

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1
2017

Z HAMBURKU LODÍ AŽ DO ČESKÝCH BUDĚJOVIC!



Vydáno u příležitosti slavnostního otevření vltavské plavební komory u jezu Hněvkovice 20. května 2017

Vydává

 **PLAVBA** o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Povodí Labe, státní podnik

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



Povodí Vltavy, státní podnik

Holečkova 3178/8, 150 24 Praha 5
Tel.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 www.pvl.cz



Povodí Moravy, s.p.

Dřevořská 11, 602 00 Brno
Tel.: +420 541 637 111 E-mail: info@pmo.cz
www.pmo.cz



NDC on s.r.o.

Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1
E-mail: ndcon@ndcon.cz
www.ndcon.cz



Povodí Odry, státní podnik

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



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



projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 53, 57, 140 00 Praha 4
Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492
e-mail: info@vodnicesty.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, a.s.

K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4
Tel.: 244 004 111
www.zakladani.cz

www.metrostav.cz

METROSTAV



společně @ VINCI

SMP CZ, a.s.

Pobřeží 667/78, 186 00 Praha 8
www.smp.cz



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



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



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Úřad námořních přístavů Štětín a Svinouští
ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin, Polsko
tel. (+48 91) 43 08 220 www.port.szczecin.pl



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



Porr a.s.

odštěpný závod - Vodohospodářské stavby
Dubečská 3238/36, 100 00 Praha 10
www.porr.cz



Loubská 704/9, 405 02, Děčín 1
Tel.: 412 589 122 Fax: 412 512 656
E-mail: info@csp-labe.cz www.csp-labe.cz



STÁTNÍ PLOVEBNÍ 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 PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLOVBA

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

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Pavel Cenek; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman; Ing. Lubomír Fojtů; Ing. Jiří Friedel; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Mgr. Klára Němcová; Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba; PhDr. Štěpán Rusňák; Ing. Jan Skalický; Ing. Michael Trnka, CSc.

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53
140 00 Praha 4
Fax: 241 409 467
e-mail: vodnicesty@seznam.cz
www.d-o-l.cz

Objednávky a inzerce:

Šéfredaktor Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793
Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč
DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.

OBSAH

Úvodní slovo ředitele Ředitelství vodních cest ČR Ing. Lubomír Fojtů.....	2
Premiéři ČR a Polska podpořili splavnění Odry do Ostravy	4
Polský prezident ratifikoval Dohodu AGN	4
Z Polska do Ostravy po vodě za 10 miliard Z domácího tisku	5
Ministři ČR, Polska a Slovenska podepsali ve Varšavě memorandum o přípravě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe	6
Pozvánka na slavnostní ukončení projektu Dokončení Vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice - Týn nad Vltavou	8
Otevírá se splavněná Vltava do Českých Budějovic, aneb jak se sny proměnily ve skutečnost Ing. Jan Bukovský Ph.D.	9
Čechy uchvátí plavba Z domácího tisku	23
Selský rozum a odvaha, aneb JAK POSTAVIT LODNÍ ZDVIHADLA na Orlíku a na Slapech	24
Krásy Vltavské vodní cesty na Orlické přehradní nádrži	26
Vltava Resort - Zажijte Vltavu od Budějovic na Orlík Tomáš Kolařík	28
Využití Vltavské vodní cesty pro nákladní plavbu až do Českých Budějovic? Tomáš Kolařík	30
Analýza plavební sezóny 2016 Mgr. Klára Němcová	32
Vydání k množícím se negativním postojům různých úřadů, médií a zástupců obcí k rekreační plavbě zejména na Vltavě Petr Novotný	33
Zvonohraní na Vltavě - IV. ročník Petr Rudolf Manoušek	34
Povodí Moravy provede rozsáhlé opravy a rozšíří komorovací hodiny na Baťově kanálu	36
Rekordní přeprava na Odře – 476tunový generátor do přístavu Opole	36
Kousek Česka v Hamburku Z domácího tisku	37
XXVII. hamburský přístavní večer	38
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. si letos zapisuje do kalendáře 80	39
Stúdiom vodnej dopravy k moriam a oceánom – jedinečný vysokoškolský odbor na Žilinskej univerzite Doc. Ing. Jarmila Sosedová, PhD.	40
Pan šéf, Ing. Josef Podzimek	42
Odešel velký vodohospodář prof. Ing. Jiří Rybníkář, CSc.	44
Letem Izraelem Vlastimil Běhavý	46
Pozdrav Jiřimu Krupkovi	47
Život není takový – je úplně jiný (65) Ing. Josef Podzimek.....	48



Jihomoravský kraj



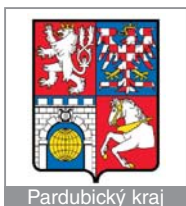
Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Vizualizace plavební komory na Hněvkovickém jezu na Vltavě
Zdroj: Ředitelství vodních cest ČR

Úvodní slovo ředitele Ředitelství vodních cest ČR



Vážení čtenáři, toto číslo časopisu Vodní cesty a plavba je věnováno dokončení Vltavské vodní cesty od Českých Budějovic po přehradu Orlík. Poslední etapou tohoto díla, jehož hodnota je zhruba jeden a půl miliardy korun, je plavební komora a pohyblivý jez Hněvkovice. Počínaje letošní sezónou budou moci sportovní plavidla i velké osobní lodě plout z přehrady Orlík až do Českých Budějovic. Chtěl bych touto

cestou poděkovat všem, kteří se na tomto velkém projektu podíleli, především svým kolegům z Ředitelství vodních cest za to, že i přes velké problémy, se kterými se naše organizace v poslední době potýká, dokázali odvést profesionální práci. Dále bych chtěl poděkovat kolegům z Ministerstva dopravy a ze Státního fondu dopravní infrastruktury za to, že vnímají obrovský význam budování vodních cest v České republice a pomáhají nám finančně a organizačně naše všeobecně prospěšné záměry realizovat. Dále také děkuji státnímu podniku Povodí Vltavy za vynikající spolupráci a podporu. Velký dík patří také samosprávám obcí podél řeky Vltavy, zvláště starostovi města Hluboká nad Vltavou, panu senátorovi Tomášovi Jirsovi, za jeho vizionářský přístup a obrovské nasazení v tomto projektu. Děkuji rovněž všem architektům a stavebním a projekčním firmám, které toto dílo realizovaly, jakož i těm firmám, které prováděly stavební a technický dozor za to, že si dokázaly poradit se všemi obtížemi, které tak velká stavba přináší a vždy dokázaly najít řešení. V neposlední řadě děkuji všem podporovatelům osobní lodní dopravy a rekreační plavby. Zvláštní poděkování, bohužel in memoriam, patří nestorovi vodohospodářských projektantů a autorovi projektů přehrady Orlík a Slapy – Ing. Liboru Zárubovi, jehož patenty a zlepšovací návrhy byly použity i na mnoha dalších vodních dílech horní Vltavy.

Následujícím logickým krokem k celkovému splavnění řeky Vltavy bude dokončení dvou lodních zdvihadel na přehradách Orlík a Slapy, jejichž realizaci plánuje Ředitelství vodních cest ČR uskutečnit ve spolupráci se státním podnikem Povodí Vltavy. Díky těmto stavbám budou moci obdivovat krásy horní Vltavy i plavci z Prahy a ze zahraničí. Budování Vltavské vodní cesty, včetně výše zmínovaných dvou staveb, je součástí strategických materiálů Ministerstva dopravy – Dopravní politiky do roku 2020 a Sektorových strategií.

V rámci tohoto úvodníku se nebudu dále zabývat technickými podrobnostmi, neboť o nich se dočtete v článku kolegy Bukovského dále v tomto čísle.

Chtěl bych spíše zmínit pár obecných překážek, se kterými se v posledních desetiletích náš obor potýká. Zatímco starostové na Batově kanálu již dávno pochopili, že vodní doprava jim může přinést rozvoj turistiky a tudíž

i zaměstnanost, někteří starostové obcí podél Vltavy přistupují k rekreační plavbě jako onen dědeček z Hospody Na Mýtince, kterému vadilo, že mu do hostince chodí hosté. Vodní doprava na Vltavě vznikla a rozvíjela se již v dávných dobách, mnohdy i dříve než některé z těchto obcí a bylo by tudíž naivní si myslet, že by bylo možné prosperovat na březích řeky bez symbiózy s plavbou.

Zaznamenal jsem nedávno článek o vodní dopravě na Vltavě. Autor se v něm zamýšlel nad rekreační plavbou na Batově kanálu a srovnávací metodou se pokoušel předpovědět budoucnost rekreační plavby v jižních a středních Čechách. Jeho závěr byl strhující – na Vltavě nikdy nemůže plavba dosáhnout takového rozmachu jako na Batově kanálu, protože na Batově kanálu návštěvníci vidí každou chvíli nějaké město, zatímco na Vltavě jsou jenom skály, lesy a příroda, zkrátka, není na co se dívat, tudíž tam lodě nikdy plout nebudou. Na jedné straně mě těší, že odpůrci plavby neoplývají intelektem, děsí mě ale, kam až jsou schopni ve své zabedněnosti dojít.

Chtěl bych v této souvislosti poznamenat, že na Batově kanálu, díky infrastruktuře, kterou tam vybudovalo Ředitelství vodních cest ČR společně s Povodím Moravy, neustále stoupá počet návštěvníků, kteří využívají právě symbiózy vodního díla a turistické vybavenosti obcí – ubytovacích zařízení, restaurací, cyklostezek, parků, naučných stezek, hřišť, sportovišť atd. V dnešní uspěchané době lidé stále více upřednostňují kratší tuzemské dovolené a víkendy před delšími dovolenými v zahraničí a jsou vděční, když mají možnost si aktivně odpočinout v přírodě. K tomu jsou vodní díla perfektní příležitostí. Zajímavou informací, nejen pro onoho autora výše zmíněného článku, může být, že například stání v přístavu Hluboká nad Vltavou jsou dnes již téměř kompletně rezervována a neustále přibývá zájemců o další místa pro kotvení plavidel.

Když v roce 1998 započaly práce na obnovení provozu na Batově kanálu, ozývaly se hlasy podobných skeptiků, tvrdící, že se plavba na této vodní cestě nikdy neobnoví a že investice, pro které se tenkrát rozhodlo Ředitelství vodních cest společně s Povodím Moravy, budou promarněné. Je pravdou, že ani největší optimista si v té době nejspíš nedokázal představit, že během necelých 20 let stoupne počet návštěvníků této turistické atrakce na téměř sto tisíc ročně.

Ostatně negativní pohled na budování vodních cest se netýká pouze rekreační plavby, ale bohužel rozvoje vodní dopravy v České republice vůbec. Tak jsme mohli v nedávné době v mediích zaznamenat podivné „odborné“ prohlášení Komise pro životní prostředí Akademie věd ČR o tom, že propojení Dunaje, Odry a Labe nebude nikdy rentabilní. Když jsem si přečetl složení této komise, našel jsem tam doktory medicíny, přírodovědce a dokonce jednoho veterináře. Nechci podceňovat tyto slavné pány doktory, ale připadá mi, že vyslovovat od stolu soudy o oboru, který vůbec neznám (tím myslím především vodní dopravu a ekonomiku vodohospodářských staveb), nepřísluší ani tak významné organizaci jako je Akademie věd ČR, jakkoli si jí všichni vážíme. Možná by stálo za zmínku, že máme v České republice mnoho odborníků na vodní dopravu, na vodohospodářské stavby a jejich ekonomiku, kteří se ve svých oborech opravdu vyznají

a přesto si netroufnou vyslovovat o stavbě Dunaj-Odra-Labe jakékoliv závěry bez studie proveditelnosti obsahující komplexní CBA analýzu. Zpracovat takovou analýzu trvá měsíce až roky a pracují na ní v současné době týmy odborníků v oblasti vodní dopravy, ekonomiky, životního prostředí, vodo hospodářství a dalších dotčených oborů. Dokud takováto studie nebude zpracována, nelze o této stavbě učinit jakýkoliv definitivní závěr. Jestliže pánové veterináři a další doktoři již teď mají jasno, lze jejich soudy jen těžko považovat za věrohodné. Měl bych opravdu strach sám navštívit lékaře nebo odvést psa k veterináři, který stanovuje diagnózy s takovou 'lehkostí'. V této souvislosti mne napadá staré české přísloví „ševče, drž se svého kopyta“. Všichni víme, že Česká republika je v poslední době sužována extrémními výkyvy počasí, jako jsou povodně a velká sucha, a je téměř jisté, že vodní stavby typu Dunaj-Odra-Labe by mohly sehrát velice pozitivní roli v řešení takových problémů. Nechal bych na patřičných odbornících, aby důkladně posoudili, jestli tomu tak skutečně je, anebo není. Jakákoliv předpojatost by mohla poškodit naši zemi na dlouhé roky.

Objem přeprav zboží v Evropě neustále stoupá a v zemích, kde je vodní doprava tradičně dobře rozvinutá, její podíl na celkových terestriálních přepravách neustále roste. Nebudu zde hovořit o přibývajících přepravách nadrozměrných kusů, u nichž je vodní doprava nezastupitelná,

neboť o tomto fenoménu bylo již napsáno mnoho v předchozích číslech. V poslední době však vodní doprava proniká i do sfér, které byly dříve výhradně doménou silniční nebo železniční dopravy. Například v Paříži, Bruselu a dalších evropských městech jsou z vody zásobovány restaurace a obchody v centru města a po vodě je z měst vyvážen komunální odpad, výkopy ze staveb a jiné materiály. Na podobné projekty vynakládá Evropská unie mnoho finančních prostředků, neboť výrazně snižují pohyb silničních vozidel v centrech měst. Jsem přesvědčen, že takové aktivity může jen stěží někdo nazvat neekologickými. A přesto se najdou nevládní organizace, které vodní dopravu prohlašují za neekologickou a podezřele často opakují, že všechno zboží lze přepravit po železnici.

Je velmi smutné, že o osudech obyvatel Děčína, sužovaných hlukem nočních vlaků, rozhodují ekologičtí aktivisté, např. z Brna nebo z Prahy, kteří tvrdostí blokují zlepšení plavebních podmínek na Labi, jež by mohlo tento problém alespoň částečně vyřešit.

Historie ukáže, že vodní doprava v České republice má nezastupitelné místo a její rozvoj nezastaví ani křížácké tažení různých zájmových skupin, které opravdu nemají s ekologií nic společného.

Ing. Lubomír Fojtů
ředitel ŘVC ČR



Nově otevřený úsek Vltavské vodní cesty spojuje atraktivní místa jižních Čech jako jsou České Budějovice, Hluboká nad Vltavou, Týn nad Vltavou, Zvíkov a Orlik

Premiéři ČR a Polska podpořili splavnění Odry do Ostravy

Češi a Poláci vytvoří tým pro splavnění části Odry. Premiér Bohuslav Sobotka označil po setkání s polskou kolegyní Beatou Szydlovou 12. prosince 2016 projekt splavnění řeky mezi Ostravou a polským městem Koźle do budoucna za perspektivní.

Premiér ČR Bohuslav Sobotka během tiskové konference uvedl: „*Máme jako česká vláda velký zájem o polské plány na splavnění Odry. Rádi bychom tyto věci podrobněji konzultovali, protože se tady naskýtá možnost projektu splavnění Odry mezi městy Koźle a Ostrava, což by pro Českou republiku do budoucna mohl být velmi zajímavý projekt.*”

Polská premiérka uvedla: „*Důležitou věcí je společná realizace splavnění Odry. Dohodli jsme se, že se naši ministři sejdou co nejdříve. Dohodli jsme se, že se vytvoří tým, který se bude zabývat realizací tohoto projektu.*”



Polský prezident ratifikoval Dohodu AGN

Polský prezident Andrzej Duda ratifikoval dne 6. března 2017 Evropskou dohodu o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN).

Prezident Andrzej Duda zdůraznil, že zahájení plavby na trasách E30, E40 a E70 zahrne Polsko do mezinárodních koridorů, které jsou nesmírně důležité z hlediska evropské dopravy:

„*Proto je velmi důležité rozvíjet koncepci spolupráce mezi členskými státy Trojmoří ležícími mezi Baltským, Jaderským a Černým mořem.*

Je to opravdu skvělá investice. Dnes, vnitrozemská vodní doprava v Polsku v zásadě neexistuje. Říční doprava je levnější než silniční doprava a především neporovnatelně ekologičtější, je to doprava budoucnosti. Je to velký úkol, který je spojen s obrovskými investicemi. Jedná se o přechod do jiné ligy, pokud jde o dopravu.“

Ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Marek Gróbarczyk poděkoval panu prezidentovi za schválení a podporu Dohody AGN:

„*Naše vláda si určila jako prioritu obnovení vnitrozemských vodních cest a jejich začlenění do evropského dopravního systému TEN-T.*

Ale to je jen začátek cesty. Před námi je velmi důležitá doba výstavby celého projektu, příprava studie vlivu na životní prostředí, studie proveditelnosti, zahájení realizace a výstavba vodních cest.

Je to závazek pro budoucnost. Již žádná vláda nebude moci v budoucnu odstoupit od realizace těchto investic. Přijímáme na sebe nevratný závazek realizace tohoto projektu, nesmírně důležitého pro ekonomiku naší země, kterým se stanoví její rozvoj.“



Dohoda AGN zavazuje Polsko přizpůsobit významné vodní cesty alespoň IV. třídě splavnosti. Vodní třídy nižších tříd neumožňují zařazení do transevropských dopravních koridorů TEN-T. Aby mohly být využity fondy EU, polské hlavní vodní cesty musí mít parametry minimálně IV. třídy (hloubka plavební dráhy min. 2,5 m).

Přistoupení k Dohodě AGN je jednou z priorit Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby. Zásadním krokem bylo přijetí Směrnice pro plány rozvoje vnitrozemských vodních cest v Polsku do roku 2020 s perspektivou do roku 2030 v červnu 2016. Strategie polské vlády je v souladu s evropskými předpisy stanovenými Dohodou AGN.

Dohoda také označuje umístění deseti vnitrozemských přístavů mezinárodního významu: Svinoušť, Štětín, Kostrzyn, Wrocław, Koźle, Gliwice, Gdaňsk, Bydgoszcz, Varšava, Elbląg.

V současné době vodní cesty v Polsku, s výjimkou krátkých úseků na dolní Odře, nesplňují mezinárodní minimální podmínky stanovené Dohodou AGN.

Polsko jako člen této dohody se zavazuje poskytnout určené plavební podmínky, které splňují kritéria vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu. Z tohoto důvodu, před příští revizí sítě TEN-T v roce 2023, by měly být připraveny a přijaty programy rekonstrukce vodních cest, které jsou určeny pro zařazení do sítě TEN-T.

Přistoupení Polska k Dohodě AGN je krokem k realizaci Bílé knihy o dopravě (strategie Evropské unie pro rozvoj dopravy).

Zdroj: Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby



Z Polska do Ostravy po vodě za 10 miliard

Ostrava by se mohla stát do roku 2030 přístavním městem. Počítají s tím plány na splavnění **Odry z jihopolského Kožle** do severomoravské metropole. **BYZNYS / str. 5**



9.2. 2017

Poláci křísí vodní cesty, chtějí plout až do Ostravy

■ Splavnění celého úseku Odry z jihopolského Kožle do severomoravské metropole by vyšlo zhruba na deset miliard korun.

Jan Šindelář

Ostrava by se mohla stát do roku 2030 přístavním městem. Počítají s tím plány na splavnění Odry, se kterými si hrají polští a čeští dopravní stratégové. Hybatelem jsou především Poláci, kteří v rámci nově přijaté strategie obnovení vnitrozemským vodních cest počítají s Odrou jako základní trasou.

„V našich strategických materiálech jsme do spojení s Českou republikou zapracovali i vodní cestu Koźle-Ostrava. Stála by zhruba 1,6 miliardy zlotých,“ uvedl polský ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Marek Gróbarczyk. V přepočtu je to deset miliard korun.

Z úseku mezi jihopolským Koźle a Ostravou na českou stranu připadá zhruba 32 kilometrů, z uvažovaných pěti plavebních komor by tak na českém území vznikly dvě. Poláci chtějí Odru rovněž zařadit do sítě páteřních tras v Evropě TEN-T.

Nejbližší revize evropského plánu se chystá v roce 2023, ale Poláci budou chtít případ Odry urychlit. Češi se k žádosti připojí. „Zařazení Odry do sítě TEN-T až do Ostravy podporujeme,“ uvedl mluvčí ministerstva dopravy Zdeněk Neusar.

O nákladech se rezort zatím nechce bavit. Nejde ale pouze o prodloužení splavné části do Ostravy, Poláci budou muset upravit další úseky řeky, aby vyhovovaly mezinárodním parametrům. To je vyjde na sto miliard korun. Prosazení Odry do TEN-T má napomoci i nedávno podepsané memorandum

mezi Polskem, Českem a Slovenskem, které se týká hlavně kanálu Labe-Odra-Dunaj. Splavnění Odry do Ostravy by bylo jeho první etapou, pokud by nakonec na stavbu kanálu došlo. Není to ale podmínkou.

Dopravní expert a člen správní rady Asociace financování infrastruktury pro mobilitu Ivo Rýc splavnění podporuje. „Ostravsko potřebuje nejenom splavnění Odry, ale hlavně potřebuje zlepšit celý dopravní systém,“ zdůraznil. Stát podle něho zanedbal splavnění nejen Odry, ale také Moravy a Labe.

Ministři ČR, Polska a Slovenska podepsali ve Varšavě memorandum o přípravě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe



Ministři dopravy ČR, Slovenska a polský ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby podepsali dne 31. ledna 2017 ve Varšavě memorandum o přípravě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Ministři dopravy Visegrádské skupiny – České republiky, Polska, Slovenska a Maďarska – se v úterý 31. ledna 2017 ve Varšavě zúčastnili jednání ohledně prohloubení spolupráce těchto zemí v oblasti vnitrozemské vodní dopravy. Hlavním výstupem jednání bylo podepsání společného memoranda České republiky, Polska a Slovenska o přípravě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Podpisem memoranda se mimo jiné posílila funkce Slovenska v pracovní skupině vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, kde až do této doby zastávalo pouze roli pozorovatele. Česká republika proto iniciovala přípravu nového memoranda, které by účastníci všech tří zemí vnímali jako rámec další vzájemné spolupráce. „Tímto aktem se Slovensko formálně zapojilo do pracovní skupiny k D-O-L. Předchozí memorandum, které tento dokument nahradil, už bylo zastaralé a neodpovídalo současnému stavu,“ řekl ministr dopravy Dan Ťok.

Během jednání ministři hovořili o aktivitách ve vodní dopravě v roce 2016 a další plánech a prioritách pro letošní rok. „Cílem v České republice je regulace hladiny Labe v česko-saském příhraničí. Dlouhodobě nízký neregulovaný tok zde prakticky znemožňuje udržitelné provozování lodní dopravy,“ dodal ministr Dan Ťok. Dále je nutné vyřešit problémy s posouzením vlivu staveb na životní prostředí (EIA), dodal ministr s tím, že studie proveditelnosti k D-O-L se aktuálně zpracovává.

„Je důležité, aby došlo k zhutnění vodních spojení, aby vodná doprava postupně mohla konkurovat nákladnější dopravě na našich cestách, zvláště při přepravě tovarů na velké vzdálenosti. Preto musíme spojit síly

v rámci V4, posílit spolupráci a pustit se do realizace cezhraničních projektů,“ uvedl slovenský ministr dopravy Arpád Érsek.

Ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Polska Marek Gróbarczyk hovořil o splavnosti Odry a jejím prodloužení do Ostravy a také o zlepšení splavnosti Visly. Polská vláda k vodní dopravě přistupuje jako k prioritě, plánuje podporu polských přístavů a Odru hodlá zapojit do sítě TEN-T.

Přepis z tiskové konference ministrů V4 na půdě Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby dne 31. ledna 2017

Ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Marek Gróbarczyk: „Dnes jsme jednali o spolupráci na rozvoji vnitrozemské vodní dopravy a prvním výsledkem této spolupráce je podepsání memoranda o spolupráci na přípravě spojení Dunaje, Odry a Labe. Nyní je to velice vážný projekt. K tomu jsme v Polsku připravili strategii rozvoje vnitrozemských vodních cest včetně tohoto projektu, který nás všechny spojuje.“

Memorandum se týká pracovní skupiny pro vodní koridor D-O-L, která bude základem pro vznik smíšeného výboru složeného z evropských zemí.

Memorandum bude také základem pro společnou žádost do Evropské komise ve věci revize transevropské sítě TEN-T. Revize by se měla uskutečnit až v roce 2023, my

ale chceme urychlit tento projekt a začít jednání s Evropskou komisí o realizaci našich společných koncepcí dřívě.

Nyní je naší společnou prací připravit žádost Evropské komisi a zpracování studie proveditelnosti. Česká republika je daleko před námi, protože již zpracovává studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

V našich strategických materiálech jsme zapracovali spojení s Českou republikou i vodní cestu Kožle-Ostrava. Cena tohoto spojení by byla asi 1,6 miliardy zlotých (asi 10 miliard Kč), což není až tak mnoho v porovnání s jinými projekty.

Doba uskutečnění tohoto projektu je závislá na společné spolupráci a postupu přípravných pracích. Proto je důležitým krokem kupředu podepsání dnešního memoranda.

Rozvoj vodních cest je prioritou naší vlády a již název našeho ministerstva ukazuje, jak vážná je to věc. Přijali jsme Strategii rozvoje vodních cest do roku 2025 s výhledem do roku 2030, dále byla podepsána prezidentem Dohoda AGN a zanedlouho by měla být ratifikována. Nyní bude následovat studie proveditelnosti rozvoje vodních cest včetně vyhodnocení vlivu na životní prostředí, která bude podkladem pro vytvoření konsorcia pro investici realizace tohoto projektu. Projekt je rozložený do roku 2030. Prioritou projektu rozvoje polských vodních cest je řeka Odra, která může být realizována do roku 2020. Do dvou let obnovíme vodní dopravu v úseku Gliwice-Opole. Je to komplexní strategie, kdy do nového bloku elektrárny v Opole bude z přístavu Gliwice transportováno uhlí vodní dopravou, čímž se sníží náklady na dopravu a zároveň tím bude podpořena strategie rozvoje hornictví.“

Ministr dopravy ČR Dan Ťok: „Dnešní jednání bylo velice důležité pro Českou republiku a celou V4. Rád bych řekl, že je to více než 100 let, kdy se připravuje spojení Dunaje, Odry a Labe. Tento sen bychom nyní rádi podrobněji prozkoumali během studie proveditelnosti tohoto velkého a ambiciózního projektu. A proto je dnešní memorandum tak důležité, protože tak velké projekty nemohou být realizovány bez spolupráce se sousedními státy – s Polskem, Slovenskem a Německem. Proto je důležité, že jsme dnes deklarovali vůli spolupracovat na tak důležitém projektu.

Pro Českou republiku je nyní prioritou zlepšení splavnosti řeky Labe z ČR přes Německo do Severního moře a nyní připravujeme dvě plavební komory, které zlepší splavnost po 360 dnů v roce.

Dále zpracováváme studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, jejíž součástí je také spojení Kožle-Ostrava pod podmínkou že bude Odra splavná.“

Slovenský ministr dopravy a výstavby Arpád Érsek: „Dnes jsme podepsali memorandum o prvním kroku tohoto obrovského projektu v tom směru, že pomůže všem našim zemím, které zde zastupujeme, neboť tvoříme střed Evropy. Je tu šance abychom využili řeky a přístavy, které jsme doposud využívali v menší míře. Tento projekt směřuje k tomu, aby jsme přesunuli část dopravního toku z přetížené silniční dopravy a mohli po vodě přepravovat výrobky a komodity, které nám pomohou. Děkuji, že jsme mohli dnes podepsat toto memorandum a doufám, že Evropská unie nás v tomto podpoří, protože to je velký mezinárodní projekt a určitě by jej mohly využívat všechny evropské země.

Z evropských fondů jsme získali na toto období okolo 500 milionů EUR, za které se budeme snažit zabezpečit co nejvíce dní splavnosti řeky Dunaje a musíme opravit plavební komoru na Gabčíkovu. Dalším projektem, který zapadá do této spolupráce je řeka Váh, pro kterou jsme zadali studii proveditelnosti. Již ale víme, že bude potřeba postavit řadu plavebních komor. Takže toto běží a i řeka Váh bude součástí tohoto projektu na území Slovenské republiky.“

Státní tajemník pro dopravu László Mosóczi – Ministerstvo národního rozvoje Maďarska: „Pro Maďarsko je velice důležitý rozvoj vnitrozemských vodních cest. My podporujeme rozvoj vodní dopravy a také železniční dopravy jako ekologické formy dopravy. V Evropě musí být vytvořen systém vodních cest. Toto je velice důležitý krok – podepsání spolupráce na přípravě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe mezi Polskem, Českou republikou a Slovenskem. Pro Maďarsko je nejdůležitější řeka Dunaj. Se Srbskem spolupracujeme na řece Tise a já dořím, že jednoho dne projekty Dunaj-Odra a Tisa se spojí a vytvoří jednotný systém vodních cest.

Pro nás je řeka Dunaj velice důležitá, proto se jedná o mezinárodní vodní cestu protékající středem naší země. Máme také více 200 kilometrů společné hranice se Slovenskem. V rámci současných evropských fondů jsme zaslali do Bruselu 20 návrhů projektů na zlepšení splavnosti Dunaje. Chceme také rozvinout vnitrozemskou plavbu pro nové přístavy, které budou postaveny v západním Maďarsku, Budapešti a v jižním Maďarsku v Mohacsi.

Myslím, že v Evropě můžeme prosadit naše projekty, jenom pokud budeme spolupracovat. Proto je tak důležitá kooperace zemí V4 a proto děkuji polskému předsednictví za uspořádání tohoto setkání.“



Hotový úsek průplavu Dunaj-Odra u města Kędzierzyn-Koźle v Polsku

Foto: Janusz Niemczuk

Ministr Dopravy Ing. Dan Ťok a ředitel Ředitelství vodních cest ČR Ing. Lubomír Fojtů
vás zvou na slavnostní ukončení projektu

„Dokončení Vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice - Týn nad Vltavou“

a zahájení provozu nově dokončené plavební komory
na jezu v Hněvkovicích, které se uskuteční v sobotu

20. 5. 2017 v 15:00 hodin v areálu plavební komory jezu Hněvkovice

Zahájením provozu plavební komory na jezu Hněvkovice bude dokončeno splavnění celé jihočeské Vltavy až do Českých Budějovic.

Po několika desítkách let se otevírá nová vodní cesta, umožňující nerušenou plavbu na 98 km od hráze přehrady Orlík, pro menší lodě dokonce z Prahy i z celé evropské sítě vodních cest!

Ve významných lokalitách tohoto úseku je připraven rozmanitý doprovodný program pro veřejnost se zaměřením nejen na plavbu a vodní sporty, ale i cykloturistiku, rekreaci a volnočasové aktivity pro rodiny s dětmi.

V rámci akce budou k plavební komoře na jezu Hněvkovice vypraveny flotily malých plavidel, které svým prvním proplavením zahájí praktický provoz plavební komory.

Tímto zveme všechny aktivní příznivce plavby k účasti v doprovodné flotile a k prvnímu proplavení nově otevřenou plavební komorou na vašich plavidlech.

Na upomínku této významné události získáte unikátní Pamětní list
Doprovodný program pro veřejnost bude zahájen v Českých Budějovicích a v Hluboké nad Vltavou v dopoledních hodinách a odpoledne na obou plavebních komorách v Hněvkovicích a v Týně nad Vltavou.

Těšíme se na Vaši účast.



Otevírá se splavněná Vltava do Českých Budějovic aneb jak se sny proměnily ve skutečnost

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

V sektoru vodní dopravy a vnitrozemských vodních cest v České republice nebývá v poslední době obvyklé, že by se dlouholeté sny o rozvoji vodní dopravy proměnily ve skutečnost. První takový zázrak se stal koncem 90. let na Moravě, kde byl díky zapálení nadšenců a jejich energii vyústující v přesvědčení státních orgánů o užitečnosti investice do vodní cesty obnoven Baťův kanál a transformován na rekreační vodní cestu. Nikdo tehdy nevěřil, že 20 let po otevření prvního úseku bude na Baťově kanále ročně plout 100 tisíc návštěvníků.

Nyní podobná paralela, byť za zcela odlišných podmínek, nastává u Vltavské vodní cesty do Českých Budějovic. Ruku na srdce, tato vodní cesta má podstatně delší historii a vlastně se pokoušíme o reminiscenci původního významu, který měla plavba po Vltavě po řadu staletí.

V tomto článku se nebudu věnovat konkrétnímu technickému řešení nových objektů na vodní cestě, o tom podstatně povolaněji píše kolegové v jiných článcích v tomto i jiných číslech časopisu. Pokusím se připomenout některé klíčové faktory a souvislosti, který vyústily ve vodní cestu, jež nyní otevíráme. Samozřejmě se předem omlouvám, že některé činy, úkony a zásluhy řady lidí nezminím, neboť pak by článek dostal rozměrů celé knihy.

Historie středověké vodní cesty

Plavba na Vltavě má svou opravdu dlouholetou tradici. Společně s Labem byla již od počátku stabilnějšího osídlení naší krajiny využívána pro dopravu zboží, protože byla relativně vodná a představovala snadnější způsob dopravy než po tehdejších formanských stezkách. Ač byla kapacita člunů a vorů na dnešní poměry značně omezená, přesto představovala několikanásobek kapacity pozemní dopravy.

Císař Karel IV. ve Flandrech, Francii a Itálii viděl, jak vodní doprava pomáhala rozvíjet mezinárodní obchod, a proto se snažil podpořit plavbu i v Čechách. Jedním z problémů bylo zajištění funkční vodní cesty přes vyrůstající jezy s mlýny a proto ustavil roku 1340 „Cech přisezých mlynářů zemských“, v jejichž pravomoci bylo soudit spory o vodu i o výšku jezů a umožnit plavbu. Prakticky od 14. století tak začala více či méně systematická péče o plavební podmínky a zajištění splavnosti. Plavba vorů a člunů byla zejména po proudu samotíží, kdy se vozilo nejen dřevo, ale také sůl a další náklad. S podstatně většími obtížemi byla dokonce provozována plavba proti proudu, za pomoci koňských potahů, pro něž byly postupně upraveny potahové stezky na březích. Na mnoha místech se tyto stezky dochovaly do dnešních dnů.



Vory na Vltavě v Praze



Stará vltavská potahová stezka pod Hlubokou se přeměnila na cyklostezku

Habsburští panovníci, kterým patřily solné doly v Solnohradech, se snažili zlepšit plavební podmínky na Vltavě a Labi, aby po nich mohli dopravovat sůl a dříví do Čech a Německa. Četné pevné jezy, které vzdouvaly vodu a vytvářely spád pro mlýny, se stávaly velkou překážkou plavby a zdrojem rozporů. Proto již v roce 1549 císař Ferdinand jednal se zástupci knížectví a stavů o řešení této situace. V roce 1570 byla ustanovena komise pro regulaci Labe a Vltavy z Prahy do Litoměřic, následovaná v roce 1627 další komisí. Zatím se ale Vltavě do Českých Budějovic příliš nevěnovaly. Přelomem bylo v roce 1764 ustavení Navigační komise s ředitelem prof. Ferdinandem Schorem v čele. Ta zahájila systematické geometrické měření, a tak vznikly první mapy vodní cesty labsko-vltavské. Na Vltavě byly již v letech 1726 až 1729 vybudovány první plavební komory v Čechách u Županovicích pod Kamýkem a poblíž Modřan. Pro usnadnění plavby se začaly likvidovat mnohé jezy, došlo k prohlubování mělčin, k odstřelování skalnatých prahů a ke zřizování potahových stezek pro vlečení plavidel koňmi. To vše se samozřejmě neobešlo bez těžkostí a především mlynáři kladli silný odpor, protože bourání jezů ohrožovalo jejich existenci.



Čilý plavební ruch na Vltavě v Českých Budějovicích

V roce 1777 vydala Marie Terezie na podporu plavby tzv. navigační patent, kterým určila prioritu plavby před jiným využíváním řeky, vyhlásila splavné toky za majetek státu. Stát kromě kontroly vodních toků na sebe převzal

povinnost hradit veškeré práce na řekách.

Význam plavby spolu s hospodářským růstem českých zemí narůstal. Významným mezníkem samozřejmě bylo zavedení železnice v 19. století, ale i přes tuto významnou konkurenci stále plavba ekonomicky fungovala. Doba 19. století byla obdobím průmyslové a hospodářské revoluce, kdy nelze nezmínit osobu podnikatele, průmyslníka a lodmistra Vojtěcha Lanny, který se zasloužil nejen o provedení stavebních prací na úpravě vodní cesty, ale také na jejím aktivním využívání pro plavbu a přesvědčování politiků o prospěšnosti veřejných investic do infrastruktury vodních cest. Po jeho loděnici se nyní jmenuje přístaviště v Českých Budějovicích i několik lodí.



Lannova loděnice v době svého plného provozu v polovině 19. století na dobové kresbě

Zásadní změnu koncepce, byť zatím jen „na papíře“, přinesl říšský vodocestný zákon č. 66 ze dne 11. 6. 1901 (o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek), který si v říšském sněmu vymohli především čeští poslanci jako kompenzaci za výstavbu alpských železnic, na něž přispívaly nejvíce vyspělé české země. Realizaci cílů tohoto zákona byla pověřena již ustavená Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách. Na Vltavě bylo zadáním systematicky splavit tzv. kanalizací, tj. souvislou řadou jezů včetně plavebních komor Vltavu z Mělníka přes Prahu do Českých Budějovic. Parametry měly umožňovat plnohodnotnou nákladní plavbu a lze je odvodit z dosavadních parametrů např. Vltavy od Prahy po Mělník, které se od své realizace počátkem 20. století do dnešních dnů prakticky nezměnily a odpovídají tzv. IV. třídě evropské kategorizace vodních cest. Před 1. světovou válkou se vybuďovala zdymadla mezi Prahou a Mělníkem, poté se pokračovalo v Praze. Novým impulzem bylo vydání vodo hospodářských zákonů č. 49 a 50 z roku 1931, na jejichž základě se postavila zdymadla Vrané n.V. a Štěchovice a práce měly pokračovat ve stejných parametrech až do Českých Budějovic.



Setkání voru a středovltavské lodi na střední Vltavě nedaleko hradu Orlík začátkem 20. století

Po druhé světové válce se situace zcela změnila, přednost dostala výstavba velkých vodo hospodářských děl Slapy a Orlík, na nichž byla rezervována plavební zařízení užité délky 33 m a šířky 6–6,5 m. Nakonec byla dokončena a zprovozněna jen plavební komora Kamýk, která umožnila provozování osobní lodí dopravy, a malý lodní výtah na přehradě Orlík o nosnosti 3,5 tuny a šířce 2,5 m. Nákladní plavba mezi Českými Budějovicemi a Štěchovicemi skončila uzavřením Slapské přehrady v roce 1954 a poslední vor proplouval rozestavěnou Orlickou přehradou 12. září 1960.

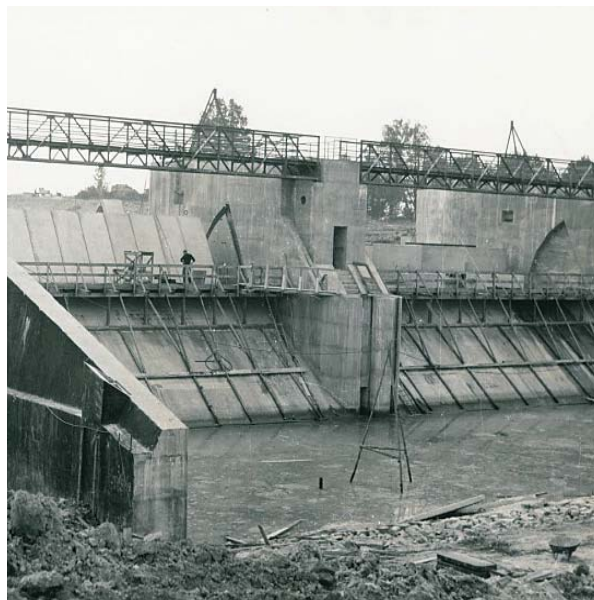
Při výstavbě vodních děl Kořensko a Hněvkovice v souvislosti se zajištěním vody pro jadernou elektrárnu Temelín byla vybudována stavební konstrukce plavebních komor již podle nové evropské klasifikace vodních cest v parametrech I. třídy o délce 45 m a šířce 6 m. Zprovozněna byla v roce 2000 jen plavební komora Kořensko, jež umožnila doplutí z nádrže Orlík do centra města Týn nad Vltavou.

Vývoj posledních novodobých úprav Vltavy pro plavbu ve 20. století

Systematické zajištění splavnosti úseku mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou navázalo na již v minulosti upravené koryto řeky a nebylo nutné budovat nové vzdouvací objekty a rozsáhlé úpravy koryt vodních toků.

V centru Českých Budějovic začíná splavnovaný úsek v podjezí Jiráskova jezu v ř.km 239,6. Tento jez byl včetně hydroelektrárny vybudován v roce 1932 a stabilizoval hladinu v centru města na soutoku řek Vltavy a Malše a jejích ramen. V podjezí bylo koryto v 60. letech 20. století spolu s výstavbou výstaviště a sídliště upraveno do hlubokého ohrázaného koryta, které bylo také odstavením několika meandrů významně zkráceno.

V osadě České Vrbné byl původní pevný jez 2,2 m vysoký na meandru Vltavy vybudován na počátku 20. století a v roce 1922 u něj vznikla dnes již nefunkční, ale dodnes zachovaná vodní elektrárna bývalého Fellingnerova mlýna. V roce 1969 byl v průpichu na pravém břehu vybudován nový hydrostatický jez se dvěma jezovými poli šířky 22,5 m, jako ochrana sousední čistírny odpadních vod. V místě původního koryta je dnes vodácká slalomová dráha. Vodní elektrárna se dvěma turbínami byla doplněna v roce 1985.



Výstavba jezu České Vrbné v roce 1968

Dále po proudu plavba využívá opět upravené hluboko zaříznuté koryto vodního toku, které dosáhlo současné podoby kolem roku 1935, kdy byl v Hluboké nad Vltavou dokončen nový jez. Pozoruhodné je, že tento stavidlový jez se třemi jezovými poli celkové šířky 60 m hrazenými ocelovými tabulemi na Stoneyově podvozku, zavěšenými i gallovými řetězy na mohutných jezových pilířích funkcionalistické architektury, byl kromě zlepšení odtokových poměrů budován i jako součást budoucího splavnění Vltavy. Druhá tabule jezu, určená pro budoucí zvýšení hladiny pro plavbu, nakonec nebyla využita. Jez opět vyrostl v pravobřežním průpichu meandru, kde byl nahrazen pevný jez, zajišťující vzdutí mj. pro technickou památku historického čerpadla vody pro závlahu zámeckého parku. Původní meandr nyní slouží jako náhon a byl do něj rovněž umístěn veřejný přístav.



V 30. letech byl postaven jez u Hluboké nad Vltavou, který měl zajistit dostatečné plavební hloubky až do přístavu České Budějovice

V dalším úseku plavba využívá koryto Vltavy, postupně zavzdouvané nádrží přehrady Hněvkovice. Byla vybudována v letech 1986 až 1991 primárně pro zajištění technologické vody pro potřeby jaderné elektrárny Temelín. Betonová gravitační hráz je dlouhá 191 m, vysoká 27 m, v koruně široká 9,5 m. Na levém břehu stojí hydroelektrárna vybavená dvěma Kaplanovými turbínami o výkonu 2 x 4,8 MW. Výstavbou přehrady zanikla obec Jaroslavice s menším mlýnem, obec Buzkov a Buzkův mlýn a pravý břeh obce Purkarec.

Dále po proudu plavba využívá jen velmi krátkou 1,5 km dlouhou zdrž jezu Hněvkovice. Tento jez byl ve své současné podobě vybudován v roce 1919 a patří k posledním pevným jezům na splavné Vltavě. Má lomenou přelivnou hranu ve tvaru šipky směřované proti vodě. Pravé pole jezu je dřevěné s kamennou výplní, levé, nyní již vybourané levé pole bylo betonové s kamenným obložněním a s vorovou propustí šířky 6,5 m. Délka přelivné hrany byla 91 m. K jezu přiléhá původní mlýn Královec, kde je od roku 1992 malá vodní elektrárna.

Zbývající úsek vodní cesty vedený v minulosti upraveným korytem až po Týn nad Vltavou neprošel významnějšími změnami. Hladina je zde udržována vodním dílem Kořensko, vybudovaným po proudu od Týna nad Vltavou v letech 1986–1991 jako ponořený stabilizační stupeň na konci přehradní nádrže Orlík a zároveň slouží pro homogenizaci odpadních vod z jaderné elektrárny Temelín. Ve městě Týn nad Vltavou zanikly výstavbou vodního díla tří jezy spolu s mlýny, část města musela být zbourána, ale to je již jiná historie.

Za pozornost stojí objekt tzv. Nové Solnice na levém břehu v Týně nad Vltavou. Sklad soli později sloužil jako lo-

děnice Jana Šíleného a jeho synů a město Týn nad Vltavou se tak stalo jedním z nejvýznamnějších plaveckých měst.

Cesta k novodobému splavnění

Vltava z Prahy do Českých Budějovic měla ve druhé polovině 20. století zvláštní specifikum – stále byla evidována jako splavná vodní cesta, a to mj. i zákonem č. 26/1964 Sb., o vnitrozemské plavbě i zákonem č. 114/1995 Sb., kde bylo předepsáno dodržování úprav odpovídajících funkční vodní cestě. Na přehradách Slapy a Orlík správce vodní cesty provozuje přepravu plavidel vlekem za traktorem, resp. lodní výtah a do určité míry je tak vodní cesta z Prahy až do Týna n.V. kontinuálně splavná. Také stavebně připravené plavební komory na přehradách Kořensko a Hněvkovice svědčily o uvažování s potřebami plavby, byť menších rozměrů I. třídy a v časově nejasném horizontu (o čemž svědčí mohutné provizorní konstrukce, jejich demolice byla při splavňování značně náročná).

Až do počátku 90. let bylo jako cíl dokončení splavnění uvažováno primárně s využitím pro nákladní vodní dopravu, byť loděmi o nosnosti kolem 300 tun. Zároveň zde ale tato omezená nosnost limitovala atraktivnost oproti konvenční pozemní dopravě, a tak nebylo k dokončení splavnění z důvodů nákladní dopravy již přistoupeno. I přes toto omezení se dlouhodobě územně sledovala rezerva pro nákladní přístav u Českých Budějovic na pravém břehu v Hrdějovicích, a to dokonce včetně železniční vlečky z nedaleké stanice. V 90. letech se několikrát objevila myšlenka využít Vltavskou vodní cestu pro přepravu vytěžené zlaté rudy od Mokrska u Slapské nádrže do areálu zpracování původně uranových rud v Mydlovarech ke zpracování. Součástí byl dokonce plavební kanál od Hluboké nad Vltavou do rybníku Svět.

Po revoluci se prudce zvýšil zájem veřejnosti o rekreaci na vodě formou plavby nejen plachetnic, ale také motorových lodí. Uvolněním možností cestování si řada občanů začala užívat rekreační plavby ve Francii i Nizozemí na pronajatých plavidlech a oživila se tak diskuze o možnosti splavnění pro rekreační plavbu. Nositelů myšlenky byla řada, nebudu konkrétně jmenovat, neboť bych rozhodně řadu lidí nedopatřením opomněl. Důležitým impulzem byl také úspěch Baťova kanálu, který vyústil v diskusi nad možným rozšířením programu rozvoje vodních cest ministerstva dopravy vycházejícího z usnesení vlády ČR č. 635 z roku 1996 o vodní cestě k rekreačnímu využití. Zpracováno bylo několik různých studií, navrhujících v různé podrobnosti technická řešení vlastního splavnění, a to jak pro celý úsek, tak i pro jednotlivé dílčí objekty. Dokonce byl krátce po roce 2000 vypracován generel vodní cesty, užívaný pro účely územní ochrany.

Intenzivní podporou Jihočeského kraje a řady zájmových sdružení nakonec v roce 2006 Ministerstvo dopravy povolilo, aby Ředitelství vodních cest ČR na základě podkladů vypracovaných na objednávku Jihočeského kraje a města České Budějovice za pomoci jednoduché shrnující komplexní studie vypracovalo a Ministerstvo dopravy následně schválilo investiční záměry na splavnění ve 3 etapách po úsecích České Budějovice-Hluboká nad Vltavou, Hluboká nad Vltavou-VD Hněvkovice a VD Hněvkovice-Týn nad Vltavou. Pořadí etapizace bylo stanoveno možná nelogicky směrem po proudu, kdy jako první se splavňoval úsek z Českých Budějovic do Hluboké, který se postupně prodlužoval až do Týna nad Vltavou, kde se napojí na splavnou cestu z Orlíka. Důvody byly v zásadě dva – první úsek sliboval šanci na okamžitý náběh alespoň vyhlídkové plavby mezi atraktivními turistickými středisky krajského města a Hluboké n.V. Pokud

by se splavňovalo opačně, pouze by se prodlužoval úsek atraktivní pro rekreační plavbu na nádrž Hněvkovice a krajské město by se dosáhlo až v poslední etapě. Druhým důvodem byla značná rozpracovanost projektové přípravy staveb prvního úseku, kdy město České Budějovice i Jihočeský kraj zajistily proces EIA i vypracování dokumentací pro územní řízení. Pro přístaviště Lannovy loděnice a přístav České Vrbné bylo územní rozhodnutí už vydáno. Naproti tomu řešení jezů Hněvkovice bylo technické řešení neznámé a vyžadovalo podrobnější rozpracování.

Po ekonomické stránce je ale celé splavnění jedním projektem, jehož hodnocení socioekonomické návratnosti počítalo efekty, až bude vodní cesta jako celek splavná. Hlavním motorem návratnosti je právě vícedenní plavba kajutových lodí, při níž turisté poznávají a užívají okolí. Rekreaci zde není jen vlastní plavba, ale také zážitky na břehu, přinášející rozvoj podnikání v obcích podél řeky, které v posledních 30 letech stagnují nebo ekonomicky upadají. Je zaznamenán dokonce efekt tzv. vnitřní periferie, jímž je Povltaví, jako zemědělská oblast stranou hlavních dopravních a hospodářských tahů.

První úsek mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou ř.km 239,631–229,044 představoval splavnění v délce 8,9 km mezi přístavištěm Lannova loděnice v podjezí Jiráskova jezů v Českých Budějovicích a nadjezí Hluboká nad Vltavou, s plavební komorou, modernizovaným jezem a přístavem České Vrbné. Stavba byla zahájena v roce 2008, už v sezóně 2010 začala omezená plavba mezi Lannovou loděnicí a Českém Vrbném a konečně v červnu 2011 byl celý úsek slavnostně otevřen.

Práce téměř kontinuálně pokračovaly na druhém úseku z nadjezí Hluboká nad Vltavou ř.km 229,044 po VD Hněvkovice na ř.km 210,39. Práce probíhaly de facto pouze na jezu Hluboká nad Vltavou, kde vyrostla plavební komora, a navazujícím 3,3 km dlouhým úsekem s prohrábkami. Vlastní nádrž Hněvkovice byla splavná, pouze se doplnilo plavební značení. Práce započaly v roce 2011 a sezónu 2013 otevíralo dalších 19 km vodní cesty až na přehradní hráz Hněvkovice. V roce 2015 se vodní cesta dočkala veřejného přístavu Hluboká nad Vltavou.

Poslední úsek se dvěma plavebními komorami mezi VD Hněvkovice a Týnem nad Vltavou až po ř.km 205,00

prodlouží vodní cestu o pouhých 5,4 km, ale zato propojí nových 33 km do zdrže VD Kořensko a dále na přehradní nádrž Orlík. Stavba začala už v roce 2009 vystrojením stavebně vybudované plavební komory na přehradní hrázi VD Hněvkovice. Díky administrativním průtahům stavební práce na poslední plavební komoře na jezu Hněvkovice a navazujících úpravách koryta začaly až v lednu 2014 a 20. května 2017 se celá stavba slavnostně uvádí do provozu.

Všechny stavby byly investorsky zabezpečeny Ředitelstvím vodních cest, úseky České Budějovice-Hluboká nad Vltavou a VD Hněvkovice-Týn nad Vltavou byly z 85 % financovány z fondů EU prostřednictvím Operačního programu Doprava, ostatní stavby financoval Státní fond dopravní infrastruktury. Provozovatelem plavebních komor a přístavu České Vrbné je Povodí Vltavy, státní podnik, přístav Hluboká nad Vltavou, přístaviště Purkarec a systém servisních sloupků provozuje ŘVC ČR.

Unifikované a přesto jiné

Pokud proplouváte celým splavněným úsekem od Českých Budějovic do Týna, je evidentní, že každé zdemadlo je vybudováno je zcela odlišných podmínkách, a tak je unikátem. Na druhou stranu Ředitelstvím vodních cest ČR bylo přistoupeno k principu sjednocení jak některých osvědčených technických řešení, tak i jednotnému charakteru architektury a designu, který byl charakteristický např. při výstavbě císařských železnic v 19. století.

Vodní cesta byla budována s plavebními komorami rozměru 45 m užitné délky, 6 m šířky a podjezdové výšky 5,25 m. Plavební hloubka upravené vodní cesty 1,6 m umožňuje ponor plavidel až 1,3 m, nicméně stavební objekty umožňují případné budoucí prohloubení až na plavební hloubku 2,7 m s ponorem 2,20 m. Hloubka plavebních komor nad záporníkem je 3,0 m. Plavební dráha je dle vyhlášky č. 222/1995 Sb. o šířce v přímé minimálně 20 m jako obousměrná, avšak ve zdrži jezů Hluboká nad Vltavou byly zachovány jednosměrné úžiny. Limitem plavebního provozu je maximální plavební průtok na vodočtu České Budějovice, resp. odtoku z VD Hněvkovice 100 m³/s.



Plavební komora České Vrbné ve výstavbě v roce 2010

Pokud se podíváme na unifikaci technického řešení, spolu s techniky státního podniku Povodí Vltavy a Státní plavební správou, byly na prvním úseku definovány technologie objektů, opakované i na dalších objektech. Jako první musím zmínit koncept plavebních komor rozměrů 45 m x 6 m s podjezdnou výškou 5,25 m, vybavených na dolním ohlavi jednostrannými deskovými vraty ovládanými hydromotorem, s prázdněním pomocí dvou stavítek ve vratech. Tento koncept prvotně navržený již na komorách Kořensko a Hněvkovice byl zvolen zejména s ohledem na soustředění ovládání na jedné zdi plavební komory, umožňující zjednodušit konstrukci druhé zdi mezi plavební komorou a řekou. Také prázdnění otvory ve vratech zjednodušilo konstrukci zdí, dva otvory ve vrátní vyplynuly z hlediska statické konstrukce vrat i zvýšení spolehlivosti ovládání. Hydraulické hydromotory s agregáty v blízkosti dolního ohlaví jsou provozně osvědčené a spolehlivé.



Dolní desková vrata plavební komory České Vrbné

V horním ohlaví se možná pro někoho překvapivě použily většinou klapky ovládané hydromotorem v suché šachtě. Plnění pak muselo být pomocí jednostranného obtoku se stavítkovým uzávěrem. Klapky byly zvoleny zejména z důvodů převádění povodňových průtoků plavební komorou, neboť plavební komory částečně omezily dosavadní průtočný profil jezu nebo byl naopak zájem průtočný profil zvětšit a hladinu povodňové vody snížit. Klapky jsou pro převádění průtoků osvědčené a spolehlivé, ač neumožňují bezpečné přímé plnění plavebních komor. Proto byl navržen a v hydraulické laboratoři ČVUT v Praze podrobně vyzkoušen systém jednostranného obtoku s tlumící komorou pod horními vraty, který optimálně utlumí energii plnicí vody a umožní tak bezpečné proplavování plavidel řízených laiky a nezkušenými posádkami. Po několika letech provozu se potvrzuje, že toto rozhodnutí i návrh plnění bylo správné a komory fungují dobře.



Osazování horních klapkových vrat PK České Vrbné

Ovládání plavebních komor se provádí z centrálních velinů, vybavených vždy i hygienickým zařízením a malou kuchyňkou, umožňující komfortní celodenní obsluhu. Pomocí osvětlení plavební komory i rejdu je umožněn i případný noční plavební provoz. Další unifikovanou konstrukcí plavebních komor jsou plovoucí úvazné trny, které při relativně vysokých spádech umožňují bezpečné a pohodlné vyvázání proplavovaných plavidel. Počet úvazných prvků byl zvětšen tak, aby vyhovoval zejména malým plavidlům. Prvně v České republice jsou žebříky řešeny jako otočné, aby byl výstup bezpečný. Veškerá signalizace byla řešena poprvé pomocí LED diod s velkou svítivostí.

Rejdy plavebních komor jsou řešeny velkoryse, dělicí zdi mají vesměs průtočná okna hydraulicky upravená pro minimalizaci tvorby úplavu. Také tato řešení byla ověřována v laboratoři ČVUT. Oddělena byla čekací stání pro osobní lodě, vybavena vždy úvaznými prvky s rozdílnou podélnou vzdáleností umožňující vyvázání i kratších lodí, a čekací stání malých plavidel. Pro ně byla čekací stání speciálně uzpůsobena s ohledem na zkušenosti z ČR i zahraničí, včetně snížené nábrže ní hrany, úvazných tyčí, dřevěných oděrných trámů, intercomu na plavební komoru, unifikovaného sloupku pro připojení na elektřinu a velkoplošné informační tabule s digitálním telematickým panelem ovládaným obsluhou plavební komory i na dálku SPS.



Výstavba dolní rejdy plavební komory České Vrbné v roce 2010

Nedílnou součástí nové vodní cesty je i přístavní infrastruktura, bez níž by turisté zůstali na vodní cestě odděleni od břehu. Vybudována byla unifikovaná řada zastávek pro osobní lodí dopravu, krátkodobých stání malých plavidel i dva přístavy. Zastávky osobní dopravy mají vždy dvě úrovně nástupu cca 0,5 a 0,9 m nad hladinou, jsou řešeny s bezbariérovým přístupem a s vyvazovacími pacholaty. Oproti tomu stání malých plavidel mají sníženou nástupní hranu, vyvazování na rohatinky a křížová pacholata a většinou dřevěnou nebo plastovou palubu. Všechna plovoucí mola užívají v zahraničí osvědčený systém plovoucích železobetonových mol s polystyrenovou výplní, která jsou vůči zatížení odolná, nevyžadují údržbu a bez úhony přečkají i zámrazu a chod povodní s plávmi. Poprvé v České republice jsou přístavy vybaveny odběrnými sloupky s napojením elektřiny, někde i vody a odběrem odpadních vod, ovládaných jednotným a nyní i centralizovaným systémem přístavní čipové karty.

Druhou oblastí unifikace byla architektura. Na počátku byl osloven atelier A8000 architektů Stříteského a Krupauera, jež se jako životní fanové plavby chopili úlohy navrhnout jednotný design velinů, zábradlí, vstupních bran, informačního značení a dalších typologických prvků infrastruktury nové vodní cesty. Navrhli charakteristický prvek zastíňovacích prvků velinů charakteru plachet a vzdušného obvodového pláště, kdy každé

zdymadlo má jinou charakteristickou barvu. Dalším charakteristickým prvkem je svařované žárově pozinkované zábradlí s vodorovnými trubkami a svislou pásovinou. Důležitým funkčním prvkem byla prvkovost a demontovatelnost pro účely provádění údržby. Každé přístaviště a přístav je vybaveno příhradovou konstrukcí vstupní informační brány s výrazným názvem, umožňujících osazení i dalších informačních panelů.



Architekti se podíleli na architektuře objektů vodní cesty

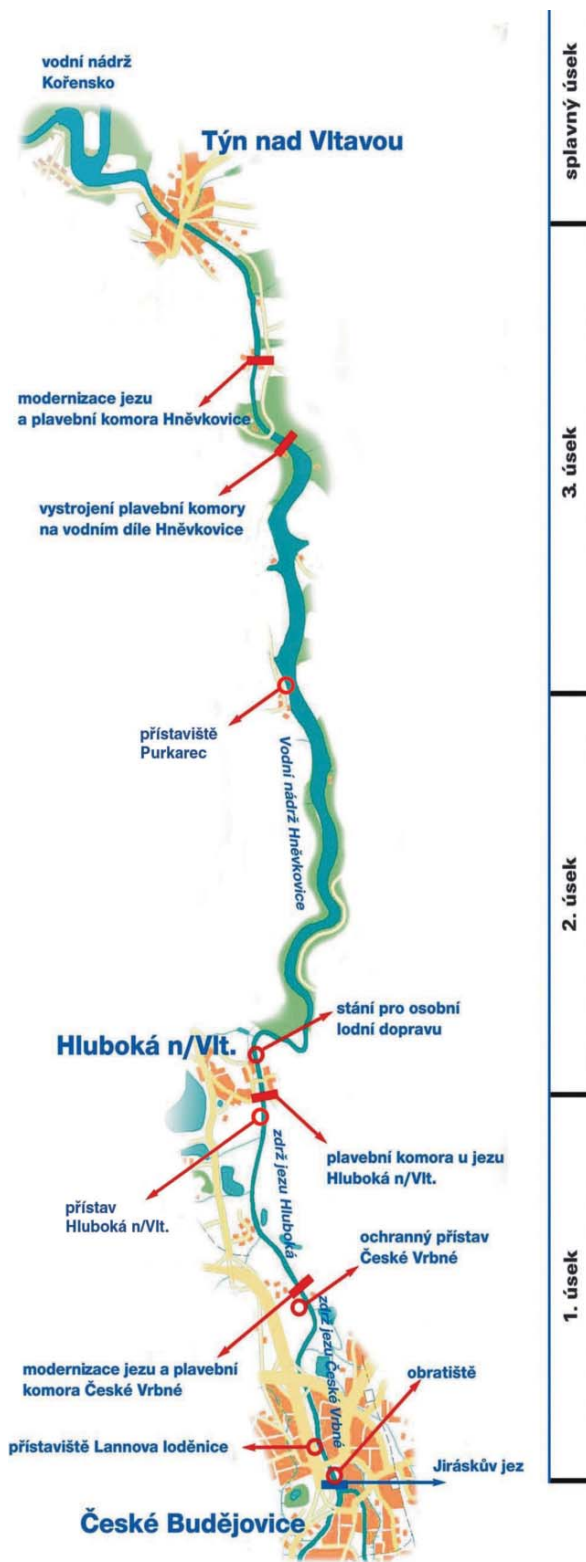
Projděme si vodní cestu z Českých Budějovic do Týna nad Vltavou

Naši plavbu začínáme v podjezí Jiráskova jezu na ř.km 239,6, kde bylo vybudováno obratiště s průměrem 45 m. Pro dlouhé lodě byly doplněny na základě fyzikálního hydraulického výzkumu podjezí dvě pomocné dalby, umožňující zachycení lodě během manévru obratu zejména za vyšších průtoků. Prostorově je značně omezené, na jednu stranu bezprostřední blízkostí Dlouhého mostu, napojením na protipovodňovou úpravu koryta s rozšířením a prohloubením souběžně budovaným Povodím Vltavy, s.p., blízkostí jezu, modernizované vodní elektrárny i možností pokračování plavby dále proti proudu směrem do bočního ramene, navrženého projektem Město a voda na objednávku Města České Budějovice.



Výstavba obratiště v podjezí Jiráskova jezu v Českých Budějovicích byla velmi náročná

Po proudu od Dlouhého mostu na levém břehu bylo vybudováno přístaviště Lannova loděnice, tvořené plovoucím molem délky 60 m pro přistávání osobních lodí i malých plavidel. Lokalita byla historicky svázána s objektem blízké loděnice a rodného domku Vojtěcha Lanny.



Mapa celého splavnovaného úseku Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou

Loděnice zde vznikla již roku 1547 v souvislosti se zavedením plavby císařské soli z Budějovic do Prahy. Císařskou tj. státní zůstala loděnice do roku 1829, kdy ji od státu koupilo schwarzenberské hlubocké panství, od roku 1832 si loděnici pronajal Vojtěch Lanna. Ukončení práce loděnice se datuje někdy brzy po roce 1890. Plocha staveniště byla právě plochou intenzivně využívanou pro stavbu nových dřevěných lodí. Vlastní nynější molo je ze

železobetonových plováků, na nich byla vytvořena dvouúrovňová paluba s povrchem z dřevoplastu pro umožnění bezpečného přístupu do lodí šířky 2,4 m. Mola jsou vedena pomocí 6 daleb s objímkami, které zaručují bezpečnou stabilizaci mol i při povodni odpovídající roku 2002. Jistotu bezpečného přečkání mola za povodní umocňuje pomocný kotevní řetěz upevněný do kotevního bloku na břehu. Složitou úlohou bylo zajištění přístupu na molo, překonávající výškový rozdíl hlubokého koryta a splňující požadavky bezbariérovosti i provozního kolísání hladiny přibližně 1,1 m. Kromě pevného schodiště a dvouramenné rampy na podestu je plovoucí molo napojeno na břeh bezbariérovou rampou délky 19 m a spojovacím můstkem s protiskluzovými lištami a schody délky 4,9 m. Na molu je k dispozici připojení lodí na elektřinu dvěma sloupky se zásuvkami 230 V a 400 V. Celé molo je rovněž osvětleno. Město České Budějovice na přístavišti doplnilo veřejné záchody. Zajímavostí je umístění ledolamu před přístavištěm, který ochrání jak přístaviště, tak i rezervu pro dalbové stání lodí, s nímž počítal projekt Město a voda.



Přístaviště Lannova loděnice na levém břehu Vltavy v Českých Budějovicích

Umístění přístaviště vyvolává diskuze, že není ideální a mělo být umístěno jinde. Prostor kolem Dlouhého mostu je prostorově značně sevřený a úprava koryta Vltavy spojená s jeho rozšířením prováděná Povodím Vltavy, s.p. souběžně se splavněním, měla limitovaný prostor pro rozšíření koryta. Městu bližší pravý břeh tvoří inundaci, kde umístit plovoucí molo ukotvené na místě i za povodní by bylo značně složité. Kromě historické reminiscence loděnice tak levý břeh bylo jediné realizovatelné řešení, pokud nebudeme brát v úvahu podstatně investičně nákladnější řešení formou rozšíření koryta k pravému břehu apod.

Dále po proudu plavba využívá koryto upravované pro průchod povodní Povodím Vltavy, s.p. prakticky až k Novému mostu. Zbývající úsek z přibližně 4 km dlouhé drže žádné úpravy nevyžadoval. Specifickým problémem bylo udržování plavební hladiny, které má kritické dopady na potřebnou plavební hloubku. Původní jez s hydrostatickými sektory byl ovládán de facto manuálně, rovněž malá vodní elektrárna s přímoproudými turbínami neměla automatické ovládání. Manipulační řád připouštěl kolísání hladiny až o 0,6 m. Ponechání dosavadního vzdouvacího objektu bez úprav by vedlo nejen k riziku vypuštění drže a nasazení plavidel v době nepřítomnosti nebo včasném nereagování obsluhy, ale také by vyžadoval provedení prohrábek koryta v podstatně větší délce a hloubce. Modernizaci jezu České Vrbné se původní železobetonové sektory nahradily dvěma osvědčenými ocelovými klapkami podpíranými hydromotory, hrazené výšky 3 m a šířky 22,5 m. Hrazení je nyní automaticky ovládáno a zlepšily se tak nejen podmínky pro plavbu, ale také bezpečnost za povodní. V původní elektrárně bylo pro odpovídající regulaci a udržování hladiny na horní úrovni nutné vyměnit řídicí systém, rekonstruovat jedno soustrojí a zatěsnit stavební konstrukce proti zvýšením průsakům.



Modernizace jezu České Vrbné (2009)



Zmodernizovaný jez České Vrbné dokáže lépe převádět povodně

V nadjezí Českého Vrbného na levém břehu v prostoru původního koryta vyrostl nový veřejný přístav až pro 27 malých plavidel a ochranu 2 osobních lodí za povodní. Přístav je oddělen od koryta vjezdovým objektem přes ochrannou hráz uzavíraným deskovými vraty šířky 6 m. Přes vjezd byl po dlouhých diskuzích nakonec vybudován první plnohodnotný sklopný most s vahadlem, který umožňuje vjezd lodím s podjezdnou výškou až 5,25 m, přitom zároveň nadměrně nezvýšil niveletu pobřežní komunikace sloužící intenzivnímu pohybu pěších, cyklistů i bruslařů. V přístavu nedochází ke kolísání hladiny, tudíž mola na přístavní hraně ze štetovnicových stěn jsou pevná, s kamennou dlažbou. Všechna stání plavidel mají k dispozici vodu i elektřinu, přístav je vybaven spouštěcí rampou na plavidla, od roku 2016 také pevným otočným jeřábem nosnosti 10 tun, servisním centrem pro odčerpávání odpadních vod s přípravou pro vybudování tankovací stanice PHM, jejíž zprovoznění snad nastane pro sezonu 2018. Město České Budějovice v přístavu postavilo kapitanát se zázemím pro posádky. Pro osobní lodní dopravu slouží přístavní můstek – zastávka, tvořené železobetonovým plovoucím molem délky 10 m. Konstrukce opakovaně užitá i na přístavištích na Hluboké zajišťuje bezbariérový přístup, dvouúrovňový nástup do lodí a je trvale ponechávána na řece i při zámrazu a povodních. Kromě lávky je ukotvena do břehu dvojicí lan a pojistným řetězem.



Přístav České Vrbné



První český sklopný most nad vjezdem do přístavu České Vrbné

Plavební komora České Vrbné byla vybudována při pravém křídle stávajícího jezu, se spádem až 7 m. Jedná se o tradiční železobetonový polorám, jehož zakládání vedle provozovaného jezu pod jeho základovou spárou bylo extrémně složité. Hluboká stavební jáma byla pažena štětovicemi i sloupy tryskové injektáže. Vrata plavební komory jsou standardní klapková v horním ohlavi, s jednostranným obtokem a tlumicí komorou, a dolní desková s přímým prázdněním. Horní rejsa se vsílou zdi v malé výšce nad hladinou využívá stabilní úroveň hladiny, oproti tomu dolní rejsa je pro kolísání hladiny poměrně vysoká. Ovládání celého zdymadla je z nového velínu na pilíři mezi jezem a plavební komorou, s kruhovým rozhledem po celém vodním díle.



Plavební komora České Vrbné ve výstavbě v roce 2010

Návazné úpravy 4 km koryta ve vzdutí jezu Hluboká nad Vltavou vyžadovaly prohrádku téměř v celé délce. S ohledem na ochranu přírody bylo nutné zachovat současnou břehovou linii a proto nebylo jiného východiska než plavební dráhu v délce 0,45 km omezit na jednolodní s úžinou se střídavým provozem. Na druhou stranu dnes již nikdo nepozná, že tento úsek byl nedávno upravován pro plavbu a prohlouben až o 1,5 m. Původní plány na splavnění ze 30. let počítaly se zvýšením hladiny, na které byl jez Hluboká nad Vltavou připraven. Upraveny už ale nebyly oboustranné hráze včetně opatření proti průsakům. Když se finalizovala koncepce novodobého splavnění, nebyla varianta zvýšení hladiny s ohledem na zvýšení hladiny podzemních vod projednatelná.

Těsně před jezem Hluboká nad Vltavou je na levém



Slavnostní otevření plavební komory České Vrbné za velké účasti veřejnosti v roce 2011

běhu veřejný přístav Hluboká nad Vltavou. Využívá prostor původního koryta řeky, nyní plní funkci náhonu na malou vodní elektrárnu a čerpadlo závlahové vody pro zámeček. Umožňuje stání 73 malých plavidel u plovoucích a pevných mol a je rovněž vybaveno pevnou hranou pro stání osobních lodí s nástupem a výstupem cestujících. Z původní laguny bylo vytěženo velké množství sedimentů a bahna a vjezd byl uzavřen hradícím objektem, který je možno v případě povodní nebo údržby uzavřít dvěma hradícími tabulemi ukládanými autojeřábem. Ochrana za povodní je jen do 20leté vody, protože okolní hráze neposkytují vyšší ochranu, a ochrana plavidel v přístavu je řešena tak, aby byla bezpečná bez ohledu na zahrazení přístavu. Přes vjezd byla vybudována zdvižná lávka dálkově ovládaná z kapitanátu přístavu nebo z plavební komory, umožňující vjezd lodí vyšších než 3 m. Po lávce je nyní vedena i nová cyklostezka z Českých Budějovic až do Purkarc. Kromě připojení všech lodí na elektřinu a vodu je v přístavu rovněž sjezd pro spouštění plavidel a od roku 2017 kapitanát s informačním centrem, toaletami a sprchami a služebnou Státní plavební správy. Město v přístavu postavilo parkoviště. Jako zastávka osobních lodí slouží plovoucí molo na řece, totožné konstrukce jako v Českém Vrbném. S tankovací stanicí PHM se v tomto přístavu nepočítá,



Pohled na přístav Hluboká nad Vltavou od zámku



Přístav Hluboká nad Vltavou se ihned po dokončení začal plnit plavidly



Letecký pohled na zdymadlo a přístav Hluboká nad Vltavou

neboť bude ve 4 km vzdáleném Českém Vrbném a tento přístav umístěný bezprostředně pod zámekem by měl být primárně rekreačním centrem.

Plavební komora Hluboká nad Vltavou se spádem 3 m je umístěna v pohledově exponovaném místě v prostoru původní vorové propusti u pravého jezového pilíře. Rozšíření koryta pro rejdy a čekací stání bylo možné jen ve značně limitovaném rozsahu, proto byla celá šířka objektu minimalizována. Technicky je řešení obdobné jako v Českém Vrbném, pouze stavební jáma byla zapažena obvodovou stěnou z velkopřůměrových vrtaných pilot. I zde bylo náročné zajištění původního jezového pilíře, pod jehož základovou spárou se zakládala plavební komora. Charakteristický je kamenný obklad všech povrchů zdí plavební komory, rejdy i dělicích zdí (vyjma vlastního vnitřního prostoru plavební komory) žulovým obkladem. Díky tomu je prakticky nezatelná hranice mezi 80 let starým jezem a novou plavební komorou. Obě čekací stání mají

na rozdíl od Českého Vrbného vysoké zdi a proto výstup na břeh je jen nouzového charakteru. Velín se nachází zcela na pravém břehu a rovněž soustřeďuje i ovládání jezu. Jeho architektura byla navržena jako současná reminiscence na funkcionalistickou architekturu jezu.



Výstavba plavební komory Hluboká nad Vltavou (2012)



Jez a plavební komora Hluboká nad Vltavou



Slavnostní otevření plavební komory Hluboká nad Vltavou v roce 2013

Následující koryto Vltavy má hladinu udržovanu přehradní hrází Hněvkovice. Původně vzdutí až k jezu Hlu-

boká n.V. nedosahovalo a proto bylo nutné jeho prohloubení až o 2 m v celkové délce 3,3 km. Plavební dráhu šířky 20 m se podařilo zajistit, ač v některých místech příčné skalní prahy vyžadovaly použití trhacích prací. Na levém břehu pod silničním mostem byla umístěna zastávka osobní lodní dopravy Hluboká n.V.-Hamry, opět stejné konstrukce jako České Vrbné. Na konci vzdutí vodní nádrže Hněvkovice v levém oblouku bylo při stavbě přehradě koryto řeky značně rozšířeno směrem k levému břehu, aby byly zlepšeny odtokové poměry, a tím dochází při zpomalení proudu k masivnímu zanášení zejména při původním pravém břehu koryta. Aby se vliv zanášení plavební dráhy omezil, byla postavena usměrňovací sypaná hrázka délky 791 m, která výškou dosahuje jen po úroveň běžné hladiny v nádrži, oddělující plavební dráhu od prostoru mělčin pravého břehu ponechaných k dalšímu zanášení. Zkušenosti z provozu ukazují, že toto opatření funguje, plavební dráha se méně zanáší a vznikla ekologicky cenná lokalita oddělená od plavebního provozu.

Dále na nádrži bylo osazeno jen plavební značení, tvořené zejména označením kilometrů plavební dráhy.

V polovině délky nádrže se nachází osada Purkarec, prakticky nejvýznamnější sídlo celé nádrže. Zástavba značně utrpěla demolicí velké části obce u Vltavy a dominantou se tak stal kostel, nyní na břehu nádrže. Nový hospodářský impulz přináší nyní právě plavba. V roce 2016 bylo zprovozněno 50 m dlouhé plovoucí přístavní molo, kotvené k 5 vodícím dalbám. Opět je řešeno pomocí železobetonových pontonů s dřevěnou dvouúrovňovou palubou a bezbariérovým přístupem po rampě. Plavidla osobní i malá stojící u mola mohou využívat připojení na elektřinu.



Přístaviště Purkarec dokončené v roce 2016

Dostáváme se k přehradní hrázi VD Hněvkovice. V rámci její stavby byla vybudována stavební konstrukce plavební komory, s kapsami pro osazení vystrojení a technologie. Horní ohlaví bylo uzavřeno železobetonovou stěnou. Zprovozněn byl pouze horní obtok se stavidlovými uzávěry, plnicími roli základové výpustě přehradě. Plavební komora překonává spád 15 m a byla budována se dnem na úrovni, odpovídajícím hloubce ze vzdutí VD Kofensko, pokud by byl odstraněn jez Hněvkovice a provedena hluboká prohrábka. Na počátku přípravy novodobého splavnění byla tato varianta samozřejmě prověřována a nakonec bylo od ní ustoupeno, jez Hněvkovice byl zachován a byla u něj vybudována další plavební komora. Možná úspora jednoho plavebního stupně narazila zejména na problém záklesu podzemních vod po odstranění jezu a při hluboké prohrábce. Navíc tato prohrábka by byla díky zdravé tvrdé skále extrémně náročná a nákladná.



Práce na plavební komoře na přehradě Hněvkovice byly vzhledem k její hloubce náročné (2010)

V rámci vystrojení tak bylo původní dno nadbetonováno o 2,1 m, což nejen snížilo výšku dolních vrat, ale také zlepšilo statické působení plavební komory, která po 20 letech soustředěného hydrostatického tlaku do prázdné komory vykazovala znaky poruch. Současné

byly vybetonovány nové rozražeče pod dolními vraty. Koncepce uzávěrů byla dána už v 80. letech při projektování stavební konstrukce. Horní vrata tak byla osazena jako jednostranná desková ovládaná hydromotorem, horní obtok je původní. Dolní vrata jsou zdvižná zavě-



Osazování atypických horních deskových vrat plavební komory na přehradě Hněvkovice

šená na Gallových řetězech poháněných elektromotorem a hradí jen část hrazené výšky, zbývající je hrazena železobetonovou stěnou. Plavební komora je tak šachtová. Vystrojení samozřejmě zahrnovalo plovoucí i pevné úvazné prvky, žebříky, pancéřování, zábradlí apod. Kompletní ovládání vodního díla je z nového velína, tvořícího nástavbu na původní strojovně hradicích prvků přehrady.

Horní rejska byla nově vybudována a tvoří ji samostatné čekací stání pro osobní (návrhová) plavidla a pro malá plavidla. Je zde umožněn i výstup a nástup cestujících, byt není bezbariérový. S ohledem na kolísání hladiny a možnosti založení je čekací stání provedeno pomocí plovoucích železobetonových mol na ocelových ramenátech zakotvených do břehu. Čekací stání tvoří zároveň malé servisní centrum, s připojením lodí na elektřinu, vodu, odběr odpadních vod a v roce 2017 přibude ještě toaleta.



Velín plavební komory na přehradě Hněvkovice



Celkový pohled na VD Hněvkovice s dokončenou plavební komorou

Dolní rejsa se dokončila v roce 2016 a představuje prodloužení pravé zdi plavební komory. Při výstavbě přehrady byla pravá nábrežní zeď provizorně ukončena, dále byl ponechán šikmý břeh a vyplutí z plavební komory tak nebylo možné. Postaveno bylo 146 m nové železobetonové nábrežní zdi, složitě založené do skalního podloží. K dispozici je tak nejen osvětlené samostatné čekací stání pro návrhová a malá plavidla, ale také dostatečný prostor pro vyplutí a zaplutí do plavební komory.

Ve zdrži jezu Hněvkovice, dlouhé jen 1,5 km, byla plavební hloubka dostatečná a nevyžadovala tak žádné úpravy.

Velkým oříškem bylo řešení plavební komory u jezu Hněvkovice. Prostor je omezený vysokými břehy na obou

stranách se zástavbou a stávajícím jezem, jehož pravá polovina je v soukromém vlastnictví. Spád jezu je přibližně 1 m. Na základě podrobného inženýrskogeologického průzkumu byla v letech 2008 a 2009 vypracována studie variant technického řešení, která se zabývala především prostorovým umístěním plavební komory. Zvažovány tak byly i varianty různé formy přisazení plavební komory ke břehu, většího či menšího posunu po nebo proti proudu apod. Nakonec se podařilo najít konsenzus mezi všemi zúčastněnými, včetně státního podniku Povodí Vltavy, města Týn nad Vltavou, Státní plavební správy apod. Výsledné řešení prošlo oznámením EIA a detaily byly verifikovány na hydraulickém modelu v laboratoři ČVUT v Praze.



Výstavba plavební komory na jezu Hněvkovice – srpen 2015



Výstavba plavební komory na jezu Hněvkovice – září 2016



Práce na plavební komoře u jezu Hněvkovice v březnu 2017

Realizované řešení tvoří plavební komora umístěná v prostoru vodního toku, opět tradiční polorámové konstrukce, obdobná jako jiné nové plavební komory horní Vltavy. Celá levá polovina pevného jezu včetně vorové propusti byla vybourána. Plavební komora je zasunuta směrem proti vodě a minimálně vystupuje nad hladinu. Rozdílný je systém úvazných prvků, kdy díky malému spádu jsou umístěny jen úvazné tyče, nabízející bezpečné vyvážení i laikům, bez potřeby převazování a povolování lan během proplavování. Zjednodušeno je také vedení plnicího obtoku. Mezi pravou zdí plavební komory a pevným jezem je pohyblivé jezové pole s klapkou, automaticky regulující úroveň hladiny podle aktuálního průtoku a udržující přepadový paprsek na pevném jezu. Mezi plavební komorou a levým břehem je multifunkční charakter hrazený dvěma klapkami šíře po 5,5 m. Tento koridor za běžném stavu slouží jako kartáčový rybí přechod, představuje stavební připravenost pro možné umístění překážek slalomové dráhy pro kanoistiku a při vyšších průtocích tvoří další jezové pole. Ač plavební komorou a pilíři došlo k omezení průtočného profilu, jezovým polem a multifukčním koridorem se naopak otevřel další průtočný profil a tudíž hladiny povodní se naopak v místě jezu oproti předchozímu stavu sníží. Na levém břehu podél koridoru vznikla nová pobřežní komunikace, čekací stání v horní vodě je tvořeno pevnou konstrukcí mol umožňující i nástup a výstup z plavidel. Oproti tomu v dolní vodě jsou dalby a plovoucí ponton čekacího stání ze břehu nepřístupné a slouží tak výhradně k vyčkávaní na proplavování.

Organizace stavebních prací byla velmi náročná, protože se pracovalo uprostřed řeky, bylo nutno nasypat prostor ostrova pro zbudování jímky. Hotovou plavební komorou pak byl převáděn průtok, aby bylo možné zajímkovat středové jezové pole. Také logisticky byla stavba složitá, protože veškerý materiál bylo nutné vozit po provizorní komunikaci přes řeku na pravý břeh, nebo po provizorní komunikaci podél levého břehu, protože přes osadu Hněvkovice na levém břehu nebyla žádná těžká doprava možná.

Posledním úsekem budovaným v rámci splavnění je prohrábka koryta v konci vzduť VD Kořensko v délce přibližně

3,5 km až po okraj města Týn nad Vltavou. Linie současného břehu byla zachována, ale dno bylo prohloubeno až o 1,5 m. Důsledně byla aplikována přírodě relativně blízká úprava, s rozšířením kamenných záhozů a šterkových pláží. Podle závěrů procesu EIA došlo k obnově dvou odstavených lagun vhodných jako trdliště pro ryby.

Do jisté míry nezávislou avšak funkčně související stavbou zahájenou na podzim 2016 a dokončovanou v červnu 2017 je modernizace rejd plavebního stupně Kořensko. Při stavbě VD Kořensko i zprovoznění plavební komory v roce 2000 nebyly významněji rejdy upraveny a nebylo vybudováno žádné čekací stání. Také řídicí systém je poplatný době svého zavedení. Při čekání na proplavování tak malá plavidla musí zůstat na motorech nebo kotvách na řece. V dolní vodě směrem z nádrže Orlík jsou vybudována dalbová stání pro osobní lodě i pro malá plavidla, v horní vodě svíslá nábřežní zeď opět s čekacími stáními. K dispozici jsou i přípojky elektrické energie pro lodě. Úprav doznal i vlastní tvar rejdy a nový je řídicí systém. Plavební stupeň je tak plně připraven zvládnout očekávaný zájem plavby o cesty z Orlíka směrem na České Budějovice.



Modernizace rejd plavební komory Kořensko

Jak dál?

Dokončením uvedené série investičních akcí je vodní cesta plně připravena nabídnout podmínky pro plnohodnotné rekreační využívání i pro individuální podnikatelské aktivity v oblasti půjčoven lodí, provozu osobní lodní dopravy, zázemí na břehu apod.

V krátkém horizontu se vodní cesta od Kořenska do Českých Budějovic ze strany Ředitelství vodních cest ČR dočká ještě řešení následujících témat:

- Instalace veřejné čerpací stanice pohonných hmot v přístavu České Vrbné
- Tankovací stanice má z doby stavby přístavu připravenou stavební část, instalována bude nádrž a tankovací stojany na benzín a naftu s a bez spotřební daně. Pravděpodobně bude připravena na sezónu 2018.
- Řešení nízké podjezdové výšky mostu v Týně nad Vltavou

Současný most, který je technickou památkou, má podjezdnou výšku jen asi 3 m. V minulosti se nepodařilo s městem Týn nad Vltavou nalézt přijatelné řešení, neboť požadavky na přesun mostu a náhradu novým mostem vedly k neadekvátním nákladům. Momentálně je pravděpodobné, že se současným vedením města se podaří nalézt funkční řešení, neboť i stavební stav současného mostu se rapidně zhoršuje. Po výběru řešení ŘVC ČR okamžitě zahájí kroky, aby realizace byla možná co nejdříve.

- Kapacita stání plavidel v Týně nad Vltavou a v Českých Budějovicích

Po zprovoznění souvislé vodní cesty je pravděpodobný rapidní nárůst potřeby stání v Týně nad Vltavou, kde je kapacita již nyní vyčerpána, a v centru Českých Budějovic. V obou lokalitách je reálné pro-

dloužení stávajících mol, v Českých Budějovicích dokonce technické řešení Lannovy loděnice přímo s prodloužením oběma směry počítalo.

- Servisní služby v Týně nad Vltavou
Momentálně má Ředitelství vodních cest ČR územní rozhodnutí na servisní centrum plavidel v Týně nad Vltavou na levém břehu u ČOV. Jako technické zázemí je tato lokalita velmi vhodná, vhodnost potvrdily marketingové analýzy a proto bude pokračováno v projektové přípravě.

Dlouhodobým ideovým záměrem je možnost prodloužení vodní cesty přes Jiráskův jez do centra Českých Budějovic. Tento záměr je momentálně mimo rozsah dopravně významných vodních cest a jeho reálnost je zejména závislá na urbanistickém rozměru, kam by měly lodě plout, kde by byly přístavy a přístaviště a jak se vyřeší konflikt s nízkými mosty.

V souvislosti se splavněním Vltavy do Českých Budějovic nelze zapomínat na vyřešení posledních zbývajících úzkých míst na vodní cestě, jíž jsou chybějící lodní zdvihadla Slapy a Orlík. Podstatné je, že obě stavby mají územní rozhodnutí a posouzení EIA. Momentálně pokračování přípravných prací je závislé spíše na administrativních krocích a ve smyslu schváleného plánu projektové přípravy ze strany Ministerstva dopravy by měly být zahájeny práce na dokumentaci pro stavební povolení v roce 2018 v případě Slap ze strany ŘVC ČR a v případě Orlíka ze strany Povodí Vltavy, s.p. Věřím, že časový horizont odstranění těchto posledních úzkých míst je zcela reálný a bude odrazet očekávání velké řady plavců oprávněně nespokojených se současným stavem.

VODNÍ CESTA ČESKÉ BUDĚJOVICE-ORLÍK V ČÍSLECH

98

délka v kilometrech

1684

celkové náklady v milionech korun

Z toho

397 České Budějovice-Hluboká nad Vltavou

535 Hluboká nad Vltavou-hráz Hněvkovice

465 hráz Hněvkovice-Týn nad Vltavou

220 přístav Hluboká nad Vltavou

19 přístaviště Purkarec

6 jeřáb České Vrbné

42 modernizace rejd Kořensko

Čechy uchvátila plavba



Lubomír FOJTŮ
ŠÉF ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST

Podnik dokončil poslední zdymadlo, kterým se otevírá stokilometrová vltavská vodní cesta z Orlíku do Českých Budějovic.

NOVÁ CESTA. Zásadní změna pro milovníky plavby nastane příští rok, kdy se otevře stokilometrová trasa z Orlíku do Českých Budějovic.

■ Počet malých plavidel na českých tocích i vydaných lodních řidičáků v poslední době strmě stoupá.

10.8. 2016

Jan Šindelář

V Česku se v posledních pěti letech nebývale rychle šíří vášeň pro rekreační plavbu. Napovídají tomu čísla, která deník E15 získal z evidencí Státní plavební správy a ministerstva dopravy. Počet registrovaných malých plavidel letos přesáhl šestnáct tisíc, když ještě počátkem desetiletí neobsahoval ani třináct tisíc zápisů. K tomu je třeba připočítat 360 mořských jachet plujících pod českou vlajkou.

„Tento trend, tedy odpočinek na vodě, je podpořen především rostoucí životní úrovní občanů,“ je přesvědčen ředitel pražské poboč-

ky Státní plavební správy Hynek Beneš.

Ještě zřetelněji je vidět příklon k nákladnému koníčku na počtech zájemců o lodní řidičák, tedy průkaz vůdce malého plavidla. Poptávka podle Hynka roste od roku 2010, do té doby stagnovala. Zatímco před pěti lety úřady ročně vydávaly zhruba čtyři tisíce oprávnění, loni už to byl dvojnásobek. Celkem tak může motorovou loď na vnitrozemských vodních cestách či v blízkosti pobřeží

na moři vést na sto tisíc Čechů.

Zájem potvrzuje spolumajitel Lodní školy SP Praha Milan Thér. „Kromě vzrůstající obliby či zájmu o loď se na tom podílí důslednější

kontrola jak u nás, tak v příbřežní plavbě v Chorvatsku či Norsku. Udělená pokuta se mezi cestovateli rychle rozkřikne,“ uvádí Thér. Nejčastěji si prý zkoušky dělají budoucí kupci lodí, majitelé vodních skútrů či

turisté jezdící do Chorvatska.

Zájem o průkazy je dán také rozšiřující se sítí vodních cest v tuzemsku. Velký skok se očekává především příští rok, kdy se otevře stokilometrová cesta z Orlíku do Českých Budějovic. Teoretická zkouška i s kurzem vychází zhruba na tři tisíce korun, další tisíce stojí trénink na vodě a praktická zkouška.

Loď se prodávají podle druhu od desítek tisíc po miliony. Ne všechny jsou ale podchyceny v českém rejstříku. Někteří prodejci doporučují například nizozemskou evidenci kvůli jednodušší administrativě.

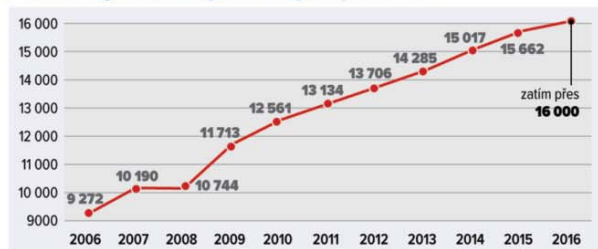
Podle zástupce šéfa Ředitelství vodních cest Jana Bukovského představuje nejvýznamnější vodní cestu pro rekreační plavbu přes 220 kilometrů dlouhý úsek Labe od německých hranic po Přelouč, následuje Vltava od Mělníka po Slapy a Baťův kanál na východní Moravě. Oblíbené jsou také izolované přehrady, například Nechránice či Lipno.

Bukovský přitom přiznává, že v některých místech už je na vodě celkem husto. Obavy však nemá. „Jsme přesvědčeni, že na našich vodních cestách je hodně místa pro rekreaci na ještě podstatně větším počtu plavidel,“ říká.

Motorovou loď na vnitrozemských vodních cestách či v blízkosti mořského pobřeží může vést

100
tisíc Čechů.

Počet registrovaných malých plavidel



Pramen Státní plavební správa

Selský rozum a odvaha, aneb JAK POSTAVIT LODNÍ ZDVIHADLA na Orlíku a na Slapech

Ing. Jan Skalický – předseda Asociace DOL



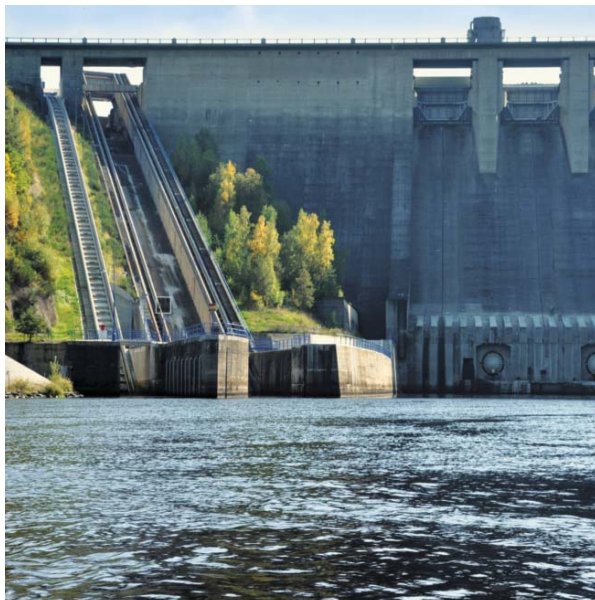
Vizualizace lodního zdvihadla Slapy

Tak a je to tady. Dne 20. května tohoto roku bude slavnostně zprovozněna poslední chybějící plavební komora na Vltavské vodní cestě, na jezu Hněvkovice. Lodě tak budou moci doplnout z Hamburku až do Českých Budějovic. Ale tak jednoduché to zase není. Lodě musí na své cestě překonat Slapskou a Orlickou přehradní hráz. Představme si to jako pěknou dálnici se dvěma nepohodlnými objíždkami. A v tom to právě je, objížďky na dálnici bývají dočasné a nikdo se nepozastavuje nad tím, že důvod těchto objížďek bude co nejrychleji odstraněn. Jak je tomu ale v případě naší snad nejkrásnější vodní cesty? Jak dlouho se budou muset kapitáni plavidel na Vltavě spolehnout na malé zdvihadlo na Orlíku (vozík zde převezve lodě do rozměrů 3 x 8,5 metru a hmotnosti 3,5 tuny) a na traktor s vozíkem, který na Slapech lopotně převezve jen ty menší lodě?

Myslím si, že právě okamžik zprovoznění plavební komory ve Hněvkovicích je tím dnem, který musí všichni zainteresovaní a zodpovědní lidé, mající vůli dvě zmíněné objížďky na Vltavě odstranit, využít s plným nasazením a odvahou! A právě teď je také potřeba zapojit ten tolik potřebný SELSKÝ ROZUM.

Teď je třeba jasně a naplno říci, že jestliže **stát zcela racionálně zainvestoval celou Vltavskou vodní cestu až do Českých Budějovic, není správně rezignovat na její skutečné dokončení. Bez plnohodnotných zdvihadel na Slapech a Orlíku tato vodní cesta prostě dokončena není.**

Povodí Vltavy letos veřejně oznámilo svůj záměr vybudovat na orlické hrázi nový kapacitní doplňkový bezpečnostní přeliv pro převedení extrémních povodní a to nákladem cca 830 milionů korun. Na tělese a v okolí orlické hráze tedy budou v letech 2019 až 2021 probíhat výrazné stavební práce. Během těchto prací budou ovlivněny proplavovací podmínky na malém zdvihadle a stavebním ruchem bude přirozeně zatíženo i okolí hráze. Je zcela evidentní, že tak **vzniká naprosto jedinečná příležitost toho využít a současně zrekonstruovat již existující základ pro budoucí velké lodní zdvihadlo a toto potřebné a padesát let rozestavěné technické zařízení KONEČNĚ DOBUDOVAT.** Potřebné investiční prostředky nepřesahují o mnoho náklady na zmíněný přeliv a jsou cca 1,2 Mld. korun. Je jasné, že finanční prostředky na obě stavby budou pocházet z různých zdrojů, přeliv z ministerstva zemědělství a zdvihadlo pravděpodobně ze Státního fondu dopravní infrastruktury, tedy ministerstva dopravy, ale to při troše vůle není nepřekonatelná překážka. Stejně tak lze zharmonizovat fáze přípravy obou staveb. A na případnou námitku odpůrců jakýchkoliv dopravních děl, tedy že na lodní zdvihadlo nebudou finanční prostředky, lze jen odpovědět, že právě nedokončením celé vodní cesty, tedy nerealizací potřebných zdvihadel, by se stát choval neekonomicky a neohospodárně, protože by tak došlo k promarnění dřívějších realizovaných investic.



Fotografie stávajícího stavu na vodním díle Orlík. Vpravo od funkčního lodního zdvihadla pro malá plavidla stojí kolejová dráha bez osazené vany velkého lodního zdvihadla



Lodní zdvihadlo pro malá plavidla na Orlíku bylo v roce 2013 rozšířeno investicí Ředitelství vodních cest ČR



Vizualizace nového bezpečnostního přepadu vodního díla Orlík (vlevo) a nedokončené lodní zdvihadlo (vpravo)

Ano, takovýto přístup bude vyžadovat ODVAHU a vůli k prosazení logického řešení, na jehož konci ale bude ucelené dílo, na které budou jeho tvůrci po právu pyšní. A se stejnou odvahou pak bude třeba přikročit k návaznému a poslednímu nezbytnému kroku, k vybudování velkého lodního zdvihadla na Slapech. A tady má opět svoje místo ten zmiňovaný selský rozum. Všechny liniové stavby se mohou budovat po etapách, ale mají opravdový smysl jen tehdy, jsou-li nakonec dokončeny jako celek. Stejně jako železniční koridory a dálnice budujeme s cílem nemít na nich ty nepohodlné objíždky, tak i vodní cestu je třeba dokončit důsledně celistvou. Mezi vytrže-

ným metrem kolejí a traktorem na Slapech moc velký rozdíl není....

Použijme tedy selský rozum a mějme vůli a odvahu. Taková příležitost pro naši argumentaci na podporu realizace obou zdvihadel, jakou nám letos poskytuje zprovoznění komory Hněvkovice, se už hned tak neobjeví. Ať už bude investorem Povodí Vltavy (zdvihadlo Orlík), nebo ŘVC (zdvihadlo Slapy), přejme jim vůli ke vzájemné koordinaci i potřebný tah na bránu. A nezapomeňme, že přece platí stará pravda „Tam, kde je vůle, tam je i cesta“. A já doplním: „**Tam, kde je silná vůle, tam je i vodní cesta**“.

Krásy Vltavské vodní cesty na Orlické přehradní nádrži



Vybudováním přehrady Orlík vzniklo na Vltavě jezero délky 68 km



Hrad Orlík se tyčí nad hladinou Orlické přehradní nádrže



Hrad Zvíkov na soutoku Vltavy a Otavy

Autor: Libor Sváček



510 metrů dlouhý Podolský most byl postaven v letech 1939-1943

Zdroj: Povodí Vltavy, státní podnik

VLTAVA RESORT

Zažijte Vltavu od Budějovic na Orlík

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

Již v květnu tohoto roku se poprvé otevře plavební komora na jezu v Hněvkovicích a potenciál rozvoje rekreační plavby na Vltavě se značně zvýší. Návštěvníkům se naskytne nová možnost trávení volného času na řece a kolem ní. 20. května 2017 bude Ředitelstvem vodních cest ČR a starostou města Týn nad Vltavou slavnostně přestřižena páska komory a oficiálně proběhne každoroční zahájení plavební sezóny festivalem Vltava Open v Týně nad Vltavou. Všem vůdcům plavidel a turistům se od tohoto dne naskytne možnost skoro 100 km plavby z Českých Budějovic až k Orlické přehradě. Co všechno se dá na řece a kolem ní dělat, mohou zájemci najít v mobilní aplikaci Vltava Resort. „Pro návštěvníky, kteří chtějí trávit čas kolem řeky a na ní, jsme vytvořili mobilní aplikaci Vltava Resort, kterou si lze zdarma stáhnout do telefonu,“ říká ředitelka destinační společnosti Vltavotýnska IN REGIO Lucie Fialová. „Aplikace je propojená s GPS a vy tak ihned vidíte, v jakém úseku řeky se nacházíte a co je kolem ní zajímavého – např. naučná stezka, hrad, přírodní zajímavosti. To ale není všechno. Aplikace slouží zároveň pro vůdce plavidel jako plavební průvodce – jsou v ní informace o plavebních komorách s kontakty, stav hladiny a průtok, přístavy a plavební signalizace,“ popsala ředitelka. „Řeka je pro náš mikroregion velkým potenciálem. Po hněvkovické komoře jsou na řadě další úpravy v Týně nad Vltavou – prodloužení vývaziště a vytvoření doprovodné infrastruktury k vodní cestě,“ dodala.

Doprovodné zázemí kolem řeky a služby návštěvníkům se neustále rozšiřují. Podél celé řeky se vine vltavská cyklostezka, která nabízí šetrnou turistiku v kombinaci cyk-

listiky s lodní dopravou. Možné je také dovolenou strávit na hausbótu, jenž v tomto úseku provozují již tři společnosti a který je třeba si zarezervovat půl roku dopředu, protože o tento typ dovolené roste rapidně zájem. Čtyři vltavské infopointy navštívilo jen v loňských letních měsících téměř 5000 lidí. „Samozřejmě je to jen začátek, ale oproti předchozímu roku je to více než padesátiprocentní nárůst. Navíc se lidé zajímají jak o lodní dopravu, tak i o ubytování a půjčování sportovních potřeb, což je směr, kterým chceme všichni jít,“ říká za Infopoint Vltava Markéta Kubešová. Podobný nárůst zájmu jako o infocentra zažila loni i lodní doprava. Nová loď Vojtěch LANNA junior přepravila přes 500 lidí na pravidelné lodní lince, což je o 40 procent více než v předchozím roce. „Už nejsme ztrátoví. Samozřejmě mělo vliv více faktorů – hezký začátek podzimu, zájem o jižní Čechy, ale Vltava začíná být hodně atraktivní,“ řekl Václav Vlček, kapitán osobní lodi Vojtěch LANNA junior. „Potkáváme čím dál víc soukromých lodí. Pro lidi jde o součást dovolené, nebo dokonce o celou dovolenou,“ doplnil kapitán.

Podle provozovatelů infocenter a lodí by ovšem na tuto řeku v jižních Čechách mohlo vyrazit až 100 000 lidí ročně, podobně jako na Baťův kanál. „Na tom před dvěma lety nebyla také ani loď. Teď si tam v sezóně prakticky nemáte šanci zamluvit loď, jak je kapacita naplněna,“ říká mluvčí Ředitelství vodních cest Jan Bukovský.

Vltava s letošní sezónou naplno ožívá a všichni jsou zvaní na některou z kulturních a sportovních akcí, které se budou konat přímo u řeky.

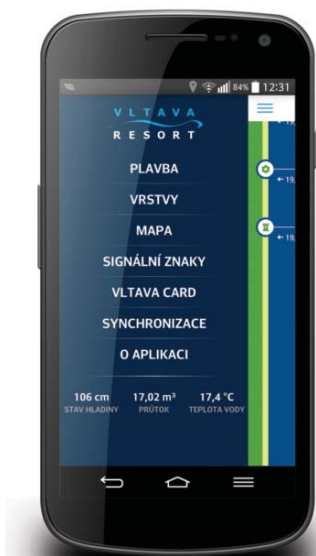
Více na www.vltavaresort.cz



Loď Malše společnosti Českobudějovická plavební, VD Hněvkovice, cyklojízda na festival Vltava Open 2016



Nábřeží s vývazištěm v Týně nad Vltavou, festival Vltava Open 2016



Aplikace pro mobilní telefony



Lod Regent společnosti Jihočeská plavební v Týně nad Vltavou, 2016



Využití Vltavské vodní cesty pro nákladní plavbu až do Českých Budějovic?

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

Když byl slavnostně zahajován projekt Dokončení splavnění Vltavy do Českých Budějovic, nechali se místní ekologové slyšet, že to oni zamezili výstavbě tohoto úseku pro tisícitonové lodě a že nákladní plavba zde bude zakázána.

Byť je úsek Vltavy od Slapské hráze po České Budějovice vodní cesta třídy I, není pravda, že by zde byla povolena jen rekreační a osobní plavba. Tato vodní cesta umožňuje plout plavidlům dlouhým 43 m a širokým 5,6 m s ponorem 1,3 m (výhledově až 2,2 m) o tonáži až 300 tun.

Provoz je zde možný všem plavidlům, která odpovídají dané plavební třídě a českým technickým předpisům.

V původním projektu z 50. a 60. let byla „malá“ nákladní plavba hlavním důvodem pro přípravu vodní cesty. V 80. letech se inženýři k myšlence dokončení Vltavské vodní cesty vraceli a projektovali nákladní přístavy v Týně nad Vltavou a u Českých Budějovic.

Velmi aktivní byla myšlenka přepravy technologické části pro výstavbu Jaderné elektrárny Temelín. Vodohospodář ale stále váhali a tak se vše vozilo po silnici a železnici.

Nyní se slavnostně otvírá dokončený úsek vodní cesty mezi hrází Orlické přehrady a centrem Českých Budějovic. Do doby dokončení velkých lodních zdvihadel na Orlíku a na Slapech sice není možná dálková nákladní plavba, ale již nyní lze využít nových úseků pro nákladní plavbu.

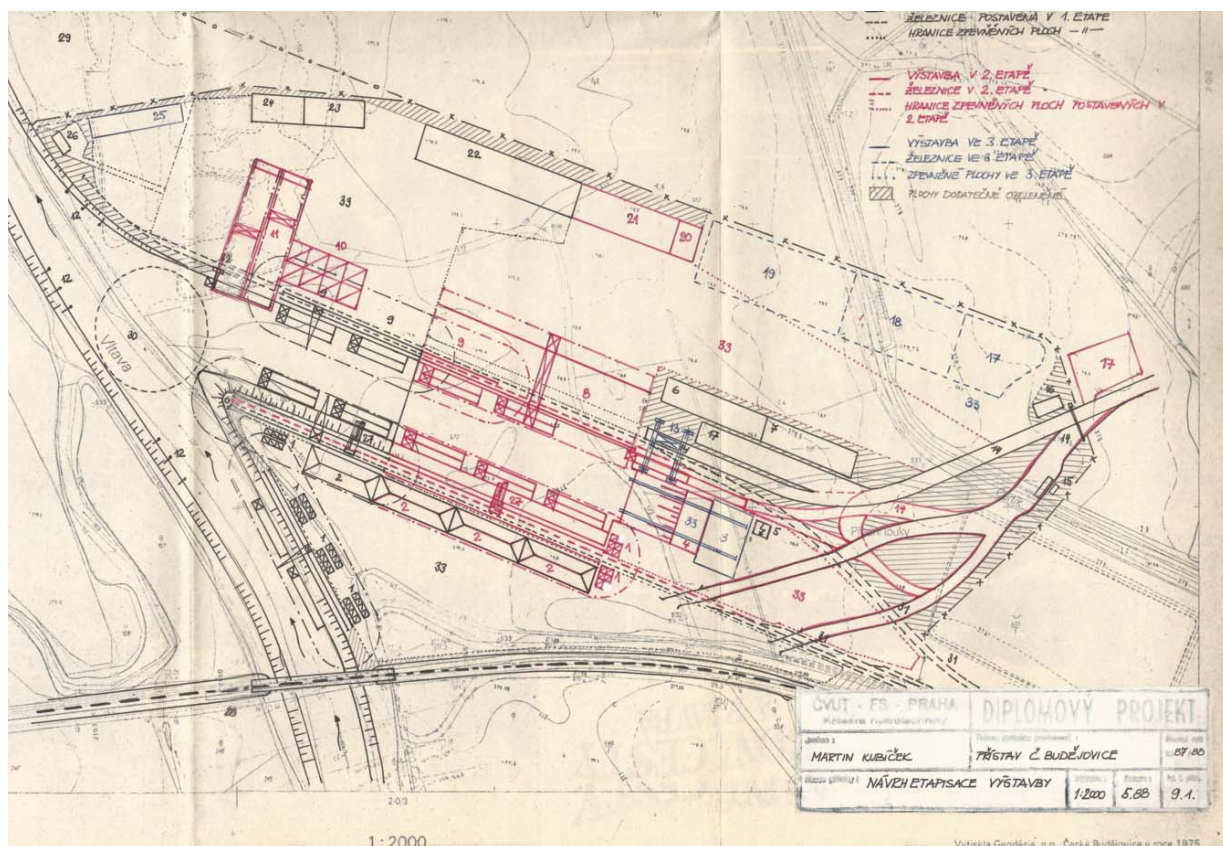
Běžnými produkty dopravovanými po malých vodních cestách v Evropě jsou zejména stavební hmoty, šterkopísky, cement apod. Pro tyto produkty by byly nákladní přístavy u Týna nad Vltavou a Českých Budějovic užitečné již nyní, protože i při údržbě vodní cesty je potřeba odtěžit množství šterkopísků, které by se daly z těchto přístavů dále distribuovat.

Dále lze za určitých technickodopravních opatřeních uvažovat o přepravě nadměrných nákladů, např. při modernizaci vodních elektráren nebo jaderné elektrárny Temelín.

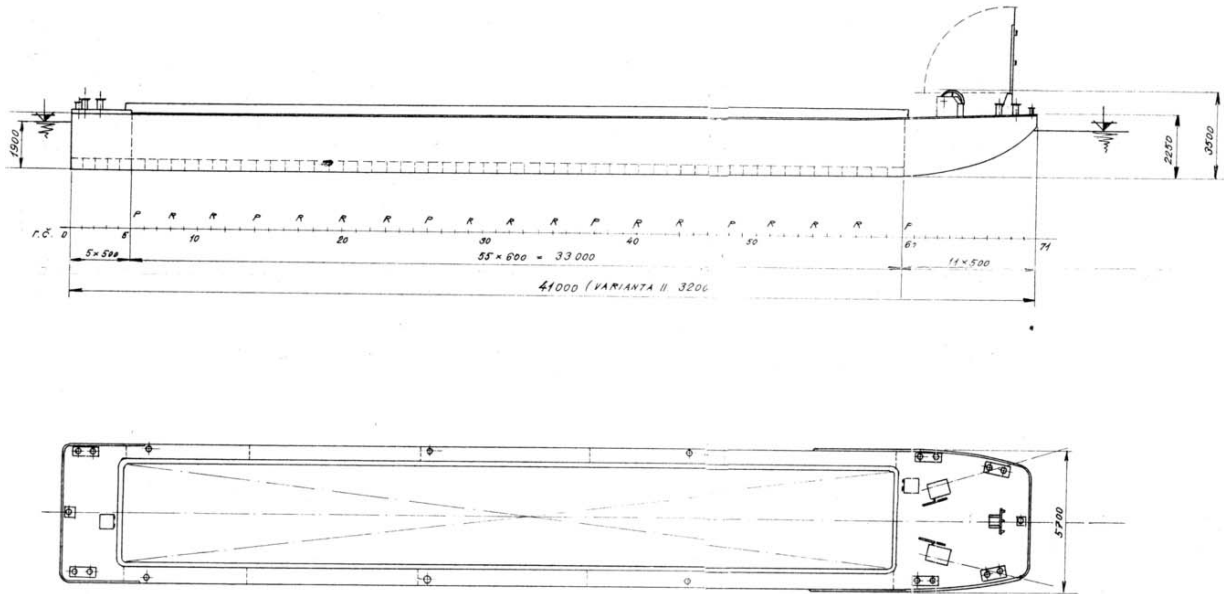
Po úplném dokončení vodní cesty i pro velké lodě by za pozornost stála např. doprava dřeva, které se kácí v okolí vodní cesty, resp. lze organizovat svoz auty k vodní cestě a lodí např. do papírny ve Štětí.

Po efektivitu nákladní vodní dopravy je potřeba zdůraznit minimalizaci návazné pozemní dopravy a co nejjednodušší a nejlevnější překladní operace. Při splnění těchto předpokladů může ekonomicky fungovat i malá nákladní lodní doprava - nejenom nadměrné náklady, ale také další technologie, kabely, šterkopísky, a kamenivo.

Příkladem pro využití malých vodních cest pro nákladní plavbu je nizozemský projekt Watertruck podporovaný EU. Tento projekt má za cíl prostřednictvím vývoje nové flotily menších nákladních lodí, a lepší organizace jejich využití, navrátit nákladní plavbu i na vodní cesty nižších tříd (více o tomto projektu v příštím čísle časopisu).



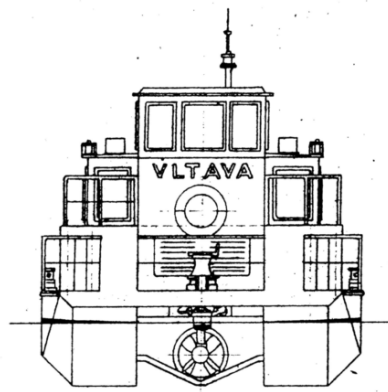
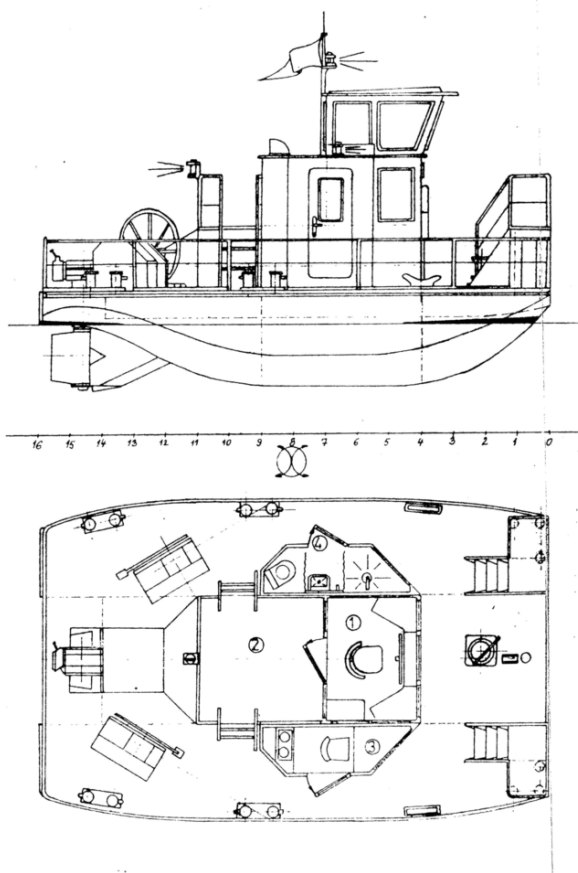
Projekt nákladního přístavu České Budějovice (u Hrdějovic) z roku 1988



DĚLKA MAXIMÁLNÁ $L_{max} = 41\text{ m}$ (VARIANTA $L_{max} = 32\text{ m}$)
 ŠÍRKA MAXIMÁLNÁ $B_{max} = 5,7\text{ m}$
 VÝŠKA BOKU $H = 2,25\text{ m}$
 PONOR MAXIMÁLNÝ $T_{max} = 1,9\text{ m}$
 VLASTNÁ HMOTNOST $G = 66,4\text{ t}$ (VARIANTA 52,5 t)
 NOSNOST $N = 351\text{ t}$ (VARIANTA 273 t)

MARTIN KUBIČEK PŘÍSTAV Č. BUDĚJOVICE 8788
 TLAČNÝ ČLUN
 (DLE VÚD BRATISLAVA) 1:100 4.88 4.2.

Projekt tlačného člunu pro hornovltavskou vodní cestu



HLAVNÉ ROZMERY

DĚLKA TEORETICKÁ $L = 7,6\text{ m}$
 DĚLKA MAXIMÁLNÁ $L_{max} = 8,0\text{ m}$
 ŠÍRKA TEORETICKÁ $B = 5,0\text{ m}$
 ŠÍRKA MAXIMÁLNÁ $B_{max} = 5,1\text{ m}$
 VÝŠKA BOKU $H = 1,5$
 PONOR $T = 1,0$

4	SANITÁRNÝ PRIESTOR
3	KUCHYŇA - JEDÁLEŇ
2	STROJOVNĚA
1	KÖRMIDELŇA
ČÍSLO	NÁZOV PRIESTORU

MARTIN KUBIČEK PŘÍSTAV Č. BUDĚJOVICE 8788
 TLAČNÝ REMORKÉR TR-88
 (DLE VÚD BRATISLAVA) 1:50 4.88 4.1.

Projekt tlačného remorkéru pro hornovltavskou vodní cestu

Analýza plavební sezóny 2016

Mgr. Klára Němcová – ředitelka Státní plavební správy

Hlavní plavební sezóna roku 2016 byla poznamenána velkým mediálním zájmem, který se odvinul od politováníhodné nehody, která se stala na začátku léta na vodní nádrži Orlík, při které zemřela mladá žena. Právní předpisy a fungování rekreační plavby na území České republiky se tak dostaly na „přetřes“ veřejných komentářů. K průběhu celé sezóny byla vypracována podrobná analýza, jejíž některé závěry byly zveřejněny v tiskové zprávě Ministerstva dopravy 6. 12. 2016. Jaké tedy jsou její závěry:

Tři čtvrtiny účastníků plavebního provozu pravidla dodržují

Při intenzivním výkonu plavebního dozoru bylo Státní plavební správou na celém území republiky od 1. 4. do 30. 9. 2016 zkontrolováno 1306 plavidel. Zjištěno bylo 328 protiprávních jednání.

Mezi nejčastější přestupky patří nerespektování významu plavebního značení, zejména porušování zákazu proplutí nebo nerespektování signálních znaků nařízeného režimu plavby ve výtlačku. Zvýšení v počtu přestupků je ve vedení malých plavidel osobou pod vlivem alkoholu, což bylo zjištěno ve 29 případech, to je o 9 víc případů oproti roku 2015.

Vodní doprava patří k nejbezpečnějším dopravním módům, což jednoznačně potvrzují statistiky nehodovosti

K 30. 9. 2016 bylo evidováno 18 plavebních nehod na

celém území republiky. Na sedmnácti z nich měla účast malá plavidla. V jednom případě došlo k smrtelnému zranění.

Roste zájem o rekreační plavbu a plavební provoz na některých vodních cestách sílí

Státní plavební správa zaznamenává již několik let rostoucí zájem o získání průkazu způsobilosti vůdce malého a rekreačního plavidla. Tento trend je možné sledovat i v počtech evidenci podléhajících plavidel. Zatímco v roce 2015 bylo vydáno 1935 nových průkazů způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel, v roce 2016 to bylo již 2604 nových průkazů způsobilosti. V roce 2015 bylo nově evidováno 562 malých plavidel, v roce 2016 to bylo 730 těchto plavidel. Provoz sílí zejména na oblíbených vodních nádržích, jako jsou Slapy, Orlík, Hracholusky, ale i na Moravě na vodní nádrži Dalešice, Žermanice.

K zachování bezpečného plavebního provozu je třeba posílit dozorový orgán

Současné personální kapacity Státní plavební správy neumožňují provádět intenzivnější plavební dozor, než tomu bylo v roce 2016. S ohledem na tuto skutečnost byl Ministerstvem dopravy předložen do mezirezortního připomínkového řízení nelegislativní materiál, který obsahuje návrh ministra dopravy navýšit nad rámec schválené systemizace pro rok 2017 počet systemizovaných míst Státní plavební správy pro výkon státního dozoru.



I v letošním roce jsou plánovány společné kontroly Státní plavební správy a Policie ČR zaměřené na dodržování plavebního provozu

Vyjádření k množícím se negativním postojům různých úřadů, médií a zástupců obcí k rekreační plavbě zejména na Vltavě

Petr Novotný – předseda představenstva APL

Asociace lodního průmyslu (APL) se zabývá rozvojem cestovního ruchu provozovaného s využitím stávajících vodních toků a hájí zájmy uživatelů lodí včetně Českého svazu jachtingu. Chce představit rekreační plavbu jako velmi příjemnou a oblíbenou aktivitu, kterou je třeba podporovat stejně, jako je tomu v ostatních evropských zemích.

Zábava pro celou rodinu

Rekreační plavba je velmi kultivovaná a k životnímu prostředí šetrná volnočasová aktivita pro celou rodinu. Jachtaři i majitelé lodí si chtějí plavbu vychutnat a odpočinout si, nikam nespěchají, jsou rádi, že mohou plout krajinou, která je podél Vltavy krásná, i když se někomu může zdát monotónní. Skály tvoří nádherné kulisy, lesy navozují klid a pohodu, sem tam se objeví nějaký hrad, zámek, vesnice, město či chatová osada.

Rozvoj cestovního ruchu a s ním spojené infrastruktury

Plavba je bezesporu přínosná pro růst cestovního ruchu a přináší pracovní příležitosti a rozvoj dalších odvětví rekreace podél vodních toků. Příkladem může být okolí Berlína se svou soustavou jezer, řek a kanálů, nebo celé Nizozemsko či Francie. Oblasti protkané sítí řek a kanálů jsou vyhledávané rekreační regiony a přinášejí místním obyvatelům peníze a pracovní příležitosti.

V České republice může být příkladem Baťův kanál, kde se k rekreační plavbě zajišťované jak loděmi pro osobní dopravu, tak soukromými malými plavidly, pro které tam bylo vybudováno mnoho kotvišť a přístavišť, přidala síť cyklostezek, restaurací, kempů, penzionů i hotelů. Baťův kanál láká každoročně víc a víc turistů – vloni to bylo 80 000 návštěvníků. Jeho kapacita je však v současnosti prakticky naplněná, zatímco Vltavská vodní cesta skýtá mnohem větší možnosti.

Svou délkou Vltava umožňuje na rozdíl od Baťova kanálu, kde většinou stačí pro plavbu víkend, naplánovat i týdenní dovolenou na lodi, a bude tak ještě atraktivnější rekreační oblastí než Baťův kanál. Od jara 2017 po otevření plavební komory v Hněvkovicích bude pro rekreační plavbu propojená od Českých Budějovic až k Orlíku, pro menší lodě, které lze přepravit výtahem na Orlíku a traktorem na Slapech, až do ústí do Labe. Čímž se napojí na síť evropských vodních cest. Přes Německo se tak k nám dostanou malá plavidla ze všech koutů Evropy a naopak čeští jachtaři se dostanou se svými loděmi až k moři.

Investice z EU

Toto propojení je třeba podporovat a již předem nezatrácovat, vždyť do něj stát za podpory Evropské unie vložil přes dvě miliardy korun. Jeho prospěšnost posuzovala před zahájením projektu a jeho schválením Evropskou unií celá řada odborníků. Kdo jej znevažuje, tak škodí národním zájmům a tudíž i všem občanům, protože znehodnocuje vznik nádherné rekreační

oblasti. Na otevření vodní cesty již čeká celá řada soukromých podnikatelů, která plánuje vybudovat infrastrukturu pro majitele lodí – restaurace, kotviště, čerpací stanice, kempy, penziony, hotely... Nová přístaviště plánuje vystavět i Ředitelství vodních cest a řada subjektů v nich chystá otevření nových půjčovan lodí.

Ekologie

Provoz lodí způsobuje okysličení vody v řece a nádržích, což potlačuje růst zelených řas a sinic v letních měsících. Malá plavidla jak česká tak zahraniční, která se musí pravidelně podrobovat technickým prohlídkám, splňují přísné ekologické normy Evropské unie podle Směrnice o rekreačních plavidlech 2013/53/EU. Tím pádem by jejich zvýšený počet neměl mít na životní prostředí žádný negativní vliv.

Bezpečnost

Plavba na motorových lodích či plachetnicích je také velmi bezpečná. Pro srovnání – v loňském roce si na území ČR letecké nehody vyžádaly osm úmrtí, v letošním již sedm. Vloni zemřelo při nehodách 68 cyklistů a 394 jich bylo těžce zraněno, dále 90 motocyklistů a těžce zraněno jich bylo 484, na silnicích v loňském roce zemřelo celkem 669 lidí. Plavba zaznamenala jednu smrtelnou nehodu vloni při srážce policejního člunu s plavcem a jednu letos při srážce vodního skútru s malou lodí s přívěsným motorem.

Historie

Projekt splavnění Vltavy je starý mnoho set let, již vozaři ve středověku se snažili Vltavu splavnit, aby dostali ze Šumavy dřevo do Prahy. Také stavba Vltavské kaskády, která dostala své obrysy již za první republiky, počítala se soustavou výtahů a zdymadel tak, aby byla řeka splavná. Nyní se to daří alespoň pro rekreační plavbu.

Pojďme udělat něco pro rozvoj této krásné aktivity!



Zvonohraní na Vltavě - IV. ročník

Petr Rudolf Manoušek – zvonař

Pražské předvánoční ZVONOHRANÍ na Vltavě vstoupilo 23.12. 2016 už do čtvrtého ročníku a nasbírané zkušenosti nás inspirovaly k několika změnám. V předchozích letech kotvila zvonohra na pontonu u pravého břehu vždy v blízkosti třetího nebo čtvrtého pilíře Karlova mostu tak, aby ji mohly lodě s posluchači obklopit z obou stran. Z obou lodí však byl vždy jen boční pohled a lidé na Karlově mostě sice viděli zvonohru z čelního pohledu, ale z poměrně velké vzdálenosti. Ozvučení také nebylo ideální na žádnou stranu a většímu přiblížení lodí zase bránila malá hloubka v blízkosti břehu. Nezaměnitelný pohled na zvonohru s osvětlenou kulisou Pražského hradu na pozadí byl přitom dopřán jen posluchačům jedné lodi.

Proto jsme se rozhodli posunout místo koncertu po proudu Vltavy směrem k Mánesovu mostu tam, kde je u levého břehu pod Hergetovou cihelnou poslední přiro-

zený přístup k řece. Malý parčík tam tvoří mírnou vyvýšeninu nad terénem a pod ním je zakotven přístávací můstek pro lodě. Ponton byl zakotven před tímto můstkem a zvonohru jsme naložili tentokrát po délce, tedy delší osou po proudu. Lodě CZECHIA i MORAVIA tak mohly zakotvit za sebou prakticky velmi blízko zvonohry a přitom měli všichni ideální pozici s plným výhledem na zvonohru i Pražský hrad v pozadí. Hlavní ozvučení bylo situováno přímo na řeku, na zadní stranu zvonohry jsme instalovali dodatečné reproduktory. Tím byl plně pokrytý i prostor parku, kde měli další posluchači na břehu stejně hodnotný poslech. Mnozí z nich využili také blízkosti zvonohry u břehu k její prohlídce a pořízení nezvyklých fotografií.

Dle mnohých ohlasů posluchači změnu přivítali, zaznamenali jsme pozitivní reakce i z Mánesova mostu a náměstí Jana Palacha.



Jako jedna z nejnápinavějších akcí se pokaždé jeví přeložení zvonohry na prám pana Kedršta. I když na druhé straně příjemné setkání po roce s pořadateli čtvrtého ročníku zvonohraní na Vltavě je velmi příjemné



Přeprava ze smíchovského přístavu neboli z podvýšehradí na místo konání koncertu a to do podhradí Pražského hradu je zážitek umocněný hrou na zvonohru při samotné plavbě





Letošní místo konání jsme vybrali oproti jiným ročníkům na jiném místě a to na přístavním zařízení společnosti Prague Boats, čímž jim tímto děkujeme, a vzhledem k pozitivním ohlasům pořadatelů doufáme ze příští pátý ročník bude opět zde



Povodí Moravy provede rozsáhlé opravy a rozšíří komorovací hodiny na Baťově kanálu

Rozšíření komorovacích hodin, nové zábradlí na plavebních komorách a příprava komplexní úpravy plavebního značení na mostech patří mezi novinky nadcházející plavební sezóny Baťova kanálu. Návštěvníků se dotkne ale také omezení provozu ve vybraných úsecích a to kvůli nezbytným opravám téměř osmdesát let starého opevnění kanálu. Právě plány oprav, údržby i dalšího rozvoje Povodí Moravy diskutovalo s provozovateli přístavišť, zástupci Státní plavební správy a dalšími dotčenými subjekty.

Mezi nejdůležitější stavební akce patří oprava opevnění a čištění nánosů v úseku Vnorovy – Strážnice, která si vyžádá předčasné ukončení plavební sezóny. „Od 4. září 2017 bude v tomto úseku plavba ukončena a kanál bude vypuštěn. Práce na opravě opevnění provedeme v rekordně krátké době tak, aby se nedotkly další plavební sezóny a současně respektovaly podmínky umožňující práce v chráněném území Natura 2000,“ říká Ing. Pavel Cenek, ředitel závodu Střední Morava Povodí Moravy, s.p. Práce si vyžádají investici ve výši téměř 25 mil. Kč. Povodí Moravy bude žádat o přidělení finančního příspěvku Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Další významnou opravou opevnění

břehu projde také 1,5 km dlouhý úsek ve Vnorovech a úsek Huštěnovice – Babice.

Na podzim roku 2016 proběhlo také první měření plavebních hloubek kanálu pomocí měřící lodě, které nechala vypracovat Státní plavební správa (SPS) a které bude rovněž podkladem pro udržovací práce zajišťované Povodím Moravy. „Z toho měření nám byly poskytnuty výstupy, které na úsekových mapách ukazují současný stav hloubek, potažmo nánosů. Díky tomuto zaměření tak máme stanoveny přesné lokality, které je třeba před zahájením plavební sezóny vyčistit, popřípadě vyznačit. Následným výstupem bude také zpracování 3D modelu,“ doplňuje ředitel pobočky Přerov SPS Ing. Tomáš Ostrčil.

Využití Baťova kanálu zaznamenává vzrůstající tendenci, konkrétně sezóna 2016 znamenala 50% nárůst oproti sezóně 2013. Tehdy plavební komory přepravily 2195 lodí, v loňské sezóně to bylo o téměř 1000 lodí více. Pro návštěvníky Povodí Moravy v letošní sezóně rozšíří komorovací hodiny, tedy dobu, po kterou bude v plavebních komorách přítomna obsluha, a to na čas od 9:30–18:00 hod. Před zahájením sezóny provede ještě těžení nánosů z rejd plavebních komor, nové označení plavebních komor a zdravotní probírku břehových porostů.

Rekordní přeprava na Odře 476tunový generátor do přístavu Opole

Počátkem listopadu 2016 se na Oderské vodní cestě udála rekordní přeprava 476tunového generátoru. Ten byl vyroben v továrně Siemens ve městě Mülheim a jeho cílem byl nový blok elektrárny Jaworzno o výkonu 910 MW.

Generátor byl přepraven německou nákladní lodí JOLIBA o délce 82 m a šířce 9 m, přičemž pro rozložení hmotnosti bylo dno lodi vyztuženo ocelovými nosníky. Loď měla ponor 157 cm, což si vyžádalo zvláštní péči při průjezdu po Odře. V úseku Dolní Odry mezi Hohensaaten a Brzeg Dolny proto

asistoval nákladní lodi tlačný remorkér TUR-O-78.

Díky úzké spolupráci s Operačním centrem Regionálního vodohospodářského úřadu ve Wrocław se podařilo bez problémů realizovat 21 dní dlouhou plavbu do přístavu FAMET Opole, kde byl generátor přeložen pomocí jeřábu s nosností 500 tun na 32nápravový vagón, který jej odvezl na staveniště elektrárny. Je třeba zdůraznit, že i pro železniční dopravu se jednalo o rekord, protože ještě nikdy nebyl přepraven náklad o takovéto jednotkové hmotnosti.



Překládka 476tunového generátoru v přístavu FAMET Opole

Kousek Česka v Hamburku

Z někdejší námořní chlouby Československa se v 90. letech stala ostuda. Přesněji řečeno – smetiště. Více než čtyřhektarový areál ve slavném přístavu v Hamburku republika získala už v roce 1929 jako součást poválečných kompenzací. V posledních letech ale chátral. V dohledné době za něj ovšem Česko zřejmě získá ještě lukrativnější území a otevře si dveře k plavbám do zámoří. V Hamburku přístav navštívil reportér 5plus2.

5plus2
NA VÝZVĚDÁCH

JOSEF HORA

ČR | Při procházce obřimi překladišti v hamburském přístavu potkávám ve stínu gigantických čínských námořních lodí stovky zarostlých dělníků, kteří vykládají a nakládají tisíce železných kontejnerů. Míchá se zde mnoho vůní – tu čokoládové boby z Afriky, jinde zase koření z exotických zemí. Na zboží za miliony dolarů čeká nekonečná fronta kamionů, které se pak rozjedou do všech koutů Evropy. Jen za překlad zboží platí firmy ročně obrovské peníze. Svě místo tu má, pro mnohé překvapivě, i Česko. To jako jediná evropská země bez přístupu k moři má v Hamburku od roku 1929 pronajatou část přístavu jako kompenzaci po první světové válce.

Jsou to tři areály Saalehafen, Moldauhafen a Peutehafen o celkové rozloze asi 4,2 hektaru. „Z toho pozemky v Peutehafenu Československo dokonce koupilo, a je tak jediným cizím státem, který vlastní pozemky hamburského přístavu,“ říká ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů (na snímku v kolečku). Bohužel poslední desetiletí tyto přístavy chátraly. Nebyla vůle lukrativní pozemky v bohatém městě a největším německém přístavu opravit a využít. A vlastně ani víze, jak by se tak mělo stát. „Polovina českého dovozu a vývozu po vodě jde přes



Hamburk, zboží se ale překládá jinde. Naše přístavy zchátraly,“ potvrzuje Fojtů.

Z české chlouby ostuda

U brány v přístavu Peutehafen, malém poloostrově s bytovým domem, je podle velké české vlajky znát, že patří Česku. Kancelářská budova v Saalehafen se pronajímá, žádná česká loď zde ale nekotví a vše působí zanedbaným dojmem. Přitom český přístav v Hamburku prosperoval skoro celé 20. století.

„Do konce 80. let zde fungoval námořní sklad, opravovala se tu československá říční plavidla, fungovala plovoucí dílna či kulturní loď, která sloužila zároveň jako ubytovna pro řidiče kamionů. Zaměstnání tu mělo na dvě stě lidí. To už je ale všechno pryč,“ vzpomíná Fojtů na „zlatá léta“ přístavu a provádí mě po českém území.

Úpadek české plavby odstartovala v roce 1992 kuponová privatizace státního podniku Československá námořní plavba, která se o české části hamburského přístavu starala. Hlavním akcionářem se následně stala společnost spojená s Harvardskými fondy Viktora Koženého. Do roku 1998 byly české námořní lodě rozprodány a území v Hamburku se přestalo využívat. O areály se přestalo pečovat v roce 2002, a to kvůli konkurzu akciové společnosti Československá plavba labská a následnými soudními spory o vlastnictví a správu majetku. Budovy se rozpadaly,



Do hamburského přístavu připluje ročně na 13 tisíc lodí. České areály byly donedávna spíše ostudou (snímky dole). Žlutý jeřáb nefunguje od 90. let a je dodnes připomínkou zašlé slávy. Nyní ale za tato území Česko snad získá nové plochy, a ještě lukrativnější.

FOTO | J. HORA A ARCHIV

ploty zmizely a v přístavu se objevovali bezdomovci či zloději.

„Tehty mělo pozemky ve správě Ministerstva dopravy. Nikdo se tím ale nechtěl zabývat. Nevěděli si rady, nerozuměli potenciálu a byl to takový horký brambor,“ míní ředitel. Z české chlouby se stala ostuda a zchátralý český majetek začal postupně rozčilovat pořádkumilovné Němce, kteří si stěžovali našim úřadům. „V okolí byly všechny plochy využité, a uprostřed toho stálo takové české smetiště. V německém tisku i televizi se objevilo několik hanlivých reportáží vůči Česku,“ vzpomíná Fojtů.

Nová česká námořní flotila?

Situace se začala řešit teprve nedávno, v roce 2014. „Když správu přístavu přebralo Ředitelství vodních cest ČR, vše bylo na prostoto zchátralé a hned na začátku bylo nutné zabránit totální devastaci. Pozemky jsme oplotili a rozpadající se objekty zbourali,“ popisuje ředitel.

Postupně vznikly plány, co s areálem dál. Do opravy se mělo vložit 150 milionů korun a obnovit tak slávu a hlavně užiteč-

nost přístavu. Vizi ale zastavilo možné pořádání letní olympiády v roce 2024 v Hamburku. Město totiž české pozemky chtělo získat pro výstavbu olympijské vesnice. A nabídlo za ně jiné. I když občané Hamburku následně v referendu letní hry odmítli, směnu pozemků to už nezastavilo.

„Město Hamburk nabídlo, že Česko dostane výměnou lukrativnější hlubokomořské části přístavu s hloubkou 12 metrů, kde by mohly kotvit i velké zaoceánské lodě. O směně se právě jedná, můj odhad je, že do pěti let by mohl přístav začít fungovat,“ míní Fojtů. Byla by to podle něj česká brána do zámoří a velká výhoda pro celou zemi. „Firmy by si nemusely například platit drahá cizí překladiště zboží a platila by to naše pravidla,“ zdůrazňuje.

S obnovou přístavem by podle ředitele mohla znovu vzniknout česká námořní flotila, která zanikla rozprodáním 14 lodí v roce 1998 právě společností spojenou s Viktorem Koženým a jeho Harvardskými fondy. „Hamburk by mohl být domovským přístavem obnovené námořní flotily a Česko by mohlo mít dokonce pravidelné lodní linky, ať po Evropě, nebo i do zámoří. Například do Číny nebo Ameriky,“ uzavírá.

Od Rusalky po Koženého



Československá námořní flotila se začala budovat po vzniku samostatného státu v roce 1918. Mladá republika

měla dostatek kvalitního personálu, tisíce námořníků obsluhovaly rakousko-uherské válečné a obchodní lodě, jejichž části se na území Čech také vyráběly. Vůbec prvním plavidlem pod vlajkou ČSR se v březnu 1920 stal škuner se jménem Kehrwieder – Vrať se zpět, než ale dostal krásné nové jméno Rusalka, ztroskotat.

Česko mělo i několik válečných lodí, tou největší byla President Masaryk. K dalšímu rozvoji došlo po 2. světové válce. Oficiální byla poválečná československá námořní flotila (na snímku vlajka) založená v roce 1952, která postupně provozovala 44 lodí. Tou největší byla Ostrava s délkou 170 metrů. Provoz flotily byl každý rok rentabilní a miliony tun surovin a zboží československé výroby se dařilo dostat do světa. Definitivní konec přišel s kuponovou privatizací, do roku 1998 vlastnictví lodí rozporovala firma blízka nechalvě známému Viktoru Koženému. Na suchu tak zůstaly stovky českých námořníků.

PLAVEBNÍ DNY 2017

Podle sdělení předsedy Slovenského plavebného kongresu Ing. Vladimíra Nováka

se 29. Plavební dny 2017

budou konat v plánovaném termínu

19. – 21. září 2017

v Patinciach (nedaleko Komárna)



XXVII. hamburský přístavní večer



6. října 2016 se konal XXVII. hamburský přístavní večer. V krásných prostorách pražského Obecního domu se sešlo přes 220 českých a slovenských hostů ze sféry dopravy, obchodu, politiky a tisku, kteří této příležitosti využili k diskuzím se zástupci hamburského hospodářství o aktuálních tématech a novinkách.

Pan Ingo Egloff, předseda představenstva HHM poděkoval jménem Hafen Hamburg Marketing a hamburského hospodářství za dosavadní spolupráci s českými i slovenskými zákazníky a partnery. Podle Ingo Egloffta si je přístav Hamburk vědom toho, že díky 50procentnímu podílu

na celkové námořní dopravě z našeho regionu představuje přístav Hamburk pro Českou a Slovenskou republiku skutečnou bránu do světa. Ingo Egloff poděkoval pražské reprezentaci za její dosavadní práci, které si přístav Hamburk nesmírně váží!

Dále pan Egloff informoval, že Bohumil Průša, který před 26 lety tuto reprezentaci zakládal, předá ke konci roku vedení reprezentace svému dlouholetému kolegovi Vladislavu Dobošovi a zůstane Hamburku věren v roli konzultanta. Pražský tým posílí i nová kolegyně Nikola Košvancová, která pracovala krátkodobě i v hamburské centrále HHM.



Ingo Egloff, předseda představenstva Hafen Hamburg Marketing e.V., Nikola Košvancová, Vladimír Doboš a Bohumil Průša, všichni reprezentanti Hafen Hamburg Marketing e.V. v Praze

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. si letos zapisuje do kalendáře 80

Byl jsem požádán svým přítelem Josefem Podzinkem, abych k tomuto výročí napsal o panu docentovi Juráškově článek. Na rovinu musím říci, že bych s ním raději slavil, než o něm psal. Mám k tomu hned několik důvodů. Jednak jsem naprostý nepsavec, protože mě mimo jiné i pan docent na stavební fakultě vychovával k tomu, že technik nekecá, technik kreslí. Článek se bohužel nakreslit nedá. Další důvod je prostý. O panu docentovi již bylo mnoho napsáno, a tak je velmi obtížné ještě něco dodávat, a vymýšlet bych si neměl.

Jak už jsem naznačil, s panem Juráškem jsem se poprvé setkal na ČVUT v Praze. V indexu mám od něj dvakrát „započteno“. No, zadarmo to nebylo. Již tenkrát jsem ho vnímal jako člověka precizního, vyžadujícího široké znalosti. Jeho paměť a všeobecný přehled jsem vždy obdivoval.

Po krátké odbočce k Vodním stavbám jsem nastoupil na Státní plavební správu a jediného, koho jsem vlastně v oboru znal, byl pan Jurášek na Ministerstvu dopravy, pod které tento úřad spadal. Přezkoušen jsem byl hned při první společné plavbě na služební lodi Prahou. Asi jsem moc neobstál, stavitele mostů, jezů a budov podle Vltavy jsem moc nezvládal. Poslouchat ale pana Juráška, když doplňoval všechno, co jsem nevěděl, bylo fajn a pro mě velmi přínosné. Já jsem na Státní plavební správě vydržel až do důchodu, a tak jsme se spolu pracovním potkávali mnoho let. Politická situace se různě měnila, ale plavba zůstávala, a to nás myslím nejvíce spojovalo. Oba jsme měli zájem dělat svou práci co nejlépe. Já jsem to panu Juráškově občas svou mladickou nerozvážeností komplikoval, ale moc jsem oceňoval jeho rozvážný přístup k technickým i osobním problémům. Jeho znalosti mi mockrát pomohly vyhnout se konfliktům s politiky, kterým zrovna plavba k srdci nepřirostla.

Asi největší trable jsem panu Juráškově, tehdy ve funkci ředitele odboru na Ministerstvu pro hospodářskou politiku a rozvoj, způsobil, když se v roce 1992 uvolnila funkce ředitele Státní plavební správy a já se o ni začal ucházet, i když pan náměstek ministra již rozhodl jinak. Pan Jurášek tenkrát prosadil výběrové řízení a myslím, že v té době to byl hrdinský čin, a tak místo přímého jmenování se vybíralo. A já jsem tak mohl na plavebním úřadu ve funkci ředitele zůstat až do důchodu. Zažil jsem potom mnoho náměstků ministra a několik ředitelů odboru, a zdaleka ne všichni dokázali v důležitých věcech prosadit odborný zájem proti zájmu z vyšších politických kruhů.

S panem Juráškem jsem spolupracoval i v rámci činnosti Českého plavebního a vodocestního sdružení. Dělat předsedu takového sdružení není jednoduchá práce, a já sám bych ji dělat nemohl. Myslím, že i za tuto činnost je třeba panu Juráškově poděkovat, protože byla doba, kdy mít dobrého předsedu bylo nezbytné. Pomocníkům bylo naštěstí vždycky dost, ale řídit celé sdružení nemohl nebo nechtěl nikdo.

Na závěr této spíš glosy, než článku, bych chtěl říci, že jsem v žádném případě nechtěl popisovat odbornou životní dráhu pana Juráška, to udělali nebo ještě udělají jiní. Napsal jsem těchto několik postřehů ze situací, které se týkaly styčných míst jeho a mé práce. Pana Juráška si velice vážím za jeho odborné znalosti, lidský přístup k problémům a ochotu poslouchat problémy jiných a v rámci možností i poradit a pomoci. Přeji jemu i všem nám z oboru plavby a vodních cest, aby mu jeho elán a dobré zdraví ještě dlouho vydržely.

Ing. Luděk Cidlina



Pavel Jurášek obdržel medaili za zásluhy o vnitrozemskou plavbu a šíření dobrého jména Státní plavební správy z rukou ředitelky Kláry Němcové a také hodnotné dary

Štúdiom vodnej dopravy k moriam a oceánom – jedinečný vysokoškolský odbor na Žilinskej univerzite

Doc. Ing. Jarmila Sosedová, PhD. – vedúca Katedry vodnej dopravy Žilinskej univerzity

Zem býva právom nazývaná modrou planétou, pretože viac ako dve tretiny jej povrchu zaberajú moria a oceány. Námorná plavba je najstarším odborom dopravy, stala sa významným nositeľom obchodnej výmeny a v súčasnosti je v celosvetovom meradle dominantným spôsobom prepravy.

Ani samotná pevnina nie je súšou, ale je pokrytá mozaikou vnútrozemských jazier a popretkávaná vnútrozemskými vodnými tokmi. V údoliach riek vznikali prvé civilizácie, pozdĺž tokov sa šírilo poznanie i pokrok. Rieky sa stali spojnicami medzi národmi a prvými dopravnými cestami. Európske rieky majú aj dnes obrovský potenciál, ktorý sa doposiaľ nevyužíva v dostatočnej miere.

Vzhľadom na geografickú polohu Slovenska je slovenská vnútrozemská plavba viazaná predovšetkým na dunajskú vodnú cestu. Dobudovaním prieplyného prepojenia medzi Mohanom a Dunajom na trase Rýn – Mohan – Dunaj sa Slovensko ocitlo v strede asi 3500 km dlhého transeurópskej vodnej magistrály spájajúcej Severné more s Čiernym morom. Slovenským dopravcom a prepravcom sa tým otvoril prístup aj na západoeurópske vnútrozemské vodné cesty najmä v povodí Rýna, ale aj k ďalším významným riekam, prieplyvom a napokon aj k prístavom.

Prijatím mnohých dokumentov na podporu rozvoja vnútrozemskej vodnej dopravy zo strany Európskych spoločností sa vytvárajú taktiež nové platformy pre konkrétne akcie pre plné využitie trhového potenciálu vnútrozemskej plavby a zatraktívnenie jej využívania s cieľom odľahčiť preťaženie cestné a železničné ťahy. Integrovanou súčasťou tohto procesu je investovanie aj do ľudského potenciálu – podporou rozvoja systému vzdelávania a odbornej prípravy ako základnej podmienky vytvorenia zdravého a konkurencieschopného trhu práce.

Potreba implementácie nových smerníc do praxe vyžaduje kvalifikovaný riadiaci manažment pre odbor vodnej dopravy, obsluhu plavidiel a pre sféru štátnej správy. V rámci EÚ v podmienkach vodnej dopravy pracuje v riadiacej a prevádzkovej oblasti pomerne nízke percento kvalifikovaných odborníkov s potrebným vzdelaním, pričom väčšina z nich má len praktické skúsenosti a pomerne vysoký fyzický vek. Už v súčasnosti zrejmy nedostatok kvalifikovanej posádky pre obsluhu plavidiel sa pri budúcom predpokladanom náraste výkonov bude negatívne prejavovať aj v riadiacej činnosti jestvujúcich alebo vznikajúcich národných plavebných spoločností. Očakáva sa preto zabezpečiť existenciu inštitúcií vzdelávania a odbornej prípravy a prispôbiť ich učebné osnovy súčasným plavebným podmienkam, riadiacim, technologickým, jazykovým a prepravným potrebám. Predpokladá sa vniesť do vzdelávacích programov moderné nástroje výučby fungujúce na báze virtuálnej reality a venovať väčšiu pozornosť podpore rozvoja celoživotného vzdelávania.

Výrazný podiel na príprave kvalifikovaných zložiek riadiaceho aparátu pre podmienky vnútrozemskej plavby

a prístavov má aj Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline. Prostredníctvom Katedry vodnej dopravy pripravuje vysokoškolsky vzdelaných odborníkov v I.–bakalárskom a v II.–inžinierskom stupni vzdelávania v študijnom programe „Vodná doprava“. Odborníkov – s ohľadom na profil a zameranie univerzity – pripravuje pre pracovné pozície všetkých stupňov riadenia dopravných a zasielateľských firiem poskytujúcich alebo obstarávajúcích prepravné služby vo vnútrozemskej a námornej plavbe a služby vnútrozemskeho riečneho alebo námorného prístavu, ale aj pre iné odvetvia, nakoľko absolvent získava prevádzkovo–ekonomické vzdelanie.

Katedra vodnej dopravy vznikla ku dňu 1. septembra 1991, pričom jej základom bolo Oddelenie vodnej dopravy pôvodne na Katedre cestnej, mestskej a vodnej dopravy. Hlavnou úlohou katedry v čase jej vzniku bolo – paralelne už s tradičnými študijnými odbormi železničnej, cestnej i leteckej dopravy – stabilizovať a ďalej rozvíjať vysokoškolské štúdium pre odbor vodnej dopravy v prevádzkovo–ekonomickú špecializáciu. Jeho prví deviaty absolventi denného štúdia boli promovaní v roku 1990.

Potreba zriadenia štúdia tohto typu aj v odbore vnútrozemskej vodnej dopravy vyplynula z požiadaviek praxe, keď si táto popri konštruktéroch lodí – absolventoch Strojníckej fakulty v špecializácii stavby lodí – vyžiadala aj vysokoškolsky vzdelaných odborníkov na rôzne stupne riadenia hlavnej činnosti plavebných spoločností, príp. pre palubné funkcie v lodných posádkach.

V rámci národného štipendijného programu a programu ERASMUS môžu študenti stráviť časť štúdia v zahraničí na prestížnych univerzitách.

V priebehu štúdia majú študenti možnosť absolvovať aj odbornú prax na osobných a nákladných lodiach vnútrozemskej plavby alebo námorných rekreačných plachetniciach. Tým sa môžu reálne oboznámiť nielen s prevádzkou a technologickým vybavením vodnej dopravy, ale aj so spôsobmi riadiacej práce, bezpečnosťou a ochranou zdravia pri práci i ochranou životného prostredia.

Katedra sprostredkováva taktiež možnosť absolvovať školenia i praktický výcvik riadenia malého plavidla a získava oprávnenie vodcu malého plavidla alebo veliteľa námorného rekreačného plavidla.

Odborné poznatky nadobudnuté v rámci teoretickej prípravy majú študenti možnosť overiť si aj vo virtuálnom prostredí, a to v špecializovanom laboratóriu katedry na simulátore riadenia plavidla. Tento simulátor ako tréner pre dunajskú plavbu je technickým a elektronickým zariadením zostaveným z hardvérových a softvérových modulov, ktoré pracujú s jedinečnými softvérovými programami vyvinutými na tento účel.

Simulátor riadenia plavidla má nielen pedagogické využitie v rámci predmetu „Manévrovateľnosť lodí“, ale slúži i na vedecko – výskumné účely na zdokonalenie mate-

matických modelov riečného toku a vlastného pohybu plavidla v ňom pri ich vzájomnej interakcii, ako aj na vyvíjanie simulovanej grafickej scény za typizovaných meteorologických podmienok a na skúmanie vzájomnej interakcie propulzného zariadenia, kormidla a výtlaku plavidla. V budúcnosti sa predpokladá jeho využívanie i v rámci simulovaného výcviku uchádzačov o získanie kvalifikačného osvedčenia pre výkon služby vodcu vnútrozemskeho plavidla.

V tomto kontexte nemožno nespomenúť, že v rámci Operačného programu Juhovýchodná Európa sa katedra podieľala aj na riešení dvoch medzinárodných projektov zameraných na podporu vnútrozemskej vodnej dopravy a logistiky. V rámci projektu NELI (www.neliproject.eu) došlo k vytvoreniu troch vzdelávacích kurzov v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy a logistiky, príprave národných jazykových mutácií (ilas.uniza.sk) vzdelávacích modulov v rámci INeSu (Inland Navigation e-learning System), založení 4 informačných a tréningových centier na podporu tohto druhu dopravy (Enn v Rakúsku, mobilné centrum v Maďarsku, Sisak v Chorvátsku a Galac v Rumunsku). V rámci tohto projektu katedra bola zodpovedná za tvorbu vzdelávacieho kurzu Vnútrozemska plavba a prístavy.

Projekt HINT (www.hintproject.net) pokračoval vo výstupoch predchádzajúceho projektu, pričom rozšíril svoju oblasť o harmonizáciu vzdelávania členov lodných posádok v povodí Dunaja v zmysle jednotných štandardov platných na rýnskej vodnej ceste, prípravu slovenskej verzie súboru testovacích otázok v rámci ADN (Európska dohoda o medzinárodnej preprave nebezpečného nákladu po vnútrozemských vodných cestách) a ich implementácia v rámci INeSu, koncept dunajskej školskej lode, dunajského lodného simulátora a dunajského simulátora prekládkových zariadení, propagáciu vodnej dopravy a podporu pracovných príležitostí. V rámci tohto projektu katedra bola zodpovedná za prípravu konceptu dunajského lodného simulátora.

Na príprave a prezentácii výsledkov riešenia oboch projektov sa mali študenti možnosť aktívne podieľať a zúčastňovať.

Výhodou je, že možnosti uplatnenia po skončení školy sú veľmi široké. Absolvent je schopný nájsť svoje uplatnenie na všetkých úrovniach národných a medzinárodných organizácií pôsobiach v oblasti vodnej dopravy, zasielateľstva a logistiky, v orgánoch štátnej správy a samosprávy, v organizáciách štátneho odborného dozoru, v oblasti správy a riadenia údržby vodných ciest, v oblasti cestovného ruchu pri organizovaní, správe a riadení osobnej lodnej prepravy, v oblasti riadenia prevádzky multimodálnych logistických centier i v dopravnom výskume.

Po ukončení bakalárskeho štúdia môžu študenti na lodi vnútrozemskej plavby vykonávať funkciu lodného kadeta. Neskôr po získaní požadovanej plavebnej praxe budú môcť zastávať funkciu kapitána a veliteľa lode. Absolventi inžinierskeho stupňa spĺňajú požiadavky odbornej spôsobilosti pre podnikanie vo vodnej doprave v súlade so Zákonom o vnútrozemskej plavbe.

Každý si môže nájsť oblasť, ktorá ho zaujme.

Počas existencie štúdia ho úspešne ukončilo viac než 485 absolventov, z ktorých mnohí zastávajú významné pracovné pozície a vykonávajú dôležité funkcie. Pozitívne príklady iste priťahujú a sú hodné nasledovania. Za všetkých úspešných absolventov možno spomenúť napríklad Ing. Silviu Csöbökóvú, ktorá pôsobí ako hlavný štátny radca pre oblasť vnútrozemskej plavby na Ministerstve dopravy a výstavby SR v Bratislave, Ing. Jozefa Moravčíka, ktorý je generálnym riaditeľom sekcie vodnej dopravy Ministerstva dopravy a výstavby SR v Bratislave, či Ing. Ma-

reka Považana, ktorý zastáva post predsedu predstavenstva a výkonného riaditeľa spoločnosti Slovenská plavba a prístavy – lodná osobná doprava v Bratislave.



Žilinská univerzita



Odborná lodná prax študentov na remorkéri TR Turiec



Výcvik študentov na získanie osvedčenia veliteľa námorného rekreačného plavidla



Vedúca Katedry vodnej dopravy doc. Sosedová pri prednáške

Pan šéf, Ing. Josef Podzimek

80 let



Mám tu čest, že mohu občas zajít na dopolední kávu do kanceláří společnosti Plavba a vodní cesty o.p.s., kde s panem šéfem Ing. Josefem Podzimkem prodiskutujeme nejrůznější témata. Ta ovšem mají společného jmenovatele – vodní dopravu a vodní hospodářství. Tentokrát na mne čeká překvapení: „Už se známe dost dlouho, mohl bys o mně napsat článek do časopisu, k mým 80. narozeninám. Ať je to zase trochu z jiného úhlu pohledu“.

Dostávám do ruky několik čísel časopisu, ve kterých

mohu najít patřičnou doušku inspirace. Cítím se poctěn. Souhlasím. Určitě napíšu. Pak se ale zakrátko začínají vkrádat plíživé pochybnosti. Co mám psát? Opravdu jsem osobou k tomu povolovanou? Mohu si vůbec troufnout? Vždyť nemám přesný přehled o faktech. Z jiného úhlu pohledu, nu což.

Na pomoc si беру časopisy Vodní cesty a plavba, knihu Křížovatka tří moří, listuji jednotlivými stránkami a před očima mi vyvstávají živé vzpomínky na události nedávné i ty časově již poněkud vzdálenější. Je to už opravdu pěkná řádka let ...

O panu Ing. Podzimkovi jsem se poprvé dozvěděl během svých studií na alma mater Fakultě stavební ČVUT – myslím, že v roce 1983. Tehdy se dostavil na fakultu, aby nám studentům představil jedno ze svých inovativních hydrotechnických řešení – balenou jezovou klapku. Seminář byl nepovinný, několik studentů se vměstnalo do menší učebny a před námi stál pan Ing. Podzimek nad působivě vyhlížejícím a do všech detailů precizně vypracovaným pohyblivým modelem jezového uzávěru. Toho dne jsem si doplnil inženýrské vzdělání a odnesl si poučení: „*To máte tak, studenti, technickou zprávu nechte nikdo, ještě si tak někdy někdo prohlédne výkresy – nejlépe působí funkční model.*“

Tenkrát jsem ještě netušil, kolik patentů a autorských ověření již spatřilo, ale i mělo ještě spatřit světlo světa zásluhou skupiny pracovníků z útvaru Technického rozvoje podniku Povodí Vltavy pod vedením Ing. Podzimka. Neuplynulo však mnoho vody ve Vltavě a já se na dva roky stal členem tohoto výjimečného uskupení. A tam jsem také přivykl tomu, že se panu Ing. Podzimkovi neříká ani pane řediteli, vedoucí, či inženýre a už vůbec ne soudruhu řediteli, vedoucí, či inženýre, ale prostě pane šéfe.

Pod vedením pana šéfa se v útvaru TR Povodí Vltavy zrodila mnohá špičková inovativní hydrotechnická řešení, např. již zmíněná koncepce balené jezové klapky, četné varianty malých vodních elektráren pohodlně ustavitelných do existujících hydrotechnických objektů, různá účelová plavidla – servisní loď nebo speciální plavidlo pro měření hloubek v plavební dráze vodních cest a mnoho dalších. Nebudu se rozepisovat o podrobnostech, byla již vícekrát podrobně popsána a prezentována odborné i laické veřejnosti. Já sám se na většině těchto projektů ani nepodílel, a pokud na některých ano, tak jen velmi malou měrou. Ale bylo mi ctí, že jsem mohl alespoň nějakou dobu v tomto tvořivém kolektivu pracovat.

Toto moje krátké angažmá ze mne jednou provždy učinilo přesvědčeného zastávce výhod vodní dopravy a tím pádem logicky podporovatele projektu, který, jak jsem pochopil, představuje ústřední životní pracovní cíl, vlastně životní poslání pana šéfa a jeho týmu – vodní koridor Dunaj Odra Labe. Projektu, který prozrazuje jeho hluboký respekt k otázkám zachování a zlepšování životního prostředí, přesvědčení o výhodách vodní dopravy, lásku k vodě, plavbě a vším co s tím souvisí. Projektu tolikrát diskutovaného a mnohými zatracovaného průplavu spojujícího tři významná evropská moře. Projektu, který kdyby byl správně pochopen, uchopen a realizován by poskytl České republice, ač vnitrozemskému státu, nárok na stejné významné místo z hlediska dopravní důležitosti, jakým se pyšní přímořské evropské státy s nejdůležitějšími námořními přístavy tím, že by je spojil

a vzájemně provázal.

Je ironií světa, že právě ti, kteří se pasují do pozice oficiálních ekologických ochránců projekt nepochopili a co hůř, ani se jej pochopit příliš nesnažili. Na otázku, co že si o projektu D-O-L myslí, si i od velmi rozumných lidí člověk zpravidla vyslechne spíše negativní hodnocení opírající se o tvrzení, která do omrzení opakují média nebo poloinformované vlivné osoby, aniž by se příliš zajímaly o fakta. Neslyší a nevidí anebo nechtějí vidět a slyšet.

Také nová éra počínající od 90. let minulého století měla dle očekávání přinést nový prvek hybnosti do prosazení projektu D-O-L. Nestalo se tak, spíše naopak. Realizace postupných kroků se přibrzdila. A opět, ke slovu se dostávají entity, které kdyby měly upřímný zájem, nejlépe by docenily pozitivní význam projektu. Mám na mysli subjekty, které se vůči D-O-L ostře vymezují na základě ekologických argumentů, ale které při bližším zkoumání prozradí motivace opřené o spíše ekonomické zájmy jednotlivců i korporací.

Přesto se pan šéf nevzdává a hledá podporu všude, kde je jen trochu naděje – mezi vlivnými politiky, silnými podnikateli, osloví kohokoliv, kdo by byl ochoten jen trochu posunout projekt správným směrem. A to i napříč politickým spektrem, byť často i za cenu osobního nepochopení dlouholetých přátel. Bohužel, jen málokdo z oslovených dokáže projekt docenit a jen hrstka je ochotna jej jakkoliv reálně podpořit.

Kde se v něm bere ta zdánlivě nekonečná zásoba sil? Bezpochyby významnou roli hraje genetická výbava, vždyť pan šéf zosobňuje několikátou generaci úspěšné podnikatelské rodiny Podzimků. Oproti tomu jsou to také příklady podobně silných osobností – žijících i nežijících. Mezi nimi jistě vyniká Tomáš Baťa, k jehož odkazu se ve svých vyjádření pan šéf často hlásí.

Pročítám si některé články z časopisu Vodní cesty a plavba. Nejvíce se mi líbí ty, které mají formu fiktivních rozhovorů s významnými lidmi, kteří již dávno či nedávno opustili náš svět. Třeba právě ten s Tomášem Baťou, nebo také s císařem říše římské a králem království českého Karlem IV. Fiktivní? Mají až téměř neuvěřitelně autentickou podobu.

Jednou se mi pan šéf svěřil, že takto podobně rozmlouvá i se svým starším synem Janem, který již bohužel velmi předčasně opustil náš svět. Naprosto tomu rozumím. S Honzou jsme byli nejen spolužáci, ale i kamarádi. Honza byl mužem podobně silných názorů. Umím si představit, jak to v klíčových diskuzích u Podzimků jiskřilo, a s mladším synem Martinem, který nyní řídí stavební firmu Podziměk a synové, stále jiskří. Ale bez diskuze nelze kvalifikovaně činit žádná rozhodnutí – ani dříve ani nyní.

Už jsem si dávno uvědomil, že pracovní záběr pan šéfa daleko přesahuje oblasti vodohospodářské a hydrotechnické invence a realizace. Společnosti ze skupiny zaštitěné jménem Podziměk se mohou pochlubit množstvím skutečných projektů, které často primárně s vodohospodářstvím nesouvisí. Ale i tak se ten intenzivní vztah k vodnímu stavitelství často prozradí.

Domnívám se, že tuto skutečnost pěkně ilustruje okolnost, která se týká adaptace Jindřišské věže – s výstižným pojmenováním „Věž ve věži“, projektu, který zvidavému zájemci opět dá nahlédnout do skvělé konstrukční kuchyně skupiny inženýrů a techniků soustředěných okolo pana šéfa. Také o tomto projektu bylo také již mnoho publikováno, proto se rovněž oprostím od dalších podrobností, tudíž zpět k oné okolnosti.

Je dávným zvykem, že když se rekonstruuje nějaká věž – kostela, zvonice či rozhledny, sejme se z její špice tzv.

makovice. Po rozebrání se v ní zpravidla naleznou různé drobné předměty, mince a písemnosti vydávající svědectví o době, kdy věž prodělávala předchozí stavební úpravy. Po dokončení prací se pak nahradí předměty a písemnostmi současnými, a tak se to vždy opakuje.

Tentokrát se ale pan šéf se svým mladším synem Martinem, který celou stavbu nové věže ve věži Jindřišské vedl, rozhodl doplnit uložené tiskoviny dokumentující stav věcí současných sadou osmi otázek směřujících k budoucím generacím. Dovolil jsem si je uvést v plném znění, neboť dle mého názoru to dokresluje mnohé z toho, co jsem zmínil výše.

- 1) Znáte již přesné datum dokončení stavby kamenné zvonice sv. Jindřicha?
- 2) Potvrdila se naše hypotéza, že mezi léty 1824–1827 stála u Jindřišské věže socha sv. Václava od sochaře Jana Jiřího Bendla, která dříve i později stála na Koňském trhu (Václavském náměstí) a nyní stojí její kopie na Vyšehradě?
- 3) Ukázala se vestavba nové věže do věže Jindřišské jako smysluplná a obohatila Pražany i návštěvníky Prahy?
- 4) Stala se Jindřišská věž přirozeným centrem a informačním místem pražských věží?
- 5) Využila Česká republika své mimořádné územní výhody v srdci Evropy a byl realizován projekt vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, který má základ v obchodní cestě Benátky-Dunaj-Vltava-Labe-Hamburk-Bruggy, propagované již císařem a králem Karlem IV.?
- 6) Přežila společnost Jindřišská věž s.r.o. své tvůrce a Seskupení firem Podziměk žijící třetí, čtvrtou a pátou generaci, zakladatele firmy arch. Josefa Podzimka z Třeště na Moravě?
- 7) Je Praha již ochráněná, jako jiná velká evropská města, alespoň proti stoleté vodě?
- 8) Je Česká republika současně svobodná a demokratická Evropa?

Při mých občasných návštěvách se mi většinou dostane uvítání: „*Tak co teď vlastně děláš? Něco pořádného? Čurdíš, vid?*“ Pak se hovor stočí k tomu, že dnes čurdí kde kdo a málokdo něco pořádného dělá. A mně je jasné, že pan šéf mi vlastně říká, že by si přál najít někoho, kdo by ten štafetový kolík převzal a alespoň mírně poponesl směrem k cílové pásce.

„*Už mne to nebaví a unavuje*“ – věřím mu jen napůl. Vedle tohoto silného muže si připadám neadekvátní, tak nějak ne úplně kompetentní. Alespoň se snažím pomoci, kde se dá a tam, kde s myslím, že mám s čím přispět. Ale vlastně jen čurdím.

Život je neúprosný a hlavně ne nekonečný. Šance, že hotový průplav kdy spatřím, je spíše teoretická a u pana šéfa zřejmě ještě o chloupek menší. Proto pan šéf hovoří o tom, že je třeba alespoň ochránit jeho trasu, tedy zapracování do územního plánu. I toto bývá často urputným bojem.

Věřím však, že jednou se vodní koridor uskuteční a „*will make Czech Republic great again*“ (a opět vrátí České republice ztracený význam) – toto krédo si v poslední době pro své domoviny vybírají přední světoví lídři. Až se tak stane, doufám, že onen šťastný stavitel bude mít také tu schopnost povídat si s osobnostmi napříč hranicemi věků a reálných světů a podá o tom zprávu panu šéfovi tam nahoru. Zatím zbývá chránit jeho trasu a zabránit, aby studie proveditelnosti, která se nyní zpracovává, veškeré úsilí o dokončení vodního koridoru opět neoddlala.

Ing. Petr Šmejcký

Odešel velký vodohospodář prof. Ing. Jiří Rybníkář, CSc.

Milý pane profesore,

jak je již mým zvykem, píši tam nahoru svým přátelům a lidem, kterých jsem si v životě vážil nebo je obdivoval. Mezi ně patříte i Vy, vážený pane profesore. Často jsme diskutovali o významu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a myslím, že jsme našli společnou řeč o mimořádném významu tohoto projektu pro náš český národ, pro ekonomiku naší země i o prestiži, kterou bychom v EU získali jeho realizací. Bohužel jste se ani začátku dokončení vodního koridoru D-O-L nedočkal. Máte však možnost nyní z nadhledu sledovat naši činnost.

K Vaším osmdesátinám jste mi, vážený pane profesore, poskytl podklady o vaší osobní i odborné životní pouti. Dovoluji, abych našim čtenářům ještě jednou připomněl Váš mimořádný život.



Prof. Ing. Jiří Rybníkář, CSc. se narodil v rodině zvěrolékaře 13. července 1930 v Kostelci u Jihlavy, kde také v roce 1936 nastoupil do české jednotřídní obecné školy. Po jejím uzavření Němci 15. března 1939 navštěvoval obecnou školu v nedaleké Dolní Cerekvi. V roce 1941 začal studovat na gymnáziu v Pelhřimově. Po jeho uzavření gestapem v listopadu 1941 se vrátil do Dolní Cerekve, kde v roce 1944 ukončil povinnou školní docházku na měšťanské škole. Do konce války pak pracoval jako pomocný dělník v továrně na uzeniny.

V září 1945 začal opět studovat na reálném gymnáziu v Jihlavě, které absolvoval v roce 1949 s vyznamenáním. V roce 1946 založil v Kostelci skautský oddíl, který vedl až do roku 1949. V roce 1947 absolvoval lesní školu pro vedoucí skautských oddílů v Jinošově.

Po maturitě pokračoval ve studiu na fakultě inženýrského stavitelství v Brně, obor vodohospodářské stavby. Od třetího ročního vysokoškolského studia pracoval jako pomocná vědecká síla v laboratoři při katedře hydrotechniky.

O prázdninách v letech 1949, 1950 a 1951 se kromě odborných prací zúčastňoval brigád na Stavbě mládeže. Brigády se zúčastnil i o vánočních prázdninách 1951, kdy končila výstavba vysoké pece v Ostravě-Kuncovicích. Na pracovišti byla velmi špatná morálka (absence a alkoholismus) a přítomní členové ÚV SČM tuto situaci nijak neřešili, proto Jiří Rybníkář napsal po návratu stížnost na ÚV KSČ. V reakci na to měl být vyloučen ze studia jako student buržoazního původu, který vyvolává nedůvěru k politické situaci v zemi. Proti jeho vyloučení se postavili tři účastníci brigády, absolventi dělnických kursů, jeho postoj dodatečně podpořili, takže nebyl ze studia vyloučen. V pátém ročníku se stal asistentem s polovičním úvazkem a vedl cvičení z hydrauliky a zakládání staveb.

Fakultu ukončil v roce 1954 s vyznamenáním. Za autorství satirické básně mu však hrozilo nevydání diplomu, ale rektor tento návrh zrušil, a tak se Jiří Rybníkář stal s platným diplomem plnohodnotným inženýrem.

Po ukončení vysokoškolského studia pracoval v letech 1954–1967 na katedře hydrotechniky jako asistent, později jako odborný asistent a vedl cvičení i z dalších předmětů (vodohospodářské stavby, vodní cesty, přehrady). Současně pracoval v laboratoři vodních staveb jako odpovědný řešitel hydrotechnického výzkumu objektů vodohospodářských staveb na hydrotechnických modelech.

V listopadu 1963 Ing. Jiří Rybníkář obhájil kandidátskou disertační práci. Po udělení titulu CSc. byl následně pověřen přednáškami předmětu vodohospodářské stavby na denním studiu a vedením konzultací z nádrží a přehrad na studiu při zaměstnání.

Po jmenování docentem pro obor hydromechanika 1. 6.

V hlubokém zármutku oznamujeme všem příbuzným, přátelům a známým,
že nás navždy opustil náš milovaný manžel, tatínek, švagr a strýc

pan

Prof. Ing. Jiří Rybníkář, CSc.
emeritní proděkan vodních staveb

Zemřel po dlouhé nemoci dne 11. prosince 2016 ve věku 86 let

Rozloučíme se s ním

v pátek 16. prosince 2016 ve 12:00 hodin

v obřadní síni Ústředního hřbitova města Brna, Vídeňská ulice

Brno, Štolcova 48

PaedDr. Dagmar Rybníkářová, manželka

Ing. Darja Rybníkářová, dcera

jménem veškerého příbuzenstva

1967 začal přednášet předměty vodní cesty, vodohospodářské stavby, hydraulika a od roku 1976 vodní hospodářství. Doc. Ing. Jiří Rybníkář se nepřetržitě věnoval výzkumu objektů vodních staveb na hydraulických modelech. Celkem byl odpovědným řešitelem 23 objektů, 10 přehrad, 6 jezů, 2 odlehčovacích komor, 2 objektů čištění odpadních vod, 1 plavební komora, 1 energetického kanálu na Váhu, vlivu sesuvu svahu v údolí Řečice do nádrže Šance.

Po katastrofě na přehradě Vajont v Itálii, kdy 9. října 1963 po sesuvu více než 200 milionů m³ horniny do přehradní nádrže se přes hráz přelilo až 50 milionů m³ vody a v níže položeném městě zahynulo 2117 lidí, vznikly u nás obavy z případného sesuvu do nádrže Šance. V letech 1966 a 67 provedl proto doc. Ing. Jiří Rybníkář rozsáhlý výzkum na třírozměrném modelu nádrže Šance v laboratoři v Kníničkách. V roce 1974 byl požádán vodohospodáři NDR, aby pracoval jako expert – konzultant na obdobném výzkumu pro budovanou přehradní nádrž Schönbrunn.

Kromě rozsáhlé výuky se doc. Rybníkář věnoval i práci s nadanými posluchači jako vedoucí studentských vědeckých kroužků.

Pan doc. J. Rybníkář je autorem skript Vodohospodářské stavby, Hydraulika, Vodní cesty a spoluautorem skript Hydrotechnický výzkum, Vodní hospodářství, Tabulky z hydrauliky, Hydraulika podzemních vod, Vodohospodářské inženýrství a Vodní stavitelství. V odborném tisku publikoval 15 článků, na odborných konferencích předložil 12 referátů.

V letech 1973–1980 vykonával funkci proděkana Stavební fakulty v Brně pro obor vodní stavby.

V letech 1975–77 byl pověřen zastupováním dlouhodobě nemocného vedoucího katedry doc. Ing. Františka Tomana, CSc. Po jeho úmrtí v roce 1976 byl od 1. 9. 1977 jmenován vedoucím katedry. Tuto funkci vykonával do roku 1991.

Celá léta spolupracoval se sesterskými katedrami na SVŠT v Bratislavě a na ČVUT v Praze. Od roku 1977 jako předseda komisi pro státní závěrečné zkoušky a pro ob-

hajoby kandidátských prací v oboru hydrotechnika v Bratislavě a v Praze.

V listopadu 1968 byl zvolen předsedou fakultního výboru ROH. Pro podporu studentské stávky a „nevýrazný postoj“ k zahájené normalizaci byl na jaře z této funkce sesazen. Z toho důvodu mu také byl od roku 1979 pozdržován návrh na jmenování profesorem až do listopadu 1989.

Po odchodu do důchodu v roce 1995 pan prof. Jiří Rybníkář spolupracoval na některých úkolech, řešených v laboratoři dnešního Ústavu vodních staveb. Podílel se na činnosti Českého plavebního a vodocestného sdružení, kde byl spoluautorem referátu o možnosti využití průplavního připojení České republiky na Dunaj k odlehčení povodňových průtoků na dolní Moravě. Tento referát přednesl na 29. mezinárodním plavebním kongresu v Haagu 1998.



Vážený pane profesore,

při opětovném přečtení Vašeho životopisu jsem si znovu uvědomil, jak naše životní pouť byla v začátcích podobná. Skauting, pomocná vědecká síla na fakultě a následně asistent na vodohospodářských katedrách. Pak se však naše odborné cesty rozdvojily. Vy jste zůstal na fakultě a pokračoval ve své pedagogické cestě, a já naopak po promoci odešel z fakulty a pokračoval ve vodohospodářské a stavební činnosti v Povodí Vltavy, následně v Ekotrans Moravia a.s. a posléze po restitucích v rodinných firmách Seskupení Podzimek. Ale i v těchto letech jsme spolupracovali v oblasti propagace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Vždy jsme si byli velmi blízcí a budu na Vás proto s láskou a obdivem vzpomínat.

Váš Josef Podzimek

Letem Izraelem

Vlastimil Běhavý

V únoru 2016 jsme se spolu s manželkou zúčastnili poznávacího zájezdu do Izraele. Navštívili jsme mj. Betlém – místo narození Ježíše Krista, Jeruzalém, Chrámovou horu, Zeď nářků, Muzeum holocaustu v areálu památníku Yad Vashem se Zahradou Spravedlivých, Izraelské muzeum se svitky od Mrtvého moře (někdy také Kumránské svitky), dále Ejn Gedi – oázu a přírodní rezervaci s Davidovým vodopádem, pevnost Masadu, která byla vybudována za vlády krále Heroda Velikého (73 př. n. l.–4 př. n. l.), klášter sv. Jiří v Judské poušti, Jericho, Cipori – starověké město na pahorku ležícím v dolní Galileji, Safed – jedno ze čtyř posvátných míst judaismu, město Tiberias (ležící 200 m pod úrovní moře) s projíždkou po Galilejském jezeře, Banias, což je jedna ze tří říček, jejichž soutokem vzniká řeka Jordán, pevnost Nimrod – největší středověký hrad ležící v nadmořské výšce 750 m na úbočí pohoří Hermon v severní části Golan-ských výšin, stupňovité Bahajské zahrady v Haifě a Jaffu – starobylé přístavní město, které je označováno za jedno z nejstarších na světě a dnes je městskou čtvrtí Tel Avivu. Také jsme se koupali v Mrtvém moři (ležící 420 m pod úrovní moře), jehož teplota byla příjemných cca 21°C.

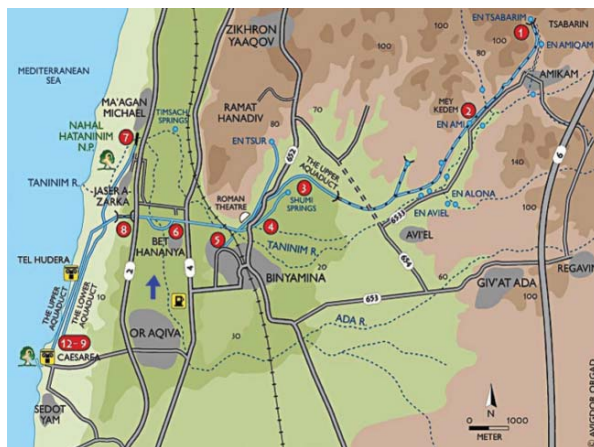
Při cestě do Tel Avivu jsme navštívili město Caesarea. Za Římanů se toto město a přístav jmenovalo Caesarea Maritima (Přímořská Caesarea). Zde jsme si prohlédli římský akvadukt, pocházející z období vlády Heroda Velikého. Sloužil jako přivaděč vody z úpatí Karmelského pohoří až do cca 17 km vzdálené Caesareje. Jako jediný na světě byl tento akvadukt zdvojen. Stalo se tak v době, kdy již nestačil sám zásobovat město vodou. Tímto obřím akvaduktem byla do města přiváděna čerstvá voda. Caesarea měla podzemní kanalizační systém, který sloužil k odvádění vody a splašků z města do moře.



Caesarea Přímořská

Nyní už je akvadukt zcela zasypaný a jeho návštěvě nebrání ani plot, ani ochránci památek či policie. Vstupné se zde neplatí.

Odpadky, lidské výkaly a toaletní papír se silným pachem jasně ukazují, že místní si s antickou památkou poradili po svém, a ta tak nahradila chybějící sociální zařízení. I my jsme pro naši tělesnou potřebu na doporučení průvodkyně použili přilehlé křoviny.



Mapa akvaduktů do Caesareje (č. 6 Bet Hananya)



Nejzajímavější část akvaduktu poblíž Bet Hananya

Wikipedia uvádí, že nejstarším římským akvaduktem byl Aqua Appia, dlouhý 16,4 km, který zásoboval Řím vodou. Začínal ve výšce 30 m n.m. a končil ve výšce 20 m n.m. V roce 312 př. n. l. jej nechali vybudovat Ap-pius Claudius Caecus a Gaius Plautius Venox.

Pro zajištění rovnoměrného průtoku vody byly akvadukty stavěny s mírným, ale stálým sklonem. Mnoho z nich vede místy nad a nebo pod úrovní okolního terénu, kde často překonávají překážky pomocí mostů, tunelů, případně povrchových kanálů. V tomto období se jednalo zcela jistě o technicky složitě dílo.

Jak se při překonávání různých terénních překážek a s pomocí tehdejší techniky docílil tento mírný spád akvaduktů, jsem se nedozvěděl...

Pozdrav Jiřímu Krupkovi



Milý příteli,
ani mne nenapadlo, že i Tobě, milý dlouholetý kamaráde, budu del svého zvyku psát tam nahoru. A už vůbec mne nenapadlo, že v tomto prvním čísle v letošním roce budu již druhému příteli psát pár slov na rozloučenou, a to nepočítám svoji spolužačku Věru Hynkovou, s kterou jsem seděl v jedné lavici na Průmyslové škole stavební a která také krátkou dobu pracovala v Povodí Vltavy, a najednou jste všichni, i s panem profesorem Rybníkářem, na nebesích.

Když jsem se rozhodl, milý Jirko, zavzpomínat na naši spolupráci v Povodí Vltavy, první, co mne napadlo, bylo, jak jsem Tě asi v roce 1966 přijímal na pozici vedoucího strojní dílny ve Štěchovicích. Chtěl jsem, jako vedoucí střediska a později závodu Dolní Vltava, zlepšit údržbu technologické části našich vodohospodářských objektů, a tak jsem si vymyslel strojní dílnu na přehradě Štěchovice a Tebe, Jiřího Krupku, jsem pověřil jejím vedením. Strojní dílna zaměstnávala 4–5 pracovníků. Vše bylo vymyšleno dobře, Ty jsi byl dobrý strojař a posléze jsi se tak stal pro mne víc než můj podřízený. Začali jsme se kamarádit. Jedno jsem však nedomyslel, že nezastupitelným a nepřehlédnutelným vedoucím vodního díla Štěchovice byl v té době Karel Polívka. Najednou to mezi vámi začalo skřípat. Teprve později jsem pochopil, že jsem umístěním strojních dílen na území VD Štěchovice narušil teritorium suverénního vedoucího hrázného. Vyřešil jsem to tehdy velmi jednoduše. Sdílel jsem vedoucímu hráznému Polívkovi, že když se bude usmívat a zdravít vedoucího strojních dílen Jiřího Krupku, tak bude mít zvýšené prémie, a ten na to přistoupil. I Tebe jsem, milý Jirko, požádal, aby ses usmíval a zdravil pana vedoucího hrázného, a za to jsem zaměstnal jako telefonistku Tvoji manželku. Oba jste souhlasili a na VD Štěchovice zavládl mír a dobrá nálada.

Ta však rázem zmizela, když mne po vstupu spřátelených vojsk na naše území odvolali z funkce vedoucího závodu. Opět to začalo na přehradě Štěchovice vříst. Nedalo se to přehlednout v celém povodí. Zajel jsem tedy za vedoucím hrázným Polívkou a za Tebou a zeptal se, co se stalo, že jste opět na sebe jako čerti. Ukázalo se, že jsem zapomněl svému nástupci ve funkci vedoucího závodu soudruhovi Balousovi sdělit naši dohodu. Polívkovi Balous „upravil“ prémie a ten ztratil mzdovou motivaci a přestal Tě zdravít a usmívat se. Jak to bylo dál, víš jenom Ty. Při této návštěvě jsem opět pochopil osobnost Karla Polívky.



Jirka Krupka se ještě účastnil výrobní poradě širšího vedení závodu dolní Vltavy 44 let po normalizaci (2014) v Jindřišské věži

S bolestí v srdci oznamujeme všem příbuzným,
přátelům a známým, že nás navždy opustil

Jiří Krupka

Zesnul dne 8. ledna 2017 ve věku nedožitých 84 let

Jménem pozůstalých

družka Anna Maňáková

děti Miloš, Monika, Jiří

vnoučata Barunka, Aleš, Paty, Matýsek, Míša, Jiří, Monika

Vzal mě na manipulační lávku přehradu a ukázal mně, jak si zářezem na jednom trámu připomínal všechny své vyšší nadřízené, které přežil. Tehdy mne chlácholil slovy: „*Vy jste, pane Podzimku, již můj dvanáctý vedoucí, kterého jsem přežil.*“ A dodal: „*Úsekové techniky nepočítám.*“ Odjel jsem spokojený, že nejsem jediný.

Těch společných příhod, které jsme spolu prožili, bylo mnoho. Naposledy jsme se viděli v Jindřišské věž před třemi roky, když jsem svolal výrobní poradou širšího vedení závodu Dolní Vltava 45 let po normalizaci. Přišlo vás tehdy v roce 2014 víc jak dvacet. Jezní, hrázní, říční dozoři, administrativní pracovníci, až po mého zástupce Jirku Stratílkou a Mílu Brzoně. Bylo to dojemné a i nadále v tom pokračujeme. Porada je vždy v Jindřišské věži na MDŽ (Mezinárodní den žen). Jestli si pamatuješ, tak to je vždy 8. března. I letos poradou svolám a věřím, že se opět sejdem, a slibuji, že si na Tebe vestoje vzpomene. Tak se dívej. Jak jsi byl nepřehlédnutelný v mém životě, dosvědčuje tato skutečnost. Včera přišlo Tvoje parte a všiml si ho náš syn Martin, a tak jsem se ho zeptal, jestli si na Tebe pamatuje. Bez rozmýšlení řekl: „*To je ten Tvůj kamarád, co pro nás s Honzou udělal to malé motorové vozítko, na kterém jsme s bráchou jezdili na chalupě na Orlíku?*“ Tak vidíš. Všichni na Tebe vzpomínáme. Měj se tam nahoře mezi našimi kamarády dobře a vzpomeň si i Ty na nás na MDŽ v roce 2017.

Tvůj Josef Podzimek - Egil



Život není takový – je úplně jiný (65)

Ing. Josef Podzimek

**Vzejdou-li pochybnosti o tom,
zdali bude možná toho,
k čemu se směřuje dojít vůbec,
anebo dojít tak, jak jest vytknuto,
má se to dáti věděti podnikatelům,
aby se o pochybnostem pronesli.**

Zákoník zemský daný r. 1870

Zatímco sdružení tří společností Sweco, která se dříve jmenovala Hydroprojekt Praha, Aquatis, která se dříve jmenovala Pöyry a předtím Aquatis a ještě dříve Hydroprojekt Brno, a Vodní cesty a.s. intenzivně pracují na studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, já si listuji v historii a stále, ale opravdu stále, se nestačím divit. Vždyť vše již bylo řečeno a popsáno. To však, vážený čtenáři, již o mně dávno víš. Proto se dnes pokusím nedělat svoje závěry, ani nevytrhávat z prací našich předchůdců, ale uveřejnit jejich autentické názory na samotný kanál, průplav, vodní cestu či vodní koridor D-O-L, jak ho dnes nazýváme. Tato konfrontace názorů dřívějších odborníků s nynější snahou je poučit, že se staletí mýlili a my máme konečně pravdu, že vodní doprava je zastaralá a je jí nutno vyloučit z propojené dopravní soustavy silnice-železnice-voda je víc než varovné. Přesto věřím, že po 1,5leté klopotné práci (studie proveditelnosti D-O-L má termín dokončení začátek roku 2018) uznáme a opět potvrdíme přednosti vodní dopravy jak ekonomické, tak ekologické. Opět se ptáme, opravdu k tomu potřebujeme další studii nebo by bylo lepší se zeptat podnikatelů, jak nás k tomu nabádá Zákoník zemský z roku 1870?

Tímto úvodním slovem jsem se dostal k první části cesty, kterou vás provedu následujícími 145 lety stálého přešlapování, hádání, občas stavění a pak opět zatemňování a odsouvání problému dál. Jsem přesvědčen, že ani současná studie nám na otázku, zda stavět D-O-L nebo zastavit veškeré práce na tomto projektu, neodpoví. ANO nebo NE. Závěr se dá očekávat jako vždy. **NĚCO NA TOM D-O-L JE, ALE JE TŘEBA UDĚLAT DALŠÍ PODROBNĚJŠÍ STUDII, USTAVIT DALŠÍ KOMISI ODBORNÍKŮ ČI PROVĚŘIT DALŠÍ TRASY A ALTERNATIVY.**

ALE TAKOVOUTO ZDRŽOVACÍ TAKTIKU NEPOTŘEBUJEME, MY POTŘEBUJEME PROJEKTOVAT A SOUBĚŽNĚ STAVĚT!

Pamětliv předcházejících slov vám na dalších stránkách bez krácení předkládám článek nám dobře známého odborníka, který žil a pracoval na vodních cestách v minulém a předminulém století, a to jak v pedagogické činnosti, projekci, ale zvláště přímo na stavbách. Nevyhnul se ani politice. Ačkoliv jej často citujeme, tak jsme vás čtenáře ještě podrobněji neseznámili s jeho životopisem. Jako by to bylo



načasováno, vyšla nová knížka od Petra Zázvorky s názvem OSOBNOSTI STAVITELSTVÍ, kde jednou z 55 uveřejněných osobností je i **prof. Antonín Smrček**. Doporučuji našim čtenářům si tuto publikaci sehnat a přečíst, neboť tam najdou celou řadu informací o osobnostech, které usilovně pracovaly na rozvoji našich vodních cest i vodního koridoru D-O-L. Pro základní informaci o prof. Antonínu Smrčkovi

si dovoluji z výše citované publikace uvést:

Antonín Smrček pocházel z Brodku u Prostějova. Střední průmyslovou školu absolvoval v roce 1878, následovalo studium na Císařské a královské české vysoké škole technické v Praze, obor inženýrského stavitelství. Studium úspěšně ukončil v roce 1884. V letech 1885 až 1888 pracoval

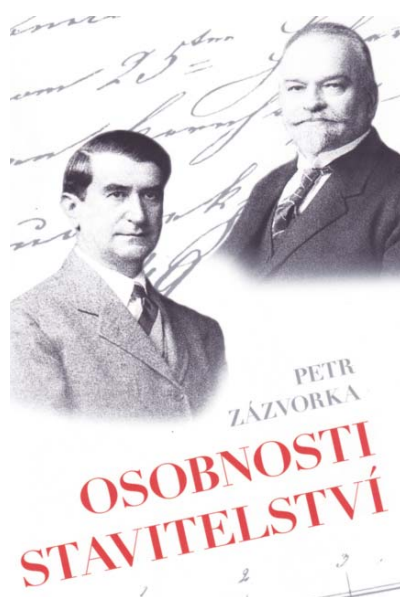
jako asistent u profesora Kristiana Petrlika (1842–1908), řádného profesora vodního hospodářství a stavby tunelů na této škole. V dalších letech byl zaměstnán ve vedoucí pozici jako inženýr u firmy Lanna a v roce 1902 byl jmenován řádným profesorem vodního stavitelství České vysoké školy technické v Brně. Na této škole, kde prof. Smrček zastával v letech 1913 a 1914 místo rektora, působil do roku 1930.

Jako vedoucí oddělení vodních staveb firmy Lanna projektoval a realizoval četné regulační práce na Vltavě i na Labi, navrhl a vedl i stavbu libeňského, karlínského a hořešovickeho přístavu.

Antonín Smrček se i po jmenování profesorem na brněnské české technice jako expert podílel na řadě dalších, zejména vodních staveb, podílel se na regulaci řeky Moravy. Prof. Smrček byl rovněž aktivním politikem. Již v roce 1906 se stal poslancem Moravského sněmu, od roku 1911 byl členem vídeňské Říšské rady (Reichsrat, v té době nejvyšší zákonodárný sbor předlitavské části Rakouska-Uherska), jejímž členem zůstal až do roku 1918. Po vzniku Republiky československé zastupoval zájmy státu v Dunajské komisi, kde navrhoval úpravu Železných vrat. Zastával řadu odborných i čestných funkcí. Byl členem vědecké rady Masarykovy školy práce i členem-korespondentem polské Akademie technických věd ve Varšavě.

Pan profesor Smrček se také celý život podílel na prosazení a optimalizaci průplavu Dunaj-Odra-Labe (D-O-L), což je patrné právě z přiloženého článku **Otázka čs. průplavu za posledních sedmdesát let**. Pravděpodobně byl uveřejněn těsně před vstupem německých vojsk na naše území.

Přestože jsem se zavázal, že vás čtenáře nebudu ovlivňovat, dovoluji se s vámi podělit o jeden pro mne nový poznatek. Pan profesor také stále rozměňoval úsilí a přijaté zákony pro výstavbu D-O-L novými lepšími řešeními. Nepřipomíná vám to něco? Ostatní závěry nechám na vás. Ty, co tato problematika opravdu zajímá, prosím, aby se soustředili na článek pana profesora Smrčky a přečetli ho celý. Mnohé je pro nás současníky velmi poučné.



Otázka čs. průplavů za posledních sedmdesát let

Plavební spojení řek, ústících do moře Severního, Baltického a Černého jest dopravní potřebou celé střední Evropy, především naší republiky Československé. O spojení toto usiluje se již po několika století, zejména od té doby, kdy po prvé se podařilo překonat rozdíly výšek plavebními komorami. Za býv. Rakouska stal se několikrát náběh k uskutečnění této velkolepé myšlenky, ale ke skutekům nedošlo. Rakousko nikdy nemělo opravdového porozumění pro hospodářské posílení svého obyvatelstva, zvláště když šlo o t. zv. sudetské země. Nestaralo se proto o zavedení levné dopravy vodní od moře po splavných řekách a umělými průplavy co nejdále do vnitrozemí.

Čilejší vodocestná akce se v býv. Rakousku rozproudila, když se bylo na podkladě zkušeností z Francie, Belgie, Německa atd. seznalo, že hospodářský život vyžaduje vzájemné součinnosti nejen železnic a silnic, ale i vodních cest, pokud jde zejména o dopravu hromadného zboží na větší vzdálenosti.

O vodní cesty, speciálně pak o *plavební spojení Labe přes Vltavu s Dunajem, byl nejživější zájem v Čechách. Tamní zemský sněm společně s dolnorakouským usnesl se přispět na stavbu průplavu D. V. L. a žádal vídeňskou vládu, aby dala vypracovat potřebné plány.*

R. 1872 předložen byl poslanecké sněmovně rakouské první návrh zákona o průplavu dunajsko-oderském.

R. 1873 předložen byl vídeňské vládě návrh koncese pro stavbu průplavu D. O. bankou Anglo-Rakouskou a přijat sněmovnou poslaneckou i panskou. Projekt vypracovali inženýři Oelwein a Pontzen pro typ 500 t lodí. Průplav odbočoval 15 km od Dunaje pod Vídní, veden byl údolím řeky Moravy, dále na Přerov, údolím Bečvy k vrcholové zdrži kóta 281.2 a dolů k Odře u Mor. Ostravy. Rozdíly výšek překonány 84 plavebními komorami o spádu max. 3.2 m. Aby nedošlo k stavbě, zakoupila Severní dráha projekt ten s koncesí za 1 milion zlatých.

R. 1879 vypracoval Ing. Deutsch ideový návrh průplavu D. V. L., odbočujícího od Dunaje 16 km nad Vídní, s vrcholovou zdrží kóta 552 a sestupem do Vltavy u Budějovic. Pro výstup a sestup navrženo 185 komor.

Vídeňská sněmovna projednávala téhož roku znovu otázku průplavu D. O. Její vodocestný výbor podal pak r. 1881, 1884 a 1891 obsáhlé, vodním cestám a průplavům příznivé zprávy.

R. 1892 ucházel se o koncesi pro stavbu a provoz průplavu D. O. francouzský syndikát

Hallier & Dietz-Monin. K překonání výšek užíli podélných lodních železnic systém Pselin. Provedl jsem tehdy důkaz o neschopnosti života tohoto systému jak po stránce technické, tak zejména po stránce hospodářské.

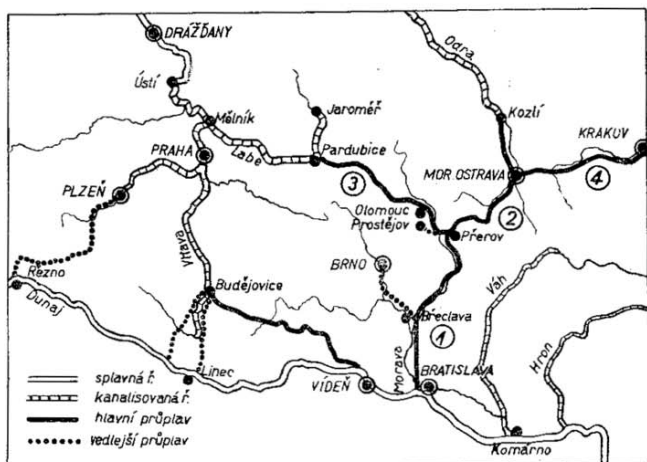
R. 1892 zabývala se otázkou průplavu D. V. L. na podnět obchodních komor drážďanské, pražské a liberecké zvláštní anketa a po ní průplavní komitét, jenž rozepsal soutěž na vypracování generálního projektu této vodní cesty pro typ 600 t lodí. Zvítězil projekt firem Lanna-Vering, vypracovaný Ing. A. Smrčkem. Kanál odbočuje od Dunaje 10 km nad Vídní, dostupuje na kotě 530 vrcholové zdrže 35.96 km dlouhé u Cmuntu a sestupuje k Vltavě u Č. Budějovic. Odtud až po Ústí n. L. jsou Vltava a Labe kanalisovány s použitím bočních kanálů, aby se ušetřilo jezů a komor. Tehdy se o využití vodní síly ještě nejednalo. K překonání výšek užito na průplavu komor o spádu 10 m, na řece až 13 m. Tento projekt schválen byl r. 1895 ministerstvem vnitra a na jeho podkladě provedena kanalisace Vltavy a Labe od Prahy do Ústí n. L.

Komitét pro stavbu průplavu D. V. L. rozepsal též *soutěž na lodní zdvihadlo. Vítězem bylo 5 spojených českých strojiren* návrhem příční lodní železnice. Firma Lanna-Vering vypracovala pak srovnávací projekty průplavu: buď s užitím plavebních komor aneb zdvihadel. Projekty byly dány r. 1901 vládě k dispozici.

R. 1893 zřídilo ministerstvo obchodu „hydrotechnické bureau“ pro studium otázek vodocestných, jež vypracovalo předběžné návrhy pro průplav D. O., jakož i studii o jeho spojení s Labem, Vislou a Dněstrem.

R. 1896 předložil Ing. Urbanitzky studii průplavu z Č. Budějovic do Lince s vrcholovou zdrží kóta 640 a továrník Poeschl r. 1897 studii o průplavu z Č. Budějovic k Untermühl na Dunaji s vrcholovou zdrží kóta 760. Pro překonání rozdílů výšek navrženy lodní železnice.

Dne 26. dubna 1901 předložena byla vládou poslanecké sněmovně osnova vodocestného zákona, aby, jak prohlásil ministerský předseda Körber, vyhovělo se tak již po desítiletí opěťovanému a neustále mohutnícímu požadavku jednotlivých sněmů zemských, odborných spolků a hlasů časopisectva po zřízení cest vodních. Šlo však současně a hlavně o povolení miliardové částky na pasivní dráhy alpské, na jejichž vybudování se pospíchalo z ohledů vojenských. Předlohy ty nebyly patřičně propracovány ani po technické, ani po hospodářské a finanční



PLAVEBNÍ SPOJE DUNAJE S LABEM, ODROU A VISLOU.

stránce. Mezi oběma předlohami byl junktim, že budou obě současně parlamentem schváleny. To se stalo 1. června 1901 a o 10 dní později byl vodocestný zákon sankcionován. Dle něho měly být provedeny tyto vodní cesty:

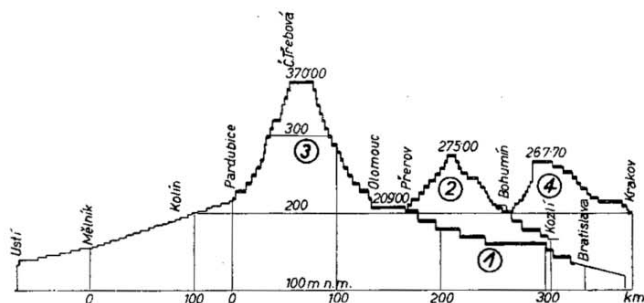
1. Průplav mezi Dunajem a Odrou.
2. Průplav mezi Dunajem a Vltavou u Č. Budějovic s kanalisováním Vltavy do Prahy.
3. Plavební kanál od průplavu D. O. k střednímu Labi s kanalisováním trati labské od Mělníka po Jaroměř.
4. Plavební spojení průplavu D. O. s Vislou a dále až k splavné trati Dněstru.

Na vybudování velkolepé této sítě vodních cest o délce přes 1600 km nákladem asi 750 milionů K stanovena doba 20 let. Pro první stavební období do konce r. 1912 mělo se užití půjčky v částce 250 mil. K nom., z toho 75 mil. K na regulaci řek, jež s jmenovanými cestami vodními tvoří jednotnou síť toků vodních. Země, jimiž průplavy procházejí, měly přispěti ročně $\frac{1}{8}$ na stavební náklad oné částky, již je třeba k zúročení a amortisaci příslušných dlužných úpisů na stavbu části vodní cesty, dotýčnou zemí jdoucí.

Provedením stavby vodních cest pověřeno bylo ministerstvo obchodu, jež zřídilo k tomu cíli „ředitelství pro stavbu vodních cest“ ve Vídní s pozdějšími expositurami v Praze, Krakově a Přerově. Současně jmenovaná průplavní rada ustanovila později program pro první stavební období. Měl být v něm vybudován celý průplav D. O., započat průplav od Visly k Odře — vedle kanalisačních prací na Vltavě v Praze, na Středním Labi a na Visle v Krakově.

S urychlením pracováno na plánech nejnadhlejší proveditelného průplavu D. O. pro typ 670 t lodí, pro nějž byly již studie jeho trasy o vrcholové zdrži kóta 286.1 m se 46 plavebními komorami k překonání rozdílu výšek.

Tou dobou byla manie navrhovati k překonání výšek lodní železnice o co největším spádu. Byla pro ně živena nálada takřka v celém technickém



PODÉLNÝ PROFIL PRŮPLAVŮ.

1, 3, D. L. podle Smrčka, 2, D. O. výstup podle Smrčka, 2, sestup a 4, O. V. podle býv. ředitelství pro stavbu vodních cest ve Vídní.

světě. Té podleho i vídeňské ředitelství vodocestné a pracovalo proto na projektu trasy zdvihadlové, aniž ještě znalo jeho typ! R. 1903 rozepsána pak byla mezinárodní soutěž na lodní zdvihadlo u Újezda blíž Přerova na průplavu D. O. pro spád 35.9 m. V soutěži zvítězilo 5 spojených českých strojírén svým návrhem podélné lodní železnice. Bylo mojí nevděčnou úlohou prokázati nejen doma, ale zejména na mezinárodních plavebních sjezdech v Berlíně 1904, v Miláně 1905, ve Štětíně 1906 a v Petrohradě 1908, že projekt ten není schopen provedení a že nevyhovuje zejména po stránce dopravní a hospodářské, že celá průplavní trasa, jak byla vídeňským vodocestným ředitelstvím navržena od Přerova po Moravskou Ostravu na základě systému zdvihadel, je nejen neúčelná a zbytečně drahá, nýbrž kraji, jímž prochází, a zemi Moravě přímo škodlivá. Sám pak vypracoval jsem projekt průplavní trasy od Přerova po pravém břehu Bečvy až k rozvodí s použitím plavebních komor o větším spádu, pro nějž se vyslovili veškerí zájemníci na Moravě. Komisionelní jednání v této věci konalo se v Přerově 18. a 19. dubna 1906. Přčetní zástupcové obchodních komor, zemědělské rady, měst a osad, průmyslu atd. obou národností vyjádřili se jednomyslně proti vládní zdvihadlové trase, vedené po kopcích na levém břehu Bečvy daleko od středisk obchodních a průmyslových žádajíc, aby novému komisionelnímu projednání předložena byla údolní trasa s plavebními komorami podle projektu prof. Smrčka. Vídeňské vodocestné ředitelství však prohlašovalo, že trasa průplavní údolím Bečvy, zejména v soutěsce mezi Hranicemi a Černotínem, je naprosto nemožná, že má o tom nezvratné důkazy v rukou, kterých nikdo jiný mít nemůže. Prokázal jsem však na podkladě svých podrobných studií a plánů — v obtížnějších úsecích až i v měřítku katastrálním — že je průplav údolím Bečvy všude poměrně snadno proveditelným jak po stránce technické, tak hospodárné, a že se dá k napájení průplavu potřebná voda opatřiti v dostatečném množství i za nejsušších let, jakým byl na př. rok 1904.

Leč ani po tomto projevu širokého kruhu pří-
mých zájemníků nehodlali zastánci zdvihadlové
trasy ustoupit a svolali proto na den 22. května
1906 anketu k zemskému výboru v Brně, kde
mimo různé na vídeňské vládě závislé osobnosti
i zástupce zemského stavebního úřadu na přímý
pokyn tehdy ještě německých členů zemského
výboru podal dobrozdání pro trasu zdvihadlo-
vou a proti údolní trase průplavní — jež vyznělo
a opsáno bylo přesně tak, jak si to nadiktovali
zástupcové vládní. Nepomohly vývody a důka-
zy jiných neodvislých členů ankety — smluvená
většina její odhlasovala, že má být k provedení
doporučena zdvihadlová trasa vládní. *Teprve po
velmi tuhém boji překonán byl tvrdošíjný odpor
vídeň. vodocest. ředitelství*, do něhož musil osobně
zasáhnouti sám ministr obchodu Dr. Fořt, jenž
dobře zpraven byv o rozkvašenosti lidu morav-
ského v záležitosti vedení průplavní trasy, sám
na místě a ve styku se zájemníky se chtěl infor-
movat, kdo vlastně má pravdu, zda obháje
trasy zdvihadlové, vládní, či lid, jenž žádal
údolní trasu plavidlovou, Smrčkovu. Přijel pro-
to dne 13. září 1906 v průvodu svých odborných
referentů a se zástupci zemského výboru i místo-
držitelství na Moravu, aby prohlédl na místě
samém obě trasy průplavní od Přerova až
k Hustopečím nad Bečvou. K prohlídce přizváni
byli oficiální zástupci všech interesentů: obchod-
ních komor, měst, silničních výborů atd. a též
projektant trasy průplavní, prof. Smrček. V zá-
loženském domě v Přerově konala se pak porada
těchto zástupců za předsednictví ministra Dr.
Fořta. Když byla napřed přednesena obhajoba
vládního projektu zdvihadlového, vyzván byl
i prof. Smrček, aby vysvětlil a odůvodnil na
podkladě vyložených vlastních plánů plavidlový
projekt — což za souhlasných projevů všech zá-
jemníků také učinil.

Ministr Dr. Fořt požádal nato prof. Smrčka
oficiálně, aby svůj projekt dal k dispozici ředitel-
ství pro stavbu vodních cest a objednal za tím
účelem kopii projektu toho. Tomu přání jsem
vyhověl, aniž bych byl za tu veškerou práci
obdržel peněžité odměny. Můj projekt trasy
s plavebními komorami o velkém spádu byl pak
po přísném prozkoumání podkladem pro vypra-
cování projektu stavebního, který obstarala pře-
rovská expositura vodocestného ředitelství. Tak-
též mezinárodní expertisa vodocestných specia-
listů, svolaná ministrem obchodu Dr. Fiedlerem,
vyslovila se r. 1908 jednomyslně proti lodním
železnicím a pro plavidlovou trasu Smrčkovu.

Pro průplav *pardubicko-přerovský* nebylo při-
praveno ničeho kromě povrchní studie hydro-
technického bureau při min. obchodu. K překo-
nání výšek od Labe u Pardubic přes vrcholovou
zdrž u Třebovic, kóta 417.5, a sestup k Přerovu
navrženo bylo 157 plavebních komor. Ve svém

projektu průplavu od Labe u Pardubic do Dně-
stru, odevzdaném r. 1902 ministru obchodu
k další dispozici vod. ředitelství, snížil jsem počet
komor od Pardubic k vrcholové zdrži u Třebo-
vic, kóta 370, a sestupu k Přerovu na pouhých
32. Provedl jsem též důkaz o možnosti opatření
potřebnou vodu k zásobování průplavu tohoto
a o jeho proveditelnosti po stránce technické.

*Netaktickým hledáním umělého zdvihadla místo
osvědčených plavebních komor*, pro něž se dá po-
třebná voda opatřit, *otřesena byla důvěra v pro-
veditelnost navržených vodních cest*. Příhodná
nálada pro jich vybudování byla nejmístým,
neujasněným vedením vídeňského vodocestného
ředitelství promeškána. A tak z celé té velkorysé
akce průplavní, nepočítáme-li práce na kanali-
sování řek Vltavy a Labe v Čechách a úpravu
Visly v Krakově, neuskutečnilo se nic víc, než
údolní přehrada na Bystřičce na Moravě k na-
pájení průplavu D. O. vodou, a několik mostů
na průplavu viselském záp. od Krakova, jichž
stavbu prosadilo polské poselstvo na mé dpo-
ručení jako záruku provedení celého kanálu od
Visly k Odře.

Když byla vídeňská vláda investovala mi-
liardové částky na vojenské dráhy a silnice
v Alpách a na zbrojení — nedostávalo se jí
peněz na provedení vodocestného zákona a po-
čala dělat náladu proti němu. *Dne 20. prosince
1911 předložila parlamentu předlohu zákona na
změnu vodocestného zákona z 11. června 1901*.
V úvodních větách líčí nejčernějšími barvami
překročení stavebních rozpočtů, pochybuje o ren-
tabilitě a národohospodářském významu, ba
i o proveditelnosti vodních cest, v rozporu se
svými dřívějšími vlastními výpočty a důvody.
Krokem tím podnítila však požadavky všech
zemí po kompensacích ve výši několikrát větší,
než co preliminováno bylo pro zákon vodocest-
ný. Když se pak vládě vytýklo, že dává lidu zlý
příklad jak sankcionované zákony plniti netře-
ba, zalekla se důsledků a nastoupila ústup pro-
hlásivši, že nejde o zrušení, nýbrž pouze o odsu-
nutí úplného provedení zákona vodocestného.

Přišla pak světová válka v letech 1914—18,
kdy oživil zájem pro vodní cesty, když se sezna-
lo, že železnice nestačí. Tehdy, r. 1917, vypracov-
val jsem a později uveřejnil projekt vodní cesty
Praha—Plzeň—Řezno s použitím pro plavbu
pozměněné *Radoušovy* myšlenky v trati Plzeň—
—Křivoklát.

*Po převratu projevil se zvlášť intenzivně zájem
o brzké uskutečnění průplavu D. O. L., když nám
byl mírovými smlouvami zabezpečen svobodný pří-
stup k moři po těchto zmezinárodněných řekách*.
Byl to zejména první náš ministr veř. prací Fr.
Staněk, jenž dal rozkaz k přípravě potřebných
plánů, když jsem mu podal zprávu, že je třeba
vzhledem na zájem našeho státu pozměnit dosavad-

ni zastaralé průplavní plány a věsti průplav od Děvína při ústí Moravy do Dunaje nahoru po levém břehu řeky tak, aby byl celý na našem území; že třeba dále zmodernisovat plány dalšího vedení průplavu, aby bylo co nejméně stupňů o spádu i přes 10 m, dále aby dbáno bylo vedle otázek plavebních i zájmů zemědělských, zejména v údolí řeky Moravy. Aby se věc uspíšila, dal jsem na žádost ministra Staňka dotyčné vlastní plány ministerstvu nenáročně k dispozici.

Protože nebylo dosud plánů na pokračování průplavu od Mor. Ostravy k splavné části Odry u Kozlí, vzdálené pouze 50 km, vypracoval jsem generální plány tohoto plavebního spojení v šesti variantách a r. 1922 odevzdal celý elaborát ministerstvu veřejných prací. O potřebě tohoto spojení Odry, na níž máme značné obchodní loďstvo, podal jsem výklad prezidentu republiky a opětovně ministru věcí zahraničních, ministru obchodu a ministru veřejných prací.

Na rozkaz ministra Staňka přikročilo čs. ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze k novému studiu průplavní trasy od Pardubic k Dunaji a Odře v různých variantách pro typ 1000 t lodí.

Po neúnavné propagační činnosti čs. plavebních a vodohospodářských spolků došlo konečně k zákonům vohodospodářským ze dne 27. března 1931, z nichž zákon č. 50 speciálně jedná o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil. V zákoně tomto je pouze zmínka, že z prostředků fondu provedou se také přípravné práce pro umělé vodní cesty, jichž rentabilita byla obsáhlými šetřeními zjištěna a že vypracovat se mají nejpozději do tří let projekty pro splavnění Ohře, jakož i řeky Moravy od Olomouce k ústí se souběžným řešením průplavů. Financování stavby průplavu L. O. D. mohlo by se za jistých modalit provést prostředky soukromými — jež opětovně byly čs. vládě dříve nabízeny. Podle § 18 má se zřídit při min. veřej. prací poradní sbor, který jest povolán podávat o stavbách a pracích navrhovaných posudky a návrhy, k nimž jest přihlížeti při stanovení rozvrhu staveb a prací. Projekty mají se řešiti též se zřetelem na zájmy zemědělské, zájmy průmyslu, obchodu a živností jakož i na zájmy dopravní.

Pro první 12leté stavební období do r. 1941 počítáno se stavebním nákladem 2220 mil. Kč.

Vodocestný zákon z r. 1901 zrušen nebyl.

Ve vodocestném ředitelství v Praze pracuje se dále na variantách průplavu D. O. L. pro typ 1000 t lodí, zejména na variantě průplavu D. O. odbočujícího od Dunaje u Děvína a vedeného napřed po levém břehu řeky, již překračuje nad Lanžhotem, odkud jde po břehu pravém a nad Napajedly opět přechází na břeh levý, načež směřuje k uzlovému bodu průplavnímu u Přerova. Jedna větev průplavu jde odtud na severový-

chod údolím Bečvy, po překročení rozvodí sestupuje do údolí Odry a míří k Mor. Ostravě. O prodloužení plavebního spojení odtud do Kozlí třeba jednati s Německem. Jeho zástupci veřejně prohlašují, že spojení toto podle některé z možných variant provedou sami — ne ale dříve, dokud nebude vybudován průplav D. O. celý až k Dunaji. Taktéž na variantách průplavu Pardubice—Přerov se pracuje. Jedna z variant těch protíná rozvodí na kotě 395 bez tunelu a sestoupivši u Zábřeha do údolí řeky Moravy, probíhá velkým obloukem podél levého břehu řeky Moravy k Olomouci, druhá pak, prof. Smrčkem doporučená varianta, vedena je po pravém, oživenějším břehu Moravy, prochází Olomoucem a v dalším směru k Dunaji a Odře, s uzlovým bodem u Přerova, umožňuje připojení středomoravské průplavní sítě, měst Prostějova, Vyškova atd. a města Brna. Z navržené průplavní sítě třeba provést pro typ 1000 t lodí nejdříve společnou větev Děvín—Přerov co nejdokonaleji, aby vyhověla vedle odůvodněných zájmů místních současně i transitu, jenž hlavně přispěje k její rentabilitě.

Po nynější těžké; hospodářské krizi nastane opět zvýšený hospodářský rozmach, kde se ukáže potřeba co nejdokonalejší sítě dopravní: železnic, silnic i vodních cest

Je třeba býti připravenou. Na vodních cestách nebude již zastaralé, těžkopádné, neorganizované dopravy s primitivními způsoby překládání zboží, kdy loď většinu času promarnila čekáním na náklad, jeho naložení a vyložení. Již dnes je služba ta dobře organizována a rychlé motorové nákladní lodi zdravě soutěží a spolupracují se železnicemi a silnicemi. Ledoborci umožňují prodloužení plavebního období v našich zemích někdy i přes celou mírnější zimu.

Pro tyto vodní cesty národohospodářsky odůvodněné a finančně zabezpečené, je třeba mítí připraveny podrobně propracované plány v několika variantách, aby o nejvhodnější z nich mohlo býti rozhodnuto po slyšení zájemníků a předchozím posudku na úradech nezávislých znaleců. Pak teprve bude možno se zdarem přikročit ke stavbě a rychle v ní pokračovati.

Provedením průplavu D. O. L. dostane se Československu klíče k veškeré střeoevropské dopravě vodní v oblasti mezi mořem Černým, Severním a Baltickým. Posílí se jeho hospodářská odolnost a jeho politický vliv. Pošetilé obavy, že by cizozemský transit na těchto průplavech poškodil naši republiku, vyvráceny byly podrobným, všestranným úředním šetřením. Vždyť totéž platilo by o průvozu po našich železnicích a silnicích. — Nevybude-li Československo tyto spoje mezinárodních řek D. L. a O., nezbude Německu, Polsku a Rusku atd. — než aby si je vybudovali sami na svém území, zajisté že ne k prospěchu našeho státu.



195 let

Vodní dílo **Láz** na horním toku Litavky nad Příbrami byl postaven již v roce 1822, tedy před 195 lety.



45 let

Vodní dílo **České údolí**, které leží na jihozápadním okraji města Plzně na jedné ze čtyř plzeňských řek – Radbuze, bylo postaveno v roce 1972, tedy před 45 lety.

V roce 2017 si připomínáme několik významných výročí vodních děl ve správě státního podniku Povodí Vltavy.



www.pvl.cz

www.facebook.com/povodivltavy



55 let

V roce 1962 bylo vybudováno vodní dílo **Pílská** na horním toku Sázavy, letos tedy slaví 55 výročí.



55 let

Největší vodní dílo v České republice a zároveň nejvýznamnější článek Vltavské kaskády, **Orlík**, slaví letos 55 let od svého dokončení v roce 1962.



90 let

90 let od svého dokončení v roce 1927 slaví vodní dílo **Sedlice** na Želivce jihovýchodně od Humpolce.



60 let

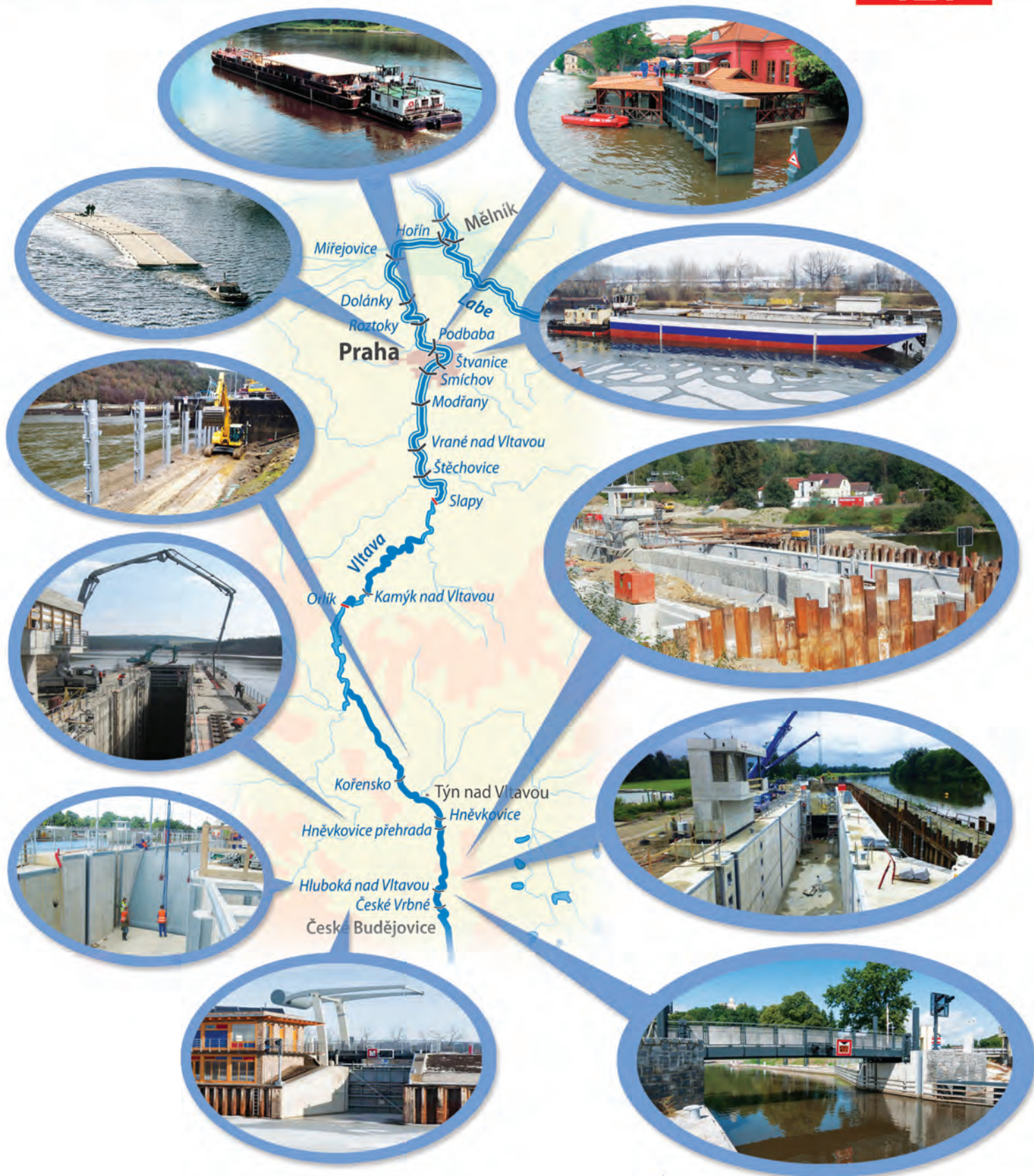
Před 60 lety, v roce 1957, bylo dokončeno vodní dílo **Klabava** na stejnojmenné řece.

Seskupení firem **PODZIMEK** na Vltavské vodní cestě v letech 2009 až 2017

Zal. 1896

PODZIMEK

121



P&S[®]
akciová společnost

**STROJIRNY
PODZIMEK**[®]

PODZIMEK
& SYNOVÉ

DŘEVOVÝROBA
PODZIMEK



POLYTRADE CE