšených průtocích nad 450 m³/s a ochraňuje níže položené objekty a přilehlá území před velkými vodami a zabraňuje povodňovým škodám na vlastním plavebním kanálu a plavebních komorách. Proto také stavba odolala i katastrofální povodni v srpnu 2002. Původní průjezdná šířka uzavírky byla 12,0 m, nově vybudovaná uzavírka (vystavěná v letech 2005–2006) má průjezdnou šířku 20 m a její výška je dimenzována na hladinu stoleté vody (Q100).

Jez ve Vraňanech byl původně hradlový a skládal se ze dvou polí. Základem jezu byly slupice, o něž se opírala dřevěná hradla. Výška hladiny nad jezem a průtok přes jez se reguloval vyjímáním či doplňováním hradel. Při velkých vodách, a pravidelně v zimním období, byla všechna hradla odstraněna a slupice položeny do dna. Součástí vlastního jezu byla i malá plavební komora s užitnými rozměry 60x8x2,5 m a vorová propust délky cca 230 m a šířky 12 m se 14 stupni ukončená Bazikovými zdrhly. Vzhledem k namáhavé, časově náročné, mnohdy i nebezpečné manipulaci a technické zastaralosti



Letecký pohled na plavební komory v Hoříně, zdroj Povodí Vltavy, státní podnik

bylo překročeno k rekonstrukci celého jez, která byla ukončena v roce 1986. Rekonstrukce zahrnovala přestavbu jezových polí včetně podjezí a jezových pilířů, výstavbu nového velína a montáž nového technologického zařízení. Nový jez je o třech polích s hradicí konstrukcí tvořenou pohyblivými ocelovými klapkami. Ocelové klapky jsou duté, mají hradicí výšku 3,3 m a jsou zespoda podpírány dvojicí hydromotorů. Rekonstrukcí jezů byl ukončen provoz plavební komory a vorové propusti u pravého břehu a demontováno jejich hradicí zařízení. V roce 2006

byla na jezě vybudována malá vodní elektrárna o špičkovém výkonu 2,75 MW. Součástí stavby MVE bylo i vybudování nového šterbinového rybího přechodu pro lososovité ryby.

V současné době Ředitelství vodních cest ČR připravuje rozsáhlý projekt pro řešení podjezdných výšek na kanálu. Více se můžete dočíst ve článku Plavební kanál Vraňany-Hořín: úprava podjezdné výšky mostů ve Vodní cestě a plavba 2/2011 nebo v tomto čísle ve článku Oslavenec dostane nové mosty.



Plavební komory v Hoříně při pohledu z mělnického zámku



Váš silný partner pro malé i velké stavby

Založeno 1924
jako součást
koncernu Baťa.



Mezisklad vyhořelého
jaderného paliva Temelín,
Česká republika

Paroplynová elektrárna
Krasavino, Ruská federace



Čistička odpadních vod
Slavičín, Česká republika

Čistička odpadních vod
Valašské Klobouky, Česká
republika



Generální dodavatel v oborech stavebnictví, energetiky, petrochemie.

www.psg.eu

Řekou z Vraňan do Labe

Je tomu právě 25 let, kdy na prknech technického rozvoje Povodí Vltavy (1987) vznikla studie na vedení vltavské vodní cesty mimo hořínský plavební kanál. Hlavním projektantem byl tehdy mladičký a velmi nadaný Ing. Miroslav Němec. Studie je velmi rozsáhlá a věříme, že i velmi inspirující, a proto považujeme za správné s ní seznámit naše čtenáře.

Nejenom studie byla velmi rozsáhlá, ale i sborník, který jsme samostatně vydali. Dovolíme si proto otisknout jenom úvodní slovo a velmi stručný výňatek z hlavního článku zabývajícího se touto problematikou.

Víme, že tyto myšlenky v nynější době jsou jen velmi těžko proveditelné, ale jako vzpomínka na jeho tvůrce, který nás ve svých 47 letech, pln tvůrčího elánu, náhle opustil, má v našem časopisu své nezastupitelné místo.

redakce Vodní cesty a plavba

Proč nové řešení plavebních poměrů Vraňany - Hořín

Poslední úsek plavební cesty na Vltavě před ústím do Labe má délku jedenáct a půl kilometru. Je na něm jez ve Vraňanech, laterální kanál dlouhý devět kilometrů, plavební komory v Hoříně a ještě osm set metrů dlouhý dolní kanál ústící do Labe. Tento systém byl vystavěn začátkem století (červen 1902—červenec 1905). Řešení, které navrhla firma Lanna, se tu zcela vyhnulo řečišti Vltavy a odvedlo plavbu do laterálního kanálu. Jaké úvahy k tomuto řešení vedly, vysvětlujeme v dalším článku. Skutečnost je taková, že tímto systémem se tu proplavují lodě již více než 80 let.

Až donedávna intenzitě vnitrozemské plavby a technickým parametrům lodí a člunů tato plavební zařízení vyhovovala. V sedmdesátých letech však na Labi a Vltavě začala postupná modernizace jezů a plavebních komor. Jejím smyslem bylo vytvořit podmínky pro celoroční provoz bez zimních přestávek pro podstatně větší přepravu lodních nákladů a tedy pro větší parametry lodí a lodních souprav s využitím tlačné plavby. Nyní přichází na řadu úsek Vraňany—Hořín, neboť má rozhodující význam pro propustnost celé vltavské vodní cesty. Dopravní kapacitu omezují především rozměry kanálu, které jsou pro dvousměrnou plavbu moderních lodí nepostačující. Lodě jsou nuceny plout pomalu a při míjení narušují břehy kanálu. Plně naložené tlačné soupravy, složené z jednoho remorkéru a jednoho člunu o nosnosti 1 200 t (1+1) se pak v profilu kanálu nemohou vyhnout vůbec. Zcela vyloučený je pak provoz souprav 1+2, které napříště budou základem pro zvýšení objemů přepravovaných nákladů na vltavské vodní cestě.

Způsobů, jak tuto problematiku na úseku Vraňany—Hořín vyřešit, bylo několik. K jakým závěrům jsme se dopracovali, chceme informovat touto publikací.

js



Nová studie k řešení plavby na Vltavě v úseku Vraňany-Labe

Ing. MIROSLAV NĚMEC,
JINDŘICH SUK,
útvár VTR PV

Předcházející historizující stať doložila, kolik technického umu vynaložili odborníci skoro před sto lety, než dospěli k vyřešení plavební cesty na dolní Vltavě od Vraňan do Labe. Zdá se, že nyní se problematika zvládnutí nových problémů ve stejné lokalitě opakuje s pozoruhodnou podobností.

Podmínky řešení jsou pochopitelně zcela jiné, ale základních variant je opět celá řada. Obrovský rozvoj techniky však dnes vytvořil předpoklady i pro dříve netušené množství způsobů úpravy plavebních poměrů podle moderních měřítek.

I když zatím žádný kompetentní orgán nestanovil termín, dokdy musí být tento problém vyřešen, lze očekávat, že potřeby národního hospodářství v blízké budoucnosti vysloví naléhavý požadavek, aby úsek, který se již nyní stává brzdou vnitrozemské lodní dopravy, byl upraven podle požadavků doby.

Aktuálnost věci dokládá již skutečnost, že v posledních letech bylo vypracováno několik studií k výhledovému řešení uzlu Vraňany — Labe. Jsou to:

- Studie komplexní modernizace vltavské vodní cesty — Povodí Vltavy, 1974
- Výzkum plavebních podmínek v laterálním kanálu Vraňany — Hořín — ČVUT Praha, 1981
- Studie rekonstrukce vltavské vodní cesty — Hydroprojekt Praha, 1981
- Studie modernizace vltavské vodní cesty k zahájení celoročního provozu do roku 1985 — Povodí Vltavy, 1983
- Studie energetického využití Vraňany — Hořín — Hydroprojekt Praha, 1983
- Studie Vraňany — Hořín, výzkum pro plavební a energetické využití — ČVUT Praha, 1983.

Snahou podniku Povodí Vltavy, který má péči o plavební cestu na Vltavě ve své pracovní náplni, je ujasnit si včas podrobným rozbořením všechny otázky a mít vlastní odborně podložený názor na nejlepší řešení. Proto byl pod č. 201091 vytyčen úkol pro podnikový technický rozvoj pod názvem „Vraňany — Hořín, studie generelu Vltavy v říčním km 0,0—11,55“, s termínem září 1987. Vypracovat tuto studii dostal za úkol v útvaru vodohospodářského a technického rozvoje ing. Miroslav Němec a spolu s ním se na pracích podíleli ing. Petr Forman, Ivana Lojdová a Martin Skřípský. Všichni pracovali podle pokynů vedoucího útvaru VTR ing. Josefa Podzimka.

Úkolem studie bylo optimálně vyřešit rekonstrukci uzlu Vraňany — Labe a výsledné řešení mělo vyhovovat následujícím záměrům:

plavební podmínky: obousměrná plavba soulodí typu E 12 s ponorem 2,5 m podle klasifikace vodních cest komise pro dopravu — předsídlá ČSAV, tj. remorkér + 2

tlačné čluny (23 m + 2 × 82 m = 187 m), plavební komory s rozměry 190 × 12 × 4 m.

Energetické podmínky: maximální využití hydroenergetického potenciálu mezi jezem Vraňany a Labem.
Ostatní podmínky: minimální zábory zemědělské půdy, optimální stavební konstrukce a strojní vybavení, ochrana před velkými vodami, nepodmáčení okolních pozemků, zachování okolního přírodního prostředí, ekonomická efektivnost, možnost přestavby za nepřerušeno plavebního provozu.

Pro novou studii muselo být přeměřeno i říční koryto Vltavy od Vraňanského jezu po ústí do Labe. Poprvé byla spodní část měřena lodí Valentýna. Bylo zjištěno, že od ústí proti proudu do ř. km 2,4 jsou hloubky 2,3 m, v km 2,5 až 3,2 jsou peřeje s maximální hloubkou 1,3 m. Od km 3,2 po 6,8 jsou hloubky opět 2,3 m a od km 6,8 až k Vraňanům je tok hluboký jen 0,70 m až 1,3 m. Řeka má na pravém břehu po celé délce až téměř k ústí do Labe značně vysoké hráze do km 3,2, dále je až k soutoku lužní les zatápný již při tzv. jednoleté vodě. Levý břeh je nízký, ohrázený na stoletou vodu je pouze v oblasti Lužce n. Vlt. v ř. km 7,0 až 8,5 a v oblasti sadů v km 0,0 až 3,1. Poslední velká voda, asi pětiletá, tu byla v roce 1981, kdy hladina vystoupila o 2,4 m nad normál.

Obsáhlé podklady o tomto úseku vodní cesty již na první pohled nasvědčovaly, že jakákoli úprava bude vyžadovat rozsáhlé stavební práce, značný objem výkopů a zemních úprav, zavedení typizovaných pohyblivých, hradicích a ovládacích mechanismů a proto i vysoké finanční náklady. Vyhledat technicky nejvýhodnější reálné řešení, které by současně bylo i ekonomicky výhodné, znamenalo podrobně se zabývat všemi možnými řešeními a jejich variantami. Studie generelu Vltavy v říčním km 0,0 až 11,55 je proto velmi obsáhlá a je v ní šest variant řešení:

- 1 — výsledná varianta navržená k realizaci
- 2 — říční varianta s jedním stupněm
- 3 — říční varianta se dvěma stupni
- 4 — kanálová varianta
- 5 — říčně kanálová varianta
- 6 — průplav Vltava — Labe.

Ze všech návrhů řešení v této studii je možné sestavit celkem 733 vzájemně se lišících variant. Odlišují se podle umístění jezů, komor, elektráren a podle toho, zda jsou řekou či kanálem. Tato četnost odpovídá důležitosti úkolu a je předpokladem pro zodpovědné rozhodnutí o výsledném řešení.

Důvodů, proč studie navrhuje převedení plavby do řeky, je několik. Všechny dosud zpracovávané návrhy se snažily především zlepšit parametry plavebního kanálu Vraňany — Hořín. Ale v žádném nově upravený kanál nevyhověl všem požadavkům. Splňoval vždy jen jeden aspekt — buď plavební nebo energetický. S rozšířením kanálu jsou spojeny i další problémy. Všechny práce se musejí dělat za plného plavebního provozu a pro těsnění po celé délce kanálu není u nás k dispozici vhodná technologie dotěsnění dna v rozšiřované části. Složitá a nákladná je i rozšíření dnes již nevyhovujícího vjezdového oblouku do kanálu u jezu ve Vraňanech a také rekonstrukce nebo výstavba nové komory. Odhady všech řešení spojených s rozšířením dosavadního kanálu přesahují miliardu korun a jsou tedy dvojnásobně nákladnější než výsledné řešení. To je jeden z hlavních důvodů pro převedení plavby do řečiště Vltavy.

Říční varianty mají výhodu v tom, že neovlivní plavbu v době výstavby a mohou sloužit energetice nezávisle na plavbě, a to v lokalitách energeticky velmi výhodných. Plavba se do řeky převede až po dokončení všech prací na jezích, plavebních komorách a ve zdrži nového díla Vrbno u Mělníka.

VÝSLEDNÉ ŘEŠENÍ

Tento návrh vychází z varianty s jedním stupněm. Podrobnější znalost konfigurace dna umožnila vystačit v tomto úseku řeky (ř. km 0,00—11,55) jen s jed-

ním zdymadlem, které se umísťuje do ř. km 3,00 v místě skalního prahu ve dně.

Návrhová hladina na kótě 160,50 m n. m. je vhodným kompromisem pro rovnováhu mezi rozsahem prohrábek dna ve zdrži nového jezu na jedné straně a minimálním hrázováním a odvodňováním okolního terénu na straně druhé. Peřejnatý úsek těsně pod vraňanským jezem se z velké části překoná délkou nové plavební komory na levé straně jezu Vraňany.

Pro plnohodnotné splavnění dolního úseku Vltavy tedy postačí jediné zdymadlo ve Vrbně u Mělníka a jedna nová plavební komora při jezu Vraňany v prodloužení vjezdu do dnešního plavebního kanálu, který zůstane zachován. S tím souvisí i rekonstrukce povodňové uzávěry kanálu. Po zvýšení hydrostatické hladiny ve zdrži jezu Vraňany o 0,70 m by hráze kanálu a jeho těsnění nedostačovaly. Uzávěra proto bude mít dvě funkce: kromě ochrany proti povodním bude také snižovat hladinu ve starém kanále na původní výšku. Bude tedy vytvářet jez. Ostatní práce se omezují na prohrábký a hrázování zdrže nového zdymadla Vrbno.

Všechny plavební objekty vycházejí z požadavků klasifikace vodních cest pro třídu E 12. To se týká nejen objektů, ale i hloubek a poloměrů oblouků na vodní cestě. Také využití energetického potenciálu Vltavy je řešeno komplexně ve dvou elektrárnách u jezů Vraňany a Vrbno s doplňkovou elektrárnou v malé plavební komoře v Hoříně, která zužitkuje sáňací, respektive nezámrzný průtok původním plavebním kanálem.



Tok Vltavy nad profilem plánovaného jezu Vrbno u Mělníka

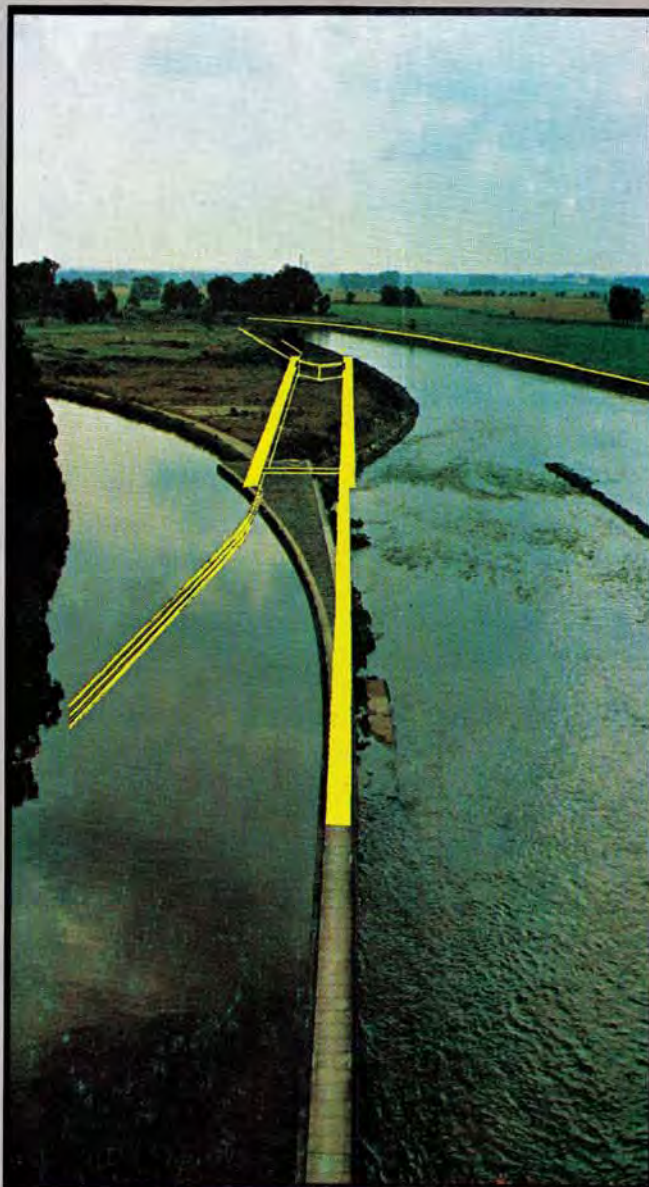
ZHODNOCENÍ

Průplavní variantu lze dělat etapovitě. Nejdříve splavnit Vltavu jezem Vrbno i s elektrárnou a v další etapě snížit hladinu na jezu o 1 m, dodělat prohrábký a vybudovat průplav z Labe. Jak již bylo výše řečeno, průplavem se zdvojí komory ve Vrbně a v Obříství a ušetří se stavba elektrárny v Obříství. Jeho výstavbou by se ušetřily dvě plavební komory i s výkopy, to je asi 200 miliónů Kčs a stavba jedné elektrárny, což je 150 miliónů Kčs. Ekonomiku budoucí dostavby však nelze dělat bez důkladného rozboru provozních výhod budoucího plavebního využití tohoto plavebně energetického uzlu.



Dolní ohlaví plavebních komor v Hoříně

NOVÁ PLOVEBNÍ KOMORA VRAŇANY





Labe by po spojení s mořem bylo podstatně rušnějším dopravním kanálem než dnes

Chybějící říční spojení s mořem stojí Česko pět procent HDP

Mýty proti lodní dopravě

Česko je jediný evropský stát, jenž nemá ani přes říční soustavu plavební spojení s mořem. Chybí tak důležité dopravní spojení s Německem. Změnit to má **VÝSTAVBA JEZU NA LABI** u Děčína, který by se mohl začít stavět již za tři roky.

Vybudováním jezu by došlo ke splavnění Labe od státní hranice s Německem až do Přelouče, re-spektive do Pardubic. Neexistence přímého vodního spojení s mořem má řadu negativních ekonomických dopadů. Likvidace jednoho z konkurenčních přepravních módů totiž prodražuje dovážené zboží.

Je to jedno z vysvětlení, proč jsou u nás některé výrobky dražší než v Německu. Například u zboží z Číny jde 20 procent přepravní ceny na cestu do Hamburku a 80 procent spolkně cesta z tohoto severoněmeckého přístavu na naši státní hranici.

Za nižšími koncovými cenami v Německu jsou mimo jiné i nižší tarifní poplatky například podél Rýna či severoněmeckých kanálů, tedy všude tam, kde má železnice přirozenou konkurenci. Odhaduje se, že vybudováním labského jezu by u nás dosavadní poplatky za dopravu klesly až o čtyřicet procent.

VOLNO NA SILNICÍCH

Navíc splavnění Labe přináší obrovské příležitosti pro tradiční obory českého hospodářství. Například pro stavebnictví či strojírenství, které by se tak mohly podílet na výrobě a přepravě vel-

kých technologických celků, jež dnes nelze převážet na silnici ani po železnici.

Z lodní přepravy by těžilo i zemědělství. A také tady by se promítla do koncové ceny potravin. Není divu – jedna loď naloží až čtyřicet kamiónů. Díky vodní dopravě by klesla nejenom cena zboží, ale i objem výfukových plynů, a snížil by se provoz na přetížených pozemních komunikacích.

I přes jednoznačné ekonomické přínosy je výstavba jezu dlouho-

době napadána některými ekologickými organizacemi, například sdružením Arnika, a to i za cenu používání zavádějících argumentů.

ZELENÝ LOBBING

V ČT například prohlásil její zástupce, že zvířata i rostliny, které se vyskytují v Labském údolí, se nevyskytují nikde jinde v celé Evropě. Jenže podle biologického průzkumu je to nesmysl. Žádný živočišný či rostlinný druh, jenž by se v rámci Evropy vyskytoval pouze v dotčeném labském

U ZBOŽÍ Z ČÍNY JDE 20 PROCENT PŘEPRAVNÍ CENY NA CESTU DO HAMBURKU A 80 NA CESTU DO ČESKA.

kaňonu, neexistuje. Podobně se to má i s dalšími argumenty, které Arnika veřejnosti servíruje.

Předpokládané stavební úpravy počítají s využitím překladiště v Děčíně-Rozbělesích, jímž by mělo projet denně na dvě stě kamiónů. Podle ekologů budou jezdit přes centrum města směrem na dálnici D8, čímž neúměrně zatíží místní komunikace a životní prostředí. Jenže stačí pohled do mapy, aby si kdokoli zjistil, že tomu bude přesně naopak. Rozbělesy se nacházejí v průmyslové zóně blízko pláno-

vaného přivaděče na D8, a tak kamióny do centra města vůbec nepojedou.

Za „bohulibými“ argumenty se skrývají prostě lobbistické zájmy. Organizace velmi často a úzce spolupracuje s německým sdružením BUND, přičemž jako červená nit se všemi společnými akcemi táhne jeden prvek: odpor a hanění vodní dopravy, a naopak nekritické obhajování dopravy železniční.

Sdružení BUND, pod jehož taktovkou akce především probíhají, je přitom aktivním a dlouholetým členem organizace Allianz pro Schiene (Aliance pro koleje), která zcela otevřeně lobbuje za posilování železničního dopravního módu. Její členové jsou napojeni na německého státního přepravce Deutsche Bahn a jiné subjekty podnikající na železnici, jimiž jsou také z největší části financováni. Právě němečtí železniční přepravci by byli výstavbou jezu nejvíce ohroženi.

PĚT PROCENT HDP

Rozšíření dopravního spojení s Německem by s ohledem na naše vzájemné hospodářské propojení přineslo další společné podnikatelské příležitosti. V neposlední řadě jde i o rozvoj celého jednoho přepravního odvětví – českého rejdářství, jež kvůli neřešené situaci spěje neodvratně k zániku. Ušlé příležitosti z neexistence přímého námořního spojení vypočítal Svaz dopravy na pět procent HDP při stejné produktivitě práce.

Vzájemná dopravní propustnost mezi Českou republikou a Německem se navíc blíží svému kritickému bodu. I se započítáním současné recese se odhaduje, že naplněnosti přepravních kapacit na železnici a silnici by mělo být dosaženo kolem roku 2025.

Vedle hospodářského prospěchu, který jez přinese České republice zvýšením dopravní propustnosti s okolním světem, stavba přinese i nepopíratelná plus pro životní prostředí, ačkoli ekologické z Arnika a podobných spolků vehementně tvrdí opak. To, z čeho tak rádi obviňují průmysl, tedy z nekvalitního lobbingu i za cenu zkrusování údajů a účelového matení veřejnosti, tady platí především o nich samotných. Je otázkou, zda to dělají výhradně z důvodu ideologické zaslepenosti, anebo se za jejich aktivitami skrývají nejasné privátní zájmy.

DUŠAN ŠRÁMEK

Marina Týnec nad Labem – místo, kde je fajn

Ivan Černý, foto: Miroslav Feszanic

Vodní turistika má u nás dlouhou tradici. Od prvorepublikových skautských aktivit přes pozdější vodácké oddíly až po lidi, kteří si nedovedou dovolenou bez pádla v ruce představit. Sjíždí se řeky, plachtí se po jezerech, pluje se na motorových lodích, nebo hausbótech po Labi i Vltavě. Zejména dnes si čeští plavci oblíbili plavby na nejrůznějších člunech a jachtách u nás i v zahraničí. Registr vodních plavidel ČR zaznamenává přes deset tisíc rekreačních plavidel nejrůznějších typů. Jejich majitelům a kapitánům v jedné osobě ale začíná vadit současný stav, kdy naše největší řeka Labe a i Vltava nejsou všude splavné a stále chybí dostatek sportovních přístavišť. Jednou z prvních vlašavek a příklad toho, jak by měla taková základna vodní turistiky vypadat, je právě nová marina v Týnci n.L. Tu začal před třemi roky budovat podnikatel a turista Josef Hájek, letitý propagátor karavanismu a vodní turistiky.



Marina Týnec nad Labem

Cestovatel a podnikatel Josef Hájek z Týnce se při svých cestách po Evropě zamiloval do lodí a přístavů. Jejich kouzlo ho natolik nadchlo, že se na domácím Labi začal tomuto koníčku věnovat naplno. S kamarádem Ing. Vladimírem Žákem vybudoval jednu z prvních polabských marin, kam jsme se vypravili na reportáž právě v čase, kdy zde vrcholil závěr tradiční republikové soutěže Modrá vlajka 2012, kterou pořádá Svaz vodního motorismu ČR. Vladimír

Žák, vodák tělem i duší, je zároveň i ředitel soutěže. Také mj. píše na webu mariny zajímavé články o historii plavby i lidech kolem Labe, také informuje plavce o současnosti i výhledu rozvoje zdejší vodní turistiky na Labi.

Rekreační areál na jedničku

Týnec nad Labem najdeme 14 km východně od Kolína, ležící na nejsevernějším cípu Železných hor. Polabí se zde vyznačuje osvěžující přírodou lužních lesů s kombinací ojedinělých skal v Polabí. Samotné Labe, náš veletok, je již tady impozantní řeka, jako zrozená k báječným dovoleným a disponuje velkým rekreačním potenciálem. Město Týnec, o němž je první písemná zpráva z roku 1110, nabízí místním i turistům víceúčelovou sportovní halu, 4 tenisové kurty s kabinami, fotbalové a softbalové hřiště, koupaliště a nyní i sportovní přístav s vybaveným kempem. Marinou nás provádí Vláda Žák, který coby týnecký rodák celý svůj život zasvětil řece Labi. Jako strojař a dopravní projektant má svého koníčka právě v lodích. Nejprve si za mládí vyrobil motorovou pramičku a pak plachetnici. Dnes ve chvílích volna pluje po Labi na své motorové kajutové lodi. Pokud má čas, a ten se mu příliš nedostává, jelikož zde má na starosti služby pro rekreanty, je předsedou Klubu mariny a organizuje společenské akce mariny. Jednou z nich je právě probíhající slavnostní zakončení závodu Modrá vlajka ČR 2012.

Kemp Marina Týnec n.L. je určený především pro posádky lodí a karavanů, slouží i pro společenské akce města a jiných zájemců. Marina je na klidném místě pod týneckým jezem a nabízí ubytování v zařízených bungalovech. Přespání v plně vybaveném mobilheimu s vlastní terasou a sociálním zařízením je velmi příjemné a pohodlné. Nechybí nabídka studených i teplých jídel v restauraci se zahrádkou se slunečníky. Děti se mohou vyřádit na trampolíně, houpačkách a dalších atrakcích.

Posádky lodí tady mohou za poplatek kotvit a využít služeb mariny včetně uložení lodí a oprav lodí i motorů. Marina disponuje velkým přístavištěm pro kotvení a hal včetně servisní dílny. Dopravu pohonných hmot marina pro plavce zajišťuje, a tak mají plavci o starost méně se sháněním pohonných hmot na Labi. Zbavit se zde mohou i odpadních vod, nastrádaných během plavby a též zde mohou načerpat čerstvou pitnou vodu. Všude panuje vzorný pořádek, odpady se třídí a tráva je průběžně posekaná.

„Zájemci si mohou vypůjčit i motorový člun, kánoe a kajaky, máme i půjčovnu kol,“ doplňuje informace Žák ve stylovém námořnickém tričku. „V areálu mariny je parkoviště pro auta i vlek, máme nové sprchy a toalety, včetně bezbariérového WC. Hosté mají k dispozici gril i ohniště na táborák. Je možné si objednat i projíždky lodí po řece. Jako samozřejmé považujeme služby internetu, proto je zde síť wi-fi po celé marině. Ve městě je též v dosahu lékař.“ doplnil informace Vladimír Žák.

Konstatujeme, že Marina Týnec n.L. je opravdu ideální sportovní přístav s kempem, kde je možné trávit prodloužený víkend nebo třeba celou dovolenou, nebo se zde pouze zdržet pár hodin a dát si svou loď do pořádku před další plavbou.

Je to i místo pro nejrůznější výlety, například od Kutné Hory nás dělí pouze 15 kilometrů. Malebné okolí si můžeme

prohlédnout na cyklistické stezce Polabí, která vede podél řeky. Na své si tady přijdou jak rybáři, tak i houbaři. Nedaleký statek v Habrkovicích nabízí unikátní soukromou ZOO Ringelland, kde pan Ringel chová 20 sibiřských tygrů a lvů.

Zkrátka, pokud by sem zabloudil televizní kempový inspektor, zlatá medaile by Marinu Týnec jistě neminula.



V kempu je možné se ubytovat v domech Mobilheim

Jak nalákat na Labe další turisty

Idea říčních přístavů, tak jak je praktikována v marině kterou jsme navštívili, se zalíbila Středočeskému kraji, který ve spolupráci s o.p.s. Zlatý pruh Polabí a EU, vytypoval v povodí Labe třiapadesát lokalit pro další rozvoj přístavišť a kotvišť právě pro rekreační plavidla. Inspirace přišla nejen z Holandska, známého svou ohromnou nabídkou rekreační plavby na kanálech, ale i z Mariny Vltava v Nelahozevsi, kterou vybudoval nestor říční plavby Petr Kožený s chotí a také samozřejmě z Moravy – Batův kanál. Peníze na další zařízení na řekách poskytne Ředitelství Vodních cest ČR s podporou EU, vybavení na břehu mají financovat obce.

„Zavázali jsme se v memorandu obcí podél řeky, že zařídíme pozemky, přístupovou cestu a základní zázemí na břehu – jednoduché místo pro odpočinek, sociální zázemí a podobné služby. Očekáváme investice v řádech stovek milionů,“ říká starosta Brandýsa nad Labem On-



Ing. Vladimír Žák vybudoval marinu Týnec nad Labem spolu s kamarádem Josefem Hájkem

dřej Přenosil. „Další aktivity, jako penziony, půjčovny kol, lodí a další služby v cestovním ruchu už budou na bedrech soukromníků. Věříme však, že se nám vše vrátí s příchodem turistů...“

Jak nám doplnil informace Jan Skalický, šéf Ředitelství vodních cest ČR, v letech 2012 až 2013 vznikne na Labi 7 přístavů, do roku 2014 pak dalších 11. Zdá se tedy, že nad Labem vychází pro vodní turistiku konečně dlouho očekávané sluníčko. Přejme si tedy společně po vodácku: *Ahoj a dobrou vodu pod našim kýlem!*



První lodní benzinka zahájila provoz na Slapech

Jiří Kvasnička – hotel Atlantida – Stará Živohošť, foto: Ing. Tuzar



26. července 2012 byl na Staré Živohošti v areálu hotelu Atlantida slavnostně zahájen provoz první čerpací stanice pohonných hmot pro lodě na Vltavě. Nejnovější přírůstek zdejší mariny je logickou reakcí na trvale rostoucí počet soukromých jachet a člunů, přičemž významně zvyšuje komfort jejich uživatelů. Je zatím jedinou obdobnou pumpou od Českých Budějovic po Mělník, přičemž i ty další by se u nás daly spočítat na prstech ruky.

Čerpací stanice bude letos v provozu do 30. září, příští roky bude její činnost zahájena vždy s počátkem plavební sezony. Předpokládaná výtoč pohonných hmot za sezonu se předpokládá cca 20 tisíc litrů benzínu a poloviční objem nafty. Jedná se o stejná paliva, jaká znají všichni motoristé, tedy Natural 95 a motorovou naftu. Tu nabízíme pro podnikatele ve vodní dopravě i bez DPH. I pumpa samotná nevypadá výrazně jinak než ty silniční. Je jen menší a výdej pohonných hmot ze stojanů probíhá na novém pevném molu. Samozřejmostí je zde zvýšená péče o zamezení kontaminace okolního prostředí - například veškeré vody spadlé na manipulační plochu jsou odvedeny do zvláštní sekce.

Na prostor výdejních stojanů navazuje místo, kde se nachází nástavba pro čerpání splaškových vod z plavidel, vysávání záchoďů i nádní vody. Je zde také možné čistou vodu z tanku načerpat, lodě po nové náplavce spustit, případně po sezóně i zazimovat. Toto i další vybavení mariny je nezbytné pro komfortně trávený čas na lodích. Na západě je obdobná infrastruktura dostatečně hustá, u nás se teprve začíná budovat. V tomto ohledu musím pochválit aktivitu ministerstva dopravy při jejím budování,

včetně nových lodních zdvihadel na přehradách. Pokud zvládne na jejím rozvoji pracovat i nadále se současným nasazením, dostaneme se na srovnatelnou úroveň velmi brzy. Zatím však jeho pumpa bude jako jediná obsluhovat oblast prakticky celé vltavské kaskády.

Projektové práce byly zahájeny již v roce 2008, stavební povolení bylo vydáno v lednu 2011. Následně byla zahájena spodní stavba, vrchní část byla realizována během letošního března až června. Skutečně zásadní je také ekologický rozměr projektu. „Konečně je realizováno řešení, kdy se do lodí nemusí nosit pohonné hmoty v kanystrech, přičemž nekontrolované plnění nádrží vede k úkapům benzínu a nafty do vody. Velmi podstatné je i čerpání nádních a splaškových vod z lodí, což by se mělo v budoucnu ošetřit i legislativně tak, aby se zamezilo vypouštění těchto odpadních látek volně do řeky,“ dodává Ing. Jindřich Tuzar, jehož firma zajišťovala veškeré projektové a inženýrské práce.



Konference Voda a cestovní ruch

Filip Košťál - projektový manažer Revitalizace KUKS o. p. s.

V Hradci Králové proběhla 15. až 16. března 2012 dvoudenní mezinárodní konference Voda a cestovní ruch. Experti ze čtyř zemí představili vodní toky jako příležitost pro rozvoj cestovního ruchu. Obecně prospěšná společnost Revitalizace KUKS, která konferenci pořádala, připravuje i vydání dvoujazyčného průvodce po turisticky zajímavých místech s tipy na výlety podél řek Labe, Odry a Nisy.



Konference Voda a cestovní ruch nabídla dva dny tematických přednášek a představila jak praktické příklady využití potenciálu vody pro rozvoj daného místa a regionu, tak také vliv evropských dotací na projekty v cestovním ruchu.

Záštitu nad konferencí převzal ministr pro místní rozvoj ČR Ing. Kamil Jankovský a hejtmán Královéhradeckého kraje Bc. Lubomír Franc. Konference je součástí projektu obecně prospěšné společnosti Revitalizace KUKS a navazuje na předchozí ročníky (v roce 2011 to byly Vojenské památky a cestovní ruch a předloni Šlechtická sídla a cestovní ruch).

„Letos se jedná již o třetí ročník úspěšného projektu. Těší nás, že se rozsah konference rok od roku daří rozšiřovat a dochází tak k posílení přeshraniční spolupráce,“ řekl Mgr. Jiří Skalický, ředitel Revitalizace KUKS.

Přednášelo více než dvacet odborníků z Česka, Slovenska, Polska a Německa. Posluchači se mohli seznámit s integrovanou studií rozvoje území podél Labe v Královéhradeckém kraji, projekty Vodácká Orlice a Vodácká řeka Sázava, nebo s rozvojem turistiky z pohledu Povodí Labe. Zahraniční přednášející představili vodní turistiku na Slovensku a v Sasku-Anhaltsku. Velký rozkvět zažívá vodní turistika i cykloturistika podél Labské cyklostezky v Německu. V polském Dolním Slezsku je jedním z průkopníků vodní turistiky město Bardo. Tamní radní se inspirovali Vltavou, snaží se Kladskou Nisu nabídkou služeb co nejvíce přiblížit jihočeskému vzoru a lákají i české vodáky.

„Konference cestovního ruchu, které pořádá společnost Revitalizace KUKS, již získávají svou tradici. Patří mezi dobré příklady prezentace Královéhradeckého kraje a přispívají k mezinárodnímu předávání zkušeností v oblasti cestovního ruchu,“ uvedl Bc. Lubomír Franc, hejtmán Královéhradeckého kraje. Součástí programu konference

byla i exkurze na přehradu Les Království na Labi, jedno z nejkrásnějších vodních děl Královéhradeckého kraje.

V průběhu roku bude vydán dvoujazyčný průvodce po turistických zajímavostech podél řek Labe, Odry, a Nisy s tipy na výlety. Průvodce bude poskytován zdarma v regionálních turistických informačních centrech a na veletrzích cestovního ruchu v Česku a v Polsku.

Hlavním partnerem celého projektu na polské straně je „vodácké“ město Bardo v Dolním Slezsku. Dalšími partnery jsou Královéhradecký kraj, Opolská regionální turistická organizace a Magistrát města Hradce Králové.

Další informace naleznete na webu www.revitalizacekuks.cz.

Projekt je spolufinancován z Evropského fondu pro regionální rozvoj prostřednictvím Euroregionu Glacensis.



Na veletrhu cestovního ruchu se originálně prezentoval i Baťův kanál



Hradec Králové se opět zajímá o možnosti splavnění Labe. V plánech z 1. republiky se počítalo s plavební komorou u jezu Hučák, která však nebyla vybudována.

EBU oslavila 10. výročí založení

Lubomír Fojtů - ČSPL a.s.

Dne 17. 1. 2012, v rámci Výročního semináře, který se konal v prostorách Centrální rýnské komise ve Štrasburku, oslavila European Barge Union (EBU) desáté výročí své existence.



Prezidentka Centrální rýnské komise Edwige Belliard, prezident EBU André Auderset a viceprezident Evropské komise Siim Kallas

Za přítomnosti prezidentky Centrální rýnské komise, paní Edwige Belliard a viceprezidenta Evropské komise, pana Siima Kallase, promluvil prezident EBU André Auderset o výsledcích práce EBU v posledním desetiletí a o dalším vývoji v oblasti dopravy a mobility, s důrazem na potřebu užší spolupráce v oboru. Při této příležitosti bylo rovněž oficiálně oznámeno přijetí dalšího člana EBU – Lucemburské průmyslové federace FEDIL.

Semináře ve Štrasburku, organizovaného společně Evropským svazem vnitrozemských přístavů EFIP (European Federation of Inland Ports) a Evropským svazem vnitrozemské dopravy INE (Inland Navigation Europe), se zúčastnilo přes 80 představitelů Evropského parlamentu, Evropské komise, EBU a odborné veřejnosti. EBU se od svého vzniku podílela na všech politických debatách, týkajících se různých oblastí její činnosti a vždy úzce spolupracovala s různými mezinárodními institucemi.

Jedním z hlavních úspěchů posledního desetiletí bylo dosažení konsenzuální dohody se sociálními partnery EBU – ETF a ESO v oblasti organizace pracovní doby. V rámci této dohody se partnerům rovněž podařilo formulovat ustanovení ohledně sezónní práce na osobních lodích, což je považováno za velký krok kupředu!



Prezident EBU André Auderset

Návrh dohody je v současné době ve stadiu finálního posuzování z právního hlediska a očekává se, že bude podepsán v rámci gesce eurokomisaře Andora László.

Pan Auderset ocenil aktivní přístup Evropské komise k pokračování programu NAIADES. Na zásadních změnách dopravně politické koncepce EU stojí a padá nastolení kursu konkurenceschopného a udržitelného ekonomického rozvoje.

Nový program NAIADES s adekvátní finanční podporou má zásadní význam pro vytvoření stabilní politiky v oblasti vodní dopravy a signalizuje, že se tomuto oboru dostává vyšší priority v rámci evropské politické agendy. A to je velmi důležitý moment pro dosažení globálních cílů Evropské komise.



Ředitel Evropské dopravní sítě DG MOVE při Evropské komisi Jean-Eric Paquet

TEN-T guidelines

Jean-Eric Paquet, ředitel Evropské dopravní sítě DG MOVE při Evropské komisi, zdůraznil význam vodní dopravy coby součásti klíčové dopravní sítě v Evropě. Vodní doprava bude nadále významně figurovat v rámci této sítě, protože z rozhodnutí EK se všechny vodní cesty od třídy IV výše dostávají mezi klíčové projekty. Tímto rozhodnutím dala Evropská komise jasně najevo svůj záměr vyřešit stávající neutěšenou situaci tohoto oboru.

EBU vyjádřila jednoznačnou podporu nejnovější směrnici o TEN-T projektech a novému přístupu k rozvoji infrastruktury a vyzvala členské státy, aby se aktivně podílely na realizaci klíčových i vedlejších projektů v naplánovaných termínech.

Místopředseda Evropské komise Siim Kallas, zodpovědný za oblast dopravy, zdůraznil ve svém projevu, že vodní cesty v nově přistoupivších státech by měly být vybudovány na úrovni „staré patnáctky“. V pódiové diskuzi vystoupil i místopředseda EBU Ing. Luboš Fojtů (ČSPL a.s.), který je předsedou AVP (Asociace vnitrozemské plavby) sdružující české rejdáře, která je členem EBU a zdůraznil zaostalost a nedostatečnost vodních cest ve východní Evropě.

Prezident ukončil seminář slovy: **„Vodní doprava potřebuje kvalitní infrastrukturu, aby mohla plout kupředu!“**

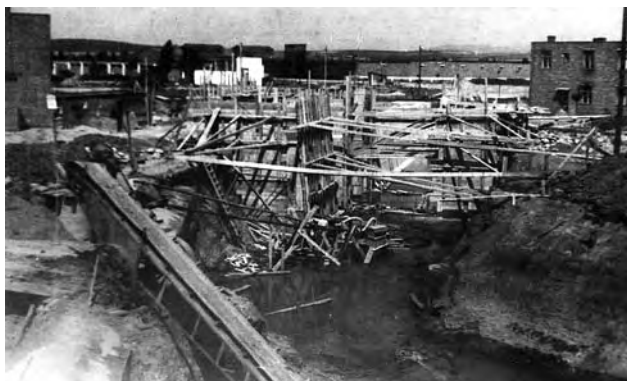
Obnova přístavu Baťov v Otrokovcích

Tomáš Kolařík - Plavba a vodní cesty o.p.s.

Kdysi baťovský přístav s čilým ruchem, dnes skládka popílku zarostlá plevelem. Město Otrokovice, Baťův kanál o.p.s. a Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě to však chtějí po více než 50 letech změnit a ve spolupráci s Ředitelstvím vodních cest ČR vytvořit z této lokality turistické lákadlo, které by nabídlo zázemí a odpočinek jak lodním návštěvníkům, tak i turistům, cyklistům a místním.

Z historie přístavu Baťov

Historie přístavu Baťov se začala psát v říjnu 1934, kdy započaly práce na plavebním kanálu Otrokovice-Rohatec. Koncem července 1937 se v Otrokovcích dělníci potýkali s obtížným zaústěním plavebního kanálu do závodů, neboť cestu zde kanálu křížovala hlavní telefonní síť, kanalizace a čtyři rodinné domky. Aby lodě mohly proplout až do objektu továrny, nechala zde správa závodů vybudovat 760 m dlouhý kanál protínající závody podél koželužen až k elektrárně. Zde začaly Škodovy závody stavět konstrukci odsávacího zařízení na vykládání hnědého uhlí, které sem měly lodě dopravit z dolu Tomáš v Ratíškovících. 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, která při délce 39,5 m a šířce 5,3 m pojmulá čluny o nosnosti 150 t, ponoru 1,2 m, délce 38 m a šířce 4,8 m, a vyhloubeno krátké široké rameno se skluzem na mírně se svažujícím pobřeží.



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



Výstavba přístavu v Baťově - asi rok 1937, Státní okresní archiv Zlín

V prodloužení skluzových kolejnic byla postavena vysoká dílna s nápisem pro Otrokovice nezvyklým – Loděnice. Vedoucí strojíren Baťových závodů pověřil své inženýry a šéfa strojíren v Baťově 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). V červenci roku 1938 už v otrokovickém přístavu kotvilo 6 lodí a dvě byly ve výrobě. Na plavebním kanálu zatím začal běžný provoz. Lodě s lignitem pravidelně připlouvaly do otrokovického přístavu, aby zásobovaly Baťovu elektrárnu.



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



Kanál vedoucí k teplárně se zvedacím mostem, Státní okresní archiv Zlín

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.

Zahájením plavby na Baťově kanálu měl být položen základní kámen ke stavbě ještě významnější – průplavu Dunaj-Odra. Blížící se válečná hrozba překazila veškeré plány nejen v tomto oboru.

Válečná léta vodní cestu Otrokovice-Rohatec těžce znamenala. 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. Zároveň s opravnými pracemi na kanálu byl využíván úsek Kvasíce-Otrokovice-Napajedla k dovozu šterku na stavbu zlínských továrních budov (denní výkon představoval až 300m³).



Nákladní vlečné čluny fy Bařa v přístavu Bařov, 1939, Státní okresní archiv Zlín

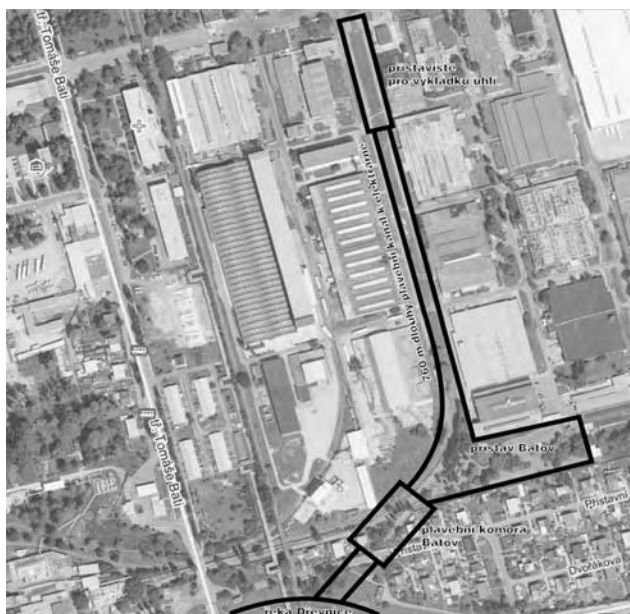


Nákladní loď pluje po řece Dřevnici pod plavební komorou v Bařově, Státní okresní archiv Zlín

Od května 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.

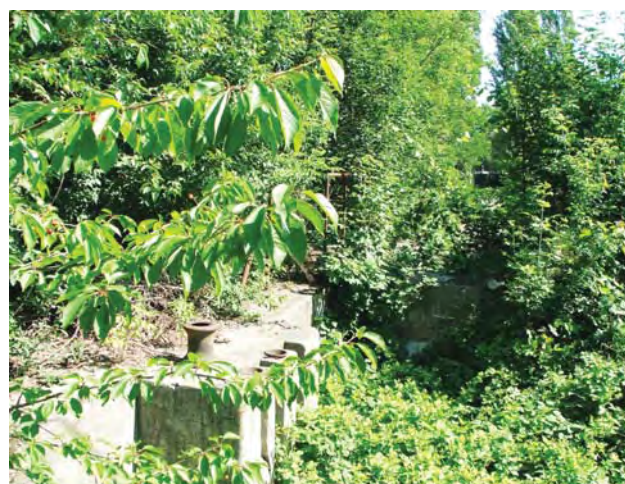
Po skončení 2. světové války byla hned v první polovině května r. 1945 a. s. Morava dána pod národní správu společně s celou firmou Bařa. Dekretem č. 100/1945 Sb. byly Bařovy závody znárodněny s účinností k datu 27. 10. 1945; Morava, moravská plavební a.s. byla znárodněna podle vyhlášky č. 919 ze dne 27. 12. 1945 (ÚL I/1946) a majetková podstata firmy byla převedena pod národní podnik Bařa.

Lodní park se stal v roce 1947 majetkem dopravního oddělení národního podniku Svit Gottwaldov, které mělo na starosti přepravu uhlí a stavebního materiálu. V polovině



Dnešní lokalizace přístavu a plavebního kanálu Bařových závodů v Otrokovicích, které byly zasypány v 60. letech 20. století po ukončení plavby na průplavu Otrokovice–Rohatec

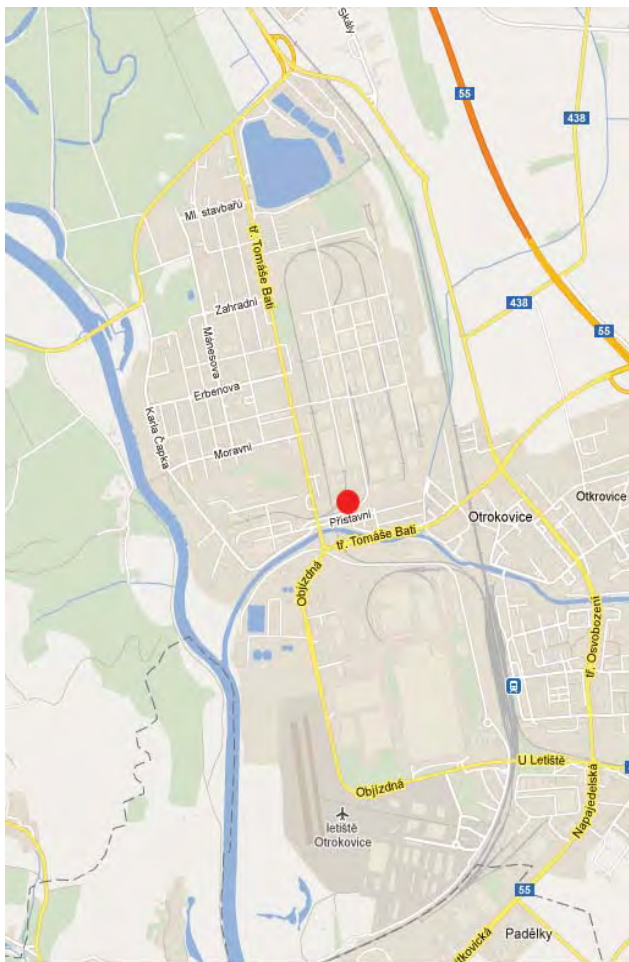
padesátých let se novým provozovatelem stal Stavosvit (později Průmyslové stavby) Gottwaldov. Tento podnik však už nepokračoval v dopravě uhlí do elektrárny, ale zabýval se pouze přepravou stavebních materiálů, což se zakrátko projeвило jako nerentabilní. Svůj význam ztratily rovněž závlahové kanály, 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. Po zrušení pravidelného provozu technické zařízení Bařova 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.



Dnešní stav plavební komory Bařov - zarostlá náletovými dřevinami, zasypaná popílčkem, ale stále tam je...



Tomáš Kolařík z Plavba a vodní cesty o.p.s., šéf Ředitelství vodních cest Ing. Jan Skalický, projektový manažer Dobrovolného svazku obcí Sdružení obcí pro rozvoj Bařova kanálu a vodní cesty na řece Moravě Ing. Jiří Durdák a ředitel Státní plavební správy Ing. Jaromír Kalousek si začátkem června prohlédli současný stav přístavu a plavební komory Bařov v Otrokovicích



K současné iniciativě dodává projektový manažer Dobrovolného svazku obcí Sdružení obcí pro rozvoj Bařova kanálu a vodní cesty na řece Moravě Ing. Jiří Durdák:

Původní plavební komora v Otrokovicích, první ze 14 plavebních komor na Bařově kanálu, a navazující přístav v Bařových závodech jsou i přes všechny peripetie, které této vodní cestě čas přinesl, stále v relativně zachovalém stavu. Viditelná část plavební komory (PK) se sice stala součástí silničního mostu na místní komunikaci, přístav je dle slov pamětníků zasypan struskou a zbytky spodní rejdy a kanálu až po soutok s Dřevnicí jsou již nezřetelné, o všem se ale s nadsázkou dá říct, že je to „zakonzervováno“ pro budoucí plavbu.

Dosavadní snahy o zviditelnění či dokonce obnovu této infrastruktury ze strany rozvojových organizací na Bařově kanálu nebyly příliš razantní. Je tomu tak především proto, že novodobá vodní cesta se ještě donedávna potýkala s akutním nedostatkem základní infrastruktury pro rekreační plavbu a i dnes je před Bařovým kanálem ještě kus cesty, aby se dostal na úroveň evropského standardu. Za takových podmínek byl přístav a PK v Otrokovicích jakousi pomyslnou třesinkou na dortu, o které jsme si dávali jenom zdát.

Případná snaha o zviditelnění tohoto místa pro turismus, popřípadě přímo obnova tohoto díla, jako součásti rekreační vodní cesty bude mít význam především z pohledu posílení identity vodní cesty s ohledem na její historii. Otrokovický přístav a PK se nacházejí v srdci Bařových závodů, které dnes sice mají již jiného majitele, nicméně genius loci Bařovy doby zde dříme dál. Atmosféra dýchá

také z okolní bytové výstavby a vůbec celého místa, jehož historie je víc než zajímavá. Případná obnova přístavu by pak hrála důležitou roli také při zajištění stále žádaných kotvicích kapacit a povodňové ochrany plavidel.

Iniciativu vítá i starosta Otrokovic Mgr. Jaroslav Budek:

Myšlenka obnovy či alespoň zviditelnění historického bařovského přístavu je jistě lákavá. Současné přístaviště na řece Moravě v Otrokovicích se stalo turistickou atrakcí, která do města přivádí stovky turistů. Věřím, že zpřístupnění další zajímavosti spojené s osobnostmi Tomáše a Jana Antonína Bati by dění ve městě oživilo a zároveň obohatilo. I proto jsme příznivě nakloněni spolupráci se všemi dotčenými subjekty, které by se na její obnově podíleli.

Je však nutné si také uvědomit, že cesta k úplné obnově nebude snadná, a to především vzhledem k majetkoprávním vztahům a celkovému stavu památky. Každý krok kupředu ale rádi uvítáme. Dovedu si představit, že i při částečné revitalizaci přístavu budeme mít možnost vybízet turisty k návštěvě, a na místě samotném bychom mohli vytvořit informační panel alespoň se základními informacemi o této technické památce – stejným způsobem jako například v přístavišti na řece Moravě informujeme o unikátní metodě splavování kopce Tresný. Po stopách Tomáše a Jana Antonína Bati se dnes vydávají lidé z celého světa a Otrokovice by tak získali jedinečnou atrakci, která by měla potenciál stát se oblíbeným návštěvním místem.

Hejtman Zlínského kraje MUDr. Stanislav Mišák se obává komplikací spojených s obnovou přístavu:

„Obnova Bařova kanálu se zatím musela obejít bez obnovy původního přístaviště v Otrokovicích. Tato záležitost byla poměrně dost diskutována právě při řešení přístaviště v Otrokovicích na řece Moravě. Nakonec se od možnosti využít původní plavební cestu, tj. částečně i řeku Dřevnici, upustilo a přístaviště je na řece Moravě už vlastně nad Bařovým kanálem. Je to také proto, že nejde jen o obnovu Bařova kanálu, ale i o vybudování vodní cesty na řece Moravě dále na sever. Samozřejmě by bylo vhodné toto místo připomenout přenesením dobové fotografie na informační tabuli spolu s komentářem jako atraktivitu cestovního ruchu.“

Zlínský kraj k tomu dodává:

Obnova plavební komory a přístavu Bařov v Otrokovicích není v současné době prioritou č. 1 dalšího rozvoje vodní cesty Bařův kanál. Prioritou pro Zlínský kraj je na vodní cestě především stavba plavební komory Bělov (splavnění řeky Moravy do Kroměříže včetně realizace koncového přístavu a obratiště) a realizace bazénového přístavu v Napajedlích na Pahrsku. Byli bychom rádi, kdyby po dokončení těchto akcí navázala ještě stavba kapacitního přístavu s ochrannou protipovodňovou funkcí v Babicích a Kroměříži. Po realizaci i těchto staveb může být i pro nás zajímavá případná obnova plavební komory a přístavu Bařov v Otrokovicích.

Do té doby budeme rádi, pokud se toto konzervované vodní dílo využije alespoň jako atraktivita cestovního ruchu - po dohodě se starostou města Otrokovice by mohlo dojít k očištění od náletových dřevin a k označení díla informačním panelem, který bude umístěn také na novém přístavišti Otrokovice na řece Moravě. Aktivitám Ředitelství vodních cest ČR se v této věci meze nekladou.

Více o historii Bařova kanálu ve článku Bařův plavební kanál, který byl otištěn v časopise Vodní cesty a plavba č. 2/2010.

Nová přístaviště na Dolním Labi

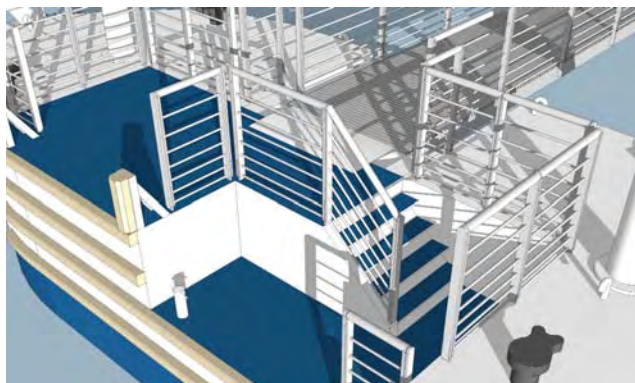
doc. Ing.arch. Patrik Kotas

Plavba po řece odedávna představovala duch romantiky, kouzlo dobrodružství a sepjetí vodního toku s krajinou. Přístavy od velikých až po nejmenší malá mola tvoří faktické i symbolické pojítko mezi přírodním živlem – vodou a pevným břehem. Podobně jako leckde dodnes mají svůj nezaměnitelný charakter železniční nádraží, mohou mít své neopakovatelné kouzlo i přístaviště pro osobní lodní dopravu, byť se jedná o stavby mnohem komornější než nádražní objekty. Pokud se projedeme stylovým parníkem, například po jezeře Vierwaldstattersee u Luzernu, vychutnáme si nejen panorama překrásné horské krajiny, ale objevíme citlivou architekturu malých přístavních mol a odstavovacích budov. Mají jasný styl, jasně zapamatovatelnou architekturu schopnou identifikace s tímto prostředím. Rozhodně takový zážitek vybízí k položení otázky, zdali i dnešní doba může do staveb pro osobní lodní dopravu přinést styl, design, architektonicky zřetelný koncept.

Současné vedení Ředitelství vodních cest přišlo se sympatickou ideou pojmout připravovanou výstavbu přístavišť pro osobní lodní dopravu a pro malá plavidla nejen jako čistě utilitární prvek umožňující nástup a výstup, nýbrž chápat tato přístaviště jako svébytné architektonické prvky v přírodě se základní nabídkou provozního vybavení pro cestující i vodáky. Naším atelierem navržená koncepce sedmi přístavišť na Dolním Labi si dala za cíl nabídnout při pohledu z plavidla z řeky i při pohledu z břehu v kontextu s okolní krajinou vždy jasně identifikovatelný bod s nezaměnitelnou architekturou se vzájemně navazujícím vizuálním stylem pro všechny lokality. Pět z těchto lokalit – Libotenice, Lovosice, Libochovany, Dolní Zálezly a Ústí nad Labem – jsou řešené jako ocelová plovoucí mola pro osobní lodní dopravu. Dvě lokality

– Litoměřice a Nučnice – mají své přístaviště řešeno jako pevné ocelové molo založené přímo do koryta řeky. V těchto dvou případech musí být molo prostorově řešeno ve dvou výškových úrovních, aby byl zajištěn nástup do plavidla při různé výšce vodní hladiny. Obě pevná mola oproti plovoucím molům se konstrukčně, prostorově a tvarově výrazně liší, to přinášelo otázku, jak architektonicky sjednotit všechny lokality do podobného, na sebe navazujícího vizuálního stylu. Přístaviště nemají budovy, jednotlivá mola dokonce nemají ani přístřešky, neboť v době, kdy u mola není připoutaná loď, tak se zde cestující nemají zdržovat. Znamená to tedy, že pro vytvoření vizuálně zapamatovatelné podoby muselo být využito vlastního tělesa mola, jeho zábradlí a prvků orientačního a informačního systému. Právě zvýraznění nápisu s názvem jednotlivých lokalit se stal motivem pro nejzřetelnější prvek vizuálního stylu této skupiny přístavišť na Dolním Labi. Jsou to symbolické „brány“, jakožto nosiče nápisu s názvem přístaviště, které mají podobu ocelových stožárů s napnutou membránou v charakteristickém křivkovém tvaru. V případě plovoucích mol je membrána ukotvena k dvojici svislých stěžňů, v případě pevných mol je odlišně tvarovaná membrána přikotvena k soustavě šikmých kónicky se zeštíhlujících ocelových stožárů. Dalším sjednocujícím prvkem jsou horizontální ocelové lamely s dřevěnou výplní, které vytváří charakteristické prvky nosné konstrukce pevných i plovoucích mol.

Velké přístavy svou charakteristickou architekturu někde již dávno našly. Malá přístaviště jí zatím dlouho neměla a ani nehledala. Toto je jeden z prvních příspěvků dát těmto malým objektům jasně zapamatovatelnou podobu, identifikovatelnou s prostředím Dolního Labe.



Canal de Castilla - nejvýše položený kanál v Evropě

Ing. Josef Blecha - projektový manažer Revitalizace KUKS o. p. s.

Canal de Castilla se mohl stát významnou světovou vodní cestou, ...kdyby byl dokončen. Ale i ta část, která se dodnes dochovala, je velkolepým stavebním dílem „španělského osvětlení“ v 18. století.

Branch, a v roce 1792 byly zahájeny práce na jižní větvi do Valladolidu. Od roku 1804 a během následujících let však začaly stavbu pronásledovat nejrůznější problémy: místní vojenské a mocenské konflikty, prázdňá „státní



Výstavba kanálu probíhala v duchu 18. století, doby, kdy se s hospodářským rozmachem hledaly výkonnější formy dopravy a vodní doprava se takto jednoznačně jevila. V některých zemích, především v Anglii, dosáhlo budování kanálů takového rozsahu, že se tato aktivita označovala jako „kanálová horečka“.

Původním záměrem pro výstavbu Canal de Castilla bylo spojit vodní dopravní cestou na obilí bohaté oblasti španělské Kastilie s mořem v přístavu Santander na pobřeží Biskajského zálivu. Kanál měl plnit i zavlažovací účely. Plán to byl opravdu velkorosý, vždyť severní větev soustavy kanálů „se chystala“ překročit i pobřežní Kantaberské hory.

Stavba kanálů započala v červenci 1753 v Calahora de Ribas na vedlejším úseku zvaném Campos. Zpočátku stavba pokračovala docela úspěšně, až 25 km za rok. V roce 1759 se začal budovat severní úsek, North

casa“, neschopnost soukromého nájemce kanálu stavbu dokončit, ...a to tam v té době ještě „nežili zelení“. Přesto se kanál, byť nepostavený v původním rozsahu až k moři, dočkal své slávy. Mezi lety 1850 až 1860 byl plně vytížen a nákladní dopravu na něm zajišťovalo více než 300 nákladních lodí. Rychlý úpadek kanálů urychlila dostavba paralelní železnice z Valladolidu do Alar de Rey. Soustavě kanálů tak zůstala funkce závlah a přivádění vody na pohon mlýnů a jiných továrních zařízení. Ale i jeho relativně problematická existence měla nezastupitelný význam pro hospodářský rozvoj tohoto kraje.

Canal de Castilla byl vybudován jako soustava tří kanálů v délce 207 km v provinciích Palencia, Burgos a Valladolid – viz. **mapka**. Severní větev je dlouhá 75 km a výškové rozdíly překonává 24 zdymadly, končí v městě Alar del Rey zaústěním do řeky Pisuerga bez možnosti další plavby. Severně od města Palencie se kanál dělí



Přístav v Medina de Rioseco



Výletní loď na kanále



Větev Campos – současný stav kanálu



Muzeum kanálu ve Villaumbrales



Zdymadlo č. 5

na západní a jižní větev. Západní část „Campos“ v délce 78 km se sedmi komorami končí přístavním bazénem v Medina de Rioseco.

Z Palencie protíná krajinu jižní větev o délce 54 km s 18 zdymadly, která končí velkým přístavem ve Valladolidu. Celé toto vodní dílo s mnoha zdymadly je „napájeno“ vodou z řek, v jejichž údolí bylo, jak bylo zvykem tehdejších projektantů, budováno.

Výjimečnost Kastilského kanálu spočívá i v jeho pro vodní cesty neobvyklé nadmořské výšce. Jeho „nejnižší“ bod je v přístavu ve Valladolidu – cca 700 m n. m. Druhý koncový bod, přístav v Medina de Rioseco, leží v nadmořské výšce 743 m. Obě větve se spojují severně od

Palencie ve výšce 760 m n. m. a spojené severní rameno kanálu vystoupá k Alar de Rey až do 853 m n. m. Těžko si představit, jak chtěli stavitelé této vodní cesty potom dospět z této nadmořské výšky k moři.

A současný stav? Je „pозnamenaný“ více jak stoletým neprovozováním dopravy a tudíž neúdržbou. Více o jeho stavu řeknou fotografie některých objektů kanálu. Přesto je jeho prohlídka zážitkem, setkáním se stavebním umem našich šikovných předků. Putování po opuštěných zdymadlech, zdymadlových schodištích, akvaduktech a přístavech je velmi zajímavé nejen pro milovníky technických historických památek. Na některých úsecích, dlouhých kanálových zdržích mezi zdymadly, se provozuje výletní plavba malými plavidly.



Zdymadlové schodiště El Serrón

V poslední době se začínají projevovat seriózní snahy Canal de Castilla obnovit pro lodní turistický provoz. Vznikla by tak velmi atraktivní destinace pro

rekreační plavbu. Potom... Canal du Midi se musí připravit na významnou konkurenci.



Zdymadlové schodiště Calahorra de Ribas



Obnovený přístav v Palencii



Aquadukt Puente de Rey



Zdyvadlové schodiště Fromista

Gbely majú riečny prístav

zahorie.sme.sk - 30. 8. 2012



Otvorenie Gbelsko – Tvrdonického prístavu sa stalo významným míľnikom v dejinách turistického ruchu mestečka Gbely.

Na otvorení Gbelsko – Tvrdonického prístavu sa zúčastnili gbelský primátor Jozef Hazlinger a tvrdonický starosta Zdeněk Tesařík, ktorí svojou prítomnosťou stvrдили myšlienku „Rieka Morava nás nerozdeľuje, ale spája.“ Prístav Gbely smerom na sever sa stal prvým riečnym prístavom priamo na toku Moravy.

Prehánky narušili prvé pokusy o plavbu, ale po vyjasnení počasía sa prvým pasažierom dvoch pramíc - Čajky a Bielej Labute - odhalila nepoznaná perspektíva z hladiny rieky Morava.

Do soboty 11. augusta bol dostupný iba úzky riečny kanál v Skalici. Morava pri Gbeloch má oproti Skalickému kanálu výraznú šírku a hĺbku vhodnú pre krátke plavby až po obec Kopčany, pri ktorých splav ďalšiu priamu plavbu neumožňuje.

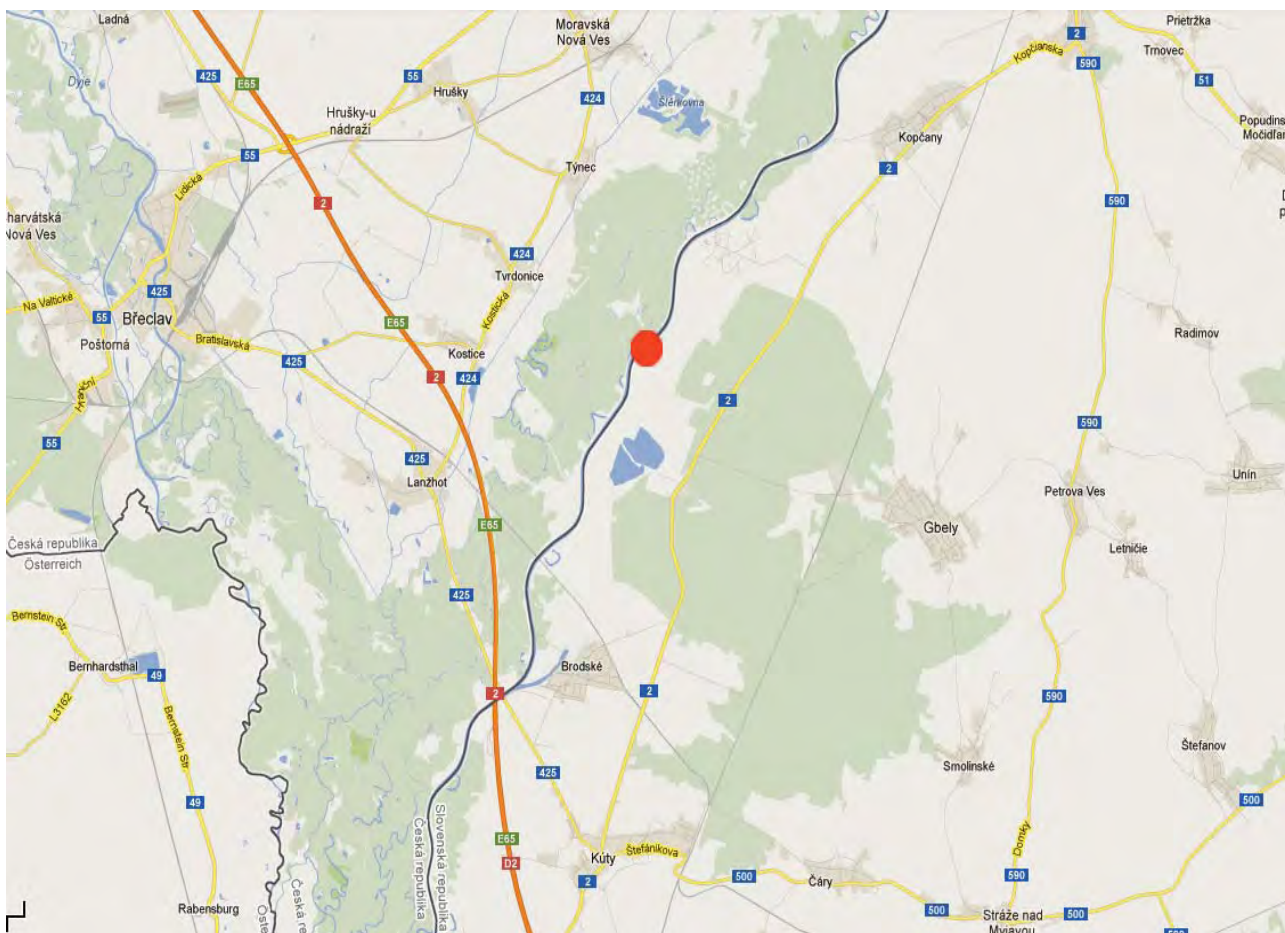
Nebyť nízkej hladiny rieky, plavby by boli možné až po blízke mesto Hodonín. „Plaviť sa budeme každú sobotu, až

do prvého septembrového víkendu, no nie je vylúčené, že v prípade priaznivého počasía sa sezóna predĺži,“ povedal školený lodivod Štefan Macánek.

Lode Čajka s výkonom 25 koní a Biela Labuť s výkonom 15 koní majú dĺžku 6,5 metra a na svojej palube prevezú až 12 pasažierov. Sú usposobené tak, aby sa na ne dal naložiť aj bicykel, kočík alebo invalidný vozík. Plavba je tak prístupná naozaj pre každého.

Pri príležitosti otvorenia prístavu mesto Gbely spustilo prevádzku požičovne bicyklov. Po nalodení kapitán prvých pasažierov previezol na druhú stranu. Za prvou ľavotočivou zákrutou, asi po piatich minútach, boli v blízkom tvrdonickom prístave a odtiaľ na bicykloch pokračovali ďalej do Tvrdoníc vzdialených asi 2,5 kilometra.

„Zaujala nás charakteristická kultúra moravských vínnych sklepov,“ prezradil jeden z cykloturistov. Turistický ruch ponúka kultúru moravských vínnych sklepov, povodie Moravy je bohaté na panenskú prírodu, lužný les, lúky a rybníky.



Boj o D-O-L pokračuje

Ing. Martin Vavříčka - vedoucí oddělení přípravy Ředitelství vodních cest ČR

Všechny příznivce vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe pobouřilo vyřazení tohoto strategicky významného záměru ze sítě evropsky významných dopravních cest TEN-T. Záměr, jehož realizaci navrhoval již Tomáš i Jan Antonín Baťa a který je mnoha dopravními odborníky označován za klíčový pro rozvoj vodní dopravy nejen v Česku, ale i ve střední Evropě, se tímto aktem ocitá na pokraji zájmu Evropské unie. Je jasné, že za současné ekonomické situace je realizace takto rozsáhlého projektu bez podpory Evropy jen obtížně představitelná. To konstatovali i účastníci jednání česko-polské pracovní skupiny pro vodní koridor D-O-L, které se v květnu konalo v Hradci nad Moravicí za účasti zástupců českého ministerstva dopravy, polského Národního úřadu vodního hospodářství a slovenského ministerstva dopravy, vý-

stavby a regionálního rozvoje, které bylo přizváno jako pozorovatel.

Projekt vodního koridoru byl součástí přístupových smluv z roku 2004, které podepsaly staré i nové členské státy Evropské unie. Proto je D-O-L od té doby součástí transevropské dopravní sítě. Česká strana na úvod jednání nastínila svůj záměr předložit Evropské komisi požadavek na opětovné zařazení D-O-L do nového návrhu sítě TEN-T. Na to je ovšem potřeba značná podpora nejen ze strany oficiálních představitelů českého státu, ale také podpora dalších členských zemí Evropské unie a jasná návaznost nově budované vodní cesty na řeky, které má spojoval. Návaznost byla totiž hlavním důvodem pro vyřazení D-O-L z transevropské dopravní sítě poté, co se polským kolegům nepodařilo prosadit změnu v metodice

zařazení vodních cest do sítě TEN-T a Odra, aby vodní cesta III. třídy, byla ze systému vyřazena. Proto se také na jednání hodně hovořilo o nutnosti vzájemné podpory Česka, Polska a Slovenska.

Polská strana účastníky informovala, že v současné době plánuje zajištění splavnosti oderské vodní cesty v parametrech III. třídy. Dosažení těchto parametrů považuje za první etapu modernizace oderské vodní cesty, na kterou bude navazovat druhá etapa, která umožní dosažení parametrů IV. třídy. Konstatovala, že za současných podmínek není možné přistoupit k přímé modernizaci vodní cesty na třídu IV. Proto také požádala ostatní účastníky o podporu při prosazování změny metodiky TEN-T, která umožní Odru vrátit mezi dopravně významné vodní toky transevropské sítě TEN-T a získat tak odpovídající podporu Evropské unie. Představitelé Česka tento plán přivítali a přislíbili mu podporu, stejně jako slovenská strana. Dále účastníky informovali, že v rámci mezinárodního projektu INWAPO bude pro český úsek zpracována studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a vyzvali polskou stranu, aby připravila podobnou analýzu. Společný postup všech tří států je totiž jedinou možnou cestou, jak dosáhnout realizace historicky, ekonomicky i dopravně nejvýznamnějšího vodního díla ve střední Evropě, které zásadním způsobem přispěje k rozvoji tohoto regionu.

Více k tématu naleznete ve článku Petra Formana DOL, TEN-T, AGN, FS, CF, CEF, ERDF & spol., který vyšel v časopise Vodní cesty a plavba č. 1/2012 a v jeho dnešním volném pokračování TEN-T a DOL na pokračování...



Turisté vítají nové přístaviště a turistické centrum ve Spytihněvi

Ing. Jan Bukovský, PhD. - vedoucí odd. realizace ŘVC ČR



Celkový pohled na nové přístaviště a turistické centrum ve Spytihněvi

Bařův kanál je jedním z nejvýznamnějších cílů cestovního ruchu na Moravě, jen loni přilákal do regionu zhruba 65 tisíc turistů, kteří mohli využít 53 kilometrů vodní cesty. Letošní sezona zatím ještě neskončila, a tak si na konečný počet turistů budeme muset ještě počkat, ale vzhledem k pěknému počasí a absenci povodní se dá očekávat opět velmi vysoká návštěvnost. K té jistě přispívá i budování dalších přístavů a přístavišť, ale i jiných lákadel pro turisty například v podobě cyklostezek, míst k odpočinku i občerstvení a jiné zábavě.

Ředitelství vodních cest ČR k výčtu přístavišť letos přispělo svým již 13. přístavištěm na Bařově kanálu. Rumem, pravým námořnickým pitím, pokřtil Ing. Jan Skalický, pověřený řízením ŘVC ČR, v polovině června nové přístaviště ve Spytihněvi. To nahradilo dosavadní dřevěné molo v pravobřežní části horní rejdy plavební komory Spytihněv a přišlo celkem na sedm milionů korun. Pevné molo je dlouhé 70 m a široké 3 metry. Obdobně jako všechna ostatní přístaviště, která ŘVC ČR vybudovalo na Bařově kanálu, má i toto přístaviště bezbariérový přístup a tři výškové úrovně, aby byl vstup na různě vysoké lodě co nej pohodlnější. Přístaviště je určeno výhradně pro rekreační účely a má sloužit ke krátkodobému kotvení plavidel.

Přístaviště je součástí nového turistického centra Na Rejdě, které bylo otevřeno současně s ním. To se skládá hned ze tří částí. Ve zrekonstruovaných bařovských domcích vzniklo sociální zázemí a prostor pro muzeum Bařova kanálu. Nedaleko vznikl přírodní amfiteátr s kapacitou více než 220 diváků pro různé hudební i divadelní programy a parkoviště pro 24 osobních aut a 2 autobusy.

Návštěvníci atraktivního Bařova kanálu se mohou těšit na další novinky. Chystá se zahájení stavby rekreačního přístavu Petrov a pokračuje i příprava prodloužení splavného úseku do Kroměříže a Hodonína. Předpokládaná cena přístavu Petrov bude 40 milionů korun a návštěvníkům bude sloužit od roku 2014.



Slavnostní otevření nového přístaviště ve Spytihněvi



Šéf ŘVC ČR Ing. Jan Skalický pokřtil nové přístaviště po námořnicku rumem

Tanky na vodě

redakce Vodní cesty a plavba

Letos na jaře byla v děčínském přístavu k vidění zajímavá překládka - tanky. Velké zbraně jako jsou právě tanky se přepravují nejlépe a nejlevněji po vodě.





ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR

Hlavní rozvojové projekty na vodních cestách ČR

- A** Plavební stupeň Děčín
- B** Splavnění Labe do Pardubic
- C** Plavební komora Praha - Staré Město
- D** Lodní zdvihadlo Slapy
- E** Lodní zdvihadlo Orlík
- F** Splavnění Vltavy do Českých Budějovic

Plavební stupeň Děčín



Plavební stupeň Přelouč



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 pro turistickou a rekreační plavbu
- podpora a propagace vodních cest ČR
- provoz servisního plavidla

Plavební stupně na Labi

- | | |
|-------------------|----------------|
| 1 Tachov | 14 Lysá n./L. |
| 2 Mlýnský náhon | 15 Hradčitzko |
| 3 Střekov | 16 Kostomlatky |
| 4 Lovosice | 17 Nymburk |
| 5 České Kopytce | 18 Poděbrady |
| 6 Roudnice n./L. | 19 Velký Osek |
| 7 Sálky | 20 Klavary |
| 8 Dolní Bečkovice | 21 Kolín |
| 9 Obříství | 22 Veletov |
| 10 Lohkovice | 23 Týnec n./L. |
| 11 Kostelec n./L. | 24 Přelouč II |
| 12 Brandýs n./L. | 25 Srnojedy |
| 13 Čelákovice | 26 Pardubice |

PLAVBA
A VODNÍ CESTY

Česká republika, vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a labsko-vltavská vodní cesta



Plavební komora
Praha - Staré Město



Lodní zdvihadlo Slapy



Splavnění Vltavy do Č. B.



ŘVC ČR
Vinohradská 184
130 52 Praha 3
tel.: 267 132 801
fax: 267 132 804
e-mail: rvccr@rvccr.cz
www.rvccr.cz

Po sto letech nový průplav? Nikaragua posvětila zrod soupeře „Panamy“

iDNES.cz - 8.7. 2012, Foto: thebulletinpanama.com,
bigmapblog.com, maps.google.com



Nikaragujský prezident Daniel Ortega ukazuje plány na nový průplav

Nikaragujský prezident Daniel Ortega v sobotu slavnostně podepsal dekret o vytvoření úřadu, který má zajistit výstavbu průplavu mezi Tichým a Atlantským oceánem. Parlament středoamerické země schválil projekt, který se má stát soupeřem Panamského průplavu letos v červnu.

Náklady na výstavbu kanálu jsou vyčíslené na 30 miliard dolarů - téměř 628 miliard korun. Pro srovnání, je to asi dvaapůlkrát více, než kolik by podle posledních studií stála v Česku stavba průplavu Dunaj-Odra-Labe.

O náklady se mají podělit z 51 procent Nikaragua a z 49 procent zahraniční partneři. Podle socialistického prezidenta Ortegy přicházejí v úvahu země jako Rusko, Čína a Venezuela.

Projekt počítá v jedné z variant s využitím jezera Cocibolca, které je známé jako Velké jezero. To je na východě s Atlantikem už propojeno řekou San Juan.

Možnost vybudovat kanál přes území Nikaraguy byla zvažována už před sto lety, ale nakonec ustoupila kanálu

v Panamě o několik set kilometrů jižněji. Důvody spočívaly mimo jiné v geopolitických zájmech USA.

Nový Gran Canal Interoseánico by měl být dlouhý přes 200 kilometrů, výrazně delší než Panamský průplav (82 kilometrů) a také hlubší. Zda ale kanál skutečně vznikne, zatím jisté není - o vybudování konkurence pro Panamský průplav totiž uvažují v Nikaragui už řadu let.

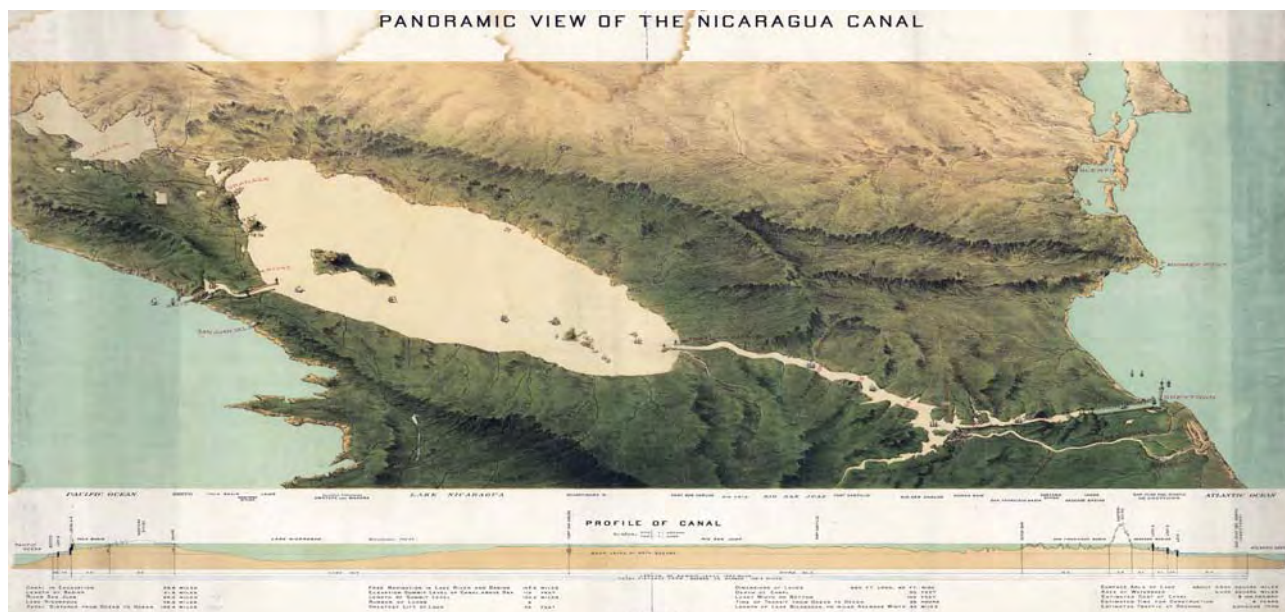
Studie v roce 2004 ukázaly, že by nejpravděpodobnější varianta stála v tehdejších cenách 25 miliard dolarů, pětadvacetinásobek tehdejších ročních příjmů rozpočtu středoamerického státu. I současné plány počítající se zahraničními investicemi jsou pro Nikaraguu drahé, ale stát počítá, že se mu vybudování průplavu v delším horizontu vyplatí.

V Panamě nespí

Panamský průplav prochází rozšířením, po němž by jím měly moci proplouvat lodě s nákladní kapacitou odpovídající 13 tisícům standardních kontejnerů (před rekonstrukcí propluly lodě s kapacitou do 5 000 kontejnerů).



Průplav v Nikaragui (pravděpodobná trasa) by využil plochy jezera Cocibolca a řeky San Juan, která z něj teče do Mexického zálivu. Průplav by byl výrazně delší než jeho „soupeř“ v Panamě



Historická mapa z roku 1870 podrobně znázorňuje tehdejší představy o vedení průplavu

Život není takový - je úplně jiný (47)

Ing. Josef Podzimek

Nedělej si starosti.

Thomas Alva Edison

Dlouho jsem přemýšlel, o jakou zajímavost se tentokrát s vámi podělím. Přímo se nabízelo připomenout 10. výročí katastrofální povodně na Vltavě a varovat před ucpáním vltavských náplavek v Praze atrakcemi. Pro inspiraci jsem si vyfotografoval volné náplavky na Seině v Paříži. Pak jsem se posunul k periodickým změnám na vedoucích místech v resortu dopravy. Právě nám odvolali nového ředitele odboru vodní dopravy, který byl jmenován před pár měsíci, aby byl nahrazen ředitelkou, která byla ředitelkou před předminulým ředitelem, který nastoupil po předcházejícím řediteli, který mi omylem dnes ráno zatelefonoval a rád se s ním proto setkám atd., atd. To vše v jednom odboru za necelé dva roky. Pak jsem zaslechl v rádiu, že odvolali neodvolatelného ředitele policie a že

my senioři nemáme vycházet zbytečně na ulice, neboť teploty se dotknou stoletého maxima a proto se také horkem vlní dálnice, aby mne dnes ráno vzbudilo rádio se zprávami, že hrozně prší a proto se na dálničním okruhu Prahy tvoří velké kaluže vody, které mohou způsobit havárie. Vrátil jsem se zpět do okamžiku, kdy mi odcházející předminulý ředitel odboru vodní dopravy daroval při svém odchodu křížek s Ježíšem Kristem, který předtím sejmul ze zdi ministerstva dopravy se slovy „Nám už může pomoci jenom Pán Bůh“. Křížek nosím stále u sebe. Se slovy výše uvedenými jsem ho ukázal našemu kardinálovi a primasovi českému při společném obědě v Jindřišské věži ve spojitosti s církevními restitucemi a hájenou trasou vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Máme to v makovici!

10. výročí otevření nové věže ve věži Jindřišské v Praze nám připomnělo, že do její makovice byly dne 12. 12. 2002 ve 12.00 hodin vloženy pamětní listiny významných osobností společenského, náboženského a kulturního života nové České republiky. Prezident Václav Havel ve svém poselství uvedl: „Jsem rád, že po desetiletích totality se město i země, v jejímž středu tato věž stojí, pozvnesly ke svobodě a vrátili se k nejlepším tradicím svým i celé Evropy.“

Vedle této listiny i tvůrci nové věže ve věži Jindřišské, Martin a Josef Podzimekovi a Petr Švestka vložili do makovice své poselství, ve kterém vyzvali své potomky, aby odpověděli na otázku: „Využila Česká republika své mimořádné územní výhody v srdci Evropy a byl realizován projekt vodní cesty Dunaj-Odra-Labe,... propagované již císařem a králem Karlem IV.“

Odpověď zní: Ani po deseti letech jsme se nepříblížili k cíli ani o krok, ale máme to stále uložené v makovici.

Jindřišská věž nabízí:

Mimořádnou vyhlídku na Prahu	Jedinou zvonkohru v Evropě pro vnitřní poslech	Jediné „Muzeum pražských věží“	Muzeum „Pocta Jindřišské věži“	Unikátní Restaurant Zvonice s desátým nejstarším zvonom v Praze	Kavárnu s Whiskerí s 500 druhů skotské whiskey	Galerii, sýtah, klimatizaci	Společenské akce, párty, rauty, svatby...	Světová rarita - nová věž ve věži Jindřišské
------------------------------	--	--------------------------------	--------------------------------	---	--	-----------------------------	---	--

Před odchodem na redakční radu našeho časopisu Vodní cesty a plavba jsem si začal listovat v malé knižce, kterou jsme dostali společně s mou ženou Hanou k našim společným 150. narozeninám. Nevím, kdo nám ji daroval, ale je to kniha knih. Již její název zklidňuje: MOUDROST PŘÍCHÁZÍ TIŠE.

Jen tiráž odpovídá dnešnímu globalizovanému světu: z anglického originálu vydalo nakladatelství V Slovart s.r.o., sazbu zhotovil Alias Press s.r.o. v Bratislavě a kniha byla vytištěna v Číně, aby posléze doputovala na loď Czechie plující po Vltavě v Praze.

Již jsem v ní listoval několikrát a vždy jsem se uklidnil.



Dnes jsem pro vás připravil dva citáty, které mi opět dodaly sílu a takto posílen jsem odešel na redakční radu, která vám připravila toto číslo časopisu Vodní cesty a plavba.

Na tomto světě není
nic jemnějšího a měkčího, než je voda.

A přece nenajdete nic,
co by mělo větší moc nad věcmi
tvrdými a nepoddajnými.

Že slabý přemůže silnějšího, a co je
tvrdé, ustoupí jemnému, to každý ví.

Nikdo se ale podle toho nechová.

LAO-C' (6. STOL. PŘ. N. L.)

KDO SE SMĚJE TEHDY,
KDYŽ JINÝ BĚSNÍ,
TEN JE VŽDY SILNĚJŠÍ.

JAPONSKÁ MOUDROST

A ptáte se, proč jsem uváděl toto povídání citátem T. A. Edisona? No proto, že dnes ráno rozhlasové zprávy začínaly větou: „*Sbohem pane Edisoně*“ a pokračovaly, že z rozhodnutí EU právě dnes 31. 8. 2012 končí na „věčné časy“ výroba našich poctivých žárovek. Ale nebojte se – budou sloužit dál. Firma Podzimek a synové je bude dál plnit třešňovicí z našeho sadu s příkonem odpovídajícím výročí založení firmy (1896). Z loňské sklizně třešní máme žárovky 115 W.





**STROJÍRNY
PODZIMEK**

Strojírny Podzimek, s. r. o.

- Dodavatel technologických konstrukcí plavebních komor a jezů
- www.podzimek.cz/machinery

Zal. 1896

PODZIMEK

116

P&S a.s.

- Největší dodavatel čistících strojů česlí MVE v ČR
- www.p-s.cz



P&S[®]
akciová společnost

voda je nedílnou součástí života
pomáháme ji chránit a udržitelně využívat



Odborné analýzy a služby v rámci zpracování a aktualizace plánů povodí

Odborné služby a poradenství v rámci hospodářství a ochrany vod

Návrhy a posouzení zmírňujících a revitalizačních opatření

Posouzení migrační prostupnosti toků a návrh opatření

Monitoring jednotlivých složek životního prostředí

Návrhy protipovodňových a protierozních opatření

Komplexní posouzení vlivů na životní prostředí

Kompletní inženýrská činnost

WELL Consulting, s.r.o.

Úvoz 497/52

602 00 Brno

IČ: 28295161

DIČ: CZ 28295161

web: www.wellcon.cz

e-mail: wellcon@wellcon.cz

tel.: +420 777 076 777