

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3

2015

*Nový Suezský průplav slavnostně otevřen 6. 8. 2015.
Rozpočet 200 miliard Kč, doba výstavby 1 rok*



Vydáno při příležitosti 28. Plavebních dnů v Českých Budějovicích

Vydává

 **PLAVBA** o.p.s.
A VODNÍ CESTY



POVODÍ LABE

Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 www.pla.cz



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 Odry
státní podnik

Povodí Odry, státní podnik

Varenská 49 701 26 Ostrava
Tel.: (+420) 596 657 111 e-mail: info@pod.cz
www.pod.cz



VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.

Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5
tel.: 257 328 053, fax: 257 319 394
e-mail: vrv@vrv.cz, <http://www.vrv.cz>
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno
tel.: 541 212 048, fax: 541 211 431
e-mail: brno@vrv.cz



NDCon s.r.o.

Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1

E-mail: ndcon@ndcon.cz
www.ndcon.cz



ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

APL - Asociace lodního průmyslu

U Závodiště 251/8, 159 00 Praha 5

Tel: +420 602 281 300 e-mail: predstavenstvo@aplcz.cz
www.aplcz.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. 291 102 242
paha@sweco.cz

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

OSTRAVA
Varenská 49
Tel. 596 538 329
ostava@sweco.cz

ČESKÉ BUDĚJOVICE
Zaprkovo nábreží 7
Tel. 386 103 511
c.budajovice@sweco.cz



AQUATIS a.s.

Botanická 834/56, 602 00 Brno

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

www.aquatis.cz



ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®

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

metr@stav



společně @ VINCI

SMP CZ, a.s.

Pobřežní 667/78, 186 00 Praha 8

www.smp.cz



akiová 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

www.podzimek.cz/machinery



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



PRAGUE BOATS

SINCE 1990

Přístaviště lodí u Čechova mostu
Dvořákovo nábreží, nástupiště č. 5

110 00 Praha 1 - Staré město

T: +420 603 555 242 www.prague-boats.cz



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



LIPNO-ASCHACH, s.r.o.

Senovážné náměstí 981/21

Praha 1 - Nové Město

Přečerpávací vodní elektrárna
z Lipna do Dunaje o výkonu 1000 MW

INFO - Tel: 604 241 379, e-mail: miracink@seznam.cz
www.marinalabe.cz www.sunriver.eu



INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA

Švermovská 32, 273 41 Brandýsek

www.petrkozyeny.cz

tel./fax: 312 283 702, 718

www.marinavltava.cz

e-mail: kozyeny.petr@volny.cz

www.lodenicevltava.cz

e-mail: petr.kozyeny@petrkozyeny.cz



HOCHTIEF CZ a. s.

Piženská 16/3217, 150 00 Praha 5

Telefon: +420 257 406 000

Email: info@hochtief.cz • www.hochtief.cz



Váš silný partner pro malé i velké stavby

PSG – International a.s.

Kischova 1732/5 140 00 Praha 4

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

e-mail: paha@psg.cz • www.psg.eu



STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA

Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7

Tel.: (+420) 234 637 111

www.spspraha.cz



Ředitelství vodních cest ČR

Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
tel.: +420 225 131 732 fax: +420 225 131 733
e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

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.

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman;
Ing. Lubomír Fojtů; Ing. Jiří Friedel; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.;
Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; 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.

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. poštovního 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

Úvodní slovo k 28. Plavebním dnům v Českých Budějovicích Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., RNDr. Petr Kubala	2
Plavební dny v Českých Budějovicích Ing. Tomáš Jirsa	4
„Kdo chce psa bít, hůl si vždycky najde“ – aneb, jak vnímáme vodní cesty Ing. Jan Skalický	5
Nový hluboký rekreační přístav pro domácí i zahraniční lodě Jitka Kovaříková	6
Nový Suezský průplav velkolepě otevřen + Vnitrozemské vodní cesty Egypta Tomáš Kolařík	7
150 let Pražské paroplavební společnosti, 2. část – paroplavební podnik v době Rakousko-Uherska Vlastimil Pažourek	11
Schikaneder, Šíma a ti druzí v Praze na Letné: pražské parníky na obrazech mistrů v Národním technickém muzeu	16
Pražská paroplavební společnost vyplula v srpnu s lodí Bivoj do Drážďan PhDr. Štěpán Rusňák	17
Pozvánka na expozici a přednáškový cyklus Po sto letech	18
POVODNĚ - SUCHO Meziresortní komise VODA-SUCHO	19
Směrný vodoohospodářský plán ČSR 1976	20
Povodí Vltavy představilo studii ČVUT o možném zvýšení ochranné funkce Vltavské kaskády před povodněmi	22
Ministerstvo zemědělství má plán, jak bojovat se suchem Ing. Hugo Roldán	24
Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje Ing. Jan Bukovský, Ph.D.	26
Aktivity Agentúry rozvoja vodnej dopravy v roku 2015 Ing. Roman Cabada, Ph.D.	28
Záchrana NKP remorkéra ŠTUREC v bratislavskom zimnom prístave a aktivity na zriadenie Lodného múzea Ing. Vladimír Novák	30
Realita vodní dopravy v příhraničním plavebně pouze regulovaném úseku Labe Ústí n.L.-Hřensko Ing. Jindřich Zídek	33
Porta Bohemica opět vozí pasážery po Labi Miroslav Neumaier	42
Nový přívoz P7 propojil Holešovice s Karlínem PhDr. Štěpán Rusňák	43
Přívoz Kazín láká k projížďce po Berounce	44
LODNÍ DENÍK solární lodi SUN RIVER – z Píšťan do Paříže (2. část) Ing. Miroslav Cink	45
Vážený pane Jakube Krčíne z Jelčan a Sedlčan Ing. Josef Podzimek	46
Kniha, která boří mýty	49
Život není takový – je úplně jiný (59) Ing. Josef Podzimek	50



Jihomoravský kraj



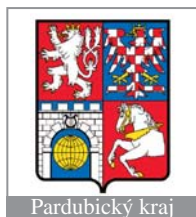
Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Slavnostní otevření Nového Suezského průplavu dne 6. srpna 2015

Zdroj: Suez Canal Authority

Úvodní slovo k 28. Plavebním dnům v Českých Budějovicích

Vážení a milí čtenáři,

stalo se již tradicí, že jedno číslo časopisu Vodní cesty a plavba je v době konání Plavebních dnů věnováno této konferenci vodocestných a plavebních odborníků s mezinárodní účastí. Redakční rada tohoto časopisu požádala hlavní organizátory konference, tj. České plavební a vodocestné sdružení a Povodí Vltavy, státní podnik o úvodní slovo.

Letošní Plavební dny v pořadí již 28. se konají v Českých Budějovicích, které se nacházejí v povodí Vltavy. První Plavební dny se konaly v roce 1971 v Bratislavě a v dalším období pak střídavě v České republice a na Slovensku. Této tradici zůstaly věrní České plavební a vodocestné sdružení a Slovenský plavebný kongres, sesterské organizace z České republiky a ze Slovenské republiky i po rozdělení našeho společného státu.

Organizátoři těchto konferencí vždy pečlivě dbali na to, aby konference měla čistě odbornou náplň bez jakéhokoliv politického nádechu. Tak se stalo, že i když myšlenka o konání těchto konferencí vznikla v šedesátých letech, zachovala si své postavení i v době tzv. normalizace. Přes tuto skutečnost se však závěry Plavebních dnů i v této době obracely na státní orgány s návrhy na řešení problémů a to jak v oblasti vodních cest, tak i vlastní plavby, resp. vodní dopravy. A byly to právě tyto orgány, které se pak snažily snížit četnost konání Plavebních dnů. Zpočátku se Plavební dny konaly každoročně a posléze pak v dvouletém intervalu.

Letošní Plavební dny se konají pod záštitou prezidenta České republiky Ing. Miloše Zemana a ministra dopravy Ing. Dana Ťoka a ministra zemědělství Ing. Mariana Jurečky.

Udělení záštity těchto osobností nesporně ukazuje na zájem představitelů našeho státu o českou vnitrozemskou plavbu, konkrétně o úspěšné provozování vodní dopravy na našich vodních cestách. Bohužel, přestože vodní doprava nejméně nepříznivě zasahuje do životního prostředí a je oproti železniční a silniční dopravě neekologičtějším druhem dopravy, nemá tomu odpovídající postavení v hospodářské struktuře našeho státu.

Plavební dny se připravují již od předcházející konference a také na ní jsou vypisována témata příštích Plavebních dnů. Proto i témata 28. Plavebních dnů, která zahrnují problematiku napojení vodních toků Labe, Odry a Moravy na přístupové vodní cesty na území sousedních států směrem k Severnímu, Baltskému a Černému moři, rozvoj trimodální dopravy s využitím vodní dopravy, postavení vnitrozemské plavby v Evropské unii a rekreační a sportovní plavbu, se zdají v současné pro vodní dopravu nepříznivé době, ne příliš aktuálními. Vlastní průběh konference však vždy dává možnost, a to nejen při vlastním jednání, ale i při jednáních kuloárních věnovat se těmto ožehavým otázkám. I v tom je význam konání Plavebních dnů, jako setkání vodocestných a plavebních odborníků v tom nejširším slova smyslu.

Není účelem tohoto článku rozebírat širokou škálu současných problémů, s kterými se vodní doprava potýká. Kromě článků věnovaných této problematice v časopisu Vodní cesty a plavba, byla odborná i laická veřejnost seznámena s postavením vodní dopravy a s jejími problémy, ve veřejnosti přístupných článcích a to v Parlamentních

listech.cz ze dne 1. 5. 2015 a 5. 6. 2015, připravenými Českým plavebním a vodocestným sdružením. Jednalo se zejména o jednotnost představitelů vodní dopravy k řešení jejich problémů, ekologičnost vodní dopravy, dopravní liniové stavby, Operační program Doprava 2014-2020, zdůvodnění výstavby plavebního stupně Děčín a plavebního stupně Přelouč II, včetně postavení odboru plavby na Ministerstvu dopravy České republiky.

Jednoho problému se však přece jen dotkneme a to Evropsky významných lokalit soustavy NATURA 2000. Poměrně bez veškeré publicity, a tím méně odborné diskuse, připravuje Ministerstvo životního prostředí rozšíření těchto lokalit na úsek dolního Labe od Českých Kopist až ke státní hranici ČR/SRN v délce cca 70 km a na oblast Slavíkových ostrovů u Přelouče. Touto skutečností by se nejen eliminovala výstavba plavebního stupně Děčín a plavebního stupně Přelouč II, ale i v podstatě likvidovala celá česká vnitrostátní i zahraniční vodní doprava, nehledě na to, že veškeré přípravné práce a úvahy o možném propojení tří moří vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe, by se staly bezpředmětnými. Naším společným cílem proto je jednotně a usilovně proti tomuto rozšíření postupovat, a to odbornými, ekologicky zdůvodněnými posudky. Tvzení, že jde o přání Evropské komise je demagogie nejvyššího stupně.



Prezident České republiky

Miloš Zeman

uděluje

ZÁŠTITU

konferenci

„28. Plavební dny“

15. – 17. září 2015

v Praze dne 11. prosince 2014

Vážení a milí čtenáři, není náhodou, že hlavní organizátoři letošní konference, tj. České plavební a vodocebné sdružení a Povodí Vltavy, státní podnik zvolili místo jejího konání v Českých Budějovicích. Právě v rámci projektu splavnění Vltavy do Českých Budějovic bylo na Vltavě v této oblasti vybudováno nejvíce nových staveb a provedeny mnohé další úpravy Vltavy, ve prospěch rozvoje plavby.

Mohlo by se zdát, že zavedení lodní dopravy do Českých Budějovic až na samotný konec vltavské vodní cesty bude úplnou novinkou, ale pravdou je, že plavba do Českých Budějovic historicky patří. Lodě s nákladem soli, dřeva, tuhy a zemědělských komodit byly z Budějovic vypravovány od roku 1547 do roku 1890 tedy téměř 350 let. Po celou tu dobu zde kvetla i lodní výroba. V době největšího rozkvětu kolem roku 1850 vyráběla pouze Lannova loděnice 350 lodí ročně a v tu dobu zde fungovaly další čtyři loděnice vyrábějící lodě. A lodě to nebyly le-dajaké, jejich délky dosahovaly úctyhodných 40 metrů.

Je proto jen dobře, že se tento druh dopravy do Českých Budějovic vrací. I když asi nepůjde o přepravu hospodářsky významných komodit, zdá se, že i rekreační plavba, která zde bude převládat, má netušený a zatím bohužel i velmi podceňovaný potenciál. Podnětem ke vzniku prvních úvah o znovuzavedení lodní dopravy do Českých Budějovic byla jistě výstavba přehrad Kořensko a Hněvkovice, které vznikly jako zázemí pro jadernou elektrárnu Temelín v 80tých letech minulého století. Při jejich plánování a výstavbě bylo již s plavebním provozem počítáno a obě vodní díla byla vybavena stavebním základem plavebních komor, které byly později v 90tých letech a počátkem tohoto století postupně technologicky dovybaveny.

Další akce vznikly vhodným spojením protipovodňových opatření na ochranu města České Budějovice s potřebami plavby. Takto byly v letech 2009–2011 realizovány stavby Modernizace jezu České Vrbné, Zajištění plavební hloubky

1,6 m ve zdrži jezu České Vrbné včetně obratiště, Plavební komora České Vrbné a Ochranný přístav České Vrbné. Součástí této etapy bylo i koncové přístaviště Lannova loděnice a zajištění plavební hloubky ve zdrži jezu Hluboká. Touto první etapou vznikl nový úsek vodní cesty z Českých Budějovic na Hlubokou v délce 8,9 km. Následovalo zajištění plavební hloubky 1,6 m ve zdrži jezu Hněvkovice a vybudování plavební komory Hluboká, čímž byla cesta v roce 2013 prodloužena o celou Hněvkovickou nádrž na celkovou délku 27 km. Souběžně probíhalo technologické vystrojení plavební komory Vodního díla Hněvkovice se spádem 15 m včetně stavebních úprav. V květnu letošního roku byl zprovozněn přístav přímo pod zámek Hluboká.

V současné době jsou prováděny další stavby, které spojí tento úsek vodní cesty s nádrží Orlík a na Vltavě tak zbude jediný stupeň bez plavebního zařízení. Tyto stavby budou ukončeny v roce 2016.

Plavební komoru a ochranný přístav v Českém Vrbném, plavební komoru a přístav v Hluboké nad Vltavou i právě probíhající výstavbu plavební komory na vodním díle Hněvkovice můžete navštívit při exkurzích pořádaných v rámci konference.

Pevně věříme, že letošní Plavební dny budou pro všechny účastníky odborným přínosem a že výstupy z diskuze, která vyplyne v průběhu konference, budou dobrým, pevným základem pro další složitá jednání ve věci rozvoje vodních cest v České republice.

Závěrem tedy dovolte, abychom popřáli 28. Plavebním dnům četná úspěšná jednání a zejména věcný a kultivo-vaný průběh celé konference.

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.
předseda
České plavební a vodocebné sdružení

RNDr. Petr Kubala
generální ředitel
Povodí Vltavy, státní podnik



Jez, plavební komora a sportovní přístav v Hluboké nad Vltavou

Plavební dny v Českých Budějovicích

Ing. Tomáš Jirsa – senátor Parlamentu ČR, starosta Hluboké nad Vltavou



Jez, plavební komora, sportovní přístav a zámek Hluboká nad Vltavou

Foto: Štěpán Rusňák

Není nutné příliš zdůrazňovat, že Vltava v jižních Čechách byla historicky vždy hojně využívaná k plavbě, k přepravě nákladů i osob. Vždyť dálková lodní plavba na Vltavě započala již v roce 1547! V 19. století byly České Budějovice nepřehlédnutelným přístavním městem, ze kterého denně vyplouvaly i desítky vorů a lodí se zbožím. Pro město na soutoku dvou řek se tak plavba postupně stala přirozenou součástí života, využívanou k přepravě zboží, obživě a posléze i k zábavě.

Po výstavbě železnice mezi Prahou a Českými Budějovicemi sice ztratila vodní doprava svoji dominanci, přesto i nadále sloužila – například pro dopravu stavebního materiálu a pro volnočasové aktivity. To vše ale na dlouhá desetiletí ukončila výstavba přehrad Slapy a Orlik, která Vltavu roztrhala na vzájemně nepropojené úseky. Dokončení plánovaných a stavebně připravených lodních zdvihadel na těchto vodních dílech nepovažovali tehdy vládnoucí komunisté za potřebné... Plavba na Vltavě se tak postupně stala zapomenutou kapitolou, samozřejmě s výjimkou vodáctví.

Vodohospodáři si ale dobře uvědomovali dluh, který tu po nich zůstal. Zvláště neúnavný a nezapomenutelný Ing. Libor Záruba se po celá léta zasazoval o dokončení vltavské vodní cesty a návrat plavby na horní Vltavu. Velkým úspěchem pro budoucí vltavskou plavbu byla realizace plavební komory při stavbě Hněvkovické nádrže, která se projektovala a stavěla v osmdesátých a počátkem devadesátých let. Ačkoli je vltavská vodní cesta definována v mnoha zákonech, projekt a stavba hněvkovické plavební komory v osmdesátých letech je pro mne nejlepším důkazem toho, že splavnění Vltavy

je nadčasový státní záměr, nikoli hříčka lobbistů, jak někteří kritici vltavské vodní cesty uvádějí.

Úsilím a znalostmi mnoha lidí se postupně daří realizovat plavební zařízení a přístavy na Vltavě mezi Českými Budějovicemi a Orlikem, takže již od září příštího roku, po dokončení poslední plavební komory na jezu Hněvkovice, budou místní občané i návštěvníci regionu moci využívat souvislou vodní cestu v délce přes 90 km. Doufejme, že jednou dojde i na dokončení lodních zdvihadel na vltavských přehradách, která náš region spojí vlastně s celou evropskou sítí vodních cest.

V Hluboké nad Vltavou byl v letošním roce otevřen opravdu krásný, moderní přístav pro rekreační a sportovní lodě a jsme za něj rádi. Hluboká plavební komora od loňského roku také nese jméno Ing. Libora Záruby, jako ocenění jeho celoživotního přínosu vodní dopravě.

Dnes je vodní cesta na horní Vltavě určené především pro rekreační plavbu, jejíž rozvoj v celé Evropě – a v posledních letech i u nás – zaznamenal nesmírný pokrok. Vzniká tak mimo jiné celý nový podnikatelský obor, jehož objemy neustále rostou. U nás je to markantní zejména na úspěchu obnoveného Baťova kanálu, a je na nás, Jihočechách, abychom tohoto příkladu následovali.

Samozřejmě vím, že ve světě i u nás jsou daleko významnější vodní cesty a projekty a jejich další rozvoj, než je naše „jihočeská“ Vltava. Přesto její návrat na vodcestnou mapu považuji za velký krok kupředu. Pořádání letošního ročníku mezinárodní konference Plavební dny právě v Českých Budějovicích je nesporně uznáním tohoto faktu. Jako účastník této konference věřím, že přítomné hosty osloví plavba po znovuobjevené Vltavě.

„Kdo chce psa bít, hůl si vždycky najde“ – aneb, jak vnímáme vodní cesty

Ing. Jan Skalický



Foto: Lucie Jozová

Je až neuvěřitelné, jak toto staré přísloví platí pro vše, co se děje okolo vody. Až mne někdy napadá, jestli nejsme trochu divný národ. Všude v Evropě si svých řek a vodních cest váží a snaží se je využít ku prospěchu všech. Zdůrazňují opravdu VŠECH! Tedy nejen těch, kteří by chtěli mít řeku sobecky jen pro sebe nebo těch, kteří vytrvale odmítají přijmout skutečnost, že člověk je součástí přírody a proto ji svou existencí ovlivňuje. Takže zatímco Rakousko se těší z množství vodních elektráren, aby nedýchali kouř z těch tepelných, a přepravují maximum zboží po Dunaji, v Německu pečlivě udržují síť kanálů a vodních cest, aby nemuseli dýchat stále více zplodin z rostoucí kamionové dopravy, v Holandsku vymýšlejí, jak využít pro výrobu energie mořský příboj a vozí po kanálech až 70% zboží a odpadu, u nás ať se udělá okolo vody cokoli, hned se zvedne řev, jak jsou to vyhozené peníze, jak se ničí příroda a vůbec je to vše špatně. Navíc se tak velmi často bohužel děje za účasti médií, která v honbě za senzací otisknou jakoukoliv negativní zprávu bez ohledu na její pravdivost. Jeden příklad z poslední doby za všechny.

Sportovní přístav Hluboká nad Vltavou – lži a pravdy o této stavbě

Máme krásnou řeku Vltavu, která byla již za Karla IV. považována za důležitou dopravní spojnici. Shodou pro plavbu nepříznivých okolností došlo za minulého režimu k jejímu přetržení. Již od roku 2008 se Ředitelství vodních cest ČR snaží tuto situaci napravit. Tak vznikl projekt Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice-Týn nad Vltavou, jehož první a třetí úsek podpořila i Evropská unie. Projekt ještě není celý dokončený, ale mezi Hněvkovicemi a krajským městem se už prohánějí

lodě a všichni soudní lidé vidí, že řeka a její okolí ožívá a citlivě provedené stavby pohltila příroda tak, že nezúčastněný pozorovatel již ani nepozná, jestli plavební komora v Českém Vrbném je stará několik let nebo desetiletí. Aby lodě nemusely kotvit volně v přírodě, měly kde vyhodit odpad, bezpečně natankovat a byly v bezpečí při povodních, zrevitalizovalo Ředitelství vodních cest ČR léta zanedbávanou lokalitu slepého ramene v Hluboké nad Vltavou. Vznikl tak největší a pravděpodobně nejkrásnější sportovní přístav na Vltavě. Byl jsem jako ředitel ŘVC při zahájení stavby a tak si dovoluji říci, že i já mám na ní svůj podíl a jsem hrdý, že se jí povedlo dokončit. O to víc mne mrzí, když se z médií dozvím, jak „stát vyhodil peníze do vody“, že je to jen pro „hrstku vyvolených“, nebo že jsme „promrhali evropské dotace“. Nevím, jestli mám křičet a vztekat se nebo se zase jen trpce usmát nad těmito lživými výroky. Kolikrát již z mnoha úst zaznělo, že jsou to nehorázné lži! Kdy už se konečně naučíme nemračit se na vše a všechny okolo sebe? Hledat na všem jen to špatné a závidět druhým, že se jim něco pěkného povedlo. Pojďme se usmát a radovat společně z toho, že máme krásný veřejný přístav, který navíc architekti citlivě vetknuli do prostředí. Zmizely tuny bahna a vznikl přístav pro 73 lodí. Veřejný přístav – pro ty, co nerozumí – tedy přístav pro všechny. Kdokoliv může přijet a zakotvit. Chystá se i půjčovna lodí. Pak bude moci kdokoli přijít, půjčit si loď a zažít pár krásných chvil při plavbě po krásné řece. Mimo to ale vzniklo i přístaviště pro osobní lodě, kus cyklostezky a parkoviště nejen pro návštěvníky přístavu, ale celého města. Zlepšila se protipovodňová ochrana daného území a vytvořilo se další území, které se dá využít k rekreaci. A jen tak na okraj. **Nebylo to za evropské peníze. Celé to stálo 210 milionů – tedy v přepočtu na délku dálnice necelý jeden kilometr!**

Nový hlubocký rekreační přístav pro domácí i zahraniční lodě

Jitka Kovaříková – HOCHTIEF CZ a.s.

Na stavební a technologické části Sportovního přístavu Hluboká nad Vltavou se podílela také společnost HOCHTIEF CZ. Investorem projektu bylo Ředitelství vodních cest ČR a subdodávka byla realizována pro sdružení firem Sportovní přístav Hluboká nad Vltavou. Hlavním cílem projektu je poskytnout zázemí pro rekreaci na vodě a atraktivní plavby po Vltavě široké veřejnosti.

Přístav se nachází v místě slepého ramene levého břehu Vltavy. Nově vzniklá plovoucí mola slouží k vyvážení a k stání malých plavidel o velikosti přibližně 4 x 12 metrů a výtlaku cca 43 tun. Mola se skládají ze dvou samostatných částí – z přímého mola v západní části přístavu a z mola ve tvaru nepravidelného dvanáctiúhelníku – a jsou přístupná po lávkách.

Dodávka zahrnovala stavební práce na přístavních molech, rampu pro zavážení plavidel, vjezdový objekt a zdvižnou lávku, stání osobních lodí v přístavu a opěrnou zeď nábrežní.

U přístavních mol realizovali stavbaři společnosti HOCHTIEF CZ terénní práce pro vytvoření plynulé linie přístavního břehu, po kterých následovaly práce na kamenných obkladech a dlažeb břehů. Do nich byly vsazeny dřevěné lavičky pro kolemjdoucí, kterým poskytují výhled na přístav i vodní hladinu.

„Nejzajímavější částí celé dodávky byla hydraulická

zdvižná lávka při vjezdu do přístavu,“ říká František Boháč, vedoucí projektového týmu HOCHTIEF CZ. „Bylo to především kvůli složitosti obloukové ocelové konstrukce jak při výrobě, tak při vlastní montáži a následném uvádění do provozu.“ Pro včasné splnění termínu předání zajišťovali pracovníci subdodavatelů (Strojírny Podzimek a Dřevovýroba Podzimek) montáž i v pozdních večerních a nočních hodinách.

Velkou stavební dodávku tvořily železobetonové monolitické konstrukce, které prováděla společnost HOCHTIEF CZ vlastními kapacitami. Pro zajímavost – dodávku železobetonových konstrukcí tvořilo téměř 1500 m³ betonových směsí, téměř 20 tun ocelové nosné konstrukce a dvě tuny nerezových atypických výrobků. Stavbaři provedli téměř 1400 m² obkladů a dlažeb z lomového kamene s vyspárováním.

Technologická část dodávky zahrnovala objekt hrazení, kde bylo použito přes 27 tun hutního materiálu na hradiidla, na dosedací práh a pancéřování.

Sportovní přístav má více než 70 stání pro malé rekreační lodě a dvě větší osobní lodě. Stavba je součástí projektu splavnění Vltavy v úseku České Budějovice-Hluboká nad Vltavou.

Akciová společnost HOCHTIEF CZ patří ke špičkám v oboru stavebnictví. HOCHTIEF CZ zaměstnává 1 100 pracovníků, kteří realizují stavby v segmentech stavebního trhu celé České republiky. Jde o bytovou, občansko-administrativní, průmyslovou, ekologickou a vodohospodářskou výstavbu, včetně projektů dopravní a liniové infrastruktury. Finanční stabilita a nejmodernější technologie HOCHTIEF CZ představují spolehlivou a důvěryhodnou značku. Společnost HOCHTIEF CZ vykázala v obchodním roce 2014 obrát 5,1 miliardy korun.

HOCHTIEF CZ je od roku 1999 součástí významné nadnárodní společnosti HOCHTIEF AG, spolupracuje s jejími pobočkami z Evropy i ze zámoří. Více informací naleznete na www.hochtief.cz a www.hochtief.com.



Zdvižná lávka u vjezdu do přístavu Hluboká nad Vltavou



Sportovní přístav Hluboká nad Vltavou

Nový Suezský průplav velkolepě otevřen

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

Foto: Suez Canal Authority

Před 146 lety v roce 1869 se konala velkolepá slavnost k otevření Suezského průplavu, která trvala několik dní a zúčastnily se jí nejdůležitější osoby tehdejšího světa včetně panovníků.

Nyní, 6. srpna 2015, se konala druhá velkolepá oslava k příležitosti dokončení projektu Nového Suezského průplavu, tedy dokončení výstavby druhého ramene Suezského průplavu. Egyptská vláda propaguje projekt jako „dar Egypta světu“.

Egyptský prezident Abdel Fattah el-Sisi, který nařídil zkrácení doby stavby nového ramene průplavu z 5 let na 1 rok, pojal otevření Nového Suezského průplavu jako událost světového významu. V den otevření nového průplavu byl vyhlášen státní svátek, v Káhiře byla městská hromadná doprava zdarma a večerní modlitby v mešitách celého Egypta byly věnovány také tomuto projektu.



Egyptský prezident Abdel Fattah el-Sisi na přídi historické prezidentské jachty El Mahrousa otevírá Nový Suezský průplav



V rámci slavnostního otevření Nového Suezského průplavu propluly novým úsekem i jedny z největších kontejnerových lodí na světě

Prezident Abdel Fattah el-Sisi proplul novým průplavem na legendární prezidentské jachtě El Mahrousa, první lodi, která proplula Suezským průplavem při jeho slavnostním otevření v roce 1869. Tato historická loď zažila všechny milníky Suezského průplavu a pluli na ní všichni vládcové Egypta včetně prezidenta Násira a v roce 1975 prezident Sadat při znovuotevření Suezského průplavu. Poté se konalo slavnostní otevření Nového Suezského průplavu s čestnými hosty, především s francouzským prezidentem Françoisem Hollandem.

Po 146 letech zazněla při příležitosti otevření Nového Suezského průplavu první část opery složené v roce 1869 k otevření Suezského průplavu, slavná Aida od Giuseppe Verdiho.

K otevření Nového Suezského průplavu dodal předseda Státní informační služby ambasador Salah Abdel-Sadeq:

„Proces výstavby Nového Suezského průplavu je sám o sobě významným národní eposem, který se může připojit k velkému počtu hlavních eposů egyptského lidu. To se projevilo již během prvních prací na průplavu (1859–1869), v bitvách o něj (1956–1973), které zuřily na březích průplavu při obraně egyptského státního území, epos výstavby Vysoké Asuánské přehrady, a další eposy výstavby a vývoje, které pokračují v zemi Egyptské.“

Dne 5. srpna 2014, když prezident Abdel Fattah el-Sisi zahájil začátek projektu Nového Suezského průplavu nařídil zkrátit stavbu pouze na jeden rok, řekl: „Je to závod s časem, ale my chceme vybudovat naši zemi“. Dnes můžeme prokázat světu, že je věrný svému slovu a že Egyptský sen se splnil, když Egypt shromáždil všechny své národní síly, aby se zapojily do největší a nejušlechtilější bitvy, to je kopání nového průplavu.

6. srpen 2015 bude zásadním zlomem v novodobé historii Egypta, opravdový symbol vítězství egyptské vůle a jeho schopnosti vzdorovat všem krizím a potížím, s nimiž se potýkal během klíčové a rozhodující fáze.

Toto vítězství je vyjádřeno fakty a čísly, která uvádějí, že vrtací práce vyústily ve 250 milionů metrů krychlových, a bagrovací práce ve 260 milionů metrů krychlových písku nasyceného vodou, což je považováno za bezprecedentní historický úspěch.

Je důležité zdůraznit účast egyptské veřejnosti, jež dosáhla vrcholu v průběhu procesu uzavírání smluv na nákup podílových listů Suezského průplavu.

Inaugurace nového průplavu je považována za začátek nové etapy Národního akčního plánu založeného na investicích do důležitých tepen pro zásadní komplexní rozvoj s hospodářským a sociálním rozměrem.“



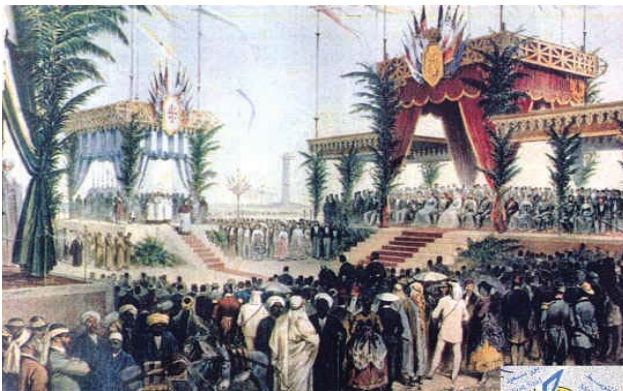
Slavnostní flotila v čele s historickou prezidentskou jachtou El Mahrousa proplouvá Novým Suezským průplavem 6. srpna 2015



Stavba Nového Suezského průplavu trvala pouhý rok a umožňuje lodím plout ve třech plavebních drahách



Slavnostní otevření Suezského průplavu v roce 1869

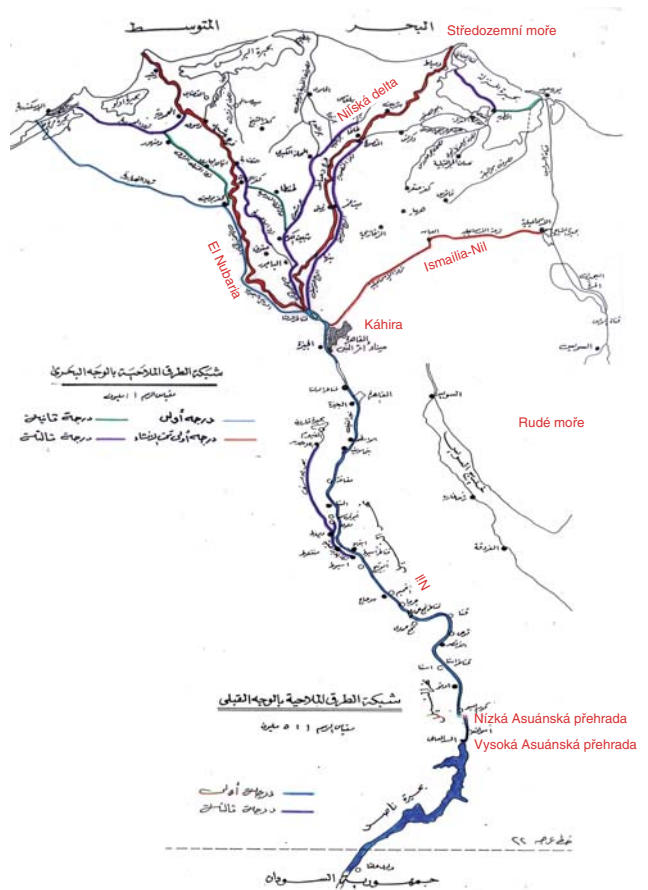


Slavnostní otevření Suezského průplavu v roce 1869

Suezský průplav v číslech

- 17. listopadu 1869 – otevření Suezského průplavu
- 6. srpna 2015 – otevření Nového Suezského průplavu
- 193,3 kilometrů – délka celého Suezského průplavu
- 8 900 kilometrů – o tolik zkracuje průplav lodím cestu z Asie do Evropy
- 35 kilometrů nového průplavu
- 37 kilometrů rozšíření a prohloubení stávajícího průplavu
- 97 lodí bude moci proplouvat denně průplavem namísto dosavadních 49 lodí
- 8,2 miliardy dolarů (cca. 200 miliard korun) náklady na stavbu nového průplavu
- 5,3 mld. dolarů – dosavadní roční výnosy
- 13,2 miliardy dolarů (330 miliard korun) – roční výnosy po dokončení nového průplavu
- 18 hodin – průměrná doba plavby původním průplavem
- 11 hodin – průměrná doba plavby Novým Suezským průplavem
- 312 m – šířka průplavu
- 24 m – hloubka průplavu
- 77,5 m – max. šířka lodí
- 20 m – max. ponor lodí
- 68 m – max. podjezdová výška

Tématu stavby Nového Suezského průplavu se věnoval článek Lučka Netušila v časopise Vodní cesty a plavba 2/2015



Mapa egyptských vnitrozemských vodních cest

Vnitrozemské vodní cesty Egypta

Nejslavnější egyptskou vodní cestou je samozřejmě Suezský průplav v délce 193,3 km, celkově ale vnitrozemské vodní cesty v Egyptě měří přes 1 500 km a zahrnují řeku Nil, Násirovo jezero, vodní cestu Alexandrie-Káhira, vodní cestu Ismailia-Nil (v trase starověkého Suezského průplavu) a množství dalších menších vodních cest v deltě Nilu. V posledních letech zažívají egyptské vodní cesty velkou modernizaci.

Nilská vodní cesta

Nil je využíván k vodní dopravě již od dávného starověku. V současné době je splavný od nilské delty po Asuánskou přehradu v délce 960 km.

Na nilské vodní cestě pod Nízkou Asuánskou přehradou jsou vybudovány tři jezy s plavebními komorami:

Esna – 2 plavební komory (jedna nově postavená) 156 x 17 m a 221 x 17 m,

Naga Hammadi – nový jez dokončený v roce 2008 – 2 plavební komory 170 x 17 m,



Plavební komory na novém jezu Naga Hammadi

Assiut – nový jez ve výstavbě bude obsahovat 2 plavební komory 160 x 17 m.



Vizualizace nového jezu Assiut na Nilu

Nilská delta – Nil je pod Káhirou přehrazen jezy – splavný v 5 ramenech, na kterých jsou jezy s plavebními komorami.

Na hlavním rameni Nilu probíhá také modernizace vodní cesty. Např. nová plavební komora Zefta má rozměry 145 x 17 m.

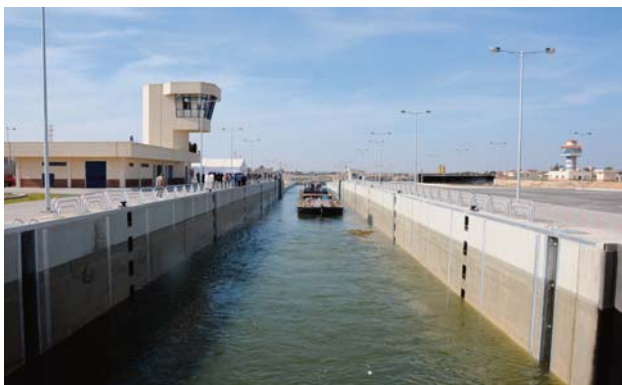


Nová plavební komora Zefta na Nilu

Vodní cesta Alexandrie-Káhira (plavební kanál El-Nubaría)

Přes 200 km dlouhá vodní cesta propojuje egyptské hlavní město s přístavem Alexandrie.

Vodní cesta prošla zásadní modernizací, bylo postaveno 7 nových plavebních komor, o velikosti 120 x 17 m s ponorem 2,5 m, a tím sjednoceny plavební parametry s nilskou vodní cestou.



Nová dvoustupňová plavební komora na 100. kilometru vodní cesty Alexandrie-Káhira

Vodní cesta Ismailia-Nil

Přibližně 130 km dlouhý plavební kanál postavený v letech 1861 až 1863 jako součást výstavby Suezského průplavu kopíruje částečně trasu antického Suezského

průplavu, tzv. průplavu faraonů, který vedl do Středozemního moře přes Nil. Vodní cesta je modernizována a měla by po dokončení prací obsahovat 10 jezů s plavebními komorami o velikosti 9 x 120 m. Průměrná šířka plavebního kanálu je 50 m.



Vodní cesta Ismailia-Nil krátce po svém dokončení v roce 1863



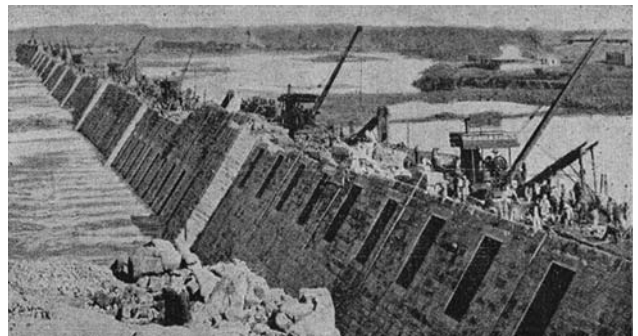
Výstavba jezu a plavební komory Sariakous na v. cestě Ismailia-Nil

Nízká Asuánská přehrada

Stavba probíhala v letech 1889 až 1902. Ve své době byla stavba první přehrady na Nilu událostí světového významu, kterou sledoval i Středolabský komitét.

Hráz Nízké Asuánské přehrady byla původně 54 m vysoká a 1900 m dlouhá. Tyto parametry se však později ukázaly jako nedostačující, neboť hrozilo přeplnění nádrže a protrhnutí hráze. Z tohoto důvodu byla přehrada ve dvou fázích (1907–1912 a 1929–1933) navýšena. Ani nové stavební úpravy nebezpečnou situaci nevyřešily a přehrada roku 1946 téměř přetekla. Tato událost dala podnět k výstavbě nové Vysoké Asuánské přehrady.

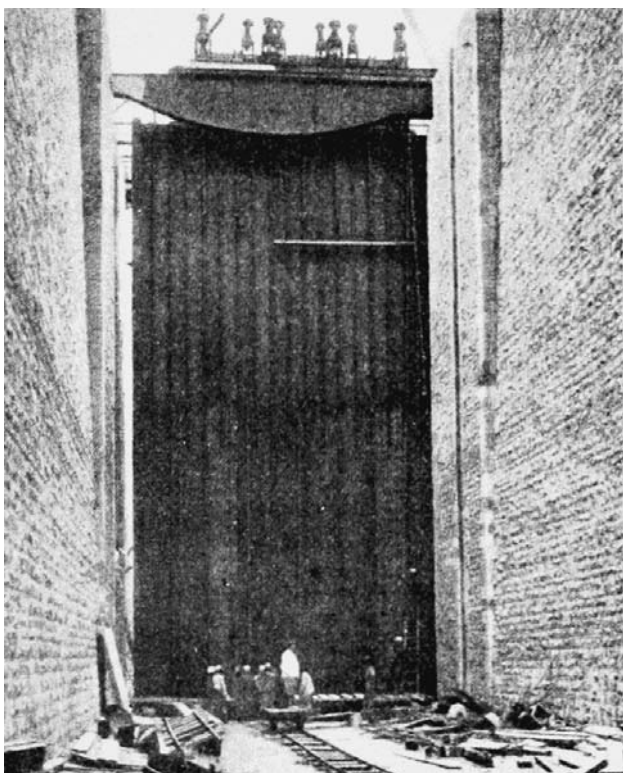
Přehrada obsahuje stupnici 5 plavebních komor o rozměrech 80 x 9,5 m.



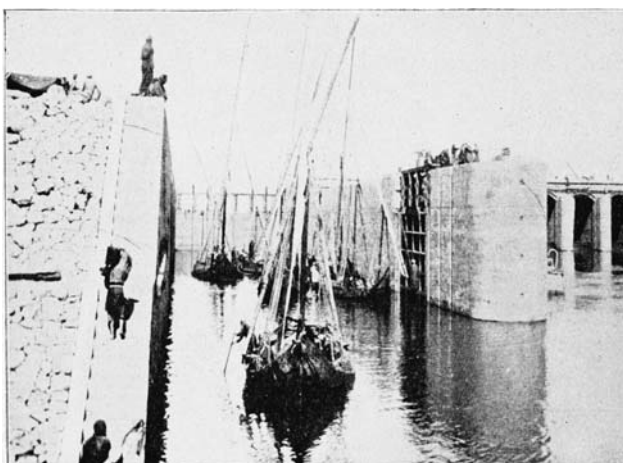
Výstavba Nízké Asuánské přehrady - z časopisu Středolabského komitétu (asi 1900)



Téměř dokončená Nízká Asuánská přehrada (1902)



Dokončování stupnice plavebních komor na Nízké Asuánské přehradě (1901-1902) - z časopisu Středolabského komitétu



Tradiční plachetnice v plavební komoře Nízké Asuánské přehradě



Nilské katarakty pod Nízkou Asuánskou přehradou

Vysoká Asuánská přehrada

Účelem přehrady, která byla postavena v letech 1960 až 1971 bylo zabránit povodním způsobených rozvodněním Nilu, zajistit zásobu vody pro zemědělství a výroba elektrické energie.

Výška hráze 111 m, délka hráze 3600 m, šířka paty hráze 980 m, šířka koruny hráze 40 m, nádrž nazývaná Násirovo jezero je 480 km dlouhá a má 16 km v nejširším místě. Zabírá povrch přibližně 6000 km², objem vody je 164 km³. **Energie získaná z přehrady pokrývá energetické potřeby celého Egypta.**

Výstavba přehrady přerušila nilskou vodní cestu, takže především osobní lodě dnes většinou končí plavbu pod Nízkou Asuánskou přehradou a poté jsou pasažéři přepraveni do terminálu na Vysoké Asuánské přehradě. **V lednu 2013 vedení Egypta odsouhlasilo na Africkém summitu přetvoření Nilu v mezinárodní vodní cestu spojující Středozemní moře s Viktoriiným jezerem, kde řeka pramení.** Egypt je považován za hlavního iniciátora odpovědného za realizaci projektu, který byl schválen Africkou rozvojovou bankou a dalšími šesti zeměmi povodí Nilu.



Hráz Vysoké Asuánské přehrady

Plavbu po Nilu i po nádrži Vysoké Asuánské přehrady absolvoval Ing. Josef Podzimek a popsal v časopise Vodní cesty a plavba 1-2/2002

150 let Pražské paroplavební společnosti

2. část – paroplavební podnik v době Rakousko-Uherska

Vlastimil Pažourek

Foto: archiv PPS, archiv Muzea hlavního města Prahy

Pražská paroplavba v 70. a počátkem 80. let 19. století patřila k úspěšným podnikům. Její vlastníci část výnosů ukládali na budoucí rozvoj. Vlastnictví akcí v té době bylo i otázkou společenské prestiže, ve vedení firmy se objevovaly významné osobnosti napojené na Staročeskou stranu, které tvořily ekonomickou a politickou elitu Prahy. Dlouholetými členy správní rady byli např. zemští poslanci Karel Bohumil Bondy nebo Alois Oliva, komunální politici obchodník Vavřinec Kriesche, knihkupec a vydavatel Bedřich Stýblo, obchodník Josef Procházka, hoteliér Antonín Čejka a významní podnikatelé obchodník Jiří Kettner a továrník Václav Sommerschuh. Ředitelem byl až do roku 1890 Jaroslav Procházka, ten také v 80. letech patřil k největším vlastníkům akcí.



Zemský poslanec a komunální politik Bohumil Bondy (1832-1907) jeden z organizátorů založení Pražské paroplavby a dlouholetý člen správní rady. Vlastnil železárenskou továrnu v Praze Bubnech. Dlouhodobě působil v Pražské hospodářské komoře, kde působil v letech 1884-1888 i jako prezident, je znám jako jeden z iniciátorů Zemské výstavy v Praze v roce 1891

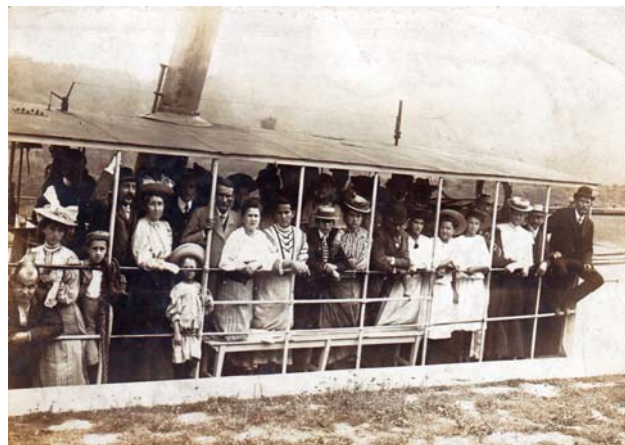


Zemský poslanec Alois Oliva a komunální politik (1822-1899), zakladatel a dlouholetý člen správní rady Pražské paroplavby. Byl známý jako velkoobchodník s cukrem, stál u zrodu Pražské burzy, kde byl i prvním předsedou burzovního výboru. Jako komunální politik byl známý především péčí o chudé a sirotky

Firma byla ale řízena ve volném čase členů vedení. Každý z nich měl vlastní živnost, často i řadu společenských a politických povinností. Přesto se firmě díky odkazu a schopnostem zakladatelů dařilo dobře. Výhodou prvních let provozu bylo, že se paroplavba nemusela tolik porovnávat s železnicí či elektrickou dráhou a ve své službě pro drobné obchodníky a turisty na Vltavě nad Prahou neměla alternativu. Pražskou paroplavbu té doby významně ovlivnila úprava Palackého nábřeží, kde si v roce 1878 zřídila přístaviště, které je využíváno dodnes. Na trase do Štěchovic se postupně díky regulačním úpravám i zlepšovaly plavební možnosti. Přesto firma měla poměrně dlouhou dobu jen dva parníky Praha a Vyšehrad. Změnu přinesla až konkurence.

Konkurenční podnik

V říjnu roku 1879 přišel do Prahy Johann Peter Parrau a spolu s ním připlulo i pět menších vrtulových parníčků, které předtím provozoval v Drážďanech. V prosinci 1879 navázal kontakt s Pražskou paroplavební společností a nabídl jí postoupení parníků výměnou za čtvrtinový podíl akcí. Vedení firmy jeho nabídku odmítlo, protože o malé parníky nemělo zájem. Parrau byl tak nucen podnikat samostatně a v roce 1880 založil firmu Parrau a syn, která se pokoušela zavést plavbu mezi dvěma pražskými jezy. Provoz začal v květnu 1880, byl ale neúspěšný. Následně se pokoušel zavést dopravu mezi Prahou a Chuchlí, ale ani o ní nebyl dostatečný zájem. V červnu 1882 Parrau nabídl své parníky ke koupi Pražské paroplavbě za 65 000 zlatých, což společnost nepřijala a Parrau musel vyhlásit konkurz. Zástupce Pražské paroplavby v dražbě měl pokyn parníky koupit za cenu 15 000 zlatých, byl ale překonán pražským obchodníkem Sommerem, který nakonec nabídl 22 000 zlatých. V roce 1883 si parníky od Sommera pronajal židovský obchodník s uhlím a železem Max Goldmann ze Smíchova. V květnu stejného roku dostal koncesi na plavby mezi Prahou a Zbraslaví, o rok později mu byla koncese prodloužena do Štěchovic, v roce 1885 i do Litoměřic. Jeho podnik se jmenoval Rychlá salonní paroplavba. Jeho lodě nebyly rychlé ani salonní, nicméně dokázaly se prosadit díky větší pružnosti provozu, nižším cenám, zlevněným zpátečním jízdenkám a podílech posádek na zisku.



Cestující na palubě „Goldamannových“ vrtulových parníků.

Vedení Pražské paroplavební společnosti bylo nuceno se touto situací vážně zabývat. Nejdříve se snažilo konkurenci zlikvidovat rozšířením lodního parku a zlepšením služeb. Firma si v letech 1883–1889 pořídila velký kolesový parník František Josef I. z Pražské akciové strojírny, dva menší kolesové parníky Stefanie a Rudolf z Německa a vrtulový parník Libuše, což přirozeně vedlo k růstu tržeb i počtu cestujících. V letech 1867–1882 Pražská paroplavba přepravovala běžně kolem 80–100 tisíc osob. V 80. letech počty cestujících ale výrazně rostly. Úměrně tomu rostly tržby, které byly do roku 1882 kolem 20–30 000 zlatých, s pořízením nových plavidel a po rozšíření podniku stouply v roce 1885 na 41 667 zlatých 87 kr.



Menší kolesové parníky Stefanie a Rudolf si pořídila Pražská paroplavba v roce 1883, aby se mohla vyrovnat konkurenci.

Dařilo se i konkurenčnímu podniku, proto se jí musela správní rada společnosti vážně zabývat. Ředitel Jaroslav Procházka k tématu Goldmannovy konkurence vypracoval dvanáctistránkovou správu s názvem Zpráva o poměru Pražské společnosti pro paroplavbu na řece Vltavě vzhledem ke konkurenci, která popisovala způsoby a metody Maxe Goldmanna, které vedly k úspěchu. Mimo jiné píše o konání plaveb na objednávku i mimo jízdní řád podle domluvy, prodeji jízdenek ve „venkovských hospodách“, na nádražích v hotelích a třeba i na dluh, v nízkém tarifu, v lepší poloze přístavišť, píše i o podílech posádek na zisku. Popisují i nekalé způsoby konkurence „Goldmann má před každým naším parníkem, ať jede kam chce, jeden svůj šroubový o čtvrt hodiny dříve. Na co čekáte? Ptá se jich (cestujících) zřízenec, velký parník už odplul a další pojede až odpoledne. A u nás to máte do Davle o 10 a do Štěchovic o 7 krejcarů levnější.“

Po zvážení zprávy ředitele se členové správní rady Pražské paroplavby rozhodli konkurenci odkoupit. Goldmann věděl, že jeho parníky nejsou v nejlepším stavu, a proto je také prodal za cenu 40 000 zlatých na přelomu



Oblíbený parník František Josef I. dodaný Pražskou akciovou strojírnu v roce 1887 z doby zahájení provozu

roku 1888/1889. Snad i proto v roce 1889 stouply příjmy Pražské paroplavby už na 77 091 zlatých 16 kr. a bylo poprvé přepraveno půl milionu cestujících.

Převzetí Goldmannova podniku lodí i posádek, ovlivnilo mzdovou politiku ve firmě. Pro posádky menších kolesových a vrtulových parníků byly zvykem nižší platy než u posádek velkých parníků. Lodníci Goldmannových parníků byli navíc motivováni k výkonu podílem na zisku, což v Pražské paroplavbě nebylo zvykem.

Nová organizace paroplavby

Firma se také z chování konkurence poučila. Od založení společnosti vedli členové správní rady agendu firmy sami a bezplatně. Až v roce 1885 zavedli placenou funkci správce, který měl na starosti provozní a finanční agendu firmy, neboť ta výrazně narostla s větším počtem plavidel i růstem počtu cestujících. První správcem byl Josef Venca, k němuž byli zanedlouho přiděleni dva úředníci. Jeden z nich František Veselý je například v 1902 znám jako organizátor pravidelných výletů k Svatojánským proudům. V této době už bylo také zvykem poskytovat slevy skupinovým a zejména školním zájezdům. Podmínkou bylo 48 hodin před odjezdem si na pokladně společnosti vyzvednout legitimaci.

V roce 1890 se stal novým předsedou správní rady firmy a tím i ředitelem továrník Václav Sommerschuh, který ještě patřil k posledním zakladatelům firmy a byl v představenstvu společnosti už od roku 1876. O tři roky později zvolila správní rada nového ředitele společnosti Františka rytíře Rašína z Rýzmburka, který má velkou zásluhu na modernizaci společnosti a patří k nejdůležitějším osobnostem historie Pražské paroplavby.



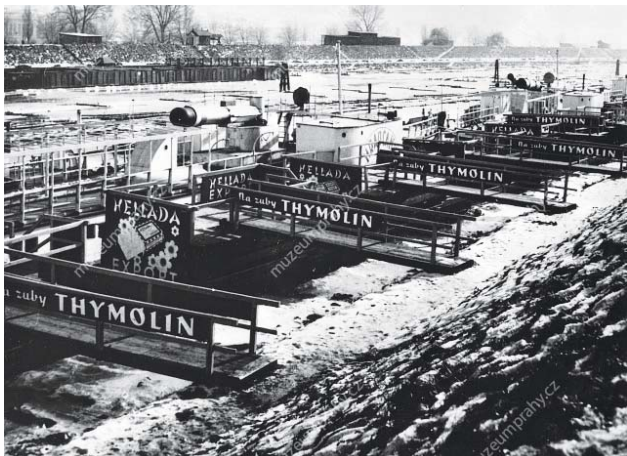
Dlouholetý ředitel Pražské paroplavby František Rašín, rytíř z Rýzmburku

František Rašín narozený v roce 1843 se v materiálech společnosti ukazuje jako aktivní akcionář až od konce 70. let, revizorem účtů byl např. v roce 1880. Ve své době byl známým obchodníkem v exportu a importu. Jak píše dobové noviny „byl prvním, který se s úspěchem snažil otevřít českým výrobkům trhy do ciziny“. Je spojován s úspěšným vývozem českého cukru, byl předsedou Obchodního muzea, členem představenstva Živnostenské banky a mnoha českých společností. Po zakladateli Františku Dittrichovi byl asi druhá nejvýznamnější osoba ve vedení firmy.

Nová organizace firmy zlepšila propagaci a komunikaci se zákazníky. Z této doby máme dochovanou celou řadu písemností souvisejících s rozšiřovanou správní agendou firmy. Je zavedena výstřížková kniha informací z tisku, je

také dochována řada ekonomických rozborů k provozu firmy. Ve výkazech se poprvé objevují i tržby za vleky lodí, či bagrů. V roce 1893 firma dokonce pořádala vlastní výběrové řízení na tištěný reklamní obrázkový plakát společnosti, vyhrál návrh tehdy revidenta Františka Veselého. Členy správní rady jsou v té době vedle Františka Rašína další známé osobnosti, bývalý poslanec Alois Oliva, císařský rada Ferdinand Voithl, hoteliér Vilém Hauner, nakladatel a knihkupec Adolf Stýblo, bankéř František Procházk a obchodník a účetní Jiří Kettner. Novinkou také bylo vyplácení odměn, tantiém správní radě společnosti. Členové správní rady v této době už měli jasně stanovené úkoly a dostávali za ně od akcionářů i poměrně slušné odměny.

Výraznou inovací bylo i zřízení vlastního opravárenského zázemí. Pozemek na smíchovské náplavce společnost od města koupila v roce 1895 a postupně na něm vybudovala jednoduchý lodní výtah, sklady, dílny a správní budovu. Za provoz dílen odpovídal vždy jeden z členů představenstva. Zázemí firmy pomohlo i dostavění přístavu na Smíchově budovaného v letech 1889–1903. V té době měla společnost 17 plavidel s řadou lodních můstků, které na zimu potřebovala uklidit.



Smíchovský zimní přístav

V roce 1897 se rozhodlo představenstvo firmy prodat 60 akcií vydaných z roku 1866 a vydat 100 nových akcií po 200 zlatých k pokrytí nákladů na rozšiřování lodního parku. V letech 1891–1896 firma pořídila z Pražské akciové strojírny tři velké kolesové parníky Smíchov, Ferdinand Dobrotivý, Primátor Dittrich, vrtulový parník Závist a také turbínový parník Přemysl z drážďanské loděnice Kette.



Parník Primátor Dittrich z Pražské akciové strojírny z konce 19. století

Změny v řízení firmy přinesly výsledky. Zvýšil se počet cestujících, tržby i dividendy akcionářů podniku. Firma v té době už přepravovala cca. 800 tisíc cestujících ročně, v roce 1895 to bylo dokonce 1 120 tisíc osob. V roce 1893 byly tržby 87 918 zl. 21 kr, zisk 9512 zl. 74 kr. dividendy 15 zlatých na akcii, což bylo 7,75 %, v roce 1899 tržby stouply na 109 331 zl. 63 kr. dividendy byla 6 %. V té době proběhl i převod ze zlatých na koruny, což znamenalo, že akcie měla hodnotu ne 200 zlatých ale 400 korun. V roce 1902 a 1903 už byly dividendy ve výši 12,5 %, tržba v roce 1903 dosáhla 237 359, 63 korun, zisk dokonce 35 771,38 korun. Podnik v té době akcionářům vydělával už zajímavé peníze.

Havárie parníku František Josef I.

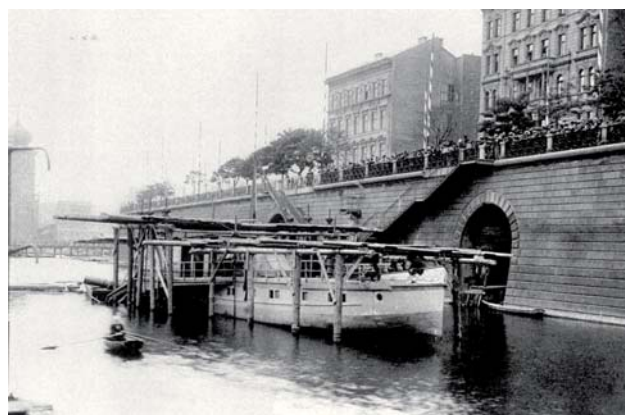
Prosperitu firmy neohrozila ani jediná skutečně vážná havárie parníku po celou dobu provozu Pražské paroplavby. 19. května 1898 v 7.53 hodin ráno došlo na přístavišti u Palackého mostu k výbuchu parního kotel parníku František Josef I. Při výbuchu zahynuly tři osoby, pokladník lodi Jaroslav Horáček, zlatník z Vinohrad Ignáz Schreiber s desetiletým synem. Zraněno bylo dalších patnáct lidí. Velké štěstí bylo, že na palubě nebylo mnoho cestujících, neboť krátce před výbuchem kotle z přístaviště odplul plně naložený parník Ferdinand Dobrotivý do Štěchovic.



Potopený parník František Josef I. krátce po výbuchu (1898)

Tisk celou situaci popisoval velice barvitě. Uváděl že, „se z hladiny Vltavy ozval strašný křik, volání o pomoc a voda se zaplnila tonoucími“. Jinde uvedli „děcko bylo vhozeno do ohromné výše a dopadlo doprostřed Rašínova nábřeží“. Oběti havárie byly ale pouze z výbuchu kotle.

Kotel se při výbuchu roztrhl na tři kusy. Parník se rozlomil a ihned potopil. Velmi brzo byly zahájeny záchranné práce. Lodní trup byl vyzdvižen firmou Schinke z Bad Schandau. Zlomené a rozbité části lodě byly dopraveny



Záchrana lodního trupu parník František Josef I.

do Pražské akciové strojírny, která pro loď vyrobila celou střední část trupu novou. Strojírna dodala také nový modernější parní kotel. Parník František Josef I. byl po opravě dál používán v provozu a patřil mezi nejoblíbenější plavidla PPS.

Společnost pak pozůstalým a zraněným řadu let vyplácela odškodné. Soudní spory o náhradu škody se vlekly dalších několik let. Menších havárií či nehod se přirozeně při plavebním provozu stala celá řada, nikdy ale nedošlo k tak velké škodě. Výbuch parního kotle byl i ve své době považován za kuriozitu.

Sociální problémy Pražské paroplavby

Na přelomu 19. a 20. století sociálně naladěné Právo lidu detailně rozebíralo rozhodnutí správní rady, veřejně komentovalo valné hromady a kritizovalo firemní personální politiku. Zaměstnanci paroplavby podle novin pracovali deset měsíců i více, v sezóně dokonce i 14–16 hodin denně, kapitán měl plat 57 zlatých (114 korun) měsíčně, topič 36 zlatých (72 korun), ostatní členové posádky mezi 42–47 zlatými měsíčně. V té době ve společnosti měli menší platy zaměstnanci na menších vrtulových parnicích a obou menších kolesových parnicích. Je ale zjevné, že i na velkých parnicích se platy dlouhodobě nezvyšovaly. Srovnání mezd z roku z roku 1871 novinovým údajům odpovídá.

Podrobně byly rozebírány vysoké zisky firmy, malé příjmy zaměstnanců i praxe výpovědí. Pokud tehdy byla plavba z jakéhokoliv důvodu (povodně, nízké vodní stavy atp.) ukončena, pro zaměstnance to znamenalo výpověď s nárokem na mzdu jen za poslední plavbu. Doporučeno bylo hradit ještě dalších 14 dnů. Kritizován byl přísný správce Venca i ředitel Rašín za jeho výtku směrem k deputaci zaměstnanců: „*Nechcete-li za daných okolností pracovat, nechte toho, dostaneme lidu dost.*“ Spory zaměstnanců s vedením firmy byly podněcované sociálně-demokratickým tiskem, což dokládá Právo lidu 9. 6. 1905. Noviny komentovaly komplikovaný vznik dělnické organizace v Pražské paroplavbě způsobený odporem některých zaměstnanců. Uváděn je Josef Císař kapitán na parníku Primátor Dittrich a Václav Klesl strojník na parníku Praha. Dohady mezi zaměstnanci firmy vyvrcholily 11. 6. 1905, kdy málem došlo k vyhlášení stávk, což se ale vedení firmy podařilo zažehnat. Zvýšen byl plat topičům o 8 korun, zaručen náhradní odpočinek a firma se zavázala, že za účast v mzdovém sporu nebude nikdo vyhozen. Spory mezi zaměstnanci a firmou byly i v následujících letech.

Do života společnosti poprvé vstoupila stávka zaměstnanců 15. 6. 1909. Dle Národní politiky z 16. 6. 1909 stávka vznikla vlastně nedopatřením z podnětu jednoho zřízence, protože údajně „*žádný z nich ničeho nežádal, proto také nemohl být odmítnut.*“ Stávka začala 24 hodin před tím, než bylo mezi zaměstnanci dopředu domluveno. Později byly uváděny příčiny stávky. Údajně 19. srpna předchozího roku byly vedení Pražské paroplavby předloženy požadavky, aby šesti průvodčím šroubových parníčků, kteří byli na zimu propouštěni, byla v zimě vyplácena mzda 1 koruny jako zřízencům ostatním, práce v noci měla být placena jako ve dne, tzn. 2 koruny, o korunu více než předtím. Současně zřízenci měli mít nárok na jeden den volna za čtrnáct dnů nebo alespoň jeden den za měsíc a měl jim být podle předchozích domluv poskytnut nový služební oblek vždy jednou za dva roky. Noviny ve svém komentáři očekávaly vstřícné jednání vedení společnosti.

V roce 1910 byl poprvé provoz firmy celoroční a firma měla nejlepší zisk za celou dobu své historie. Následující rok podali zástupci zaměstnanců žádost o zvýšení platu,

kterému správní rada částečně vyhověla tím, že v průměru zvýšila plat o 3 koruny. Přes tento úspěch zaměstnanců se ve firmě nepodařilo založit jednotnou odborovou organizaci. Ve firmě soupeřili o vliv na vznikající odborové hnutí národní socialisté a sociální demokraté. Dá se předpokládat, že tyto spory mezi zaměstnanci byly ovlivňovány i vedením společnosti, preferujícím národní socialisty. O to více personální praxi ve firmě kritizovali sociálně demokraticky orientované tiskoviny. V následujícím roce firma odměnila deset věrných zaměstnanců medailemi a diplomy Pražské obchodní a průmyslové komory, sedm z nich dostalo stříbrné medaile a tři bronzové, současně dostali vkladní knížkou s finančním obnosem. Praxe odměňovat věrné zaměstnance byla i v dalších letech. V té době nebylo zvykem odcházet do penze, proto ve firmě bylo možné potkat věrné zaměstnance starší 65 let.

Pražská paroplavební společnost na dolní Vltavě

Akcionáři paroplavby patřili mezi dlouholeté podporovatele zlepšení splavnosti Vltavy a Labe v Čechách, byli informováni o snahách českých poslanců získat k tomuto záměru podporu pražského místodržitelství a rakouské vlády. Proto už v roce 1895 se vedení firmy usneslo o změně názvu na Pražskou společnost pro paroplavbu na Vltavě a Labi.

Vznik Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách v roce 1896 a schválení Vodocestného zákona 11. 6. 1901 vedly k prosazení rozsáhlých úprav Vltavy a Labe pro plavbu. Společnost dostala povolení k paroplavbě z Prahy do Mělníka a z Mělníka na státní hranici výnosem místodržitelství ze dne 29. 7. 1901 a paroplavbě z Mělníka po Jaroměři 9. 2. 1903.

Zvýšený zájem úřadů o české řeky potvrdila plavba 26. srpna 1902, kdy na palubě parníku Stefanie plul z Prahy do Modřan ministr obchodu rakouské vlády svobodný pan Calle v doprovodu vedení firmy paroplavby. Firma se také účastnila slavnostního otevření přístavu na Smíchově, kde hosté pluly po Vltavě na parníku František Josef I. Dlouholetý člen představenstva a od roku 1905 i ředitel paroplavby Ferdinand Voiti byl následně jmenován členem kanalizační komise a aktivně spoluorganizoval rozsáhlý program úpravy českých řek. Propagaci splavňovacích prací sloužila i plavba do Štěchovic 7. září 1912, kdy na parníku František Josef I. řeku prohlížel rakouský ministr Trnka. Firma se očekávanému rozvoji plavby v Čechách přizpůsobila i změnou jména. Dlouhý název byl z propagačních důvodů komplikovaný, proto byl 15. února 1913 přijat nový název Pražská paroplavební společnost (PPS).

Po dokončení plavební komory v Podbabě bylo možné otevřít novou trasu na dolní Vltavě do Klecan. K zahájení provozu v roce 1902 obstarala firma dva pronajaté kolesové parníky ze Saska Blasewitz a Loschwitz, v Čechách přejmenované na Blaženec a Lužkec. V následujících letech pro tuto trasu firma využila vlastní plavidla Závist a Šárku.



Ze Saska pronajatý parník Blasewitz-Blaženec v přístavišti v Praze-Karlíně v roce 1902

Výchozí pražská zastávka této linky byla zprvu v Karlíně, po dokončení plavební komory na Štvanici v roce 1912 byla zastávka na Kampě. V prvních letech byl o tyto plavby tak velký zájem, že lodě byly neustále přeplněné.

V roce 1911 PPS koupila od Sasko-české paroplavební společnosti parník František Josef, který byl následně nasazen na linku do Mělníka. Pro rozšířený provoz bylo třeba koupit další tři plavidla, vrtulové parníky Vlasta, Slavoj a Záboj. Velký parník plul do Mělníka pravidelně denně, menší plavidla obvykle končila v Klecanech. Plavby do Mělníka ale byly vždy jen doplňkem hlavní trasy do Štěchovic. Jak píše jednatelská zpráva z roku 1913, paroplavba na této trati v konkurenci se železnicí „ztrácí význam rychlého dopravního prostředku“.

Podepsané řiditelství

klade si za čest zvátí Vaše Blahorodí
ku zahajovací jízdě
na trati
PRAHA-MĚLNÍK,
která konati se bude nově získaným
parníkem
„FRANTIŠEK JOSEF“
v úterý dne 21. května 1912 o 8. hod.
ranní, a bude mu potěšením, když jízdy
té účastniti se ráčíte.

Odjezd od přístavu u ostrova „Kampy“,
návrat téhož dne večer ku přístavu
v Karlíně.

ŘIDITELSTVÍ
**PRAŽSKÉ SPOLEČNOSTI PRO
PAROPLAVBU NA VLTAVĚ A LÁBI
V ČECHÁCH.**

V PRAZE, dne 16. května 1912.

Pozvánka na zahajovací plavbu ze Saska koupeným parníkem František Josef do Mělníka



Pozvánka na zahajovací plavbu ze Saska koupeným parníkem František Josef do Mělníka

V roce 1905 společnost zaměstnávala na 120 zaměstnanců a měla i vlastní kancelář s příslušným zařízením a telefonem. V té době už byly běžně inzerovány noční plavby, plavby s hudbou, velkou atrakcí byly tradiční plavby na závodistiště do Chuchle. Paroplavba se mimořádnými plavbami účastnila i Sokolských sletů a dalších významnějších událostí. Např. 10. prosince 1912 byl neobvyklou událostí vzlet aviatiků Kašpara a Čiháka v Chuchli, na který byly připraveny mimořádné vlaky železnice a šest velkých a více malých parníků, které ani nestačily zájmu diváků. Podobné příležitostné plavby pro velké masové akce byly později už obvyklé. Po roce 1911 byly také zavedeny tradiční plavby na vinobraní do Mělníka. Paroplavba zkoušela v roce 1913 i provoz malými parníky mezi ostrovem Štvanicí a Kampou, což bylo nakonec úřady díky výběru potravinové daně zakázáno.



Dobová karikatura provozu paroplavby v Bráníku

V době ředitele Ferdinanda Voítla se stali novými členy představenstva Jaroslav Kořínek, J. F. Blecha, od roku 1909 tovární ředitel Ing. Jaroslav Tkadlec a Jan Vlček. V roce 1911 zemřel ve věku 71 let dosavadní správce Josef Venca, který byl ve službách firmy od jejího založení plných 46 let. Jeho nástupcem se stal František Veselý. Dividendy pro akcionáře byly za rok 1911 ve výši 40 korun za akcii, tzn. 10 %. Následující rok byl zvolen ředitelem paroplavby Ing. Jaroslav Tkadlec, členem správní rady se stal knihkupec Václav Stýblo a ze ředitele Rašína Ing. Viktor Grégr. Ve správní radě byli i ředitel Zemské banky František Procházka, Vilém Hanuer a Jiří Kettner a Jan Vlček.

Firma byla v předvečer první světové války organizačně připravená na rozšiřování plavebního provozu. Byla profesionálně řízena, akcionáři dostávali vysoké dividendy, přes kritické články v novinách i zaměstnanci měli v rámci oboru relativně dobré pracovní podmínky. Firma byla stále rodinný podnik respektující tradici firmy, členové správní rady František Procházka, Jiří Kettner i Václav Stýblo byli potomci zakladatelů firmy z roku 1865. PPS měla dostatek zdrojů, poměrně vysoký zisk i dostatek rezerv. Firma ročně přepravovala přes milion cestujících a byla určitě stabilním prosperujícím podnikem. Další osudy Pražské paroplavební společnosti ovlivnila první světová válka a vznik Československé republiky.

Pokračování příště.

Schikaneder, Šíma a ti druzí v Praze na Letné: pražské parníky na obrazech mistrů v Národním technickém muzeu

PhDr. Nikolaj Savický – PPS, autor výstavy

Osobní lodní doprava zůstávala v posledních letech v Národním technickém muzeu neprávem stranou pozornosti. Nyní NTM tento dluh částečně splatilo, když ke 150. výročí zahájení pravidelné osobní lodní dopravy v Praze uspořádalo velkoryse pojatou výstavu *Umění paroplavby po řece Vltavě 1865–2015*. Expozice je připravena na vysoké odborné úrovni, na kterou jsme u tamních výstav tradičně zvyklí, ale nově přitahuje zájem diváků i v oblastech, které zatím ve své činnosti NTM příliš nezduřazňovalo. Z dosavadní praxe NTM se výstava vymyká nevtíravým a přitom nápaditým a současně velmi kultivovaným architektonickým řešením. Návštěvníkům ovšem nabízí, a to v NTM snad poprvé za celou dobu jeho existence, vedle technických památek a archivních dokumentů také celou plejádu vynikajících obrazů nejslavnějších českých malířů konce 19. a první poloviny 20. století, které mají dvě věci společné: vynikající kvalitu a pražské parníky jako námět. Součástky pražských parníků a jejich stroje, archiválie, spjaté s nejstaršími dějinami osobní lodní dopravy u nás, ani modely lodí také nepřišly zkrátka.

Každá výstava potřebuje své magnety, exponáty s výrazným příběhem. V tomto případě výstavnímu sálu dominuje komín lodi *Dr. Edvard Beneš* z roku 1938, velkého salónního parníku, který mnozí z nás ještě pamatují v letech jeho největší slávy jako legendární *Vyšehrad*. Každého diváka pravděpodobně zaujme i další exponát s pohnutým osudem: ohořelé kormidelní kolo z lodi *Hradčany*, původem saského parníku, koupeného do Čech roku 1912 a sloužícího na dolní Vltavě postupně pod jmény *František Josef*, *Mělník* a posléze od roku 1937 *Hradčany*. Válečné události se nevyhýbaly ani výletním parníkům. V letech 1942 až 1945 sloužily *Hradčany* na Labi pod jménem *Peter Parler*. V dubnu 1945 byly zasaženy spojeneckým náletem, při němž vypukl požár, který poznamenal i vystavené kormidelní kolo. Parník přesto přežil a než byl v roce 1967 vyřazen, sloužil cestujícím úctyhodných osmdesát sedm let, z toho pětapadesát v barvách PPS. Historie pražské paroplavby byla dobrodružnější, než by se mohlo zdát na první pohled.

Expozice však není založena zdaleka jenom na kuriozitách. Prostřednictvím nových i historických modelů nabízí ucelený přehled vývoje tří generací velkých pražských kolesových parníků i jejich menších vrtulových souputníků. Nejstarší model „turbínového“ parníčku *Přemysl* v expozici je

součástí sbírek NTM od roku 1913 a patří k prvním exponátům muzea vůbec. Jiný, zachycující původní podobu dodnes sloužícího parníku *Vltava*, byl postaven v první polovině 40. let minulého století z bedniček od munice německého *Wermachtu*. Vedle modelů je na výstavě k vidění např. dokonale zachovaný kývavý parní stroj, pocházející patrně původně z některého z malých parníčků Goldmannovy *Rychlé salónní paroplavby*. Ve vitrinách a na podstavcích nechybějí ani lodní lampy a píšťaly, „špráchroury“ či lodní zvony, z nichž nejstarší pochází z roku 1865 a patřil prvnímu pražskému parníku *Praha/Prag*. S trojrozměrnými exponáty je na výstavě k dějinám paroplavby zákonitě potíže, protože velký osobní parník do muzea opravdu nedostanete, ale tvůrci výstavy se s tímto omezením vypořádali se ctí.

Důležitou složku mezi vystavenými předměty tvoří archiválie. Některé jsou velmi známé, ale přesto potěší vidět je v originále – počínaje listinou, na níž se k nákupu akcií PPS v únoru 1865 upsali například Václav Bělský, František Dittrich nebo Vojtěch Lanna. Jiné doklady „ze života“ PPS jsou roztomilé a kuriózní: třeba dopis cestujících tzv. „malých kolesek“, třicetimetrových parníků, lidově zvaných *Štěpánka a Rudolf*, kteří si v roce 1895 vedení PPS stěžovali na malý rozdíl mezi komfortem I. a II. třídy a na to, že jsou během plavby obtěžováni kouřem a sazemí. Ve vitrinách nechybějí ani jiné zajímavé doklady, jako volná jízdenka na parník pro „zraněného c. a k. vojína“, speciální jízdenka pro novináře z dob první Československé republiky, nebo čestná vstupenka na palubu pro protektorátního ministra vnitra. Ke srovnání s dneškem vybízejí historické jízdní řady i přepravní podmínky. Dva druhy archiválií pak mají nezanedbatelnou estetickou hodnotu: historické propagační materiály PPS z doby habsburské monarchie i meziválečného Československa a výkresy k parníku *František Josef I.*, které představují vynikající ukázkou technické dokumentace konce 19. století.

Největším překvapením výstavy ovšem zůstává kolekce vynikajících obrazů českého moderního malířství, mezi jejichž autory jsou zastoupeni Jakub Schikaneder, Bohumil Kubišta či Josef Šíma. Jejich vystavené obrazy mají společné téma, pražské parníky. Je to malá, ale mimořádně kvalitní přehlídka českého moderního umění od Bedřicha Havráčka po Karla Holana, v níž nechybějí ani nové objevy.



Jakub Schikaneder: Menší kolesový parník pod Vyšehradem, olej na plátně, po roce 1905, Spolek Vltavan v Praze. Večerní výjev zachycuje jeden ze dvou třicetimetrových kolesových parníků STEFANIE a RUDOLF při návratu do Prahy.



Karel Holan: Parník, olej na plátně, 1928, Galerie moderního umění v Hradci Králové. Kolesový parník ZBRASLAV (ex FRANTIŠEK JOSEF I.) na skluzu přístavu v Praze na Smíchově v době, kdy procházel rekonstrukcí, byl opatřován kormidelním parním strojem a přejmenován na jméno PRAHA.

Rozměrný a mimořádně kvalitní Schikanedruv obraz menšího kolesového parníku pod Vyšehradem z doby po roce 1905 byl dosud zcela neznámý a teprve letos na jaře se vynořil z majetku spolku Vltavan v Praze, který ho vlastní od roku 1964. Se slavným Šimovým obrazem z roku 1923 ze sbírky Moravské galerie v Brně se zase spojuje pikantní historka: až do letošního jara byl znám jako *Parník na Seině*. Teprve během příprav výstavy v NTM se ukázalo, že se ve skutečnosti prokazatelně jedná o legendární pražský parník *Primátor Dittrich* pod Jiráskovým mostem v Praze. Okamžik modernizace někdejšího parníku *František Josef I.*, v roce 1918 přejmenovaného na *Zbraslav* a v roce 1928 na *Prahu*, zachycuje obraz *Parník*, jedno z nejkrásnějších pláten Karla Holana vůbec, zapůjčené pro změnu ze sbírky Galerie moderního umění v Hradci Králové. I bez toho, aniž by tento obraz byl datován, bychom mohli přesně stanovit datum jeho vzniku, neboť ukazuje tuto loď na skluzu přístavu v Praze na Smíchově v okamžiku, kdy v dubnu 1928 dostala jako první z velkých pražských kolesových parníků kormidelní kolo umístěné na kapitánském můstku. Zaslouhou autorů expo-

zice zjišťujeme, že pražská paroplavba nemá důležité místo jenom v dějinách dopravy, ale že byla až dosud dobře utajeným, ale přitom velmi významným kulturním fenoménem v životě české společnosti.

Na své si na Letné přijdou také milovníci starých filmů. Z Národního filmového archivu se vynořily dosud nepublikované záběry z 20. a 30. let minulého století, zachycující tehdejší život na Vlavě a jejích březích v celé jeho rozmanitosti. Nepostrádají půvab starých černobílých komedií, ale je v nich obsažena i trocha nostalgie za mediální nevinností oněch let. Výstava o dějinách pražské paroplavby v NTM je bez nadsázky multimediální a patří k tomu nejlepšímu, co pražská muzea v letní a podzimní sezóně 2015 nabízejí.

Umění paroplavby po řece Vltavě 1865–2015

od 17. června do 1. listopadu 2015,

Národní technické muzeum,

Kostelní 42, 170 78 Praha 7.

Všední dny kromě pondělí od 9.00 do 17.30 hod.,

v sobotu a v neděli od 10.00 do 18.00 hod.

Pražská paroplavební společnost vyplula v srpnu s lodí Bivoj do Drážďan

PhDr. Štěpán Rusňák – výkonný ředitel PPS

Labe dosáhlo nejnižšího vodního stavu od roku 1952. Jedinou možností, jak situaci zdokumentovat z paluby lodi během srpna 2015 nabídla Pražské paroplavební společnosti plavba z Děčína do Drážďan.

Loď Bivoj, která nese jméno po udatném bájném silákovci ze Starých pověstí českých, se v sobotu 15. srpna vydala na plavbu po Labi, kudy předtím více než měsíc žádná naše ani německá loď neproplula.

Bivoj je celodřevěná loď 7,8 m dlouhá, má hybridní pohon a byla vyrobena v jedné z nejstarších rodinných loděnic na světě v italském Janově přímo pro PPS. V Praze slouží k vyhlídkovým plavbám na mělkých místech v okolí Karlova mostu a do Čertovky kolem Kampy, proto má minimální ponor. Pod vlajkou Pražské paroplavby vyplula 15. srpna 2015 v 10.00 z Děčína a 64 km dlouhý úsek do Drážďan urazí i při nízkém stavu vody v Labi za 5 hodin.

Plavba byla paralelou legendárních plaveb prvního českého parníku BOHEMIA, který od roku 1841 díky své jedinečné konstrukci trupu, mělkému ponoru a modernímu výkonnému kývavému parnímu stroji byl schopen doplnout z Čech do Drážďan i za extrémně nízkých vodních stavů, kdy parníky zdejší flotily nemohly vyplouvat. Parní stroj z našeho parníku Bohemia se v Drážďanském parníku Diesbar dochoval dodnes.

V Drážďanech se o druhém srpnovém víkendu usku-



Loď Bivoj v labském kaňonu pod Děčínem

tečnila nejnavštěvovanější lodní událost roku – proslulý DAMPFSCIFFFEST 2015. Díky nízkému stavu vodočtu nemohla ani část zdejší devítičlenné parníkové flotily během víkendu vyplout.

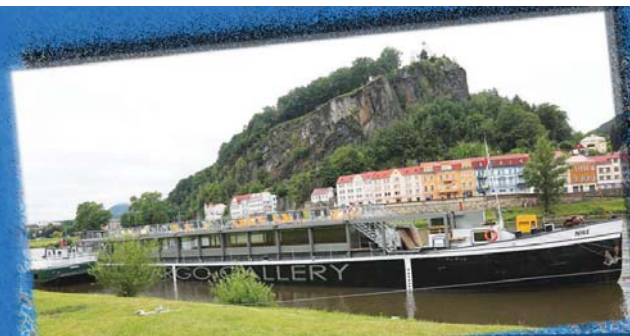
Saská paroplavební společnost se měla také 22. srpna zúčastnit se svým nejstarším parníkem DIESBAR oslav 150 LET OD ZALOŽENÍ PRAŽSKÉ PAROPLAVBY v Praze na Rašínově nábřeží, které si PPS letos připomíná. Právě díky extrémně nízkému vodnímu stavu musela být tato plavba zrušena. Oslavy v Praze proto proběhly předposlední srpnový víkend na palubách pražských parníků VLTAVA a VYŠEHRADEK. Ty patří díky své výjimečné dochovalosti mezi kulturní technické památky ČR.

Zajímavé momenty z historie Pražské paroplavební společnosti je možné shlédnout i na unikátní výstavě UMĚNÍ PAROPLAVEBY PO ŘECE VLTAVĚ 1865–2015, která probíhá až do 1. listopadu v Národním technickém muzeu.

Čtěli jsme touto plavbou upozornit na špatné plavební podmínky na úseku vodní cesty evropského významu, řeky Labe od Ústí nad Labem do Drážďan, na kterém nízký stav vody v současnosti často odřezává českou lodní dopravu od evropské říční sítě. Naše republika se tak dostává do vážné konkurenční nevýhody a přichází tak vniveč úsilí dlouhých generací našich předků, kteří dokázali zesplavnit Labe a Vltavu až do Prahy. Věříme, že se společnými silami české i saské strany podaří i na tomto klíčovém úseku vodní cesty do budoucna zajistit pro plavbu lepší podmínky.



Labské nábřeží v Drážďanech zaplněné parníky a osobními loděmi



V
DĚČÍN
3. listopadu 2015

Cargo Gallery Vás zve na expozici a přednáškový cyklus
k plavebnímu stupni Děčín -

Po sto letech

3. listopadu 2015 v Děčíně, v přístavišti pod zámkem.

Hlavní témata setkání:

- Jaké hodnoty nám připomíná architektura staletých vodních staveb?
- Jaké hodnoty bychom po sto letech chtěli připomínat my?
- Jaké postavení má plavební stupeň Děčín jako součást dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe?

Více informací a program akce na:

www.cargogallery.eu

VÝLETNÍ A RESTAURAČNÍ LODĚ MORAVIA A CZECHIE

POŘÁDÁNÍ SPOLEČENSKÝCH A FIREMNÍCH AKCÍ NA KLÍČ
VČETNĚ CATERINGU A PROGRAMŮ
NA LODÍCH S KAPACITOU AŽ 250 OSOB
S CELOROČNÍM PROVOZEM.



AQUAVIA
Praha s.r.o.

WWW.LODMORAVIA.CZ

POVODNĚ – SUCHO

V posledních letech trápí Českou republiku extrémní počasí, stoleté vody se rozlévají po české a moravské krajině každých pár let a letos po dlouhé době přišlo i mimořádné sucho. Ministerstva hledají za pomoci odborníků řešení těchto extrémních jevů. Navrhuje se obnova mokřadů, revitalizace řek, zvýšení absorpční schopnosti krajiny, ale také opatření technického charakteru, jako je výstavba přehrad či propojení povodí pro převádění vody. Naše čtenáře seznamujeme se složením meziresortní komise VODA-SUCHO a Směrným vodohospodářským plánem z roku 1976 a následně přinášíme dva příspěvky Ministerstva zemědělství, které se oběma tématům věnují.

Zároveň se domníváme, že k systémovému a komplexnímu řešení výše uvedené problematiky chybí hodnocení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, který je schopen v příslušném území řešit významným způsobem povodně i sucho. **Domníváme se, že Meziresortní komise VODA-SUCHO, jejíž hlavní náplň i složení uveřejňujeme, by měla být doplněna o odborníky znalé problematiky vodního koridoru D-O-L.**

Zvláště s přihlédnutím k vyhlášení veřejné soutěže na studii proveditelnosti vodního koridoru D-O-L, kterou vypsalo Ministerstvo dopravy ČR 17. srpna 2015.

Redakční rada VCaP

Ministerstvo životního prostředí České republiky

MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ

MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU

chybí Ministerstvo dopravy

Meziresortní komise VODA-SUCHO

Medlov, červen 2015

RNDr. Tomáš Hrdinka, Ph.D.

Výkonný výbor meziresortní komise VODA-SUCHO



	jméno a příjmení	titul	organizace	funkce
1	DAÑHELKA Jan	RNDr., Ph.D.	ČHMÚ	náměstek ředitele pro hydrologii
2	HLADÍK Jiří	Ing., Ph.D.	VÚMOP	ředitel
3	KALAŠ Petr	Ing.	MŽP	šéfporadce ministra
4	KLÁPŠTĚ Jiří	Ing.	MŽP	ředitel odboru obecné ochrany přírody a krajiny
5	KOLEŇÁK Ivan	plk. Ing.	HZS	ředitel odboru ochrany obyvatelstva a krizového řízení
6	KUBALA Petr	RNDr.	Pov. Vltavy	generální ředitel
7	KULHÁNKOVÁ Pavlína	Ing.	MPO	ředitelka odboru ekologie
8	MARADOVÁ Svatava	Ing.	SPÚ	ústřední ředitelka
9	MELOUNOVÁ Miloslava	Ing.	SOVAK	ředitelka
10	NISTLER Josef	Ing.	MŽP	ředitel odboru ochrany vod
11	PREČANOVÁ Simona	Ing.	MZE	šéfporadkyně ministra
12	PUNČOCHÁŘ Pavel	Ing.	MZE	vrchní ředitel sekce vodního hospodářství
13	RIEDER Mark	Mgr.	VUV TGM	ředitel
14	SEKÁČ Pavel	Ing.	MZE	vrchní ředitel sekce přímých plateb a rozvoje venkova
15	SKLENÁŘ Tomáš	Ing.	MMR	ředitel odboru územního plánování
16	SLAVÍKOVÁ Lenka	doc., Ing., Ph.D.	IEEP	výkonná ředitelka
17	TOMAN Miroslav	Ing., CSc.	AK ČR	prezident

Poradní orgán meziresortní komise VODA-SUCHO

	Jméno a příjmení	titul	organizace	funkce
1	ADÁMKOVÁ Marie	MUDr., CSc.	MŽP	referent odboru bezpečnosti a krizového řízení
2	BEDNÁŘ Jiří	Ing.	MŽP	ředitel odboru bezpečnosti a krizového řízení
3	BOUŠKA Petr	Ing.	VÚV TGM	náměstek ředitele pro výzkum a odbornou činnost
4	FANTA Josef	prof., Ing., CSc.	WU, JČU	krajinný ekolog
5	FANTYŠ Martin	Ing.	AK ČR	tajemník
6	FENCL Lukáš	Ing.	ZS	zemědělec, člen Zemědělského svazu
7	FOŠUMPAUR Pavel	doc., Dr., Ing.	ČVUT	hydrotechnik
8	HAVEL Petr	Ing.	IFAJ	agrární analytik
9	HODOVSKÝ Jan	RNDr.	Pov. Moravy	generální ředitel
10	HŮDA Jan	Ing., Ph.D.	RS ČR	prezident
11	CHUCHMA Filip	RNDr.	ČHMÚ	agrometeorolog
12	JANSKÝ Bohumír	prof., RNDr., CSc.	PřF UK	fyzický geograf, hydrolog
13	JÍLEK Petr	Ing.	MZE	vrchní ředitel sekce zemědělských komodit
14	KAŠPÁREK Ladislav	Ing., CSc.	VÚV TGM	hydrolog
15	KROUTIL Václav	Ing.	Pardubický kr.	člen Rady zodpovědný za životní prostředí
16	KUNA David	Ing.	MZE	ředitel odboru environmentálních podpor PRV
17	KUNCL Vladimír	Ing.	ASZ	předseda ASZ region Příbram
18	LANDA Ivan	Ing.	MZE	referent oddělení strategie environ. podpor PRV
19	NEDVĚDICKÝ Pavel	Ing.	ZD HL.MAŠ.	ředitel
20	NEVĚŘIL Jan	Ing.	SIGMA VVÚ	ředitel
21	NEVŠÍMALOVÁ Kristýna	Ing.	AOPK	vedoucí oddělení péče o vodní ekosystémy
22	PEŠOUT Pavel	Ing.	AOPK	náměstek sekce ochrany přírody a krajiny
23	PÍCHOVÁ Olga	kpt. Ing.	HZS	vrchní komisař oddělení krizového řízení
24	PODRÁZSKÝ Vilém	prof., Ing., CSc.	ČAZV, ČZU	předseda; lesní hospodář
25	POKORNÝ Jan	doc., RNDr., CSc.	ENKI	ředitel
26	PONDĚLÍČEK Jiří	Ing., Ph.D.	MZE	ředitel odb. stát. správy lesů, myslivosti a rybářství
27	PRAŠIL Ilja	RNDr., CSc.	VÚRV	vedoucí odboru genetiky a šlechtění rostlin
28	ROŽNOVSKÝ Jaroslav	RNDr., Ing., CSc.	ČBKs	předseda
29	TRNKA Miroslav	doc., Ing., Ph.D.	MENDELU	pracovník ústavu agrosystémů a bioklimatologie
30	VIZINA Adam	Ing., Ph.D.	VÚV TGM	hydrolog
31	VOJTĚCHOVSKÁ-ŠRÁMKOVÁ Michaela	Mgr., Ph.D.	MŽP	referent odboru ochrany vod

SMĚRNÝ VODOHOSPODÁŘSKÝ PLÁN

ČESKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY

I
1. část

1976

VYDALO MINISTERSTVO LESNÍHO A VODNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ ČSR
VE STÁTNÍM ZEMĚDĚLSKÉM NAKLADATELSTVÍ V PRAZE

Směrný vodohospodářský plán ČSR nebyl jenom cárem papíru, jak tomu je často vidět dnes u podobných dokumentů, ale byl postupně naplňován. Vždyť už na jaře 1977 byla otevřena prodloužená Labská vodní cesta do Chvaletic

Zdroj: Ústav územního rozvoje



Povodí Vltavy představilo studii ČVUT o možném zvýšení ochranné funkce Vltavské kaskády před povodněmi

Ing. Hugo Roldán – Povodí Vltavy, státní podnik

Foto: Vladimír Říha, Jan Marsín

Expertní tým ČVUT dokončil na zadání státního podniku Povodí Vltavy studii Prověření strategického řízení Vltavské kaskády. Výsledky studie ukázaly, do jaké míry je Vltavská kaskáda technicky schopná zvýšit ochranu území pod kaskádou před povodněmi a jaké dopady by toto zvýšení mělo na její ostatní funkce. Studie otevírá cestu k odborné i veřejné diskusi na téma možných změn priorit Vltavské kaskády.

„Studie je jedním z opatření, kterými vláda reagovala na povodeň z roku 2013. Zároveň je reakcí na řadu názorů, které se tehdy objevily, že v důsledku změny klimatu se zvyšuje pravděpodobnost častějšího výskytu velkých povodní a že je třeba na tyto nové podmínky reagovat změnou priorit, na jejichž základě je Vltavská kaskáda řízena, a to ve prospěch ochrany před povodněmi,“ řekl k představení materiálu ministr zemědělství Marian Jurečka.

„Studie přináší i řadu informací k tématu sucha. Ukazuje, s jakou rezervou plní Vltavská kaskáda svoji hlavní funkci, tedy akumulaci vody pro zajištění minimálního odtoku pro potřeby měst, obcí nebo zemědělců. Bude tedy bezpochyby důležitým podkladem také pro práci Meziresortní komise VODA-SUCHO, která má navrhnout adaptační strategii ČR na negativní vlivy klimatických změn,“ dodal ministr Marian Jurečka.

Podle studie je Vltavská kaskáda schopna výrazně zvýšit ochranu před povodněmi, aniž by byla významněji omezena její hlavní funkce: akumulace vody pro období sucha. Významnější zvýšení ochranné funkce by ale **negativně ovlivnilo její ostatní účely, hlavně plavbu na vltavské vodní cestě, výrobu elektřiny a rekreaci v okolí Orlické a Slapské přehrady**. Významnější zvýšení ochranné funkce kaskády by vyvolalo dodatečné investice, **[mj. do výstavby zdymadla mezi Orlíkem a vodním dílem Kořensko](#)**, do nahrazení sníženého výkonu vodních elektráren a na podporu rekreace v okolí

Orlické a Slapské přehrady, případně by vyvolalo náklady na kompenzaci za útlum turistického ruchu.

„Význam studie tkví v tom, že do jejího zpracování neexistoval dokument, na jehož základě by bylo možné diskutovat o případných změnách priorit Vltavské kaskády zahájit. Pro nás má význam otevřená komunikace se zástupci samosprávy. Studie bude proto neprodleně předána a představena i starostům obcí v okolí Vltavské kaskády. Je totiž důležitým podkladem k veřejné diskusi o prioritách této kaskády, v níž budou hrát zástupci samospráv zásadní roli,“ řekl Petr Kubala, generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy.

Povodí Vltavy již využilo výsledky studie k vypracování návrhu na trvalé zvýšení retenčního prostoru v Orlické nádrži, určeného pro zachycení povodní, o polovinu, tedy z 62 milionů na 93 milionů metrů krychlových. Toto zvýšení bylo ve studii první a jedinou variantou, která měla minimální dopad na ostatní funkce Vltavské kaskády. Povodí Vltavy navrhlo změnu manipulačního řádu Orlické přehrady letos 19. března, schválen by mohl být do konce roku.

Informace ke studii Prověření strategického řízení Vltavské kaskády

Studie ukázala, že Vltavská kaskáda je schopna zvýšit ochranu Prahy a území podél dolního toku Vltavy až na úroveň stoleté vody. Větší ochranu již nedokáže zajistit ani zcela prázdná Orlická nádrž, protože u povodní větších než stoletých je vysoce pravděpodobné, že povodeň v Praze (významné překročení neškodného průtoku v měřicí stanici v Praze Chuchli) a na dolním toku Vltavy by způsobily neregulované přítoky Vltavy pod kaskádou, tedy Berounka a Sázava.

Varianta, která by přinesla zvýšení ochrany území pod Vltavskou kaskádou ze současného stavu – stupně ochrany nedosahující ani desetileté vody – až na ochranu před stoletou vodou, počítá se zvětšením retenčního ob-



Hráz Orlické nádrže během povodně 2002

jemu v Orlické nádrži o 372 mil. m³. Tato varianta je ve studii označena jako V6.

V případě, že by se prosté zvětšení retenčního prostoru v Orlické nádrži doplnilo dalším opatřením na zvýšení ochranné funkce Vltavské kaskády, tzv. dřívějším předvypouštěním přehrad o 24 hodin, stačilo by pro dosažení ochrany před stouletou vodou zvětšení retenčního prostoru o 270 mil. m³. Při této variantě (označené jako V5) by hladina v Orlické přehradě trvale klesla o deset metrů.

Varianty zvýšení retenčního prostoru v Orlické nádrži označované jako V5 (s předvypouštěním) a V6 by tedy dokázaly ochránit území pod Vltavskou kaskádou před stouletou vodou. Například by dokázaly zadržet povodeň z roku 2013, která svým rozsahem patří do možné množiny stouletých povodní. Obě tyto varianty však mají významný negativní vliv na ostatní funkce Vltavské kaskády.

Povodeň z roku 2002 by naopak nedokázal zadržet ani prázdný Orlík, varianta ve studii označená jako V7.

Studie Proověření strategického řízení Vltavské kaskády ukázala, že pokud z diskuze o jejích výsledcích vzejde zadání propočítat ekonomické dopady realizace jedné z variant (V2 až V6) zvýšení retenčního prostoru v Orlické přehradě (případně v kombinaci se zvětšením retenčního prostoru ve Slapské přehradě), měl by být s touto variantou porovnán ekonomický a společenský dopad i dalších možností, jak zvýšit ochranu území pod Vltavskou kaskádou před povodněmi. K těm patří především:

zvýšení hranice bezpečného průtoku ve Vltavě pod kaskádou (měřeno v Praze Chuchli) ze současných 1500 m³/s na například 2000 m³/s, výstavba víceúčelové přehrady na neregulované Berounce.

Povodí Vltavy dále ve spolupráci s Českým hydrometeorologickým ústavem zpracuje metodiku, která umožní více využít potenciál preventivního upouštění přehrad při nepříznivých hydrologických předpovědích na snížení dopadu povodní. V praxi by zavedení této metodiky znamenalo, že dispečerů Povodí Vltavy by v případě hrozcí

povodně mohli začít upouštět vodu z Orlické (a případně Slapské) nádrže **dříve a pravděpodobně i ve větším množství**, než jak je preventivně upouštěna dnes. Povodí Vltavy si je vědomo, že výraznější preventivní upouštění nádrží by vedlo k častějším a v řadě případů zbytečným protipovodňovým opatřením v Praze a v dalších městech (například vyklizení náplavek a umístění lodí do přístavů).

Hotovou studii Povodí Vltavy předá příslušným ministerstvům a dalším úřadům, především Ministerstvu zemědělství, Ministerstvu životního prostředí, Ministerstvu místního rozvoje a Ministerstvu dopravy, dotčeným krajům, tedy Středočeskému, Jihočeskému a Ústeckému kraji, Praze a starostům dotčených měst a obcí.

Povodí Vltavy předpokládá, že studie se stane jedním z hlavních dokumentů, se kterými bude dále pracovat Meziresortní komise VODA–SUCHO zřízená ministerstvy zemědělství a životního prostředí a která má připravit adaptační strategii ČR na případné klimatické změny.

Studie je k dispozici na internetových stránkách Povodí Vltavy www.pvl.cz

K dispozici je dále doprovodný materiál zpracovaný Povodím Vltavy, jehož účelem je za prvé objasnit důvody pro vznik studie Proověření strategického řízení Vltavské kaskády, její zadání a cíle, a za druhé vysvětlit některé pojmy, postupy a informace, které jsou obsaženy ve studii, jsou pro její pochopení důležité, a které mohou být pro laického čtenáře obtížně srozumitelné.

Poznámka: Díky zvýšení bezpečného průtoku v Praze Chuchli například na 2000 m³/s by Vltavou pod kaskádou při nastupující povodni proteklo více vody z přicházející povodňové vlny, takže retenční prostor v Orlické nádrži by se začal plnit později. To by vedlo k větší schopnosti Vltavské kaskády ovlivnit průběh povodně a snížit velikost její kulminace. Neškodný průtok je definován jako maximální průtok, který ještě nezpůsobí větší povodňové škody. Zvýšení neškodného průtoku brání vysoká zastavenost území okolo Vltavy pod kaskádou.



2002 - voda přetéká vzpěrná vrata v nedokončeném velkém lodním výtahu na Orlické přehradě



2002 - voda se valí po kolejových drahách malého a velkého lodního výtahu na Orlické přehradě

Ministerstvo zemědělství má plán, jak bojovat se suchem

Ing. Hugo Roldán – Povodí Vltavy

Foto: Miroslav Neumaier

Vláda na svém jednání dne 29.7.2015 schválila materiál Příprava realizace opatření pro zmírnění negativních dopadů sucha a nedostatku vody. Jeho cílem je zpracování dlouhodobé strategie, kterou stát pomůže zajistit dostatek vody při předpokládané změně klimatu. Materiál společně předložili ministr zemědělství Marian Jurečka a ministr životního prostředí Richard Brabec.

Materiál, který předložil ministr Marian Jurečka vládě, obsahuje náměty z jednání Meziresortní komise VODA-SUCHO, v níž pracují odborníci z většiny ministerstev, zástupci profesních sdružení, výzkumných institucí a samosprávy. „**Navrhli jsme vládě, aby se jednotlivá ministerstva a další instituce zaměřily hlavně na aktivitu, které umožní zadržování vody v krajině a na výstavbu vodních nádrží,**“ řekl ministr Marian Jurečka.

K dalším doporučením patří rekonstrukce a uplatnění efektivních závlahových systémů, udržitelné hospodaření s půdou, využívání odpadních a srážkových vod, posílení zadržování vody v krajině, návrhy na obnovu a výstavbu rybníků a nádrží, zajištění předpovědních a výstražných systémů nebo zavedení úspěšných technologií při stavbách. „**Konkrétně zemědělci mohou ovlivnit udržení vody v krajině tím, že budou využívat pracovní technologie, které zabrání zbytečnému vysychání půdy,**“ uvedl Marian Jurečka.

K tomu doplnil ve vysílání České televize zástupce náměstka ministra zemědělství pro vodní hospodářství Pavel Punčochář: „**Při těch všech opatřeních k umělé infiltraci a dalších, obsahuje tento materiál nejenom infiltraci umělou, ale také převody vody z povodí do povodí v místech, kde je vody více, do míst, kde je jí méně. A ať už by to byla infiltrace nebo jenom prostý převod na posílení vodní bilance, tak s tím se v tomto materiálu po-**

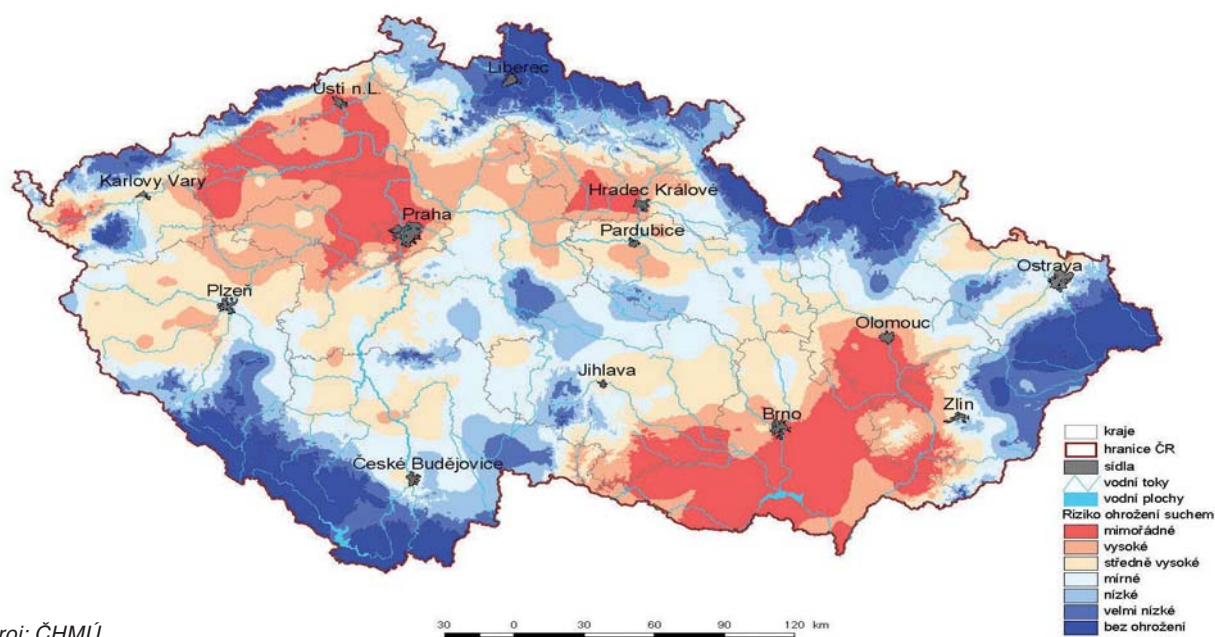
čítá. Dále máme vytipováno **pětašedesát míst vhodných pro výstavbu nádrží a v současné době uvažujeme o výstavbě asi pěti nádrží. Podniky povodí, jako správci povodí budou připravovat tyto nádrže k realizaci.**“

Ministerstvo zemědělství plánuje v příštím roce prověřit možnosti rekonstrukcí vodních nádrží, odstranění sedimentů pro zvětšení zásobního prostoru a zkontrolovat funkčnost vodovodních a kanalizačních soustav, aby navrhlo nejvhodnější způsoby distribuce pitné vody. Dalším opatřením bude vytipování zemědělských a lesních lokalit, které jsou nejvíce ohroženy suchem. Právě tam by měla směřovat podpora na zajištění nových vodních zdrojů pro využití na závlahy nebo na obnovu suchem poškozených porostů.

Cílem materiálu je zpracování ucelené dlouhodobé koncepce k zabezpečení ochrany České republiky před škodlivými následky sucha, které se může nepředvídatelně vyskytnout. Koncepce bude předložena vládě do 30. června 2017. „**Podle dosavadních klimatických modelů můžeme v budoucnu s velkou pravděpodobností očekávat růst teplot vzduchu a s tím souvisejícího zvýšení odparu vody a také prodloužení období sucha,**“ řekl Marian Jurečka.

Souběžně jsou připraveny podpory a další opatření pro zemědělce, kterými lze následky sucha z hlediska ekonomických dopadů omezit. Začátkem ledna 2014 byl notifikován Rámcový dotační program pro poskytování státní podpory řešení rizik a krizí v zemědělství, který umožňuje okamžitou kompenzaci finančních ztrát při příštích živelných katastrofách. Na program byla notifikována částka 12,25 miliard korun využitelných v letech 2014–2020. Rozpočet programu není stanoven, neboť jde o rámcový program a peníze by měly být vyčleněny až na základě výskytu události a odhadu skutečně

Zemědělské sucho na území ČR ve vegetačním období
(míra ohrožení na základě analýzy aktuální vláhové bilance za období 1961 - 2000, metoda indexů)



Zdroj: ČHMÚ

vzniklých škod. Po výskytu mimořádné události rozhodne o spuštění programu vláda ČR.

Ministr Jurečka zároveň vládu informoval o aktuálním stavu vodních zdrojů a suchu na konci července 2015. „Díky vodním nádržím se daří zajistit odběry povrchových vod pro vodárenství, průmysl i zemědělství. Naplněnost vodních děl je 70 až 90 procent objemu a i kdyby sucho pokračovalo, nádrže dokážou své funkce plnit. V tíživější situaci jsou domácnosti zásobované výhradně ze studní a vodní živočichové, které ohrožuje nedostatečný kyslíkový režim vysychání koryt,“ uvedl Marian Jurečka. K zmírnění těchto dopadů slouží opatření, která řada vodoprávních úřadů přijala na podnět státních podniků Povodí, například zákazy zalévání zahrad, mytí aut a napouštění bazénů. Došlo rovněž k prvním zákazům zpoplatněných odběrů povrchových i podzemních vod pro podniky, většinou na severu a východě Čech.



Letošní kritické sucho tvrdě zasáhlo kromě zemědělství také lodní dopravu na regulovaném úseku Labe - lodě se musely stáhnout do ochranných přístavů a rentabilní plavba byla po dobu několika týdnů nemožná





Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje

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

Petrov se stal největším přístavem na Moravě

Od soboty 22. srpna 2015 má malebná jihomoravská obec Petrov další primát – kromě unikátního komplexu vinných sklepů je nyní největším přístavem na Baťově kanálu. Slavnostní křest přístavu doprovázel bohatý program pro veřejnost a zakončily zde bezpečně první motorové čluny a hausbóty. Řeší se tak dlouhodobý nedostatek míst pro zastavení lodí, který omezuje další rozvoj plavby a podnikání na vodní cestě. Investorem a provozovatelem přístavu je Ředitelství vodních cest.

Stavební ruch zde vystřídá hemžení malých i velkých lodí. „Otevřením nového moderního přístavu Petrov začíná nová kapitola turistické plavby na Baťově kanálu. U mol zde může přistát až 44 lodí, z toho dvě velké osobní lodě. Polovina míst bude vždy vyčleněna pro návštěvníky Petrova, kteří budou moci zastavit kdykoliv během dne nebo zůstat přes noc. Ostatní nyní nabízíme veřejnosti pro stání svých plavidel na celou sezónu nebo na jeden či více měsíců, věříme, že se najde i podnikatel s půjčovnou kajutových lodí,“ uvedl ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů. Novinkou na Baťově kanálu jsou přípojky pro každé plavidlo na elektrickou energii a pitnou vodu. V servisním centru u provozní budovy je možné také odčerpávat odpadní vody z lodí speciálním čerpadlem. Příští rok servisní centrum doplní tankovací stanice pohonných hmot a jeřáb na zvedání lodí z vody. „Věřím, že nyní kapitáni nebudou muset složitě hledat místo pro přistání u břehu úzkého kanálu a brodit se rákosím. Ocenit musím vynikající spolupráci s obcí během celé přípravy i realizace stavby,“ dodal.

Tato okrajová část obce se změnila k nepoznání. „Vedle přístavu jsme postavili nové parkoviště a upravili komunikace tak, aby zde byla důstojná nová brána do obce pro návštěvníky, kteří sem připlují po vodní cestě. Dosud se zde mnoho lodí ani nezastavilo, protože přístaviště bylo stále plné. Nyní se těšíme, že více turistů navštíví naši obec a užijí si zdejší pohody a lahodného vínečka,“ zdůraznila starostka obce Petrov Eva Mlýnková.

V místě původního nevyužitého pozemku stavební stroje od podzimu loňského roku vyhloubily nový přístavní bazén, po obvodu byly nasypany hráze a do dna byly zaberaněny piloty s ocelovou konstrukcí přístavních mol. Přístup posádek na plavidla je po pohodlné dubové podlaze s dostatkem úvazných prvků pro bezpečné upevnění lodí. „Přes zimu zde byl Baťův kanál vypuštěn a mohli jsme tak zemní práce provést na suchu. Od května ale opět na kanál vyplouvají lodě, přístav se musel napustit a dokončovací práce tak probíhaly na vodě,“ upřesnil za zhotovi-



Slavnostní otevření rekreačního přístavu Petrov

Foto: Vojtěch Bártek

tele stavby Labské stavební a strojní společnosti, s.r.o., Václav Růžička. V servisním centru byla vybudována svislá železobetonová zeď, připravená pro montáž stabilního jeřábu a tankovací stanice pohonných hmot. Celkové náklady na stavbu dosáhly 38 milionů korun a jsou financovány Státním fondem dopravní infrastruktury.

S velkou radostí očekával otevření nového přístavu ředitel obecně prospěšné společnosti Bařův kanál Vojtěch Bártek. „Každoročně nám na naší turistické vodní cestě přibývají další a další lodě. Nyní mají možnost kvalitního přístavního zázemí.“

Ředitelství vodních cest ČR připravuje do budoucna výstavbu i dalších přístavů, jako např. Napajedla-Pahrbek nebo rozšíření přístavu ve Veselí nad Moravou, kde budou také čerpací stanice pohonných hmot a další ekologické servisní služby. Zahájení stavby tam nastane nejdříve v roce 2017. O stavební povolení se usiluje u přístaviště na horní rejdě plavební komory Kunovský les, kdy v příštím roce by mělo být postaveno. Již příští sezónu budou v provozu přípojky elektřiny na molech 10 současných přístavišť Bařova kanálu, v některých místech i s napojením pitné vody. Celý systém využívá jednotné čipové předplatné karty, prodávané v přístavech i na jiných místech podél vodní cesty.

V neposlední řadě Ředitelství vodních cest ČR připravuje i prodloužení Bařova kanálu na jih do Hodonína pomocí nové plavební komory Rohatec a na sever do Kroměříže plavební komorou Bělov. Prodloužení na sever narazilo na novou právní úpravu zapojení závěru EIA do územního řízení, jež je posledním potřebným dokladem. Pokud letos Ministerstvo životního prostředí proces stihne, tak by se mohlo rozběhnout územní řízení. V Rohatci se podařilo po letech dosáhnout územního rozhodnutí, a tak se přiblížila její realizace, odhadovaná na léta 2017–2018. Poté dostane turistická nabídka Bařova kanálu další nový impulz.

Labe

Když čtete tento článek, měla by být již zveřejněna doplněná dokumentace EIA na Plavební stupeň Děčín, která se vypořádává se všemi připomínkami. Věříme, že nyní se podaří proces úspěšně dokončit a pokročit v přípravě stavby kupředu. Více hmatatelné jsou práce na modernizaci plavebních komor Brandýs nad Labem a Velký Osek. Zde se naplno chystají práce na podzimní odstávku, kdy budou během dvou měsíců tyto komory dokončeny a uzavřena tak bude dvacetiletá série modernizací všech plavebních komor na Labi. Vedle šesti veřejných přístavišť rekreační plavby, které postupně získávají své návštěvníky a letos byla obnovena i pravidelná linka osobní lodě, zajišťují se správní řízení pro další nová přístaviště. Ve finále projektování a povolovacích řízení jsou přístaviště v Děčíně, Štětí, Nymburku, Neratovicích a Čelákovcích. Nepochybujeme, že v příštím roce jejich stavbu Ředitelství vodních cest ČR spustí



Modernizace plavební komory Velký Osek

a snad některá z nich budou již brzy uživatelům sloužit. V dalších lokalitách je příprava přístavišť administrativně složitější, takže jejich realizace bude následovat až později. Splavnění do Pardubic je závislé na pokroku v povolení Stupně Přelouč. Uvidíme, jak se správní úřady vypořádají s novou právní úpravou procesu EIA. Pozitivem je, že jsme získali stavební povolení na nový silniční most Valy-Mělice, který umožní plnohodnotnou plavbu do Pardubic. Na dalších stavbách splavnění se projektuje.

Vltava

V jižních Čechách plynule běží stavební práce v Hněvkovicích, zakládá se plavební komora a běží prohrábky koryta. Již téměř třetina od Týna po Hněvkovice je prohrabána. Již jen dokončovací práce jsou na novém přístavišti Purkarec s 50 m dlouhým plovoucím molem. Zahájeno bylo výběrové řízení na zhotovitelkou firmu pro modernizaci rejd plavební komory Kořensko, kde v příštím roce dojde k rozšíření rejd a ke dlouho očekávaným úvažným prvkům u bezpečných čekacích stání pro malá i velká plavidla. V okolí Prahy se dokončuje příprava přístaviště Davle, které by mohlo v příštím roce vyrůst. Také se intenzivně pracuje na projektování úpravy přístaviště u nábřeží E. Beneše v centru Prahy, aby mohlo dobře a důstojně sloužit i pro výstup a nástup cestujících již v roce 2016. U dalších staveb není realizace tak na spadnutí, za pozornost stojí zejména série modernizačních prací zvyšujících parametry mezi Mělníkem a Prahou. Jedná se nejen o nové mosty umožňující plnohodnotnou podjezdnou výšku, kde začíná projektování pro stavební řízení, ale daleko je také projektování modernizace rejd plavební komory Štvanice a velká úprava ohlaví velké plavební komory Hořín.



Práce na plavební komoře Hněvkovice



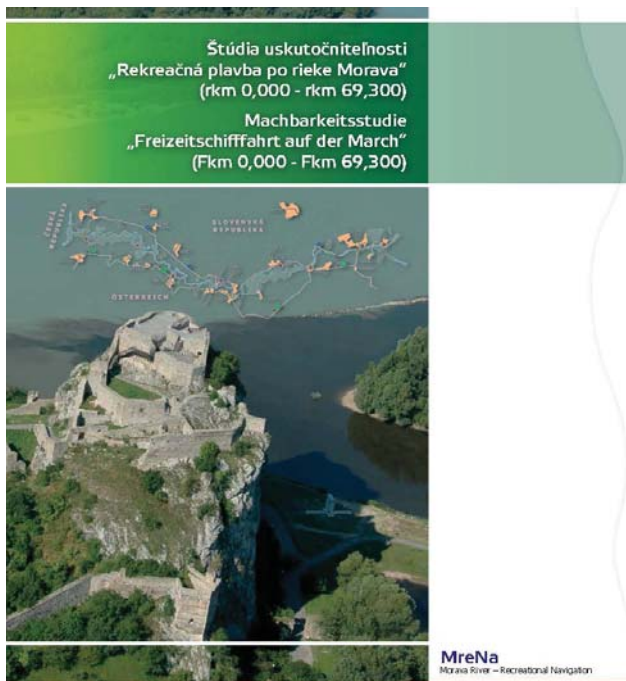
Dolní rejda VD Hněvkovice - práce na nábřežní zdi



Stavební práce na přístavu Purkarec

Aktivity Agentúry rozvoja vodnej dopravy v roku 2015

Ing. Roman Cabadaj, PhD. – Agentúra rozvoja vodnej dopravy



možností rekreačnej plavby po rieke Morava na rkm 0,000 až rkm 69,300, ktorá by podala reálne možnosti využitia rieky Morava pre „vodný turizmus“.

Projekt pozostával z nasledovných aktivít:

1. Publicita a informovanosť,
2. Riadenie projektu a koordinácia rozvoja cezhraničného partnerstva,
3. Technická analýza,
4. Ekologická analýza,
5. Legislatívna analýza,
6. Vypracovanie záverečnej správy k štúdii uskutočniteľnosti rekreačnej plavby po rieke Morava.

Vyhodnocované analýzy sa zaoberajú riekou Moravou v úseku od sútoku s riekou Dyje až po sútok s Dunajom pod Devínom (Slovensko). V tomto celom úseku tvorí rieka Morava hraničný tok, ktorý oddeľuje Rakúsku republiku od Slovenskej republiky. Hranica prebieha podľa zmluvy o hranici medzi oboma štátmi stredom rieky. Rieka Morava sa vyznačuje v minulosti realizovanými úpravami vodného toku. Úroveň vodnej hladiny (prietok) závisí vo veľkej miere od zrážkových pomerov v povodí Moravy.

Na základe spracovaných súhrnných analýz možno konštatovať toto:

- Skúsenosti ukazujú, že motorizovaná lodná plavba bez regulačných opatrení na Morave je možná od prietoku asi $60 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$ pre ponor 0,75 m pri šírke plavebnej dráhy 30 m. Aby sa zabránilo škodám na pohone, je potrebná znalosť dna rieky.
- Ak je na plánovanej trase lodnej plavby z plavebno-technických dôvodov potrebný kontrolný vodočet, treba prediskutovať dodatočné zriadenie vodočtu pre určenie výšky hladiny po konzultácii s príslušnými národnými úradmi.
- Plavidlám by malo byť za daných podmienok umožnené splniť plavebno-technické požiadavky (napr. otáčanie). V rámci projektu sa diskutovalo o max. ponore 0,75 m.
- Vymeranie vhodných plavebných dráh, určenie miest pre nástup a výstup.
- Pri voľbe typu lode treba zohľadniť vlnobitie, ktoré táto spôsobuje a okrem iného závisí od rýchlosti plavby. Podľa ekologických požiadaviek sa odporúča max. rýchlosť plavby 8 km/h.
- Maximálny splavný prietok bol stanovený v rámci technickej analýzy (zodpovedajúci KWM/SVSM 1996) na $250 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$.
- Prípadná plavebná prevádzka bude obmedzená podľa platných právnych ustanovení na mesiace august až november.
- V mesiacoch august až november sú jednotlivé odtoky prekročené v nasledujúcich frekvenciách (roky 1951 - 2010):

Mesiac	$40 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$	$60 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$
August	60 %	37 %
September	56 %	33 %
Október	70 %	38 %
November	79 %	47 %



EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund



creating the future
Program na cezhraničnej spolupráci Slovenska - Rakúska (2007-2013)
Program cezhraničnej spolupráce SR 2007-2013 (ERAR) - 2007-2013

Agentúra rozvoja vodnej dopravy (ďalej ARVD) sa svojimi aktivitami postupne dostáva do povedomia odbornej verejnosti, zástupcov inštitúcií zaoberajúcich sa problematikou vnútrozemskej plavby, racionálnym využívaním vôd, ale aj iných súvisiacich oblastí a to nielen v Slovenskej republike, ale aj v zahraničí.

V rámci Slovenskej republiky sa naďalej rozvíja intenzívna spolupráca a komunikácia či už v rámci rezortu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja s príslušnými útvarmi ministerstva, ako aj s inštitúciami ako Dopravný úrad – Divízia vnútrozemskej plavby, Verejné prístavy, a. s., ale aj v rámci rezortu životného prostredia, taktiež s príslušnými útvarmi ministerstva, ako aj s inštitúciami ako Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., Vodohospodárska výstavba, š. p., Výskumný ústav vodného hospodárstva, Slovenský hydrometeorologický ústav a s ďalšími. V neposlednom rade prebiehala komunikácia so splnomocnencom vlády Slovenskej republiky pre prípravu, výstavbu a prevádzku Systavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros, Komisiou hraničných vôd, ale aj s mimovládny sektorom a podnikateľskými subjektmi spolupracujúcimi v oblasti rozvoja a modernizácie vodných ciest, ako aj rozvoja vodnej dopravy.

Výber najdôležitejších aktivít ARVD realizovaných v roku 2015:

Projekt MreNa

ARVD v spolupráci s Úradom dolnorakúskej krajskej vlády, St. Pölten, Oddelením vodného hospodárstva realizovala, práve ukončený, projekt MreNa, ktorý bol financovaný prostredníctvom Programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Rakúsko 2007-2013. Predmetom projektu bolo spracovanie komplexnej štúdie uskutočniteľnosti

- Všetky opatrenia týkajúce sa úpravy vodného toku, regulácia plavebnej dráhy, príp. zriadenie prístavísk, podliehajú úradnému schváleniu a musia byť prerokované v zmysle platnej zmluvy o hraničných vodstvách.
- V rámci prípadnej motorizovanej rekreačnej lodnej plavby treba predpokladať dlhodobý monitoring týkajúci sa vplyvov na životné prostredie. Zohľadnenie ďalších odporúčaní ekologickej analýzy.
- V rámci ekologickej analýzy boli vyčlenené citlivé vodné trasy a periódy. Okrem týchto kritických období treba počítať dodatočné ekologicke predpisy, ktoré vyplývajú z úradného konania (posúdenie jednotlivého prípadu) a z právnych rámcových podmienok prírodných a krajinných chránených oblastí.

Podrobnejšie informácie sú dostupné na ARVD.



Mapa projektu MreNa

Projekt FAIRway - Coordination deployment of the Farway Rehabilitation & Maintenance Master Plan for the Danube and its Navigable Tributaries

Schválený projekt FAIRway, financovaný z nástroja CEF, je priamym výsledkom podpisu Master plánu (Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan), ktorý bol predložený na stretnutí ministrov dopravy 3. Decembra 2014 v Bruseli. Závery s prílohou Master plánu pre obnovu a údržbu plavebnej dráhy Dunaja a jeho splavných prítokov podpísala okrem 9 podunajských štátov aj Slovenská republika.

Závery vychádzajú z Deklarácie ministrov o efektívnej údržbe infraštruktúry dunajskej vodnej cesty, ktorá bola podpísaná 7. Júna 2012 v Luxemburgu.

Riešenie prekážok plavby, berúc do úvahy špecifické charakteristiky všetkých úsekov Dunaja a ich splavných prítokov a zriadenie efektívneho riadenia infraštruktúry vodných ciest, patrí medzi ciele Prioritnej oblasti 1a stratégie Európskej únie pre podunajskú oblasť. Hlavný plán obnovy a údržby plavebnej dráhy popisuje nevyhnutné akcie za účelom dosiahnutia spoločne odsúhlasenej minimálnej prevádzkovej hladiny.

Navrhovaný projekt sa zameriava na

- konsolidáciu a harmonizáciu národných investícií a prevádzkových plánov pre údržbu a obnovu plavebnej dráhy v Podunajskej oblasti,
- aktualizáciu tzv. základnej siete TEN-T koridoru tak, aby bolo naplnené minimum odporúčaní pre dopravnú infraštruktúru, definovaných v Nariadení EÚ č. 1315/2013,
- prípravu podrobného návrhu pre údržbu a obnovu plavebnej dráhy za účelom modernizácie vodných ciest, a teda dosiahnutia stabilných alebo zlepšených podmienok plavby a zväčšenie prepravnej kapacity plavidlami.

Medzi ďalšie aktivity Agentúry rozvoja vodnej dopravy patrili aktivity v rámci Vedy a výskumu, kde prostredníctvom Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky iniciovala niekoľko úloh súvisiacich s rozvojom a modernizáciou vodných ciest, pričom aktuálne ukončuje úloha „Modelový výskum dispozičného riešenia vodného diela Kolárovo na Váhu s ohľadom na nautické podmienky plavebnej bezpečnosti“.

Aktuálne prebieha proces verejného obstarávania výskumov v oblasti optimalizácie parametrov plavebnej dráhy a plavebných objektov pri splavňovaní vodných ciest, konkrétne „Plavebná dráha a dynamický režim plavebných prítokov na Váhu v úseku Sereď – Komárno – výskum“ a „Potreba technických opatrení pre zabezpečenie plavebných podmienok v starom koryte Dunaja v úseku VD Čunovo – Sap pre prípady výpadku plavebných komôr na VD Gabčíkovo – výskum“, z predmetnej kapitoly úloh vedy a výskumu. Výsledky oboch výskumov výraznou mierou prispievajú k rozvoju budovania a modernizácie infraštruktúry vodných ciest na Slovensku.

Záchrana NKP remorkéra ŠTUREC v bratislavskom zimnom prístave a aktivity na zriadenie Lodného múzea

Ing. Vladimír Novák – predseda Slovenského plavebného kongresu

Anotácia

Príspevok poskytuje čitateľovi základné informácie o dvojmotorovom vlečnom remorkéri ŠTUREC, o hlavných míľnikoch jeho histórie a o aktivitách z nedávnej minulosti, ktoré viedli k jeho vyhláseniu za hnutelnú národnú kultúrnu pamiatku a v neposlednom rade o aktuálnych aktivitách vedúcich k jeho obnove.



Motorová tanková loď ŠTÚR Foto – zbierka J. Bohunský

Stručne z histórie remorkéra ŠTUREC

Dvojvrtulový remorkér ŠTUREC bol postavený pôvodne ako motorová tanková loď v Lodenici Škodových závodov v Komárne v sérii ďalších dvoch sesterských lodí. Dňa 11.09.1937 bola pokrstená menom ŠTÚR vtedajším predsedom vlády 1. Československej republiky Dr. Milanom Hodžom, ktorý sa vtedy zúčastnil s prejavom o hospodárskom význame lodnej prepravy po Dunaji. Následne bol v roku 1938 prevzatý do užívania Československou plavebnou akciou spoločnosťou dunajskou (ČPSD).

Z hľadiska ďalšej existencie plavidla bol dôležitý dátum 16.6.1944, kedy bolo ešte ako „Štúr“ počas bombardovania rafinérie Apollo zasiahnuté a potopené. Nasledovala jeho záchrana, keď po 2. svetovej vojne bolo prestavané na motorový vlečný remorkér a premenované na ŠTUREC. Z pôvodnej lode sa použili čelo, strojoňa a kormo, keď trup bol skráteneý cca o 14 m. V roku 1982 bol rem. ŠTUREC prevedený z n. p. Československá plavba dunajská (ČSPD, aktuálne SPaP, a.s.) do majetku podniku pre správu vodných tokov Povodie Dunaja (aktuálne Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., OZ Bratislava, závod Dunaj). Tu bol v roku 1984 vyradený z prevádzky a ako majetok štátu sa nachádzal až do 8.4.2013, kedy došlo k odovzdaniu do správy Dopravného múzea Brati-



Vlečný remorkér ŠTUREC Historisches vom Storm 1992; Band VII; autor Helmut Betz, Verlag Krupfganz Duisburg

slava Slovenského technického múzea Košice, na základe Zmluvy o prevode správy majetku štátu – lode Šturec, zo dňa 27.2.2013, resp. 7.3.2013. Pred podpisom predmetnej zmluvy došlo k rozhodnutiu Pamiatkového úradu Slovenskej republiky zo dňa 5.1.2012, ktorým bola do registra hnutelných národných kultúrnych pamiatok Ústredného zoznamu pamiatkového fondu zapísaná hnutelná národná kultúrna pamiatka č. 12072/0, loď Šturec – dvojmotorový vlečný remorkér.



Účastníci stretnutia pri zmene správcu plavidla 8.4.2013 (Ing. Sýkora, kpt. Novák, Ing. Novák, Ing. Mandl, p. Friedrichová, p. Bohunský, PhDr. Maráky, Mgr. Šullová). Foto - Ing. V. Novák

Organizácie a jednotlivci spolupracujúci pri obnove remorkéra ŠTUREC

Aktivity okolo možnej obnovy remorkéra ŠTUREC odštartovali v roku 2005 nadšenci pre vodnú dopravu a plavidlá Juraj Bohunský a Pavol Šíra. Po kratšej pauze boli aktivity obnovené v rokoch 2009-2010 na základe spolupráce Juraja Bohunského a Ing. Jiřího Mandla, ktorí v spolupráci so Slovenskou plavbou a prístavmi, a.s. uvažovali o vzniku prípadného lodného múzea, v rámci ktorého by došlo aj k prezentácii histórie SPaP, a.s.

Nasledovalo obdobie „ťažkých“ rokovaní a hľadání vhodného modelu spolupráce na obnove remorkéra ŠTUREC, kedy v rokoch 2010-2013 postupne do spolupráce vstupovali ďalší jednotlivci, ako aj inštitúcie. Najmä Slovenský plavebný kongres prostredníctvom jeho predsedu a Agentúra rozvoja vodnej dopravy prostredníctvom jej vtedajšieho riaditeľa Ing. Vladimíra Nováka, Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. prostredníctvom Ing. Mariána Supeka, generálneho riaditeľa a Ing. Pavla Virága, technicko-prevádzkového riaditeľa, Ing. Juraja Sotáka, riaditeľa OZ Bratislava, Ing. Petra Polláka, riaditeľa závodu Dunaj a Ing. Zdena Sýkoru, zástupcu riaditeľa závodu Dunaj, Slovenská plavba a prístavy, a.s. prostredníctvom predsedu predstavenstva Ing. Jozefa Blaška, generálneho riaditeľa a člena predstavenstva Ing. Jaroslava Michalca a členky predstavenstva Ing. Kataríny Mihalovičovej a Slovenské technické múzeum Ko-

šice prostredníctvom Ing. Eugena Labaniča, generálneho riaditeľa, resp. Múzeum dopravy Bratislava prostredníctvom riaditeľa PhDr. Petra Marákyho.

Spomenúť treba aj jednotlivcov, medzi ktorých patrili a patria najmä: kpt. Vladimír Novák st., dpt. Dušan Krajčí, kpt. Karol Puha, kpt. Ivan Vanek, kpt. Milan Kollár, kpt. Juraj Štvrtecký a ďalší, ktorí sa tak v minulosti, ako aj aktuálne, podieľajú na konkrétnych aktivitách vedúcich k dosiahnutiu spoločného cieľa a tým je obnova rem. ŠTUREC.

Aktivity pre obnovu remorkéra ŠTUREC od 8.4.2013

Slovenský plavebný kongres pre účel obnovy Šturca zriadil Odbornú skupinu ŠTUREC. Tá vznikla v súlade so Stanovami SPK, pričom úlohou SPK je podieľať sa ako odborný gestor v spolupráci so Slovenským technickým múzeom - Múzeom dopravy Bratislava na obnove plavidla Šturec. Vedúcim OS Šturec je kpt. Novák a členovia sú p. Bohunský a Ing. Mandl. Podľa aktuálnych požiadaviek sa na práci OS ŠTUREC zúčastňujú aj zástupcovia kolektívnych členov Slovenského plavebného kongresu, medzi ktorých okrem Múzea dopravy Bratislava patria najmä Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. (predchádzajúci správca plavidla) a Slovenská plavba a prístavy, a.s.

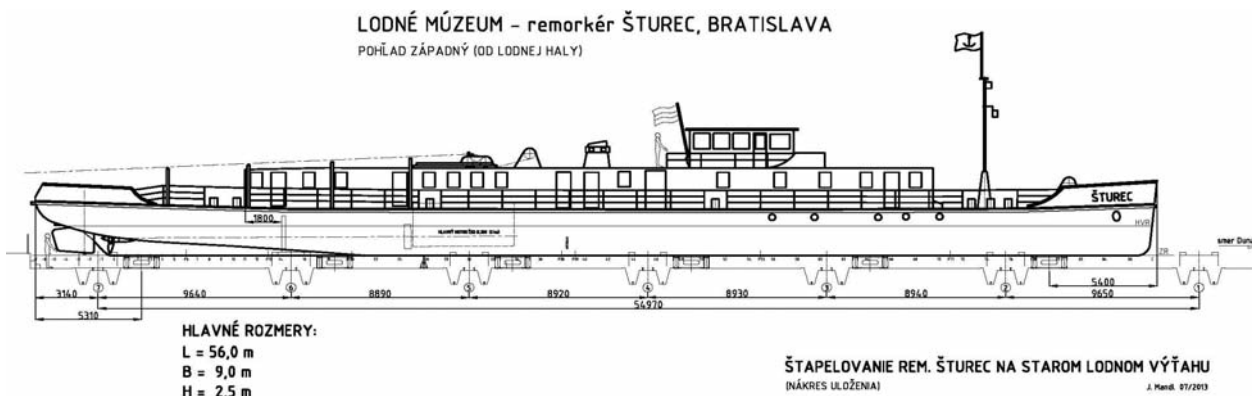
Medzi základné oblasti, v rámci ktorých OS ŠTUREC zabezpečuje svoju činnosť patria administratívne, technické a finančné záležitosti, ľudské zdroje a propagácia.

K prioritne riešeným technickým záležitostiam doteraz patrili najmä základné záchranné a zabezpečovacie práce priamo na plavidle, ďalej tiež aktivity súvisiace s prípravou plavidla na odčerpávanie zostatkových odpadov

a urobený základný náter častí dna, ktorými mal byť trup následne položený na pripravené nosníky zo starých klinových vozíkov.

Vyťahnutiu plavidla na opravárenskú polohu predchádzalo spracovanie nevyhnutnej dokumentácie, v prvom kroku sa jednalo o prípravu a následné uloženie štapelových podloží z nitovaných nosníkov pôvodných klinových vozíkov na určené miesta. Tomu predchádzalo ich dôkladné očistenie a natretie. Výšková poloha nosníkov bola zameraná laserom, aby bolo možné podložiť drevené dosadacie hranoly a primerane ich vyrovnáť. Súbežne s týmito aktivitami boli zapožičané hydraulické valce pre potrebu preloženia remorkéra Šturec a uvoľnenia klinových vozíkov lodného výťahu. Remorkér uložený na konci štapelovej plochy, nebude prekážať ďalšej prevádzke výťahu. Tu by mohli byť v pokoji a za optimálnych podmienok vykonané všetky potrebné práce na lodi.

Medzi ďalšie aktivity uskutočnené priamo na plavidle svojpomocne prostredníctvom členov OS Šturec a ďalších spolupracovníkov patrili najmä vyčistenie strojovne, vyčistenie obytných priestorov, kormidelné a kabín, zabezpečenie 2 ks veľkokapacitných kontajnerov, t. j. spolu 14 m³ odpadu, vyčistenie rekvizičných skladov, zriadenie elektrickej prípojky na remorkér Šturec. V októbri 2014 bolo zabezpečené sfunkčnenie elektrických rozvodov na Šturci v rozsahu minimálneho núdzového osvetlenia v priestoroch jedálne (zadná časť), salóna a kabín. Strojovňa a ostatné priestory budú riešené prenosnými lampami. Slovenská plavba a prístavy, a.s. ponúkla 100 l čiernej asfaltovej farby na náter podponorovej časti



Uloženie rem. ŠTUREC na lodnom výťahu v zimnom prístave

Schéma (J. Mandl)

vých vôd, s vyťahnutím plavidla na opravárenskú polohu a so získaním chýbajúcich súčastí z iných plavidiel. Odpadové vody zo zadných palivových tankov znečistené ropnými produktmi boli v dňoch 24. a 25.3.2014 odčerpávané do autocisterny a odvezené na separovanie a spálenie. Dňa 25.3.2014 bolo plavidlo vyťahnuté na šikmú zväžnicu starého lodného výťahu, kde bolo pripravené na očistenie trupu v značne obrastenej podponorovej časti

Šturca, OS Šturec možnosť prediskutovalo s tým, že to považujú za jedno z možných riešení, avšak prioritne sa prikláňajú k originálnym náterom z Chemolaku Smolenice, a.s., s ktorým prebieha komunikácia v predmetnej záležitosti od novembra 2014. Na jednom zo stretnutí bolo predbežne dohodnuté, že Chemolak Smolenice, a.s. poskytne pre potreby obnovy Šturca základnú farbu šedú za minimálne výrobné náklady v hodnote cca 2 200 €, ktoré boli vypočítané podľa metráže predloženej OS Šturec.



Vyťahovanie remorkéru ŠTUREC na lodnom výťahu
Foto - Ing. V. Novák

Medzi aktivity súvisiace so získaním chýbajúcich súčastí z iných plavidiel patrilo získanie značného množstva veľmi dôležitých súčastí z DNL Dunajec na lodný motor Škoda 6 L 350, ale aj ďalších zariadení strojovne a palubných mechanizmov. Ďalej boli osadené lodkové žeriavy a pomocný parný stroj (bugar) a výfukové potrubie pomocou žeriava SVP, š.p., namontované schodisko zo zošrotovaných žeriavov Džokovič. V neposlednom rade sa získali náhradné diely z ML Dunajec, ako hlavy, valce, piesty a pomocný motor, náhradné diely z ML Žitava pred zošrotovaním, ako elektronika, radar, diaľkové ovládanie, pupty do strojovne, ale aj stoličky, svietidlá, do

kumentácia a pod. Z dôvodu veľkého množstva vyzbieraných artefaktov vznikla potreba ich postupnej inventarizácie, na ktorej sa priebežne pracuje prostredníctvom Múzea dopravy v Bratislave.

Medzi ďalšie dôležité aktivity patrilo zabezpečenie pretriedenia a prenosu literatúry z likvidácie, resp. sťahovania Slovenského Loydu, v rámci likvidácie skladov a archívu SPAP, a.s. v starom lodníckom dome záchrana a prevzatie niekoľkých artefaktov ako uniformy, kožuchy, deky, rádioprijímače, vysielacia a pod. bolo spracované 3D zameraná exteriéru remorkéra Šturec;

Ako som uviedol vyššie, väčšina prác bola zatiaľ vykonávaná bez finančného krytia, prostredníctvom spolupracujúcich organizácií a jednotlivcov, len na základe ich dobrovoľníckeho prístupu, aj preto boli postupne prerokované možnosti získania finančných prostriedkov z príslušných dotačných a grantových schém, prípadne iných zdrojov financovania. Okrem finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu, ktoré poskytlo Slovenské technické múzeum, boli spracované a podané dva návrhy žiadostí o pridelenie grantov prostredníctvom Ministerstva kultúry SR, pričom jeden z nich bol v máji 2014 aj schválený v objeme 8.800 EUR, avšak z dôvodu nemožného splnenia podmienok (Hnutelnosť nesmela byť v Bratislavskom samosprávnom kraji, museli byť zapojení nezamestnaná prostredníctvom projektu cez Ministerstvo sociálnych vecí a rodiny, pričom zmluvné náležitosti vrátane zabezpečovania elektronickej agendy s Daňovým úradom, Sociálnou poisťovňou a Zdravotnými poisťovňami by musel zabezpečovať Slovenský plavebný kongres a pod.), musel byť v konečnom štádiu grant odmietnutý, čo bola škoda okrem iného z dôvodu vyvinutého úsilia pri jeho získavaní. Išlo o projekt „Obnova remorkéra Šturec, rok výroby 1937, Škodové závody Komárno, ÚZPF č.12072/0, I. etapa“, v rámci Programu 1 (Obnovme si svoj dom), podprogram 1.4 (obnova a konzervácia torzálnej architektúry). Múzeum dopravy Bratislava poskytlo v roku 2014 pre aktivity súvisiace s obnovou plavidla Šturec 3 000 EUR, pričom účel ich použitia boli najmä odčerpanie drenážnych vôd z plavidla, vyťahnutie na breh, príprava projektu, atď. Slovenský plavebný kongres poskytol v roku 2014 pre aktivity súvisiace s obnovou plavidla Šturec 1 100 EUR. V decembri 2014 predseda Slovenského plavebného kongresu zaregistroval SPK na poberanie príslušného podielu z daní za rok 2014, pričom k 30.6.2015 bolo z príslušných daňových úradov zaslaných na účet Slovenského plavebného kongresu cca 3 500 EUR, pričom podakovanie patrí najmä generálnemu riaditeľovi Verejných prístavov, a.s., ktoré prispeli podstatnou sumou. Iné zdroje financovania neboli zatiaľ získané.

V oblasti propagácie sa Šturec prezentoval napríklad dňa 15. júna 2014 počas Dňa prístavov, ktorú pripravili Verejné prístavy, a.s. v spolupráci s ďalšími spoločnosťami zo štátnej správy, verejnej správy, ale aj súkromného sektora. Členovia OS Šturec, najmä p. Bohunský, ale aj kpt. Kollár oboznamovali účastníkov okružných jásd „vláčka Prešporáčik“, ktoré malo zastávku aj pri plavidle Šturec s jeho históriou plavidla, ako aj so zámermi Múzea dopravy Bratislava sprístupniť ho širokej verejnosti a aj s prácami, ktoré bude potrebné pre dosiahnutie tohto cieľa vykonať. Akcia sa stretla s mimoriadnym záujmom verejnosti.

Ďalej dňa 24. júna 2014 Slovenské technické múzeum a Pamiatkový úrad Slovenskej republiky usporiadali Sympózium k 15. výročiu sprístupnenia STM - Múzea dopravy v Bratislave „Dopravné múzejníctvo, ochrana a revitalizácia pamiatok dopravy na Slovensku - súčasný stav a perspektíva“ Súčasťou programu bola aj prezentácia

príspevku „Záchrana NKP remorkéra Šturec, areál technických pamiatok v bratislavskom Zimnom prístave a aktivity na zriadenie Lodného múzea“, ktorý prezentovali členovia Slovenského plavebného kongresu.

Dňa 12.9.2014, pri príležitosti slávnostného otvorenia Dní európskeho kultúrneho dedičstva 2014 v Slovenskej republike v Poprade prevzali za akvizícia vlečného remorkéra Šturec (pôvodne tanková loď Štúr) z roku 1937 výročnú cenu revue Pamiatky a múzea za rok 2013 laureáti - kolektívny členovia Slovenského plavebného kongresu Slovenské technické múzeum – Múzeum dopravy Bratislava, Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. a Slovenská plavba a prístavy, a.s.. Ocenenie je o to vzácnejšie, že spoluocenou bolo Slovenské združenie telesnej kultúry – Múzeum telesnej kultúry v SR a Věra Čáslavská za akvizíciu dar dvoch zlatých olympijských medailí. Celkovo bolo nominovaných 8 akvizícií. Podrobnejšie informácie sú k dispozícii v revue pre kultúrne dedičstvo Pamiatky a múzea, číslo 3/2014.



Rem. ŠTUREC uložený na pôvodných nosníkoch lodného výťahu
Foto - Ing. V. Novák

Aktivity okolo Šturca boli tiež prezentované predsedom Slovenského plavebného kongresu Ing. Novákom a riaditeľom Múzea dopravy Bratislava PhDr. Marákym na osobnom stretnutí s vtedajším primátorom hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava RNDr. Ftáčnikom, ako aj s aktuálnou námestníčkou primátora MUDr. Ivetou Plšekovou, ktorá okrem iného zabezpečuje odborné špecializované činnosti strategického a koncepčného charakteru.

Napriek uvedenému si cesta k obnove plavidla Šturec vyžiada ešte množstvo času a úsilia laickej, ako aj odbornej verejnosti. Bez optimálne nastavenej publicity a najmä bez dostatočných zdrojov financovania však nebude jednoduché modernizáciu ukončiť v dohľadnom čase. Aj preto uvítame podporu nášho zámeru a to tak prostredníctvom finančných zdrojov, ale aj ľudských zdrojov a pod.

Finančné prostriedky je možné zasielať na:

**Slovenský plavebný kongres, Námestie slobody 6
P.O. Box 100**

IČO: 31752136 DIČ: 202393002

**Bankové spojenie: Slovenská sporiteľňa a.s.
810 05 Bratislava 15**

číslo účtu: 11495264/0900

IBAN: SK17 0900 0000 0000 1149 5264

SWIFT: GIBASKBX

Realita vodní dopravy v příhraničním plavebně pouze regulovaném úseku Labe Ústí n.L.-Hřensko

Ing. Jindřich Zídek – ředitel závodu Dolní Labe, Povodí Labe s.p.

Výkresy: Ing. Lukáš Drahozal

Foto: Ing. J. Zídek, archiv Povodí Labe, Petr Randák

I. Úvod

Zboží mezi kontinenty se přepravuje zejména lodní dopravou. Přímý překlad z námořních lodí v přístavech na říční plavidla umožňuje dostat zboží efektivně a ekologicky do vnitrozemí.

Vodní doprava je veřejnou činností, která přes malý podíl na objemu celkových přeprav má velký význam zejména ve směru IV. transevropského dopravního koridoru, kterým probíhá přeprava cca 22 mil. tun zboží napříč severozápadním pohraničním pohořím mezi ČR a Německem.

Labská vodní cesta je jediným bezúplatným dopravním koridorem vedoucím z ČR k námořním přístavům severozápadní Evropy, a pro přepravu nadrozměrného zboží je nezastupitelná.

V současné době je v Evropské unii vodní doprava moderním, z ekologických důvodů podporovaným a rozvíjeným se způsobem přepravy zboží, a překotně se rozvíjející osobní, rekreační a sportovní druh dopravy. Česká republika podepsala v roce 1997 v Helsinkách Evropskou dohodu o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu (AGN), kde se v úvodním prohlášení uvádí: „Smluvní strany, mající na paměti nutnost rozvoje vnitrozemských vodních cest v Evropě, berouce na zřetel budoucí zvýšenou přepravu zboží vlivem růstu mezinárodního obchodu, podtrhující důležitou roli vodní dopravy, která ve srovnání s ostatními druhy do-

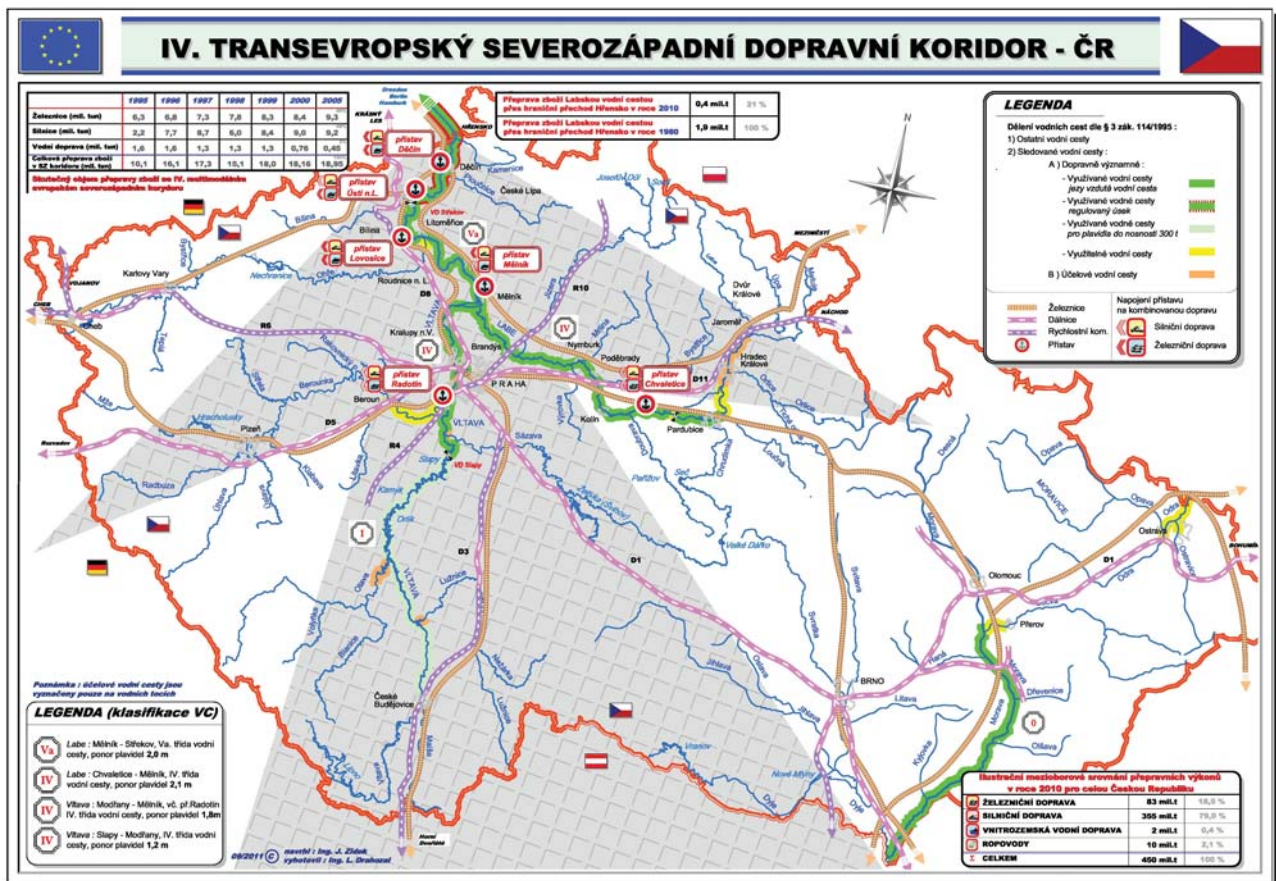
pravy má ekonomické a ekologické přednosti, je schopna snížit společenské náklady a negativní vlivy na životní prostředí, jsouce přesvědčeny o nutnosti vytvořit právní rámec rozvoje a výstavby sítě vnitrozemských vodních cest, se dohodly na určení sítě vodních cest.“

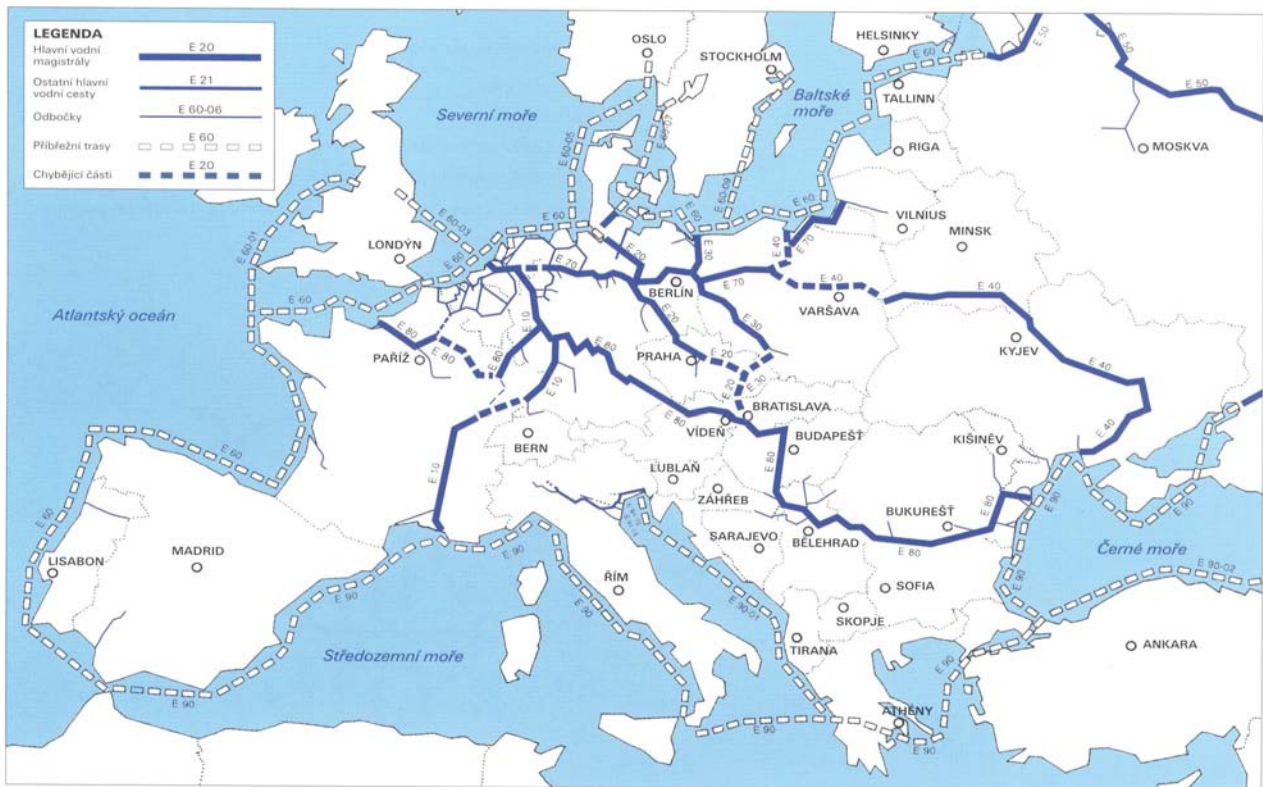
Labe od vyústění do Severního moře po Pardubice, je v této dohodě zařazeno, jako hlavní vodní magistrála značená E-20, v parametrech třídy V.b

II. Vodní cesty ČR

V Čechách, vzhledem ke specifickým geografickým podmínkám, nebyla vybudována hustá síť vodních cest. Obchodní vodní doprava je prakticky provozována jen na Labi z Hřenska do Chvaletic a na Vltavě z Mělníka nad Prahu, do přístavu Radotín. Tento páteří systém ekologické dopravy může ale v celé své délce přijímat zboží v kombinované přepravě od silniční a železniční dopravy z celé ČR směrem do severozápadní Evropy, a zejména vodní doprava může prakticky okamžitě výrazně odlehčit přetíženému severozápadnímu dopravnímu koridoru.

Plavebně nejkvalitnější část české vnitrozemské labsko-vltavské vodní cesty až k poslednímu českému jezu na Labi Střekov v Ústí n.L., dlouhá 260 km, byla našimi předky budována od začátku minulého století kaskádou jezů, zajišťujících v dnešní době i při nejnižších průtocích ponor plavidel na Labi 200 cm a na Vltavě 180 cm. Bo-





Hlavní vnitrozemské vodní cesty mezinárodního významu (AGN)

hužel, tato v současné době velmi kvalitní a modernizovaná část labsko-vltavské vodní dopravní cesty, je izolována od evropských vodních cest 370 km dlouhým plavebně pouze regulovaným úsekem Labe od posledního českého jezů Střekov v Ústí n. L. po Magdeburk v Německu, kde lze odbočit na síť evropských kvalitních plavebních kanálů vedoucích k západoevropským námoř-

ním přístavům.

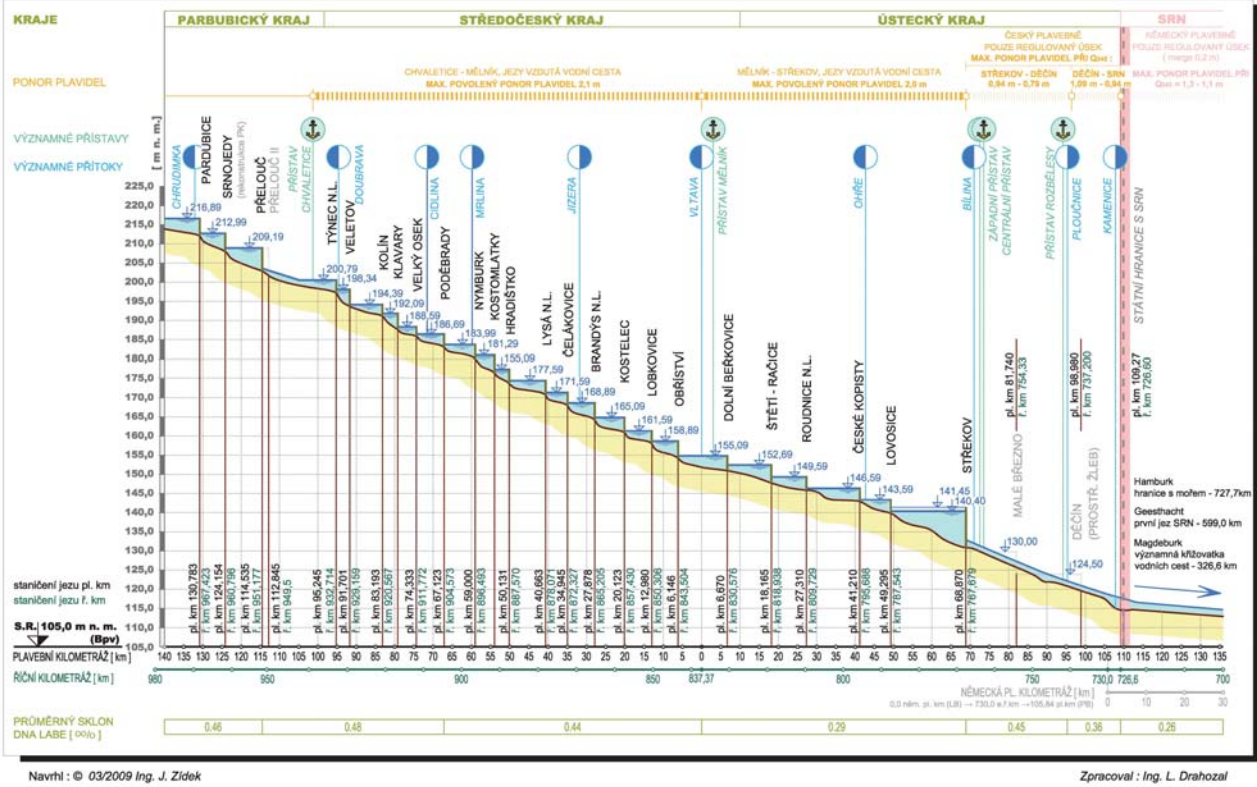
Na plavebně pouze regulovaném úseku Labe jsou plavební hloubky pouze vylepšeny prohloubením části dna řeky a zúžením průtočné části řečiště bočními koncentračními hrázemi, což je z plavebního, ekologického a vodohospodářského pohledu v současné době nepříznivé. Zajištění ponor plavidel se v tomto úseku nepředvída-



Zdroj: V.Ú.V. T.G. Masaryka, Hydraulický výzkum VD Děčín, Praha 2008 (upraveno Povodím Labe, s.p. z DL)

© 5/2011 Navrhl: Ing. J. Zidek, Zpracoval: Ing. L. Drahožal

SCHÉMATICKÝ PODÉLNÝ PROFIL LABSKÉ VODNÍ CESTY



telně mění v závislosti na přirozeném průtoku v řece, tj. de facto na srážkách v povodí Labe.

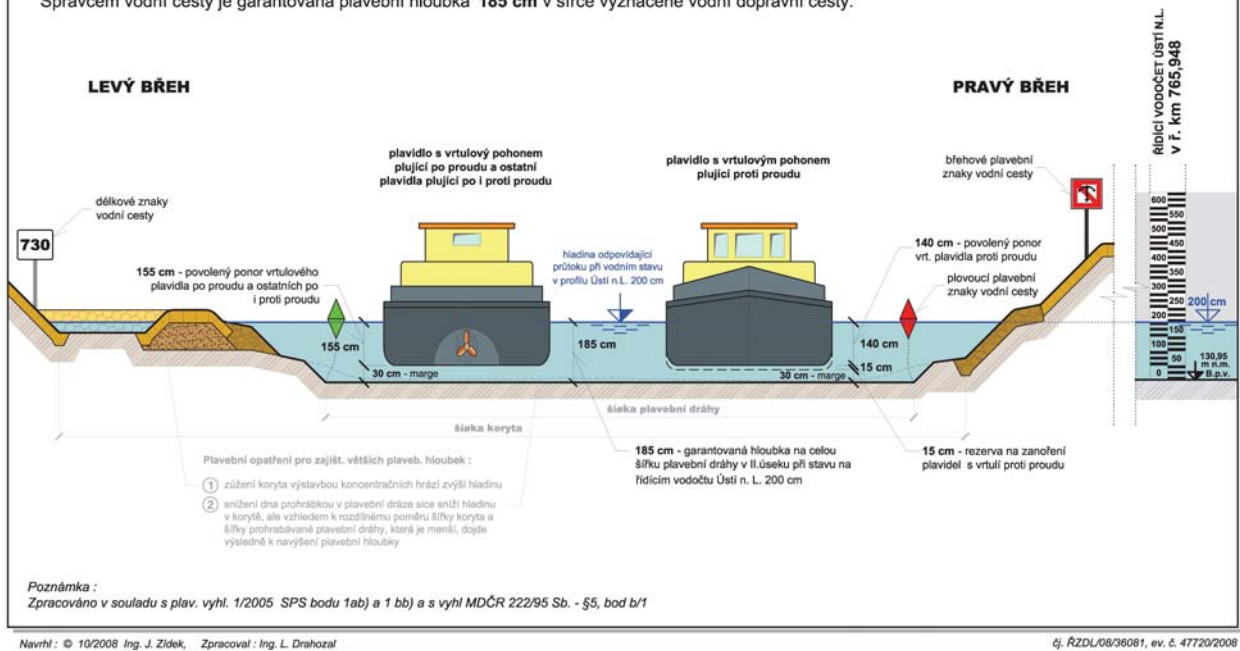
Například při nízkém letním průtoku Q_{345} , což je 108 m^3/s v jezu splavněné části Labe je zajištěn ponor plavidel

200 cm, ale v regulovaném úseku Labe Ústí n.L.-Děčín u plavidel s vrtulovým pohonem, plujících proti proudu jen 79 cm. To je skutečně nepřekonatelný handicap tohoto plavebně pouze regulovaného úseku vodní cesty.

Vzorový příčný profil Labské vodní cesty v Českém plavebně pouze regulovaném úseku Děčín - Hřensko ř. km 739,61 - 726,60 při zajištěném vodním stavu na vodočtu Ústí n. L. 200 cm

Při vodním stavu 200 cm na vodočtu Ústí n. L. :

Rejdařům je povolen ponor plavidel 155 / 140 cm (popřední vrtulová a ostatní plavidla plující po i proti proudu / vrtulová proti proudu)
Správcem vodní cesty je garantována plavební hloubka 185 cm v šířce vyznačené vodní dopravní cesty.

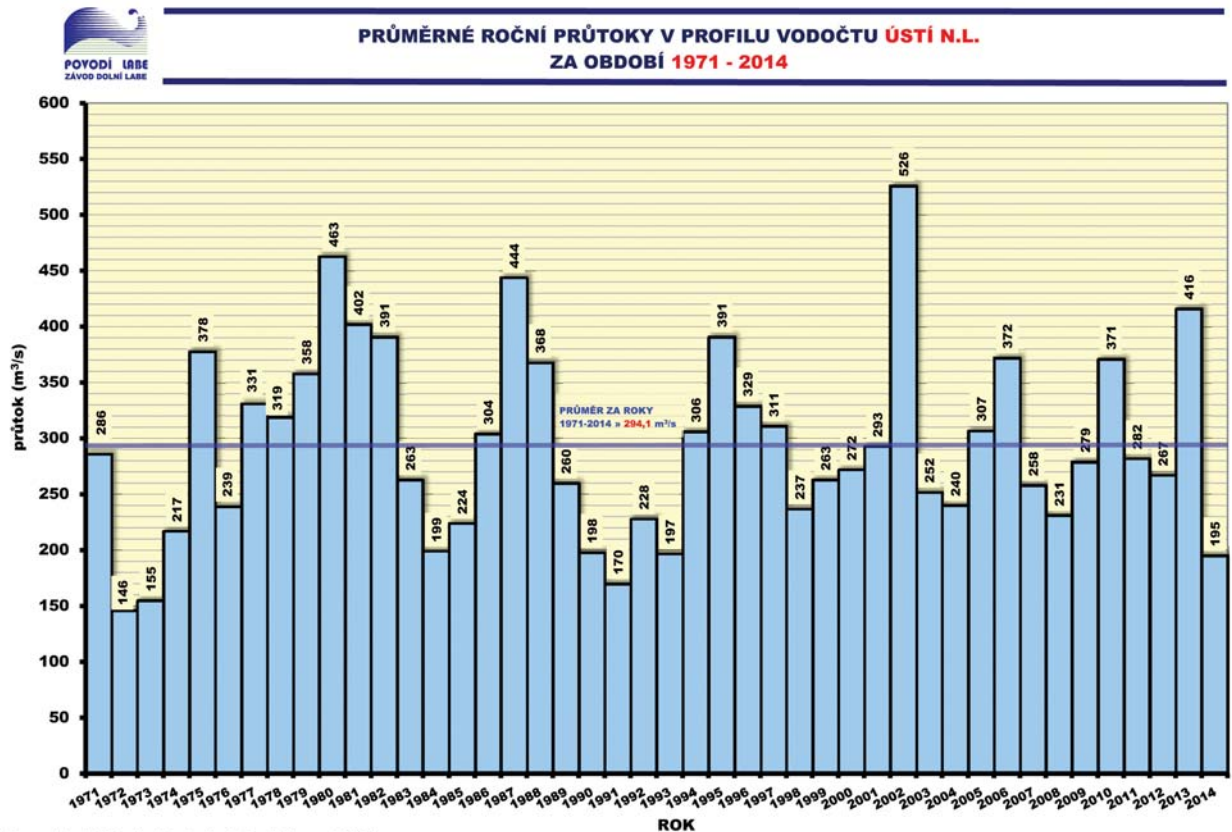
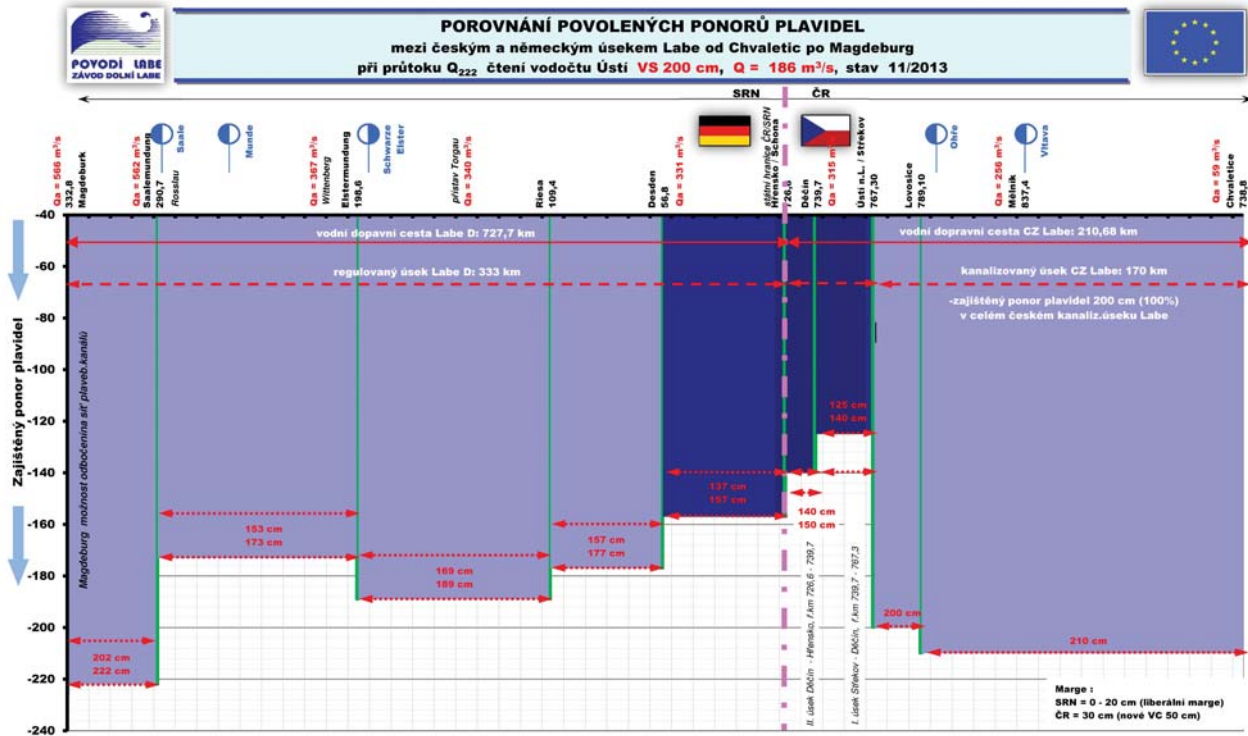


Český regulovaný úsek Labe nespňuje závazky mezinárodní smlouvy AGN. Zajištěné ponory plavidel nejenže klesají při nízkých letních průtocích v Labi několik měsíců v roce pod ve smlouvě stanovený minimální ponor 1,2 m, ale dokonce klesají pod 0,8 m, kdy plavba z technických důvodů dokonce ustává. Například v roce 1973 byla plavba zastavena po dobu 152 dnů v roce.

Český úsek regulovaného Labe má dvakrát větší sklon řečiště než německý úsek a proto se zde přirozeně vytvořila hrubší dnová dlažba. To vyžaduje větší bezpeč-

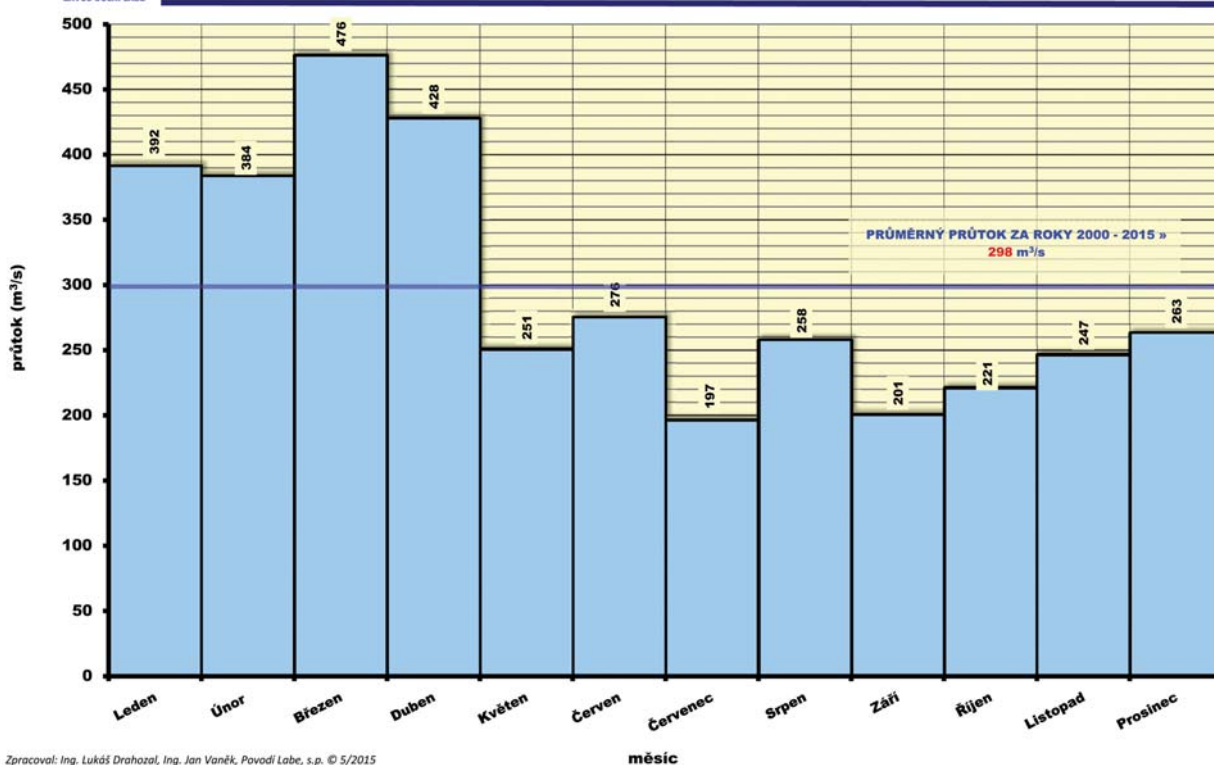
nostní vzdálenost (marge) mezi dnem řeky a plavidlem. Proto ponor plavidel 140 cm při Q_{345} na českém regulovaném úseku Labe lze zabezpečit plavební hloubkou 190 cm (marže: 50 cm).

Německo, pro které je Labe slepou dopravní cestou vedoucí pouze do Čech, přesto v souladu se svým plánem realizovaným od roku 1992 do roku 2011 zlepšilo plavební podmínky na Labi od státní hranice s ČR po jez Gesshacht nad Hamburkem, aby při průtoku v Labi Q_{345} byla zajištěna plavební hloubka 160 cm od jezu Gesshacht nad Hamburkem po Magdeburk a 150 cm od Mag-



Zpracoval: Ing. Lukáš Drahozal, Ing. Jan Vaněk, Povodí Labe, s.p. © 4/2015

PRŮMĚRNÉ MĚSÍČNÍ PRŮTOKY V PROFILU VODOČTU ÚSTÍ N.L. ZA OBDOBÍ 2000 - 2015



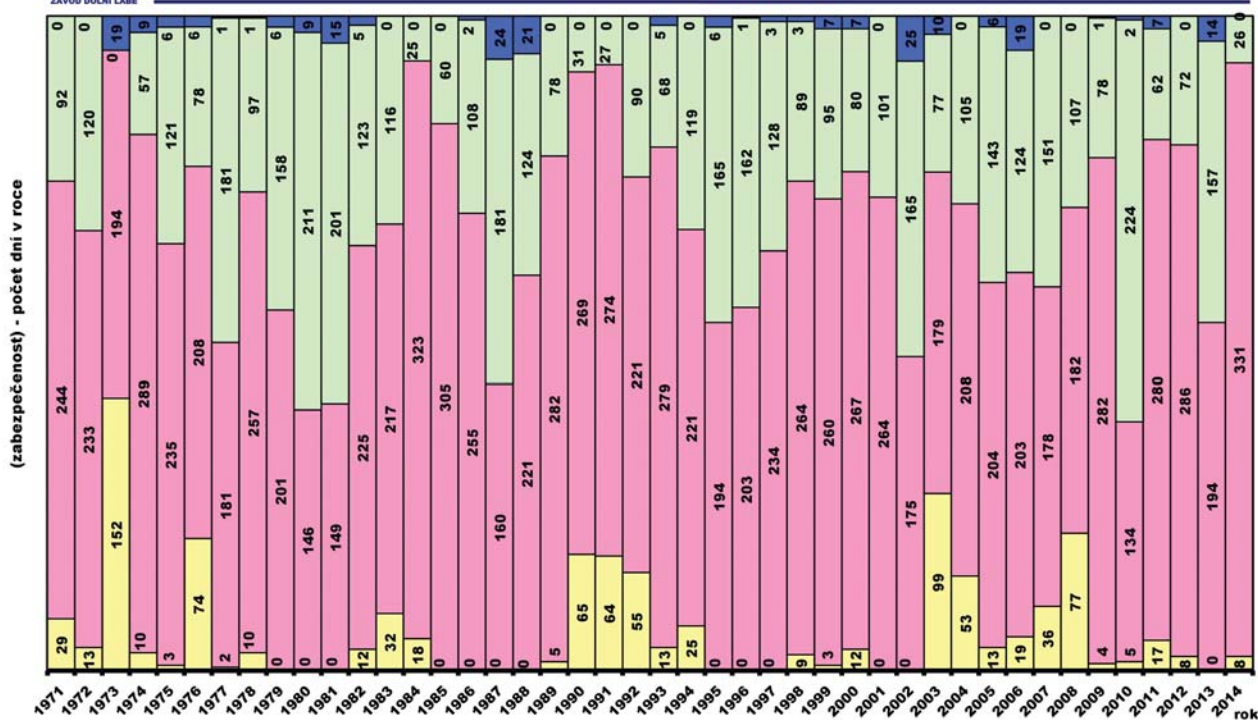
Zpracoval: Ing. Lukáš Drahozal, Ing. Jan Vanĕk, Povodí Labe, s.p. © 5/2015

deburku k Āeské hranici. To umoŕňuje již dnes v německé Āásti Labe ponor plavidel 130-140 cm (marŕe je zde totiŕ liberalizována na 10-30 cm).

Rozvodnice povodí Labe kopíruje převáŕně hraniĀní hory a Āeskomoravskou vrchovinu. Do Āech nevteká ŕádná vodnatĕjší řeka a Labe je tedy ve svĕch zdrojích vody zcela závislá na snĕhohodĕstvých sráŕkách v celo-roĀním objemu 50-60 miliard m³ vody. Nejsou zde vý- znamné pŕirozenĕ akumulované objemy vody, jako napŕ.

II. Hydrologické a geomorfologické pŕiĀiny extrémně rozkolísanĕch průtokŕ na Labi

VYHODNOCENÍ PLAVEBNĪCH PODMĪNEK NA REGULOVANĚM ÚSEKU LABE STŘEKOV - HŘENSKO ZA OBDOBÍ 1971 - 2014



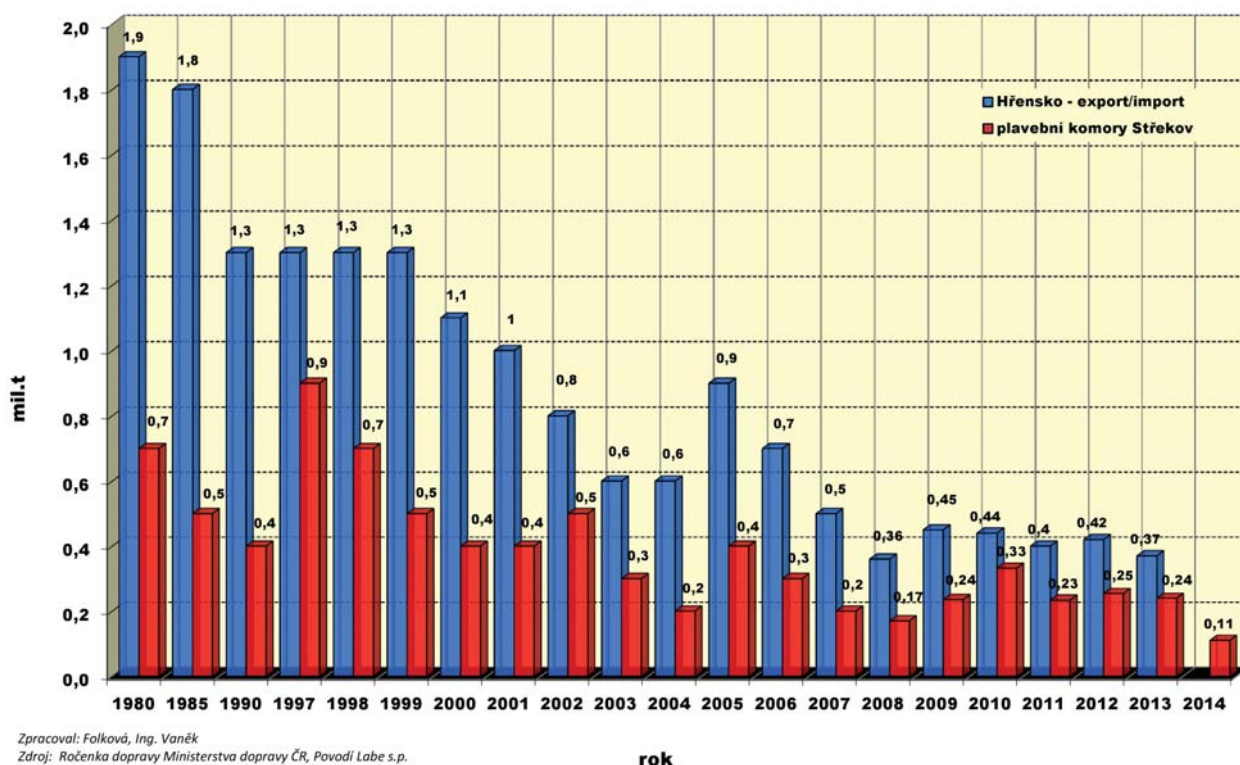
Legenda : □ zastavená plavba po sucho Ātení na vod. <150cm

□ omezenĕý ponor plavidel Ātení na vod. 150-275 cm

□ plnosplovnost Ātení na vod. 275-540 cm

□ zastavená plavba-povodnĕ >540cm

© Povodí Labe, s.p. - 08/2013



Zpracoval: Folková, Ing. Vaněk
Zdroj: Ročenka dopravy Ministerstva dopravy ČR, Povodí Labe s.p.

rok

ledovce či velká sladkovodní jezera. Největším problémem české kotliny nejsou ani tak povodně, ale sucho.

Labe je řeka sněhohodnostového typu s velkým rozsahem kolísání průtoku mezi roky a jednotlivými měsíci. To je nepříznivé pro zajištění plavebních hloubek v regulovaném úseku Labe pod posledním českým jezem Střekov v Ústí n.L. Například v profilu vodočtu Ústí n.L. z roku 1972 průměrný roční průtok 146 m³/s do roku 1980 se skoro trojnásobně zvýšil na 463 m³/s a následně do roku 1984 opět snížil na 199 m³/s.

Velmi nepříznivé pro plavbu je rovněž přirozené kolísání průtoku v jednotlivých měsících roku. Největší průměrný měsíční průtok 468 m³/s se vyskytuje v březnu a nejmenší 184 m³/s v září.

IV. Dopady nepříznivých hydrologických podmínek na plavebně pouze regulovaný úsek Labe pod posledním českým jezem Střekov v Ústí n.L. po státní hranici s Německem v Hřensku

V důsledku nízkých a kolísavých průtoků v úseku Labe Ústí n.L. - Hřensko jsou nakládány čluny v průměru pouze na 50% své nosnosti, a vodní doprava zcela ustává v průměru 50 dnů v roce. Předpověď zajištěného stavu na vodočtu Ústí se vyhláší pouze s 24 hodinovým předstihem, a zajištěný vodní stav na vodočtu Ústí je dokonce potvrzován až v 9.00 hod. ráno v den plavby. Lodě jsou proto neustále draze odkládány a přikládány zbožím, nebo odstavovány v ochranných přístavech Ústí n.L. a Děčín. To má zcela devastující vliv na organizování a ekonomiku vodní dopravy na tomto úseku Labe.

Nejhorší situace nastává v letním období, kdy průtok v Labi klesá v profilu vodočtu Ústí pod 110 m³/s a povolený ponor protiproudících motorových plavidel ve II. českém úseku je menší 80 cm a plavební provoz v této části Labe z technických důvodů ustává.

Vlivem ztížených plavebních podmínek zejména při nízkých průtocích na regulovaném úseku Labe dochází

k závažným plavebním nehodám, zejména k proražení dna plavidel.

V. Ekonomické důvody vyžadují urychlenou realizaci zlepšení plavebních podmínek na plavebně pouze regulované labské vodní cestě Ústí n.L.-Hřensko

Marketingové studie prokázaly, že ve směru toku Labe k námořním přístavům severozápadní Evropy v současné době je přepravováno ročně 3 až 5 mil. tun zboží, vhodného pro vodní dopravu. To při celkové přepravě 22 mil. tun zboží za rok v tomto severozápadním hraničním koridoru je významným podílem. Přepravní kapacita labské vodní cesty v této příhraniční části labské vodní cesty po zlepšení plavebních podmínek bude dokonce dosahovat až 10 mil. tun zboží za rok.

Výzkumnými ústavy dle oficiálních podkladů EU je prokázáno, že investiční prostředky vložené do vodních cest vykazují obecně 1,5 krát výhodnější efektivnost než železnice a 7,5 krát než silniční doprava.

Současná, více jak 150 miliardová hodnota již existujících plavebních objektů na labské vodní cestě je zárukou smysluplnosti vynaložení investic do zlepšení plavebních podmínek na regulovaném úseku Labe.



Mělník, největší český přístav na Labi



Děčín Rozbělesy – největší ochranný přístavní bazén při povodních a nízkých vodních stavech



Překládka nadrozměrného nákladu v přístavu Děčín Rozbělesy

jednaným Evropskou unií například naposledy v renomaném německém výzkumném ústavu PLANCO Consulting. Výzkum prokázal, že vodní doprava zatěžuje životní prostředí čtyřikrát méně než železnice a čtrnáctkrát méně než silniční doprava. Rovněž spotřeba primární energie na přepravu jednoho tunokilometru zboží je nejnižší u vodní dopravy.

I laik sedící u řeky může porovnat zátěž životního prostředí mezi tiše a romanticky plující lodí naloženou více než 1 tis. tun zboží a hlučně se řítícími 40 kamiony, či s těžkotonážní vlakovou soupravou, za svými zády.

Na dolním Labi v ČR, v úzkém údolí, se setkávají těsně vedle sebe silniční, železniční a vodní doprava. Proto přesun přepravy zboží na ekologičtější vodní dopravní cestu zlepší přírodní prostředí přímo na řece Labi a v jejím okolí.



V těsné blízkosti VD Sretek na obou březích intenzivně vyvíjené silniční a železniční koridory

VI. Vodní doprava je ekologicky nejvýhodnější způsob přepravy zboží

Vodní doprava je ekologicky nejšetrnější způsob přepravy zboží, což je opakovaně prokázáno výzkumem ob-

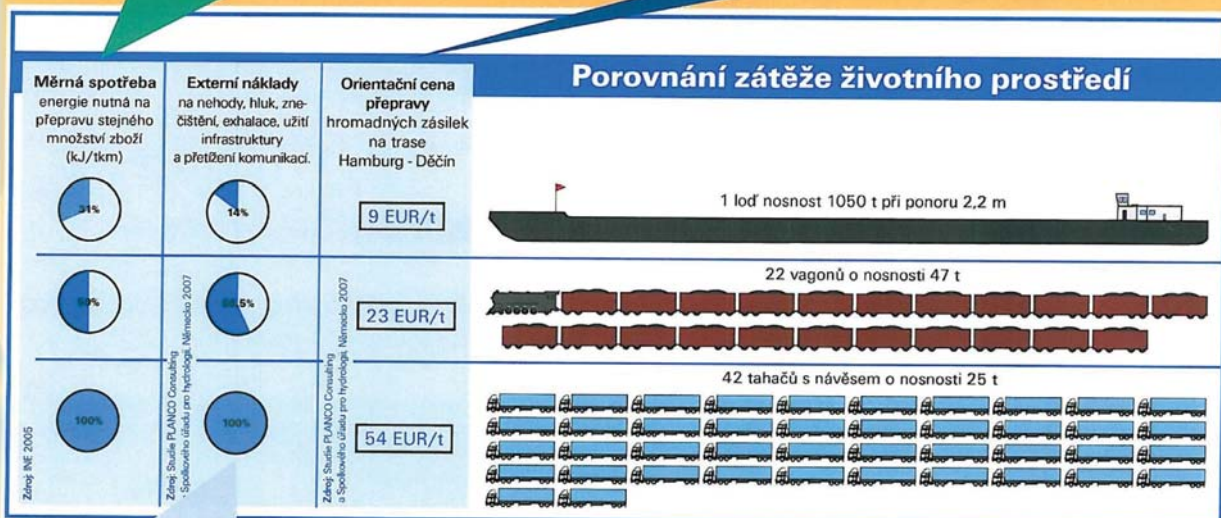
Studie PLANCO Consulting z roku 2007 – porovnání ekonomických a ekologických hodnot silniční, železniční a vodní dopravy.

Study of PLANCO Consulting from 2007 –

A comparison of the economic and ecological values of road, railway and water transport.

1/3 spotřeby energie
oproti silniční

1/6 ceny za přepravu
oproti silniční



1/7 externích nákladů
oproti silniční

Přesun přepravy jen jednoho milionu tun zboží na Labe sníží provoz na silnicích o 40 tisíc kamionů přes hraniční přechod severního koridoru ČR nebo sníží železniční dopravu o 21 tisíc železničních těžkotonážních vagónů přes železniční nádraží v Děčíně a Ústí n.L. přes koridor Praha-Dráždany vedoucím po obou stranách podél Labe napříč krásným labským údolím.

VII. Postoje veřejnosti obcí, zastupitelů Ústeckého kraje, politiků a vlády ČR

Již 21. června 1999 vláda ČR, na návrh Ministerstva dopravy a spojů ČR, zařadila zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí n.L.-Hřensko do plánu rozvoje dopravních sítí ČR.

Dne 31. 3. 2004 se meziresortní komise náměstků ministrů dopravy, životního prostředí, zemědělství, financí, průmyslu, místního rozvoje a zahraničí, sestavená na základě usnesení vlády č. 111, ze dne 4. 2. 2004, usnesla pěti hlasy proti jednomu, doporučit vládě schválit text deklarující, že veřejný zájem na realizaci zlepšení plavebních podmínek na Labi výrazně převažuje nad zájmem ochrany přírody.

Nutnost zlepšení plavebních podmínek pod posledním českým jezem Střekov podporují města Ústí n.L. a zejména Děčín, ale i ostatní obce podél Labe. Projekt v roce 2001 podpořila konference krajinných inženýrů v Praze a opakovaně konference Českého plavebního a vodocestného sdružení. Projekt zlepšení plavebních podmínek jednomyslně podpořilo v únoru 2002 zastupitelstvo Ústeckého kraje a Severočeské sdružení obcí. Jednoznačnou podporu urychlené realizace zlepšení plavebních podmínek na plavebně pouze regulovaném úseku Labe od Ústí n.L. do Hřenska vyslovili senátoři podvýboru pro dopravu Parlamentu ČR na své výjezdní schůzi dne 6. srpna 2009 a Výbor Poslanecké sněmovny pro veřejnou správu a regionální rozvoj Parlamentu ČR na své výjezdní schůzi 5. října 2011. V září 2011 v Ústí n.L. se konala významná mezinárodní konference o plavbě a vodních cestách za účasti mimo jiné náměstků ministra dopravy a zemědělství, a celé řady dalších významných hostů. Zejména významná byla oficiální podpora výstavby VD Děčín od vedoucího životního prostředí města Dráždany Dr. Korndörfera, který na konferenci vystoupil z pověření primátora města Dráždany. Význam labské vodní dopravní cesty podpořil rovněž státní tajemník Ministerstva dopravy SRN Enak Ferlemann na konferenci v Praze.

VIII. Vývoj technického řešení zlepšení plavebních podmínek na plavebně pouze regulované vodní cestě Labe od Ústí n. L. do Hřenska

Projekt zlepšení plavebních podmínek na české části regulovaného Labe Ústí n.L.-Hřensko se neustále pracovává a odkládá prakticky již 20 let.

Již v roce 1995 se konalo veřejné projednání první EIA pro zlepšení plavebních podmínek na českém regulovaném úseku Labe na Magistrátu města Ústí n. L.

Výpočty na matematickém modelu a prováděným rozsáhlým hydraulickým výzkumem ve Výzkumném ústavu vodohospodářském T.G.M. v Praze se prokázalo, že zajištění ponorů plavidel ve stejné hodnotě, jaké jsou realizovány na německé části Labe, lze v české části regulovaného Labe dosáhnout pouze výstavbou jezů, v kombinaci s dalšími regulačními úpravami koryta řeky Labe, a to zejména z důvodu dvakrát většího sklonu dna řeky, a z toho vyplývající odlišné morfologie, se přirozeně dlouhodobě utvářejí takzvané dnové dlažby řeky.



VÚV Praha – výzkum navržených plavebních objektů – model VD Děčín

Ke stejným výsledkům v rámci výzkumu v programu PHARE došel výzkumný ústav Marine Consulting Bremen v roce 1996. Výstavba jezů na českém regulovaném úseku Labe byla již v roce 2006 kladně projednána v Radě města Dráždany.

V roce 1999 Hydroprojekt Praha na objednávku MDS ČR zpracoval studii 7 variant řešení, které byly posuzovány multikriteriální metodou týmem odborníků pro vodní hospodářství, vodní dopravu a ekologii. Tento výzkum dospěl k doporučení projektu zlepšení plavebních podmínek na Labi nazvaného pracovně MDS-99, který řešil zlepšení ponorů na českém regulovaném Labi kombinací vzdutí od dvou jezů Malé Březno a Prostřední Žleb, a regulačních úprav konců jezových zdrží.

Na základě setrvalého odporu ekologů investor, Ministerstvo dopravy ČR přistoupilo ke kompromisu, a to k částečnému řešení zlepšení plavebních podmínek výstavbou pouze jednoho vodního díla pod Děčínem, doplněného regulačními úpravami pod tímto vodním dílem. Tím bude ale zabezpečeno doplutí plavidel při Q345 s ponorem 140 cm prakticky pouze do prvního překladiště v ČR v Děčíně, jehož majitelem je společnost Česko-saské přístavy. Mezi Děčínem a Ústím bude tak bohužel nadále pro protiproudni plavbu plavidel s vlastním pohonem zajištěn ponor pouze 79 cm, takže plavidla budou prakticky vykládat zboží pro ČR v Děčíně nebo v Dráždanech. Součástí projektu VD Děčín je výstavba vodní elektrárny s plánovanou roční výrobou 47 GWh a instalovaným výkonem 7,9 MW.

IX. Vliv stavby na německou část Labe

Připravované zlepšení plavebních podmínek na české části Labe se německé části Labe přímo nedotkne. Vodní dílo Děčín je vzdáleno 10,8 km od pravobřežní hranice s Německem. Projektované prohrádky v české části Labe končí 440 m nad levobřežní a 3 870 m nad pravobřežní hranicí s Německem. Je prokázáno, že vlivem výstavby VD Děčín se kvalita vody v Labi mírně zlepší. Přepadem vody přes jez se zvýší obsah kyslíku v Labi. Nad jezem dojde k příznivému usazování nerozpustných látek při nízkých průtocích, které budou následně splaveny pouze při povodních, kdy je příznivější naředění vodou.

Zdrž vodního díla Děčín, která bude mít při Q₃₄₅ objem pouze 2,99 mil. m³, se naplní jednorázově při vysokých průtocích v řece, a dále vodní dílo nebude přirozený průtok v řece prakticky vůbec ovlivňovat.

X. Vliv stavby na průchod povodní

Při povodních, vlivem sníženého součinitele drsnosti

omočeného obvodu koryta řeky ve zdrži plánovaného vodního díla Děčín, dojde ke snížení hladiny až o 20 cm, což již umožnilo snížit výšku, a tím také cenu protipovodňových hrází v Děčíně. Jez Děčín bude zcela sklopen do dna při průtoku vyšším jak 1750 m³/s a bude navržen tak, že při povodních nebude vzdouvat hladinu svými konstrukcemi a také bude zachován chod dnových splavenin.

XI. Nízkoponorová plavidla na Labe

Často je ekology požadována výstavba nových nízko-ponorových plavidel. Přitom naši předci počátkem minulého století byli pod ekonomickým tlakem ostatních konkurenčních druhů dopravy, a tak samozřejmě stavěli plavidla pro regulovaný úsek jako nízko-ponorová.

V rámci výzkumného programu MDS ČR se přesto ověřovala možnost výstavby nových nízko-ponorových lodí s použitím moderních lehčích materiálů a úpravou rozměrů plavidel.

Bylo prokázáno, že tento způsob řešení nevyhovujících plavebních podmínek v plavebně pouze regulovaném úseku Labe je technicky a ekonomicky nerealný. Zvětšování půdorysu lodí neumožňují přírodní parametry plavební dráhy Labe, a to zejména v úzkém českém regulovaném úseku Labe, kde jsou četné úžiny a ostré meandry. Použití odlehčených konstrukcí by mělo zanedbatelný efekt a bylo by ekonomicky nepřijatelné. Delší a širší čluny na současném českém regulovaném úseku při nízkých vodních stavech nelze bezpečně provozovat a jejich proplavení přes plavební komory na říčních dopravních cestách Evropy by bylo znemožněno. Limitující se stalo zejména potřebné zanoření vrtulí remorkérů pro požadovaný výkon v rychle proudícím regulovaném úseku Labe. Návrat ke kolesovým pohonům pro jejich velké rozměry není možný a turbínové pohony nelze použít, protože při malých plavebních hloubkách nasávají šterkopísek a kameny ze dna řeky.

XII. Autorův návrh podpory vodní dopravy

1. **Ministerstvo životního prostředí ČR**, jako hlavní iniciátor, bude **vyžadovat a podporovat rozvoj vodní dopravy, neekologičtějšího druhu dopravy zboží.**
2. **Ministerstvo dopravy ČR** vypracuje a postupně bude realizovat strategii rozvoje vodní dopravy, zejména s ohledem na její nezastupitelný význam v **exportu a importu zboží k námořním přístavům, přepravu nadrozměrných strojírenských výrobků, rozvoj osobní rekreační plavby, a také s ohledem na přetíženost polabské železnice a dálnice ve IV. transevropském dopravním koridoru v severozápadních Čechách.**



Remorkér Beskydy táhnoucí nákladní loď po Labi

3. **Ministerstvo financí ČR** bude podporovat vodní dopravu, která příznivě ovlivňuje bilanci zahraničního obchodu, protože oproti silniční a železniční dopravě využívá **nezpoplatněnou labskou vodní cestu z ČR do námořního přístavu Hamburk, kde ČR má dokonce své přístavní území.**
4. **Ministerstvo zahraničí ČR** bude prosazovat dodržování Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) schválenou ČR dne 8. 8. 1997.
5. **Vláda ČR** zajistí finanční podporu rozvoje labsko-vltavské vodní cesty, zejména z finančních zdrojů z EU a bude trvale uplatňovat na německé straně požadavek zabezpečení **adekvátních plavebních podmínek na Labi.**
6. **Ministerstvo dopravy ČR** zajistí zlepšení plavebních podmínek na Labi pod Střekovem (prioritně výstavbou VD Děčín) a **splavnost Labe do Pardubic.** Na Vitavě v Praze na **Smíchově postaví další plavební komoru**, bude modernizovat **nákladní přístav v Radošíně a výhledově zabezpečí realizaci propojení Labe s Dunajem a Odrou, včetně finanční podpory EU.**
7. **Poslanci legislativně omezí svévolně neopodstatněné a odborně nezdůvodnitelné prodlužování stavebních řízení** neodbornými ekologickými občanskými sdruženími.
8. **Vláda ČR** bude trvale vyvíjet aktivní podporu v rozvoji vodní dopravy v ČR, včetně mediální kampaně.

Článek převzat ze Sborníku 28. Plavebních dnů v Českých Budějovicích



Návrh nízko-ponorové lodi - tzv. FLABI (zdroj: Přátelé přírody o.p.s.)

Porta Bohemica opět vozí pasažéry po Labi

Miroslav Neumaier

Ačkoliv to vypadalo, že nepříznivá situace na řece Labi ukončila plavbu lodi Porta Bohemica, tak se nenechme mýlit. Děčínské rejdařství Labská plavební společnost tento bezmála sto let starý skvost lodního stavitelství opět probudila k životu.

„Museli jsme zrenovovat interiéry, dát lodi nová nátěr, ale to jsou ty nejmenší věci,“ říká jednatel společnosti Ing. Martin Komrška.

„Jezdíme hlavně do Německa, ale nechceme ošidit ani naši krásnou zem, tak jsme otočili jednu z našich lodí i do vnitrozemí.“

Staronová ikona osobních lodí na Labi nyní jezdí na lince Ústí nad Labem-Litoměřice, čehož začínají hojně využívat nejen Ústečané, ale i lidé z dalších částí Ústeckého kraje. Díky nízkému stavu vody pod střekovským

zdymadlem je výchozí přístaviště Vaňov, odkud majestátní loď s archaickými tvary evokující dobu parolodí vyplouvá na svou každodenní plavbu. Na její palubě lze pohodlně dojet beze spěchu během necelých tří hodin dorazit do města památek, či do jiných přístavišť při cestě, kde loď pravidelně staví.

„Ten pohled na okolní krajinu si z auta, vlaku či autobusu takhle nevychutnám,“ říká pan Petr Mareček z Teplic. A má pravdu. Skalami a kopci Českého středohoří lemovaná řeka skýtá pohledy nevídané, stojící za pozornost.

Pravidelné plavby potrvají do konce září o víkendech, poté na objednávku. V plánu jsou také adventní plavby.

Více na: www.labskaplavebni.cz



Porta Bohemica připlouvá do Vaňova



Kapitán na můstku



Pohled z kormidelny



Ranní mlhy nad Středohořím



Zastávka ve Velkých Žernosekách



Plavební komory Lovosice

Nový přívoz P7 propojil Holešovice s Karlínem

PhDr. Štěpán Rusňák – výkonný ředitel PPS

Pražské břehy spojuje nový přívoz. Dostal označení P7 a na svou trasu mezi Holešovickými a Karlínem s mezipřistáním na Štvanici vyplul poprvé v pátek 7. srpna 2015. Do 1. listopadu 2015 bude zatím ve zkušebním provozu každodenně v půlhodinových intervalech přepravovat cestující. Přívoz je zařazen do ROPIDu, takže na něm platí jízdenky městské hromadné dopravy a jeho provozovatelem je Praha 7 ve spolupráci s Magistrátem hl. města Prahy a Pražskou paroplavební společností (PPS). Přívoz pokřtila pražská primátorka Adriana Krnáčová tradičním rozbitím lahve šampaňského o palubu.

Na nový přívoz nasadila Pražská paroplavební společnost nejnovější a nejmodernější převozní loď v Praze, plně bezbariérový, pohodlný, rychlý a snadno ovládatelný hornopalubový katamarán. Má velmi komfortně řešený interiér s pohodlným sezením pro cestující i prostorem pro kola či kočárky. Zadní část paluby je pro plavbu ve slunečném nebo nepříznivém počasí zastřešena. Pro výběr lodi byla rozhodující právě bezbariérovost a také ponor, PPS ji pořídila s ohledem na místní specifické podmínky. Loď disponuje ponorem pouze 40 cm, který je nezbytný pro překonání mělkého kamenitého ramena Vltavy mezi Štvanicí a Holešovickými pod Helmovským jezem, klasická kýlová loď by zde neobstála. Loď je navíc vybavena moderním echolotem, aby mohl převozník i cestující sledovat hloubku vltavského dna.

„Rádi bychom, aby se nový přívoz na Vltavě co nejlépe zapsal do širokého povědomí. K tomu bezpochyby přispěje, když bude loď snadno zapamatovatelná a pro občany dobře identifikovatelná. Proto jsme se také

s ostatními partnery shodli na tom, že bude nejlépe, když ji pojmenují přímo její budoucí pasažéři,“ uvedl zástupce starosty Prahy 7 Ondřej Mirovský.

V soutěži o pojmenování plavidla nakonec z několika desítek originálních návrhů zvítězilo jméno HolKa, podle počátečních slabik čtvrtí, které spojuje – Holešovic a Karlína. Autorka vítězného návrhu byla pozvána na oficiální zahájení přívozu, zúčastnila se slavnostního křtu lodi a první plavby.

Nový přívoz výrazně zkrátí cestujícím cestu mezi Holešovickými v Praze 7 a Karlínem v osmé městské části. Pěšky cesta přes Hlávkův most trvá 25 minut, tramvají 21 minut, na lodi se přes řeku dostanou za čtyři minuty.

O přívoz je od počátku jeho provozu ohromný zájem. Ve slunečných dnech a o víkendech ho využívá přes 400 cestujících denně.

„Pokud zájem cestujících setrvá, příští rok by mohl na Vltavu vyplout již v dubnu. Následně by mohl na Štvanici vzniknout stánek s občerstvením či malá plovárna s přísečnou pláží a půjčovnou lehátek a deštníků“ plánuje Ondřej Mirovský.

Pražská paroplavební společnost se vrací k provozování přívozu v Praze po dlouhých letech. Od třicátých let minulého století až do roku 1944 zajišťovala spojení mezi Císařskou loukou a Vyšehradem vrtulovým parníčkem VLASTA. Do budoucna, až se podaří dobudovat přístavní infrastrukturu, počítá PPS s osazením lodi elektromotorem, aby byl přívoz P7 ještě ekologičtější.

Technické parametry: délka: 6 m, šířka: 2,6 m, výška paluby nad hladinou: 0, 5 m podjezdná výška: 175 cm, výtlak: 2 tuny, výkon lodního motoru: 18 kW.



Přívoz Kazín láká k projížďce po Berounce



Po letech byl opět zprovozněn vůbec nejstarší prokazatelně doložený přívoz v Čechách mezi Kazínem a Černošicemi. První písemná zpráva o něm pochází z roku 1158. Poplujete okolo legendárního hradu české kněžny Kazi. Poznejte místo, kde silák Bivoj svedl boj s kancem. Zpříjemněte si cestu na hrad Karlštejn vyhlídkovou plavbou lodí Kazi.

Na Berounce nenajdete podobnou příležitost k vyhlídkové plavbě. Mezi Prahou a Karlštejnem tak vznikl zajímavý turistický cíl.

Přívoz jezdí každý den od 10.50 do 19 hodin.

Z výchozího přístaviště Mokropsy vyjíždí denně od 10.50 do 18.50 na takzvaný pendlí, tedy trasu Mokropsy-Kazín-Mokropsy, tedy devětkrát denně tam a zpět. Tyto plavby jsou zakomponovány do vyhlídkových dvouhodinových plaveb po délce řeky (pendlí-Pláž-pendlí-Černošice-Lipence-Mokropsy).

Na ráno před zahájením veřejného provozu přívoz nabízí osvětové 50minutové plavby pro školy s výjezdem z přístaviště Mokropsy vždy v celou hodinu.

Večer po ukončení provozu nabízí možnost rezervace tzv. plavby z hospody pro nejméně 10 osob, v době mimo dobu linkových plaveb nabízí i možnost rezervace jiných privátních plaveb.

Jednotné jízdné na „pendlí“ je 20 Kč (jízdni kolo rovněž



20 Kč, dětské kočárky a děti do 6 let zdarma). Za vyhlídkovou jízdu je základní jízdné 150 Kč, platné do prvního opuštění lodi bez ohledu na délku plavby, děti, seniři a rodiny mají slevy.

Kromě samotné plavby vás čeká výklad o tomto romantickém údolí, opředeného pověstmi a o místních zajímavostech: Černošice, Berounka, železniční most v Mokropsech, Cukrák, černošické přívozy, železniční trať, chatové osady, Kazín, černošické vily, říční lázně v Černošicích, Mlýn na Bluku a černošický jez, kostel Nanebevzetí Panny Marie, černošické restaurace, Dolní a Horní Mokropsy a Vráž, historické stezky.

Na vyhlídkové plavbě poznáte pestrý život kolem řeky Berounky. Jedete-li na kole na Karlštejn, bez problému se s kolem můžete nalodit.

Jak se tam dostat?

Stanice přívozu Černošice je 2 minuty od vlakové stanice Černošice.

Stanice přívozu **Mokropsy** je **7 minut** pěší chůze od vlakové stanice **Černošice-Mokropsy**.

Stanice přívozu **Pláž** je vzdálena **10 minut** pěší chůze od vlakové stanice **Černošice-Mokropsy**.

Plavby provozuje společnost Pražské Benátky s.r.o.

Více na www.privozkazin.cz



LODNÍ DENÍK solární lodi SUN RIVER – – z Píšťan do Paříže (2. část)

Ing. Miroslav Cink

www.sunriver.eu

26. 6. 2015

Ten poslední německý týden na severu byl hrozný. Převážně děšť a slunce nikde. Teprve dva poslední dny neprší a sluníčko jen občas vykukne skrze mraky. Přesto se na palubě hodně zlepšila nálada a také významně přibýly km. Dnes jsme od počátku dopluli na km 1250 a to je již 25 % splněného plánu. Jsme již na kanálu Datteln-Wesel v městě Dorsten. No a zítra už bude Rýn a Holandsko. Doufáme, že další km převážně k jihu budou už na počasí příjemnější. No a z dosavadní bilance je pozitivní to, že náš denní plán jsme až dosud plnili i v tom hrozném počasí. Poslední týden jsme tedy pluli jen po kanálech a to převážně po Mittellandkanal (MLK), dále Dortmund-Ems a nyní jak výše uvedeno. Impozantní jsou neustále nové investice do zvedání desítek mostů, rozšiřování plavebních kanálů a s tím také přibývá neuvěřitelných plavidel. V těchto končinách jsem byl před lety zvyklý potkávat lodě převážně s tonáží něco málo přes 1000 tun. Dnes není výjimkou tonáž 3500 a třeba dvě takové vany za sebou. Dnes jsme k naší potěše potkali na kanálu směr Rýn krásnou novou českou nákladní loď registrovanou v Děčíně s nosností 1500 tun. V závěru MLK je ovšem impozantní vodní křižovatka Minden. Pod MLK dole teče plavební řeka Vezera a z ní nahoru na MLK jsou tři komory. A město Minden je ve své historické části překrásné.

4. 7. 2015

Zpráva z posledního týdne plavby z kanálu Datteln-Wesel 27.6. do Bruselu 1. 7.

Konečně léto po německé zimě a deštích. Takže plavba po Rýnu, Walu, Holandské Diepu-ústí Walu a Maasu do severního moře, dále kanálem Šelda-Rýn na Antverpy a Bruselu byla napínavá, ale krásná. Po letech nové vplutí do Rýnu s napínavým očekáváním bylo po klidné plavbě v plavebních kanálech mnohem náročnější. Obrovské dopravní lodě za pár let zase zhoustly, zkrásněly a hlavně zvětšily výtlačky a rozměry. Jeden tlačák tlačí až 6 van po 2500 i více tunách. Jednu novou kontejnerovku uvidíte ve fotopříloze. Díky těm nákladním rychle plujícím kolosům, větru a dravému proudu se SUN RIVER dočkala prvního pořádného testu, jak obstojí v budoucnu například při plavbě do Anglie. Přineslo to hodně nervozity oběma starým mořským vlkům, ale výsledek nás brzy uklidnil. Příčná stabilita prověřená plavební zkouškou a také na modelu je O.K. A zážitek z houpající plavby a šumění vody byl podobný, jako plavba pod plachtami. Na Šeldě už jsme potkali hodně zaoceánských obrů a v přístavu Antverpy, kterým jsme proplouvali několik hodin, jsme jich odhadli přes 100, které zde vykládají či nakládají zboží. S proudem Rýna a Waalu (cca 5 km/hod.) jsme jeli i přes 12 km/hod. a šetřili při tom energii tak, že při plně zapnutém komfortu a sluníčku jsme i během plavby dobíjeli baterie. Překvapení nám připravila Šelda, protože jsme do ni vpluli v Antverpách do plného odlivu. Rozdíl hladin je minimálně 5 m. Proti zatím největšímu proudu jsme vypluli k vyhledání vhodného kotviště na počkání přílivu. To se k večeru podařilo a pak ve 04.10 h. 1. 7. jsme po první krásné noční plavbě cca v 6 h ráno vpluli pod plavební komoru Vintam na začátku

kanálu Šelda-Brusel. Oslava byla trochu zmírněna požadavkem 80 euro na průjezd Belgií a povinností vylepení známky. Už aby byla EU jednotnější. V ČR, Německu a Holandsku se neplatí, ale v Belgii a ve Francii ano. Po kanálu do Bruselu to už bylo radostnější i když převážně průmyslovou periferií. Brzy odpoledne jsme splnili plán a vyvázali se v jachetním přístavu ROYAL YACHT CLUB po uplutí 1600 km od počátku. Lodička zde zůstane až do neděle 5. 7., protože se opravuje na naší trase jedna plavební komora. Čas čekání nebyl promarněn. Díky přípravě a organizaci našich přátel nás navštívili europoslanci z Řecka a Holandska a asistenti českých europoslanců paní Sehnalové a pana Tošenovského, pánové Vyka a Sochorek. Myslím, že to byla zatím nejúspěšnější propagace projektů D-O-L, PVE Lipno-Dunaj i samotné SUN RIVER. Hodně se líbila i česká kola AGOGS a do Bruselu by se jich hodně vešlo. Cesta auty je zde mnohem horší, než Prahou ve špičce. Po vystřídání posádky vyplujeme k jihu na Paříž.

[Pokračování přístě.](#)



Antverpy ze Šeldy v odlivu



SUN RIVER v Bruselu



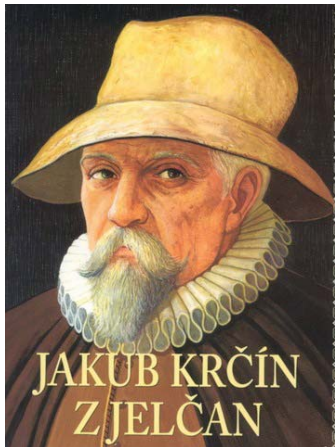
Historická bruselská radnice

Vážený pane Jakube Krčíně z Jelčan a Sedlčan

Ing. Josef Podzimek

Dovolíte, abych Vám dle předběžné dohody položil pár otázek k vodohospodářskému oboru v souvislosti s dokončením vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe?

Jsem na to připraven od okamžiku, kdy jste si na mě vzpomněl právě 18. června, v den mých nedožitých 480tých narozenin. Věřím, že jako vodohospodáři si budeme rozumět.



To si myslím i já, přesto že vím, že jste pane regente Univerzitu Karlovu, směr vodohospodářský nedostudoval.

To máte pravdu, ale i vy pane inženýre jste s dokončením Fakulty stavební ČVUT, směru vodohospodářského, specializace hydrotechnické (jak sám rád uvádíte), měl také jakési složitosti.

Vidím pane regente, smím-li vás tak oslovovat, že jste se na mě důkladně připravil.

Vždyť i vy jako skaut znáte heslo Buď připraven. Regentem mě můžete oslovovat, neboť to bylo moje nejvyšší postavení u šlechtice Viléma z Rožmberka.

Máte pravdu pane regente, opravdu jsem v třetím ročníku po svatbě ukončil denní studium a přešel jsem na nově zřízené studium pro pracující, abych mohl na katedře hydrauliky a hydrologie pracovat na plný úvazek jako asistent. Slíbil jsem totiž své budoucí tchyni, že se od své ženy Hany nenechám živit.

To vím, ale vy jste na základě nového studijního plánu neabsolvoval předmět meliorace a nemáte titul ing.

I to je pravda, ale nikdy mi to v mé vodohospodářské praxi zaměřené na rozvoj vodních cest v Československé republice nevadilo. Ve studijním indexu a na všech dokumentech potvrzujících, že jsem ukončil vysokou školu mám uvedeno, že smím používat titul inž. Taková tehdy byla doba.

Takže jsme na tom oba stejně, s tím rozdílem, že vy jste ukončil denní studium, abyste mohl živit ženu Hanu, a já jsem nedokončil Univerzitu Karlovu s tím, abych si následně vzal o třicet let starší, bohatou vdovu paní Drotu Slepíčkovou z Krumlova, neboť mi tehdy hrozilo vězení pro dlužníky.

To jsme se pane regente pěkně rozpovídali o svých životech. Přeskočme proto vaší postupnou kariéru na panství Viléma Trčky z Lípy i vaše hospodářské angažmá v klášteře v Borovanech a přejdeme na panství největšího a nejmocnějšího šlechtice v zemi Viléma z Rožmberka.

Tak dobře. Ke svému pánovi jsem nastoupil v roce 1561 a o rok později jsem byl jmenován purkrabím na Krumlově. Pán si mě oblíbil a tak jsem v kariéře postupoval rychle a již v roce 1569 ve svých 34 letech jsem byl jmenován regentem všech rožmberských panství.

Čím jste vašeho pána Viléma z Rožmberka okouzlit?

Byl jsem pracovitý, rozhodný i nekompromisní na své podřízené. Horlivě jsem usiloval o zvýšení výnosů rožmberského hospodářství. Stavěl jsem, za podpory svého pána nové dvory, pivovary a ovčiny. To vše se mi dařilo, a tak jsem si občas mohl dát něco stranou, o čem asi můj pán věděl, ale uznával, že za mimořádný hospodářský rozvoj svého panství vděčí právě mé usilovné a úspěšné práci a proto občas přimhouřil obě oči. Dokonce mi za mé věrné služby věnoval roku 1569 dvůr Leptáč a dvě vesnice. Tento majetek však patřil do husitských válek církvi, a tak jsem měl obavy, při sílících snahách o restituci církevního majetku, že bych o tyto pozemky mohl přijít. Vymyslel jsem proto na svého pána chytrou lest. Vybudoval jsem na darovaných pozemcích obrovskou oboru. Musel jsem k realizaci tohoto velkorysého plánu zbořit 42 usedlostí a dvě vesnice – Horní a Dolní Třebánky. Jak jsem předpokládal, obora naprosto uchvátila mého pána a ten souhlasil s výměnou obor za obec Sedlčany a Křepeň. Výměnu jsem s mým pánem uskutečnil v roce 1580. Ale Vilém z Rožmberka byl filuta, a tak ještě 31. srpna téhož roku mě donutil podepsat dodatek ke smlouvě, že tento majetek získám dědičně, jenom když budu mít syna. V případě, že bych měl dceru, tak majetek měl být po mé smrti vyplacen a vrácen Rožmberkům. Můj pán dobře věděl, že jsem bezdětný. Avšak já jsem si hned po smrti své staré manželky oženil s mladou Kateřinou Zelendarovou z Prošovic, která mi dala šest dětí. Ale přesto vyhrál můj pán Vilém z Rožmberka. Všechny děti byly dcery.

Pane regente, to je pěkný příběh vašeho života, ale naše čtenáře by přesto nejvíce zajímalo vaše rybníkaření.

Tak ať je po vašem. Ale trochu vás zklamal. Jsem sice v očích Vašich současníků největším rybníkářem v Čechách a možná i v Evropě, ale zdaleka ne právem. Navázal jsem totiž na mnoho svých předchůdců, hlavně na Štěpánka Netolického (1460–1539), který také pracoval ve službách Rožmberků a zemřel čtyři roky po mém narození. Ten se skutečně vyučil rybníkářskému řemeslu. Po roce 1505 se stal hlavním rybníkářským hejtmánem a fišmistrem. Dokončil důmyslný návrh rybníční soustavy, kde nejvýznamnější místo svou rozlohou zaujímá rybník Opatovický (1510–1514), Horusický a Kaňov. Jeho nejproslulejším a také nejnámějším vodohospodářským dílem je 45 km dlouhá Zlatá stoka, kterou vybudoval v letech 1508-1518 a kterou odvodnil močály a současně propojil některá existující vodní díla (57 rybníků). Sám vybudoval 9 velkých a 37 menších rybníků. Právě na práce tohoto největšího rybníkáře jsem navázal svými díly já. Moji současníci předpokládali, že všechny výhodné lokality v Českých zemích pro budování rybníků jsou již obsazeny, a tak další rybníky budou neekonomické. Což byla téměř pravda, ale Rožmberkové chtěli pokračovat a já jejich přání splnil. V letech 1561–1579 jsem postavil nebo zrekonstruoval kolem 44 vodních nádrží, pro které jsem vybíral svérázné názvy vystihující moji výbojnou povahu. Tak vznikl rybník Počátek, Nevěrný, Skutek, Pamatuj či Krvavý. Pokud se nemýlím tak i vy máte skautskou přezdívku Krvavý Egil.

To máte pravdu, ale to sem nepatří. Vraťme se k vašim rybníkům.

Tak dobře. Moje neznámější rybníky, jak dobře víte, jsou Rožmberk a Svět, ten se původně jmenoval Nevděk. Na založení rybníku Rožmberk pomyslel již Štěpánek Netolický, ale pro jeho velkou nákladnost a nebezpečnost díla od stavby upustil. Pro mne to pak byla výzva, kterou můj pán podporoval. Znal jsem i důvod, proč se stavby můj předchůdce zalekl. Bylo to množství povodňové vody z řeky Lužnice, které by žádná rybníční hráz neodolala. Proto jsem současně vybudoval Novou řeku, aby převáděla přebytečný průtok Lužnice do jiného povodí, tedy do řeky Nežárky. Protože jste technický časopis, uvedu pro vaše čtenáře několik základních technických údajů rybníka Rožmberk až do vaší doby. Informace jsem čerpal z vašich dostupných materiálů, a které mne udivují, jak jste můj rybník krásně vylepšili a jak funguje a dělá radost i mým následovníkům.



Hráz rybníku Rožmberk

Hráz Rožmberka je zemní liniová stavba, která převyšuje svými parametry hráze jiných rybníčních velikánů v Evropě. Je dlouhá 2 355 m a přehrazuje údolní nivu řeky Lužnice asi 1,5 km nad vesnicí stejného jména. Hráz je sypaná z místních materiálů. V nejširším místě má v patě šíři 55 až 60 m, v koruně až 12 m. Výška hráze je 11 m, hloubka vody u hráze průměrně 6,5 m při hospodářské hladině v rybníku. Niveleta hráze kolísá od min. úrovně 429,4 m.n.m. po max. výšku hráze 432,1 m.n.m. Hlavní současná výpust rybníka byla vybudována podle projektu ing. Jindřicha Šimana v letech 1916–1918, a to v místě původní Krčínovy výpusti, nazývané Hluboká. Základ a svislé zdvo do tvaru podkovy tvoří betonový monolit obložený lícovanými kamennými kvádry. Z nich jsou vyzděny dvě odtokové štoly o rozměrech 1,6 × 2,2 m na vtoku. U výpusti jsou dvě česlové stěny, které brání úniku ryb. Jedna stěna je vodorovná a přiléhá k výpusti, druhá je šikmá a používá se při lovení rybníka. Pro lovení ryb je na dně rybníka u paty hráze vytvořené loviště a kádiště.

Pod hlavní výpustí byla v roce 1922 vybudována vodní elektrárna s instalovaným výkonem 240 kW. Tato malá a výborně dochovaná vodní elektrárna se dvěma Franciovými turbínami je světovou raritou, která nemá obdoby u rybníčních staveb. Tato elektrárna, postavená několik století po dokončení Krčínova díla, svědčí o genialitě tvůrce, který pro energetické využití síly zadržovaného vodního objemu vytvořil velkorysé podmínky v době, která takovému využití neumožňovala.

Vedlejší výpust, zvanou Adolfka, najdete na začátku třetí třetiny hráze. Tato výpust nahradila ve své funkci v roce 1870 původní vedlejší výpust zvanou Potěšilka. U této vedlejší výpusti zůstaly z původního dřevěného potrubí ve funkci čtyři trouby 30 × 60 cm, opatřené betonovým zhlavím.

Větší oprava výpusti proběhla v roce 1936; staré autentické dřevěné roury zde tehdy zůstaly. Při poslední rekonstrukci, kterou Adolfka prodělala v letech 2004–2005, Krčínovy dřevěné trouby zmizely, ačkoliv byly poměrně zachovalé a svědčily o přesné práci tesařů 16. století.

Vaši čtenáři musí pochopit, že ještě po tolika letech rád čtu, jak mně jako tvůrce rybníka Rožmberk chválíte. Také jsem se dočetl, že můj rybník svou plochou je největší v Evropě, ne-li na světě. Budme na, to my Češi, hrdí. Rybník jsem dokončil v roce 1590 a od té doby je chloubou stovky rybníků v českých zemích období renezanace a osvětleného feudálního hospodaření šlechtických rodů.



Plavba po rybníku Svět

Touto poslední větou jste mne pane regente vrátil do současnosti, kdy nám současným vodohospodářům „zelení“ brání ve využívání darů naší země v oblasti hospodaření s vodou, ať jde o vodní dopravu, energetiku, ochranu před povodněmi i hospodaření s vodou v období sucha a dalších možností, které naše země na rozvodí tří řek Dunaje-Odry a Labe poskytuje. Co tomu pane regente, když sledujete situaci u nás v Česku, jak naši zemi dnes nazýváme, říkáte?

Především nemám rád skupiny lidí, jak vy říkáte občanů, které prosazují zájmy své, úzké komunity na úkor prosperity naší krásné země. Naší povinností je využít předností našeho území a jejich přírodních zdrojů k užítku nás všech. Věděl to i náš český král a římský císař Karel IV, když navrhoval propojit Dunaj s Vltavou a Labem. Touto novou obchodní cestou vedoucí z Benátek do holandských Brugg přes hlavní město Království českého Prahu, chtěl povznést své Čechy nad ostatní země Říše římské. Ale vy moji potomci máte přece daleko více zkušeností s projekty na propojení tří moří, Černého, Baltského a Severního přes naši zemi, na které leží i nejnižší místo na rozvodí Dunaje a Odry, kterou již léta nazýváme Moravskou branou.

Vždyť císař rakousko-uherský František Josef v roce 1901 přijal vodocestný zákon, který stavbu průplavu Dunaj-Odra-Labe uzákonil s dobou výstavby 20 let. Pravda pak přišlo období, kdy skupina „černých“ zvěřozvěstů rozpoutala druhou světovou válku, na kterou navázalo období „rudých zvěřozvěstů“, ale proti těmto skupinám se náš lid bránil až do úplného vítězství. Nechápu proto, proč moji Češi se tak chabě brání zvěřozvěstům „zeleným“. Mám tomu rozumět tak, že vám dochází síly nebo že opravdu nechápete ani po 600 letech, co by našemu Království českému, které vy krátkodobě nazýváte republikou, dobrého přinesl průplav D-O-L. Nechápu, proč říkáte, že jde o gigantickou stavbu. Vždyť mně trvala výstavba největšího rybníka na světě včetně Nové řeky v délce 15 km pouhých 6 let.

Dovolte pane regente, abych vám skočil do řeči. Vy jste sice neměl moderní stavební stroje, ale využíval jste velmi tvrdé pracovní podmínky.



Socha Jakuba Krčina
na hrázi rybníku Svět

To je pravda. Na výstavbě rybníka Rožmberk pracovali poddaní z devatenácti okolních vesnic. Denně jich zde bylo nasaženo kolem osmi stovek. Za jeden pracovní den, často až šestnáctihodinový, dostávali mzdu čtyři až šest grošů. Za ty si mohli opatřit půl bochníku chleba a dva žejdlíky ovesného piva. V neděli dostávali navíc kravinu, tedy kousek hovězího masa. Přiznávám, byly to těžké pracovní podmínky

a často jsme na hráz rybníka povolali káta. **Ale, to chcete říct, že demokracie s vyspělou technikou má kapitulovat před běžnou technickou stavbou jako je průplav Dunaj-Odra-Labe?**

Pane regente, musíme náš rozhovor nějak optimisticky ukončit. Mohu vás ujistit, že ne všichni Češi to vzdávají a jsou i vysoce postavení jedinci, kteří nás podporují a právě vás, vážený Jakube Krčíne, často dávají za vzor.

Jak bych nevěděl, já zeman s malým z, že na vaší straně stojí a průplav, který vy nyní nazýváte pro jeho mnohoúčelovost správně vodní koridor D-O-L, podporuje váš král, kterého vy dnes nazýváte prezidentem, můj jmenovec Zeman Miloš a ještě k tomu jsme oba rodáci z Kolína. Držím vám i jemu podobným palce, oba právě. Snad se našim Čechům splní jejich velký sen o neuvěřitelnějším průplavu v současně propojené síti evropských vodních cest jako mně se splnil sen o výstavbě rybníka Rožmberk, aniž bych tehdy věděl, že to je největší rybník v Evropě. Přesto mi nikdo za uplynulého téměř půl tisíciletí neřekl, že je gigantomanický. Prostě je to krásný a užitečný rybník, jako bude vodní koridor Dunaj-Odra-Labe užitečnou a krásnou evropskou vodní cestou, po které budou plout hezké lodě a vám Čechům ochrání obydlí před povodněmi, přivede vám vodu z Dunaje do vodohospodářsky deficitních oblastí jižní Moravy, zvýší energetickou bilanci i bezpečnost naší země a bude sloužit léta vám Čechům k užítku.

Tomu já vodohospodář Jakub Krčín věřím, stejně jako moji vodohospodářští následovníci.

Vaše slova pane regente, jsou krásná a pravdivá, ale co máme dělat my, vzdělání a zkušený příznivci budování vodních cest včetně vodních nádrží proti arogantním, samozvaným tzv. „ochráncům přírody“?

Především, příroda je tak mocná, velkolepá, krásná a samoobnovitelná, že nepotřebuje, aby ji pár takových bezvýznamných a samozvaných človíčků jakkoliv chránilo. Miliardy let tady je a miliardy let tu bude, a kdybych já byl na místě přírody, tak bych těm mrňavým bezvýznamným tzv. „mým ochráncům“ ukázal svoji moc a sfoukl bych je z této krásné země, kterou tvořím já, příroda, svoji vlastní silou a nepotřebuji, aby mě někdo, který je naprostou nickou ochraňoval. Nakonec vám já věčná a mocná příroda, stvořitelka všeho na světě, co vy využíváte, pověděla, nechte mě na pokoji, já se ochráním sama. Zároveň vás žádám, aby to, co vybudovali na mém povrchu vaši předkové v oboru, který nazýváme vodním hospodářstvím, nechali na pokoji. Mně to neškodí a našim občanům to pomáhá. Mluvím za upravené řeky a ostatní vodní toky i o přehradních nádržích. Nevadí mně, když proud mé vody přečerpáte do míst, kde jsem vám ji nepřipravila sama. A konečně mám ráda, když po

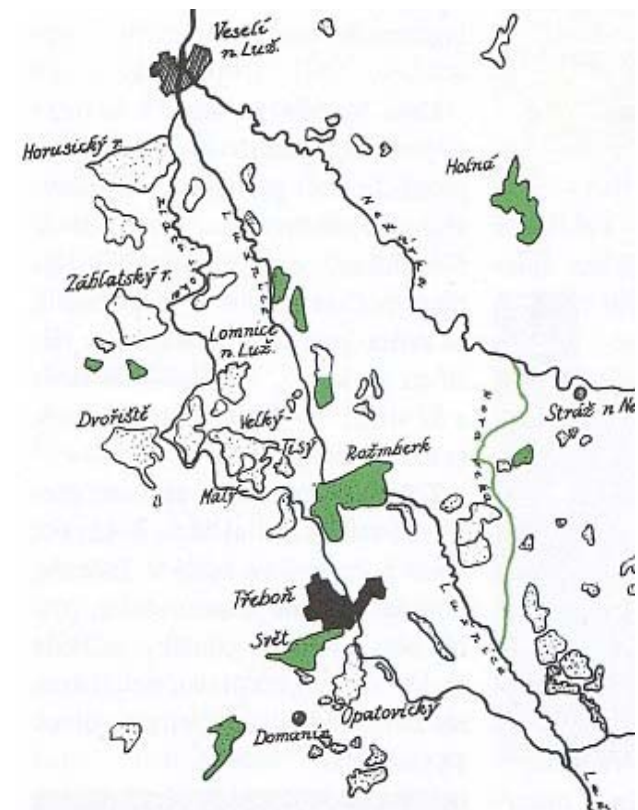
hladinách mých řek plují i velká plavidla, které mne hladí a šimrají svými legračními lodními šrouby, které moji vodu okysličují, a tak ji stále oživují, lépe se v ní daří mým živočichům. Rozhodně mně to vadí méně než houkající a hlučné dlouhé, těžké vlaky, které se řítí po železných kolejkách po mém krásném přírodním povrchu. A to nemluvím o těch děsných nekonečných tvrdých, betonových pruzích, které se zarývají do mé země, které vy nazýváte silnicemi nebo dálnicemi. Po nich se šinou divné železné krabice, které hlučí, kouří a smrdí a ani ve dne ani v noci mne nenechají spát. Naopak upravené moje vodní toky i vámi citlivě postavené nové vodní cesty mi nevadí a dokonce mě ochlazují, hladí a povídají pohádky. A ty vaše „zelené“ bych jako opravdu mocná příroda od foukla právě do těch vašich krásných vodních cest a když by pořádně vychladlí vylezli z vody, tak bych na ně pustila horké slunce, až by se spálili a rychle zase hupsli do vašeho průplavu, a tak pořád, až by přestali demonstrovat na moji ochranu, proti vašemu a nyní i mému vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Vidím pane regente, že přírodě, kterou jste tak upraven svou rybníční soustavou, dobře rozumíte a ona mluví za vás. A jak vyplývá ze stoleté historie vašich rybníků je příroda k těmto, jak my říkáme, tvrdým zásahům laskavá, přívětivá a i „ochránci přírody“ ji ctí a obdivují. Tak co máme dělat, abychom pokračovali ve vašem vodohospodářském umění i my vaši potomci a obdivovatelé?

Nebát se a budovat. Přestat vydávat směrnice, vypracovávat studie všech názvů a velikostí a začít stavět, tak jako já se svým pánem na Třeboňsku. Začít znovu jak vám to po vaší strašné válce, kterou vy nazýváte druhou světovou válkou, řekl váš oblíbený ministr zahraničí Jan Masaryk: „Děti, musíme teď pár let dřít. Pracovat a mít se rádi“.

Vážený pane regente, děkuji vám za rozhovor, vaše povzbudivá slova a věřím jako vy v budoucnost vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Váš Josef Podzimek



Mapa rybníční soustavy u Třeboně (zelené - rybníky postavené Jakubem Krčínem)



Soustava rybníků Rožmberk-Kánov-Velký Tisý-Kocliřov

Foto: Jan Ševčík

Kniha, která boří mýty

Klima se otepluje

Blíží se války o vodu

Co když je ale všechno jinak?

Zbyněk Hrkal

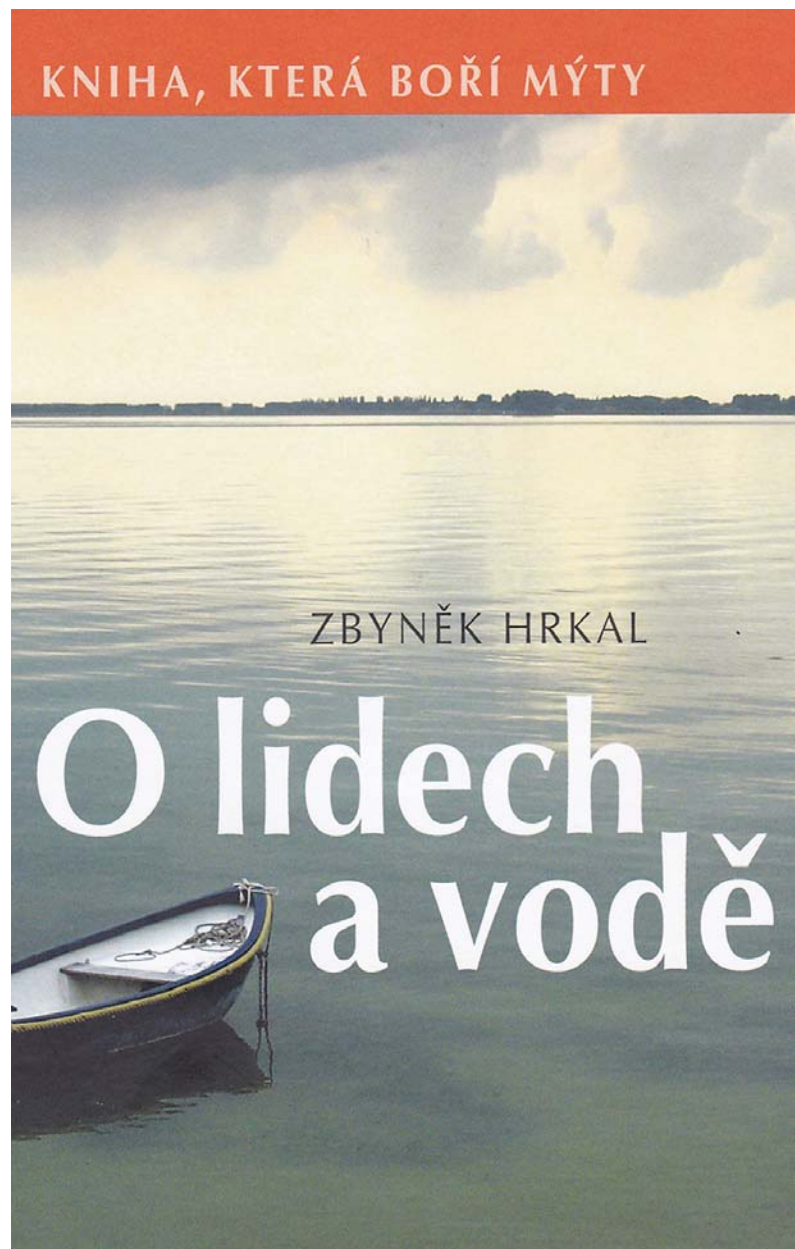
Doc. RNDr. Zbyněk Hrkal, CSc. – Absolvent Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze zahájil svou odbornou kariéru v roce 1981 v tehdejším Ústředním ústavu geologickém. V roce 1991 odešel do Francie, kde se v BRGM Orléans zabýval aplikací GIS na hydrogeologické problémy. Po návratu v roce 1992 se stal vysokoškolským pedagogem Univerzity Karlovy a v roce 2003 byl jmenován docentem. Od roku 2004 je zaměstnán ve Výzkumném ústavu vodohospodářském, kde vede oddělení ochrany podzemních vod, paralelně s tím se však i nadále věnuje pedagogické činnosti.

Z výše uvedené knihy uvádíme krátkou pasáž o Jakubu Krčínovi:

„Naši předci provedli – jak bychom řekli v naší terminologii – totální ekologickou devastaci. V dobách středověku vykáceli veškerý lesní porost, který až mnohem později jejich potomci nahradili novými monokulturami. Vyhubili vlky, medvědy a desítky dalších živočišných a rostlinných druhů. Obdivujeme úžasné dílo Jakuba Krčína z Jelčan, který proměnil malarické bažiny jižních Čech. Dnes by ale tento pán dostal cenu Ropáka roku a byl pranýřován za zničení mokřadního ekosystému kuňky obecné. V současné době naši líbeznou krajinu obdivujeme, přesně tu krajinu, která s tou původní má již jen pramálo společného.

Tato konstatování zakončím otázkou, na kterou je odpověď do té míry složitá, že ji nechám na každém čtenáři: Kde leží hranice mezi ochranou přírody a rozvojem lidské společnosti, když na planetě žije sedm miliard lidí?“

Zbyněk Hrkal



Život není takový – je úplně jiný (59)

Ing. Josef Podzimek

*Ve střední Evropě nenastane dlouhodobě klid,
dokud nebude vybudován průplav Dunaj-Odra-Labe.*

Rudolf Kjellén

STÁLÁ VÝSTAVA NA PRAŽSKÉM HRADĚ

V souladu s vyjádřením výše uvedeného švédského politologa z počátku 20. století, obecně prospěšná společnost Plavba a vodní cesty začátkem 21. století, přesně v červnu 2015 instalovala již druhou výstavu o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe na Pražském hradě. O první prezentaci tohoto průplavu při níž šest prezidentů Visegrádské čtyřky, Slovinska a Rakouska přestříhli symbolickou pásku nad mapou D-O-L jsme naše čtenáře informovali v časopisu Vodní cesty a plavba č. 4/2014. Obě výstavy výtvarně i provedením vznikly pod rukama Rastislava Horvátha a jeho spolupracovníků z reklamního studia ARTillery s.r.o.

Nyní se nám podařilo po ročním jednání, za podpory prezidenta České republiky Miloše Zemana, dosáhnout souhlasu správy Pražského hradu a instalovat výstavu přímo na patře Kanceláře prezidenta republiky.

To se nepodařilo ani Janu Antonínu Bařovi v roce 1938. Tehdy chtěl instalovat v kanceláři prezidenta Edvarda Beneše velký model průplavu Dunaj-Odra-Labe. Po vyjádření prezidentské kanceláře, aby byl model výrazně zmenšen, rozhodl J. A. Bařa: „*Veškeré práce zastavte, prezident by nic nepochopil*“. Nám se podařilo instalovat výstavu o vodním koridoru D-O-L a to v překrásné místnosti tzv. fotosalónku, kde krom jiného prezident Václav Havel poskytoval rozhovory České televizi. Věříme, že i nynější prezident Miloš Zeman si tuto místnost oblíbí



a bude zvát své hosty na tuto výstavu, a tak pro tento nejvýznamnější projekt pro střední Evropu získá podporovatele a upevní mír v této části světa.

Výstava se skládá z 15 železných, speciálně kovářsky upravených panelů, které respektují výtku pana prezidenta,

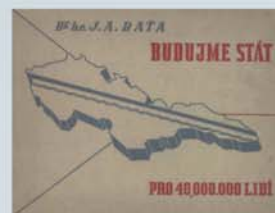
že vždy začínáme historií Zde naopak, po zkušenostech a snahou posledních dvou ministrů dopravy ČR vypustit ze zákona o liniových stavbách vodní cestu, je na prvním panelu vysvětlení.

Co je základní dopravní infrastruktura každé vyspělé země, tedy i České republiky? What is the core transport infrastructure of each and every developed country, including the Czech Republic, like?



Železnice, silnice a vodní cesty tvoří nedílnou součást liniových dopravních staveb
Railways, roads, and waterways are an integral part of line transport structures

1937



ÚVODEM - V všechna období, v nichž se lidé navzájem dohadovali o tom, co má být vykonáno mocí veřejnou a co občanskou iniciativou, se vyznačovala nejistotou a pochybnou činností. Historie zná období, kdy stát vybudoval obrovská díla, jež se však nenašli, protože si stát počínal při jejich budování i správě jen vzhledem k náhodě. A byla období, kdy soukromá občanská iniciativa získala celé povinnosti, které ztratila, když zanedbala péči o zájmy společné. Občané i státy vykonali největší díla technická i kulturní, když pracovali společně, ve vzájemné důvěře, a jasně vyznačenými cíli a poměry, respektující vzájemných práv. Státní investiční komise, jejímiž členem mám cest být, byla utvořena vedoucími muži našeho státu, aby svým dílem přispěla k uskutečnění této spolupráce. O všech technických projektech a návrzích, jež dále uvádím, hovořil jsem se všemi amérdatními osobnostmi naší republiky, a nejvdějněji vznikly přímo z jejich iniciativy. Všechny tyto projekty vznikly z jednotné vůle, v níž lze soustředit všechno obyvatelstvo republiky: z vůle „budujeme stát“.

Máme hřícové postavení.
Kdykoliv se u nás vrahá o hospodářství vodní dopravy, objeví se nárazy velmi podobné názoru osobě rakouského císaře, který se státní prostředky investoval v Vídeň do Remy.
„Co nám buduje stát?“ ptal se. „Dostavím z Vídně do Remy železnici, dvacet rybníků a ještě byla vlnitost přehrad.“
„Kde kaniž „Dana—Lato—Odra“, probíhají našim termit, spolek železniční dopravní tratí 100 mil. kilometrů od severovýchodu a západu se 100 miliony lidí od Jihu a Jihovýchodu. Při tom se ještě našlo nutné dát vlastní přehrad.“

Jak by mapa z Baťovy knihy mohla vypadat dnes
What the map from Bata's book could look like today

2015

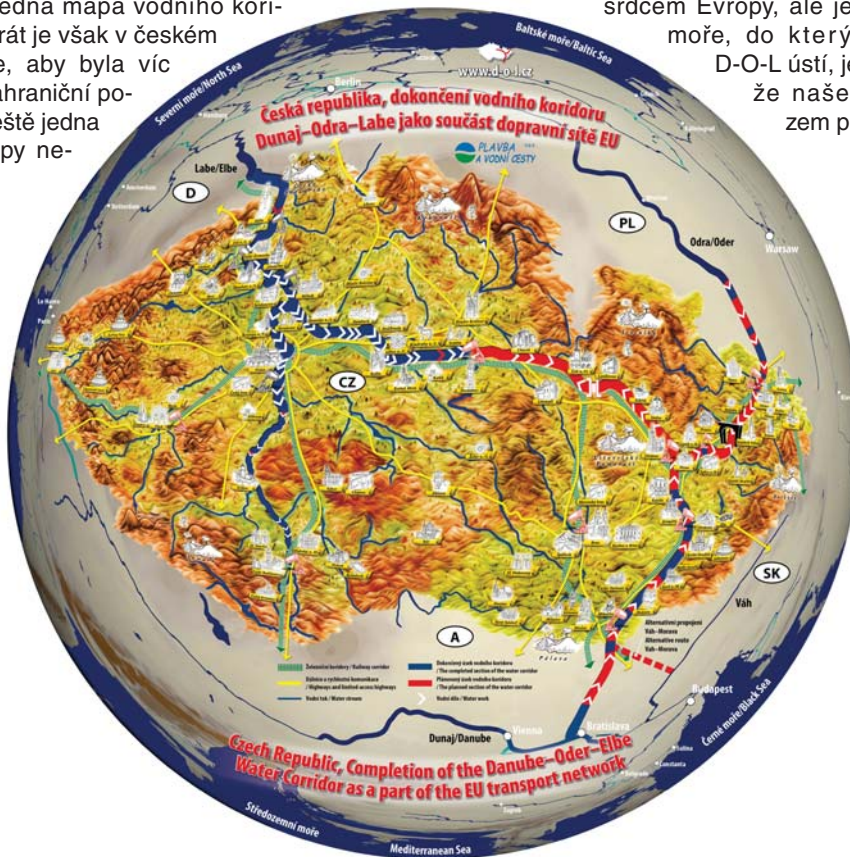


Mapka rozmištění rozvojových oblastí podle materiálu „Politika územního rozvoje České republiky“ z roku 2006. Z dokumentu jsou beze změny převzaty i trasy dálnic a rychlostních silnic. Navíc je však doplněn vodní koridor D-O-L, možné trasy vysokorychlostních tratí včetně stanic a logistická centra.

A layout of development areas according to the "Regional development policy of the Czech Republic" of 2006. Without changes, the document shows routes of motorways and speedways; additionally it maps the D-O-E corridor, possible routes of high-speed railway tracks, including stations and logistics centres.

Na podlaže pak dominuje vám dobře známá, schématická a velmi přehledná mapa vodního koridoru D-O-L. Tentokrát je však v českém i anglickém jazyce, aby byla víc pochopitelná pro zahraniční politiky a delegáty. A ještě jedna zvláštnost této mapy ne-

nechá diváky v poklidu. Naše republika zde není jenom srdcem Evropy, ale její okolí a zvláště tři moře, do kterých vodní koridor D-O-L ústí, je zde vykresleno tak, že naše země se stala rázem pupkem světa.



Na dalších dvou panelech se snažíme vysvětlit, co je vodní cesta.

Co je to vodní cesta?
What is a waterway?

PLAVBA A VODNÍ CESTY

Nedílná součást dopravních liniíových staveb s řadou běžných a ověřených objektů.
An integral part of the transport line structures with a variety of conventional and proved facilities.

Plavba po Sibiřské vodní ústí v Polsku
Navigation on the Elbe waterway in Poland

Průmyslová loď na Labi v Německu
Industrial transport on the Elbe inland canal in Germany

Přehled mostů přes Labe spojující příkop Labe Renska se středozemní příkopem v Belgicku a v Německu
The canal bridge over the Elbe River, joining the Elbe Renska Canal to the Middleland Canal near Magdeburg in Germany

Přehled mostů na Labi v Německu
The Renska Canal on the Canal du Nord in France

Průmyslová loď na Labi v ČR
Cargo vessel on the Elbe in the Czech Republic

Přehled příkopů na Labi v Německu
The Werra-Ohre-Donau Canal in Germany

Středozemní příkop v Belgii
The Renska Canal in Belgium

Středozemní příkop v Belgicku a v Německu
The Lumber Canal (L) in Germany

Průmyslová loď na Labi v ČR
In 1975 the new Elbe lock and dam in Bohemia replaced the original dam and lock built in 1912 and the dam from 1916, 1912 respectively

Středozemní příkop v Belgii
Lock with wing locks and lock (L) at Renska on the Middleland Canal in Germany

Středozemní příkop v Belgicku a v Německu
The lock (L) and upper approach in Germany in Belgium

Středozemní příkop v Belgii
The Renska Canal in Belgium

Středozemní příkop v Belgicku a v Německu
The Renska Canal in Belgium

Středozemní příkop v Belgii
The Renska Canal in Belgium

PLAVBA A VODNÍ CESTY

Středozemní příkop v Belgii
The Middleland Canal in Belgium

Středozemní příkop v Belgicku a v Německu
The Lumber Canal (L) in Germany

Středozemní příkop v Belgii
The Renska Canal in Belgium

Středozemní příkop v Belgicku a v Německu
The Renska Canal in Belgium

Středozemní příkop v Belgii
The Renska Canal in Belgium

Středozemní příkop v Belgicku a v Německu
The Renska Canal in Belgium

Středozemní příkop v Belgii
The Renska Canal in Belgium

Středozemní příkop v Belgicku a v Německu
The Renska Canal in Belgium

Středozemní příkop v Belgii
The Renska Canal in Belgium

Středozemní příkop v Belgicku a v Německu
The Renska Canal in Belgium

Středozemní příkop v Belgii
The Renska Canal in Belgium

Středozemní příkop v Belgicku a v Německu
The Renska Canal in Belgium

Následují tři panely, kde je zachyceno deset hlavních předností vodní dopravy:

1. Vodní doprava je nejlevnější
2. Projekt pro udržitelný rozvoj v Evropě
3. Vyberte si 312 kontejnerů (TEU) po vodě, železnici nebo po dálnici
4. Zdroj a regulace elektrické energie
5. Energetická bezpečnost státu
6. Mimořádné zvýšení bezpečnosti
7. Samostatný hospodářský přínos bude mít výstavba

a provoz logistických center a průmyslových zón

8. Přínos pro zemědělství
 9. Sportovní a turistická aktivita, osobní a rekreační plavba
 10. Rozvoj sídel s možností bydlení u vody
- Samostatný panel je věnován vysvětlení, proč vodní doprava je nejšetrnější k životnímu prostředí. Další panel vysvětluje, jaké jsou vodní cesty v Evropě a jaký je podíl vodní dopravy v jednotlivých zemích. Pak následují další panely.

Jaké jsou v Evropě vodní cesty a jak jsou využívány? Where are waterways in Europe and how are they used?

PLAVBA
A VODNÍ CESTY



Podíl vnitrozemské vodní dopravy na přepravních výkonech ve státech EU The percentage of inland water transport of overall transport outputs in EU member states

Členský stát EU	Podíl v %
Nizozemsko	31,50 %
Rumunsko	21,00 %
Belgie	14,50 %
Německo	12,10 %
Rakousko	4,40 %
Maďarsko	4,10 %
Francie	4,00 %
Lucembursko	3,10 %
Bulharsko	2,90 %
Slovensko	2,60 %
Polsko	0,10 %
Česká republika	0,08 %

Osobní a nákladní lodě na Dunaji v Rakousku

Passenger and cargo vessels on the Danube in Austria



Speciální kontejnerové lodě na Rýně přepravují obvykle více než 100 kontejnerů (TEU) ve čtyřech řadách a čtyřech vrstvách

Special container vessels on the Rhine usually transport more than 100 TEUs in four rows and four layers

Speciální lodě na přepravu automobilů na Rýně převážejí až 600 osobních automobilů

Special Rhine vessels for transport of automobiles can carry up to 600 cars



Proč dokončení vodního koridoru D-O-L není gigantickou stavbou? Why finalizing the D-O-E water corridor is not a gigantic project?



Stačí porovnat finanční náklady na ostatní liniové stavby v České republice

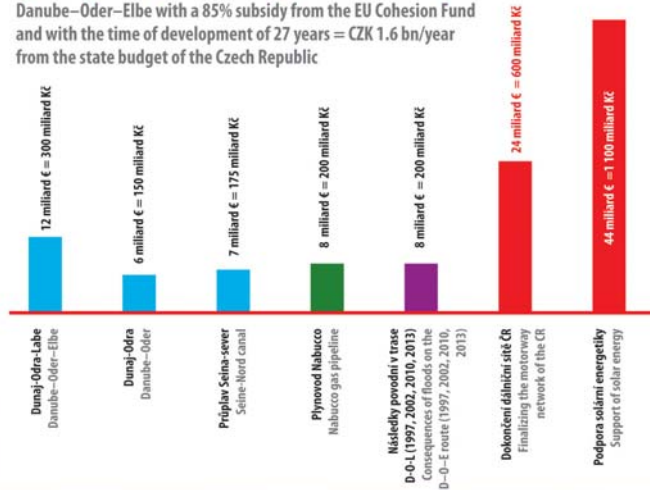
We can just compare the financial costs of other transport line structures in the Czech Republic

FINANCOVÁNÍ – Gigantický projekt, nebo normální stavba?

FINANCING – A gigantic project, or a normal construction?

Dunaj-Odra-Labe při dotaci z Fondu soudržnosti EU ve výši 85% a při době výstavby 27 let = 1,6 miliardy Kč/rok ze státního rozpočtu ČR

Danube-Oder-Elbe with a 85% subsidy from the EU Cohesion Fund and with the time of development of 27 years = CZK 1.6 bn/year from the state budget of the Czech Republic



Připravované práce na stavbě průplavu Seina-sever ve Francii

Preparatory work on the construction of the Seine-Nord canal in France



Územní přednosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe Territorial advantages of the Danube-Oder-Elbe water corridor



1. Je to vodní cesta, která propojuje tři moře (Baltské, Severní a Černé) a tím dokončuje propojenou soustavu evropských vodních cest

It is a waterway connecting three seas (the Baltic Sea, the North Sea, and the Black Sea), i.e. it represents the final step of interconnecting European waterways.



- Pokračuje panel vysvětlující čím je vodní koridor unikátní:
1. Protipovodňová ochrana je nezpochybnitelná
 2. Pozitivní vodohospodářská bilance (přečerpávání vody z Dunaje, podpora zemědělství)
 3. Vodní koridor D-O-L ke svému provozu nepotřebuje žádnou vodu (plavební komory s úsporným nádržemi a přečerpávací stanice)

Teprve na třináctém panelu se vracíme do historie. Začínáme u Karla IV. a přes císaře Františka Josefa se vracíme k současnosti, až ke zrušení samostatného Odoru plavby na Ministerstvu dopravy ČR 2015.

Chybí zde nejnovější snaha Ministerstva dopravy ČR opět zrušit ŘVC převedením části pravomocí k vodním cestám pod Ministerstvo zemědělství ČR.

Jaká je historie průplavu Dunaj–Odra–Labe? What is the history of the Danube–Oder–Elbe canal?

PLAVBA
A VODNÍ CESTY



1365



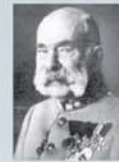
První pokus o napojení Labe (Vltavy) na Dunaj učinil již císař římský a král český Karel IV.
The first attempt of interconnecting the Vltava River and the Danube River was made by Charles IV, Holy Roman Emperor and King of Bohemia.

1700



Latinský traktát o vodní cestě Dunaj-Odra-Labe vypracoval Lothar Vogemont.
Lothar Vogemont wrote a dissertation about the Danube–Oder–Elbe waterway in Latin.

1901



Vodocestný zákon z roku 1901 s dobou výstavby 20 let.
The cover page of the Waterways Act of 1901 – the construction was planned to be finished in 20 years.

150 let boje o záchranu plavby v českých zemích

150 years of battle for saving inland navigation in the Czech lands

		Říšský vodní zákon řeky a toky pro plavbu 1869	Moravský zákon řeky a toky pro plavbu 1870	Zákon o stavbě průplavu Dunaj-Odra 1873	Anglorakouská banka získává koncesi na stavbu Dunaj-Odra 1873	licenci na stavbu Dunaj-Odra odkupuje Severní dráha Císaře Ferdinanda 1873	
Zákon o stavbě průplavu Dunaj-Odra-Labe D-O-L doba výstavby 20 let 1901	založeno Ředitelství pro stavbu vodních cest ŘVC ve Vídni 1901			založeno ŘVC v Praze 1918	Zákon Státní fond pro výstavbu vodních cest 1931		
Německo-Ceskoslovenský protokol o výstavbě průplavu Odra-Dunaj doba výstavby 6 let 1938	zahájena stavba průplavu Odra-Dunaj 1939	Tisíciletá Velkoněmecká říše 		zastavena výstavba průplavu Odra-Dunaj 1942			návrh na založení národního podniku pro stavbu D-O-L 1948
	zrušeno ŘVC 1949	zastaveny veškeré práce na přípravě D-O-L 1952			založeno organizace LABE-VLTAVA 1960	založeno Ředitelství vodních toků ŘVT 1965	
generální řešení D-O-L 1968	územní ochrana D-O-L 1971				obnoveno Ředitelství vodních cest ČR ŘVC 1998		
usnesení vlády ČR na zrušení ŘVC 2013		zachováno Ředitelství vodních cest ČR ŘVC 2013		věcný záměr zákona o líniových stavbách bez vodních cest 2014	věcný záměr zákona o líniových stavbách odložen 2015	zrušen samostatný odbor plavby a přesunut pod železnici 2015	zrušení ŘVC 2015

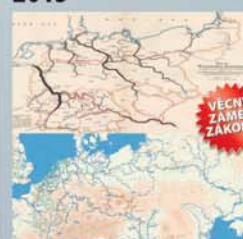
2013



2014

Doporučení prezidenta ČR Miloše Zemana na vydání zvláštního zákona pro dokončení vodního koridoru D–O–L
Czech President Miloš Zeman recommended to issue a special act for finalizing the D–O–E water corridor.

2015



Dokončení vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe
Finalizing of the Danube–Oder–Elbe water corridor

Jako příklad pro výstavbu D-O-L ukazujeme hotový průplav Rýn-Mohan-Dunaj.

Vzorem pro dokončení vodního koridoru D-O-L nám může být průplav Rýn-Mohan-Dunaj
The Rhine-Main-Danube canal can serve as a model example for finalizing the D-O-E water corridor

Končím otázkou, kdy dokončíme vodní koridor D-O-L?

Poslední patnáctý panel se vrací do roku 1958, kdy v časopisu Věda a technika mládeži se naši předchůdci snažili ukázat naší mladé generaci, co je to průplav Dunaj-Odra-Labe s naším novým poznatkem, že bez podpory hlav zemí a států to nepůjde.

Na závěr prohlídky si poučený návštěvník opět připomene na trojrozměrném modelu proč vodní doprava, ve srovnání s železniční a silniční dopravou, je unikátní. To když si uvědomí, že k přepravě 312 kontejnerů nám stačí jedna loď o délce 200 m, zatímco k přepravě stejného množství kontejnerů na železnici budeme potřebovat tři vlakové soupravy o celkové délce 1 600m a po silnici pak pojedou kamiony za sebou celých 4,5 km.

Tak co ještě dodat, snad to, že návštěvník si z výstavy v Kanceláři prezidenta republiky na Pražském hradě odnese knížku Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe s úvodním slovem prezidenta ČR Miloše Zemana, jejíž třetí vydání je úhledně uskladněno právě pod výše uvedeným modelem.



Snad bude tato výstava stejně úspěšnou jako předešlá výstava na Pražském hradě pro prezidenty zemí V4+2 v prosinci 2014.

Kdy dokončíme vodní koridor Dunaj–Odra–Labe?
When will the Danube–Oder–Elbe water corridor be completed?

Až si uděláme pořádek ve svých hlavách, nebudeme se vymlouvat na finance, na přírodu a nebudeme se ptát okolních zemí, zda my. Češi ho máme chtít. Začít musíme kdekoli, kde to politická a ekonomická situace dovolí. Nebude to úspěšné, vždyť po stu letech opět začínáme, a přitom jsme nikdy nepřestali.

When we get it right in our heads, stop looking for excuses regarding the money, the environment, and stop asking neighbouring countries if we, the Czechs, are to decide for it. We have to start wherever political and economic situation allows it. It will not be too hasty. Indeed, we are beginning after a hundred years as if we have never stopped.

Návrh průplavu Dunaj–Odra–Labe z roku 1958
The Danube–Oder–Elbe canal project from 1958

Bez podpory hlav zemí a států to nepůjde. It would never work without the support of Heads of State.

WASSERSTRASSEN UND BINNENSCHIFFFAHRT
WATERWAYS AND INLAND NAVIGATION

**VODNÉ CESTY
VODNÍ CESTY
A PLAVBA**

4
2014

Šest prezidentů zemí Evropské unie zahájilo výstavu o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Vydává PLAVBA A VODNÍ CESTY



Sportovní přístav Hluboká n. Vltavou



Webové stránky:
<http://www.smp.cz>



Ředitelství společnosti:
Pobřežní 667/78, 186 00 Praha 8



Ústředna: (+420) 222 185 111
E-mail: ou@smp.cz



Tunelový komplex Blanka
Projekt a koordinace



Dálnice a rychlostní silnice ČR
Projektová příprava a inženýring



Tunel Ejpvovice
Technický dozor investora



Radlická radiála
Podrobný IGP – průzkumná štola



Potřebujete zjistit **kvalitu pitné vody z Vaší studny či vodovodu?**

Vlastníte ČOV a **potřebujete provést akreditovaný odběr a rozbor vzorku odpadní vody z Vaší ČOV** (domovní, městské, provozní)?

Těžíte sediment z rybníka nebo toku a **potřebujete znát jeho kvalitu?**

Hospodaříte **na rybnících?** Potřebujete stanovit **živinovou bilanci rybníka, složení zooplanktonu a fytoplanktonu?**

Potřebujete **hydrobiologický rozbor** pro inventarizační průzkum, studii EIA či jiné hodnocení (analýzu rizika, sanační studie...)?

Potřebujete provést **radiochemický rozbor** zdroje pitné vody, povrchové nebo odpadní vody?

Máte požadavky **na speciální anorganická a organická stanovení** (těžké kovy, organické látky, pesticidy, léčiva apod.)?

Nabízíme Vám širokou paletu rozborů, včetně vzorkování, v našich špičkově vybavených, akreditovaných laboratořích v Praze, Plzni a Českých Budějovicích.

Kontaktujte nás na www.vhlaborator.cz nebo www.pvl.cz/laboratore-povodi-vltavy



www.pvl.cz www.facebook.com/povodivltavy

Potřebujete měřit hloubku na vodních cestách, přehradních nádržích, rybnících, nebo vyhledávat **překážky ve vodě** v hloubkách **od 1 do 200 m?**

Vám jsou určeny služby našich měřících lodí **Valentýna** a **Joska**, které jsou vybaveny nejmodernější ultrazvukovou měřicí aparaturou.

Bližší informace získáte na tel. 315 624 303, 724 320 721
– odd. měřících plavidel.



Všemi plavebními komorami v Praze a na celé Vltavě Vás zdarma proplavuje státní podnik Povodí Vltavy.



DOBROVOLNÉ VÝBĚROVÉ ZÁJMOVÉ SDRUŽENÍ

ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

vzniklé pro podporu rozvoje vodní dopravy a vodních cest, umožňující výrazný odborný růst, výměnu poznatků a získávání profesních informací ze zahraničí

přijímá stále nové členy

z řad odborníků i právnických osob činných v oblasti vnitrozemské plavby a vodních cest

Roční členské příspěvky: jednotlivec 300,- Kč, jednotlivec (důchodce) 100,- Kč, kolektivní člen do 100 zaměstnanců 2000,- Kč, kolektivní člen nad 100 zaměstnanců 5000,- Kč.

Zájemci se mohou hlásit na adrese
České plavební a vodocestné sdružení, Holešovický přístav 1146, 170 04 Praha 7
tel.: 257 099 285, e-mail: Alice.Cizkova@pvl.cz