

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4
2008



Ř
V
Č
Č
R

Vydáno k zahájení prací na splavnění Vltavy do Českých Budějovic



Český Yacht klub slaví 115. výročí založení

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj



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 8, 150 24 Praha 5
Tel.: 2 21401111 Fax: 2 57322739 www.pvl.cz



Povodí Moravy, s.p.

Dřevašská 11, 601 75 Brno
Tel.: 541 637 111 Fax: 541 211 403 www.pmo.cz

HYDROPROJEKT

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

PRAHA: Tábořská 31, tel.: 261 192 222, praha@hydroprojekt.cz
BRNO: Mlýnská 18, tel.: 541 240 200, brno@hydroprojekt.cz
OSTRAVA: Várenska 49, tel.: 596 434 329, ostrava@hydroprojekt.cz
Č. BUDĚJOVICE: Zákovo náleží 7, tel.: 386 350 427, c.budajovice@hydroprojekt.cz

člen skupiny **SWECO**

www.hydroprojekt.cz

VODNÍ CESTY a.s.

projektová a inženýrská činnost

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

PÖYRY

Pöyry Environment a.s.

Botanická 834/56, 602 00 Brno
Tel.: +420 541 554 111 Fax: +420 541 211 205
www.poyry.cz

ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®

Zakládání staveb, a.s.

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

ČESKÉ PŘÍSTAVY, a.s.

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

METROSTAV

www.metrostav.cz

PODZIMEK & SYNOVÉ
STAVEBNÍ A MONTÁŽNÍ FIRMA

Váňovská 528, 589 16 TŘEŠT
Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034
e-mail: info@podzimek.cz

P&S
akciová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4
Tel. 2 4141 0302
Fax: 2 4140 9467
e-mail: p-s@volny.cz

**STROJIRNY
PODZIMEK**

Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠT
Tel.: 567 214 550-1, Fax: 567 214 040
e-mail: strojirny@podzimek.cz

PSG

Váš silný partner pro malé i velké stavby

PSG - International a.s.

Pod Pekárnami 245/10, 190 00 Praha 9
Tel.: +420 234 090 710, fax: +420 234 090 711
e-mail: praha@psg.cz • www.psg.eu

AQUAVIA
Praha s. r. o.

Rybalkova 10, 120 00 Praha 2
Tel.: 602 323 988
Fax: 604 256 965
e-mail: rezervace@lodmoravia.cz

ČKD PRAHA DIZ
ČLEN ČKD GROUP

ČKD Praha DIZ, a.s.
Kolbenova 499, 190 02 Praha 9
Tel.: +420 266 031 111
E-mail: mruk@ckddiz.cz • www.ckddiz.cz



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Ředitelství vodních cest ČR

Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3
tel.: +420 267 132 801 fax: +420 267 132 804
e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



STAVEBNÍ A INŽENÝRSKÁ ČINNOST

Štěrboholská 237/6, 102 00 Praha 10
tel.: 272 740 514 • mail: info@beting.cz
www.beting.cz

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

WASSERSTRASSEN UND BINNENSCHIFFFAHRT

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

WATERWAYS AND INLAND NAVIGATION

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

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster, Ing. Petr Forman, Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.,
Ing. Jan Kareis, Ing. Josef Podzimek, Ing. Miroslav Šefara, PhD.

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

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53
140 00 Praha 4

Fax: 241 409 467

e-mail: vodnicesty@seznam.cz

Objednávky a inzerce:

e-mail: p-and-s@chello.cz

Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč

Vychází čtvrtletně

Roční předplatné vč. poštovného 450 Kč

ISSN 1211-2232

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Podávání novinových zásilek povoleno

Ředitelstvím pošt Praha

čj. NP 415/1994 ze dne 25. 2. 1994

OBSAH

Dokončení splavnění Vltavy je významnou investicí
RNDr. Jan Zahradník, Mgr. Jiří Zimola2

Projekt "MĚSTO A VODA"

Ing. Ivana Popelová4

Proč se splavňuje Vltava do Českých Budějovic?

Ing. Tomáš Häckl, CSc.6

Dokončení splavnosti vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice - Týn nad Vltavou

Ing. Martin Vavříčka, Ing. Petr Forman8

Ředitelství vodních cest ČR zahajuje první dvě stavby splavňování Vltavy do Českých Budějovic

tisková zpráva11

Snad má Libor radost

Ing. Petr Forman12

Vltava a sportovní jachting

Ing. Jiří Valdhans13

Vodní toky a cestovní ruch

Ivan Černý16

Modernizace plavidel

Mgr. Vít Šimonovský18

Padesát let při výstavbě vodních cest v Československu a České republice

Dr. Ing. Milan Jirmář20

Výstava LABE–ELBE 2010 v Praze

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., Ing. Bohumil Průša24

Přeprava velké báně Malostranské besedy po vodě

Ing. Josef Podzimek26

Vývojové trendy vnitrozemské plavby v Evropě

Ing. Jaroslav Kubec, CSc.27

Zamykání Baťova kanálu a řeky Moravy

tisková zpráva34

Přeci nemohli být naši předci tak hloupí

Ing. Josef Podzimek35

Vzpomínání na Jirku Slouku

Ing. Jiří Stratílek40

Povídáčko – náš osud

Ing. Josef Podzimek41

Ahoj Egile

Ing. Jiří Slouka43

Život není takový – je úplně jiný (32)

Ing. Josef Podzimek45

Foto na titulu: 64. ročník "Primátorského štítu", autor J. Podzimek

Dokončení splavnění Vltavy je významnou investicí



Jihočeský kraj lze charakterizovat historicky jedinečným územím, jehož vodní plochy, řeky, rybníky i vodní nádrže představují 4,3 % výměry půdního fondu. Krásná příroda společně s množstvím kulturních i technických památek jsou významným vkladem pro rozvoj cestovního ruchu. Ten není myslitelný bez kvalitního dopravního napojení regionu, jímž je zejména výstavba dálnice a rychlostních komunikací D3/R3 a R4, IV. tranzitního železničního koridoru a vybavení letiště České Budějovice pro mezistátní veřejný provoz.

Máme radost z toho, že v září letošního roku byla zahájena investiční akce Ředitelství vodních cest ČR, která přinese splavnění z Českých Budějovic do Týna nad Vltavou, resp. na orlickou vodní nádrž a věříme, že se ve střednědobém časovém horizontu podaří realizovat navazující investice ve Středočeském kraji k překonání vodních děl Orlík a Slapy. Je to koneckonců naplnění zákona 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě, na které jsme čekali 13 let. Splavnění Vltavy je investicí do dopravní infrastruktury, která přinese oživení údolí řeky, přivede do regionu další návštěvníky a turisty. V budoucnu spojí náš kraj s evropskou vodní sítí, takže bude možno po řekách, kanálech a průplavech navštívit řadu zemí Evropy

Bohužel, v létech komunistického režimu došlo k naprosté devastaci řeky, zejména vlivem vypouštění odpadů z papíren v Loučovicích a Větrní, kdy i malá rekreační plavba se stala zdravotním rizikem. Dlouhá léta byla Vltava páchnoucí stokou, do níž se po zavedení nových technologií čištění odpadních vod překvapivě rychle vrátil život.

Plavba na Vltavě byla provozována od ranného středověku, splavňovací práce byly zahájeny v roce 1547 za císaře Ferdinanda I. a prakticky trvají dodnes. V historii plavby jsme jako Jihočeši hrdí zejména na podnikatelský rod Lannů. Se jménem Tadeáše Lanny je na přelomu 18. a 19. století spjata stavba lodí. Českobudějovický rodák Vojtěch Lanna toto podnikání rozvinul, významně se podílel na splavnění Vltavy i dalších českých řek a rozvoji plavby. V té době se jednalo jen o přepravu zboží, zejména soli a dřeva. Z první poloviny 20. století máme ještě v paměti voroplavbu, která má v jižních Čechách bohatou historii. S nárůstem volného času přineslo minulé století též začátky rekreační plavby, zejména vodáctví, postupně i rozšíření veřejné plavby a jachtingu na přehradních nádržích. Sledujeme, jaký rozvoj v posledních letech zažívá rekreační plavba na řekách, kanálech i mořích, jako určitá forma zážitkové turistiky. A nechceme stát stranou, protože region musí podporovat všechny

aktivity, které zvýší jeho návštěvnost a prodlouží dobu pobytu turistů.

Projekt dokončení splavnosti vltavské vodní cesty mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou tento cíl velmi přibližuje. Zahájení jeho realizace dne 9. září 2008 se stalo významným datem nejen pro vodní cesty a rekreační plavbu, ale i pro Jihočeský kraj. Naši radost posiluje i vědomí, že pro vstup mezi regiony s rozvíjející se infrastrukturou rekreační plavby náš kraj mnohé aktivně vykonal, a že jeho práce je korunována úspěchem. Když jsme v roce 2000 poprvé formulovali náš zájem o dokončení splavnosti Vltavy, nebyl tento projekt vůbec připraven. Jediným reálným faktem byla existence vltavské vodní cesty v zákoně o vnitrozemské plavbě. Nicméně v cestě realizace stála jakási legislativní past: institucionální investor – Ředitelství vodních cest ČR – nemůže začít investovat (tedy ani projektovat), dokud není vypracován a přijat investiční záměr, ovšem ten nelze předložit, dokud nevznikne alespoň základní přípravná dokumentace stavby. Za této situace se zpracování nezbytných podkladů aktivně ujal Jihočeský kraj a zejména v průběhu let 2004 – 2006 odvedl kvalitní koncepční práci, obsahující jak technickou a ekonomickou dokumentaci, tak i dokumentaci environmentální. Aktivně jsme vstupovali i do jednání s příslušnými orgány státní správy, zejména Ministerstvem dopravy ČR, Ministerstvem životního prostředí ČR, Státním fondem dopravní infrastruktury a Ředitelstvím vodních cest ČR. Na této cestě nám nezištně pomáhala celá řada odborníků a nadšenců. Mohli bychom jmenovat mnohé z nich, ale určitě nelze zapomenout na dnes již nežijícího nestora vodocestného oboru a prvotřídního odborníka pana Ing. Libora Zárubu, ostatně jihočeského rodáka. Dnes, kdy se jeho myšlenky začínají opět realizovat, mu jistě patří náš dík.

Po několikaleté pečlivé přípravě jsme tedy mohli projekt předat do povolaných rukou Ředitelství vodních cest ČR, které bude postupně realizovat stavby jednotlivých plavebních komor na rekonstruovaných vltavských jezích, přístaviště a další objekty potřebné pro plavbu. Tyto stavby, zejména prohrábky koryta řeky, mají nemalý význam i pro protipovodňovou ochranu, což ocení zejména ti naši obyvatelé, kteří byli postiženi při povodních v roce 2002.

V návaznosti na investice státu jsou v našem kraji připravovány a budou postupně realizovány projekty měst a obcí i privátních subjektů, které vytvoří dobré podmínky jak pro provoz výletních lodí, tak i individuální turistickou a sportovní plavbu. Ve frekventovaném úseku trasy mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou vzniknou sportovní maríny v Českém Vrbném a na Hluboké, koncové přístaviště Lannova loděnice a později i přístaviště Nový most v Českých

Budějovicích. Věříme v úspěch i navazujících investičních záměrů, protože plavba po řece hlubokým údolím se šperky v podobě hradů a zámků či stavebních děl, ať již mostů či plavebních komor, přinese návštěvníkům nezapomenutelné zážitky.

V rámci akčních plánů Programu rozvoje kraje jsme na předprojektovou přípravu splavnění Vltavy věnovali 5 mil. Kč z rozpočtu kraje. Nyní se naše pozornost zaměřuje na možnost prodloužení vltavské vodní cesty o 2,1 km, které by s přilehlým úsekem řeky Malše umožnilo rekreační plavbu do historického centra Českých Budějovic. Tento záměr by zvýraznil celkový efekt vložených finančních prostředků státu. Jihočeský kraj je partnerem mezinárodního projektu LABEL, spolufinancovaného z OP Nadnárodní spolupráce Evropské unie. V rámci tohoto projektu budou m.j. vyhledány další vhodné lokality pro přístavní zařízení rekreačních lodí na Vltavě a Otavě a proveden podrobný rozbor ploch potřebných pro infrastrukturu navazující na splavnění Vltavy. Důležitá pro kraj i obce je v současné době zpraco-

vávaná územní studie Orlicka, která by měla nově definovat využití vodní nádrže a vnější vazby se zaměřením na zlepšení kvality vod a rozvoj cestovního ruchu. Ve spolupráci s městy a obcemi připravujeme vznik Sdružení pro rozvoj vltavské vodní cesty a plavby, které by mělo koordinovat rozvoj veřejných i soukromých aktivit.

Jihočeský kraj bude napomáhat jak vzniku a rozvoji plavby výletních lodí pro pravidelnou či charterovou plavbu, tak i potřebné doplňkové infrastruktury pro individuální turistickou a sportovní plavbu. Budeme rovněž podporovat vznik půjčoven lodí pro provoz nájemních lodí. Spatřujeme perspektivy tohoto segmentu trhu zejména nyní, kdy Ministerstvo dopravy ČR za podpory Státní plavební správy vyhovělo našemu požadavku na úpravu plavební vyhlášky ve vztahu k provozu těchto plavidel na Vltavě za stanovených podmínek bez Průkazu vůdce malého plavidla. Budoucí rekreační plavba na Vltavě se stane významným kamínkem mozaiky rozvoje cestovního ruchu v našem kraji. Těšíme se na její zahájení.

září 2008

RNDr. Jan Zahradník

hejtman Jihočeského kraje

prosinec 2008

Mgr. Jiří Zimola

hejtman Jihočeského kraje



Jez na Horní Vltavě v Českém Vrbném před rekonstrukcí.

Projekt “MĚSTO A VODA”

Ing. Ivana Popelová – 1. náměstek primátora Statutárního města České Budějovice

Přemysl Otakar II. založil v roce 1265 České Budějovice na soutoku dvou významných jihočeských řek Vltavy a Malše. Tato poloha významně ovlivnila rozvoj města, které se stalo střediskem řemesel, obchodu a svým významem předstihlo ostatní města regionu. Obyvatelé města však nevyužívali řeky pouze pro komerční účely, ale z dobových pohlednic je patrné, že i pro rekreaci, a to ne ledasjakou, kromě pramic a veslic se na těchto pohlednicích a fotkách objevují i plachetnice.

Proto Statutární město České Budějovice okamžitě přivítalo projekt Dokončení vltavské vodní cesty dle zákona 114/1995 Sb. a jeho realizaci, kterou zajišťuje Ředitelství vodních cest ČR. Záměrem města je navázat na tento projekt, který končí v současné době pod Jiráskovým jezem, a posunout možnost zejména rekreační plavby až k historickému centru. Zákonitě až tady může mít rekreační plavba z Prahy, z Týna či Hluboké logické vyvrcholení v přímém kontaktu s tím historicky nejcennějším co v Budějovicích máme, a to je jak dominikánský klášter, tak zbytky středověkého opevnění se svými věžemi.

Přínos pro rekreační ruch celého regionu bude mít tento projekt nepochybně obrovský. Konečně podívejme se, jaký zájem je o Baťův kanál, a co teprve Vltava ve svém dramatickém korytě šperkovaném historickými a přírodními skvosty, které nenaruší ani novodobé přehrady. A proto by byla škoda, kdyby lodě mohly doplout pouze pod Jiráskův jez, de facto mezi dvě sídliště. A proto jsme také jako město připravili projekt Město a voda,

kteřá celou záležitost posune nad jez a nabídne návštěvníkům zastávku v samém centru městské památkové rezervace.

Projekt Město a voda tvoří několik dílčích projektů. V návaznosti na splavnění řeky nad Jiráskovým jezem a vybudování tzv. Lannova plavebního kanálu to jsou následující stavby:

Úprava jezové zdrže se bude týkat veškerých stavebních úprav dna slepého ramene Malše a dále svahu a prostoru nábřeží.

Objekt pohyblivého jezu u Předního mlýna, který zahrnuje vlastní hradící konstrukci jezu včetně funkčně souvisejících konstrukcí. Součástí objektu je železobetonová komora pro zadní mostní konzolu, umožňující vlastní zvedání mostu.

Jez bude ovládán z velínu, umožní zlepšení průtoku slepým ramenem bude využíván pro plavbu.



Vltava, České Budějovice

Úprava podjezí obsahuje úpravy břehů a prostor pod jezem. Stavba je přípravou pro budoucí výstavbu plavebních komor a provozování plavby.

Sklápečí most u Předního mlýna je hlavním objektem a zahrnuje vlastní konstrukci mostu a železobetonovou komoru pro zadní mostní konzolu pro jeho zvedání. Most umožní převedení dopravy přes nově budované koryto jezové propusti vzhledem k podjezdné výšce pro budoucí plavbu.

Úprava nábrežní zdi – městské molo slepé rameno Malše zahrnuje obnovu stávající pravobřežní opěrné betonové zdi do podoby tradičního městského mola s možností vyvázání plavidel.

Pro zatraktivnění vody pro turistické a rekreační využití jsou dále připraveny projekty na stavby pod Jiráskovým jezem:

Marína - vodácký stadion České Vrbné, kterou tvoří ochranný přístav a technická infrastruktura pro kotvení a servis lodí. V blízkosti se nachází umělá slalomová vodní trať a raftingová dráha. Je možné předpokládat, že zde bude nejen kotviště a zázemí plavců, ale další doprovodné služby. To souvisí s dalším rozvojem a využitím vodáckého stadionu Lídy Polesné v Českém Vrbném.

Úprava Vodáckého centra Lídy Polesné pro turistické využití počítá se stabilizací trasy vodáckého kanálu, podélného profilu a dobudování jeho infrastruktury (tribuna, vybavení pro rozhodčí apod.) Součástí objektu je výstavba veřejné loděnice a vytvoření podmínek pro budoucí pozemní objekty s vizí výrazného rozvoje služeb a zázemí areálu. Výhledově jsou uvažovány tyto provozy: společenský objekt, rekonstrukce stávajícího ubytovacího zařízení, vybavení prostor pro kempink.

Kotviště lodí Nový most na levém břehu Vltavy leží ve spádovém území českobudějovických sídlišť při významné pěší trase i páteřní cyklotrase.

Kotviště lodí Lannova loděnice, které se stane výchozím bodem především pro organizované plavby. Jednak se návštěvník seznámí s historií a tradicí lodní dopravy v Českých Budějovicích, jednak je toto místo počátečním bodem pro kratší plavby do maríny České Vrbné, tak i pro delší plavby na Hlubokou nad Vltavou. Velmi důležité je propojení objektů směrem do centra města v rámci budoucí výstavby Lannova plavebního kanálu. Ve slepém rameni (městské molo)

bude možné zřídit jak obřiště výletních lodí, tak krátkodobé vývaziště rekreačních plavidel.

Samozřejmě, že kromě rekreační plavby, vyžadující výše uvedené stavby, je vhodné řeku využít i na „měkčí“ typy vodní dopravy. Vltava je již tradičně řekou vodáků a nás mrzí, že nemají příliš dobré podmínky jak se dostat přímo do centra Českých Budějovic. Proto je součástí projektu město a voda také **sportovní plavební propust Trilčův jez**. Jedná se o sportovní plavební propust pro malá plavidla, která bude vytvořena mobilní vestavbou do stávající vorové retardérové propusti jezu umístěné u levého břehu Vltavy a **vodácký přístav Valcha**. Přístav bude určen cílově především pro zakončení vodácké plavby po Horní Vltavě a snadnou možnost vyzdvižení malých plavidel a jejich naložení na auta na blízkém parkovišti u objektu Sportovní haly. Vodácký přístav bude využit i jako přístav vyhlídkových plavidel provozovaných na Vltavě a Malši v nadjezí Jiráskova jezu. Při mimořádných stavech bude zařízení sloužit jako ochranný přístav pro plavební zařízení (mola) či plavidla evakuovaná z oblasti vnitřního města. V současné době ve městě není půjčovna loděk (pramiček) pro možnost rekreační plavby po Vltavě nad Jiráskovým jezem až po Trilčův jez a především v oblasti toku řeky Malše k Malému jezu. Součástí projektu je zřízení dvou půjčoven loděk v Českých Budějovicích. Prvním objektem je **půjčovna loděk Sokolský ostrov**. Půjčovna loděk je navrhována využitím 42 m dlouhého úseku plovoucího mola šířky 2,4 m. Molo bude kotveno lany ke kotevním blokům, spuštěným na dno. Přístup na molo bude umožněn pomocí přístupového můstku. Druhým objektem je **půjčovna loděk vodní atrakce Malý jez**. Půjčovna loděk bude umístěna v prostoru zálivu dětského brouzdaliště v parku u Malého jezu a v jeho nejbližším okolí směrem k asfaltové komunikaci.

Celkové stavební náklady projektu Město a voda dosáhnou 132 800 000 Kč bez DPH.



Dobové pohlednice ukazují plavební ruch na Vltavě u Českých Budějovic.

Proč se splavňuje Vltava do Českých Budějovic?

Ing. Tomáš Häckl, CSc. – Státní plavební správa

Otázku uvedenou v titulku článku dostávám v poslední době dosti často od svých přátel, známých i naprosto cizích lidí. Mnohdy nečekají ani na mou odpověď a sami učiní rychlý závěr: „Je to zbytečné vyhazování peněz z veřejných prostředků, stejně se tam nic vozit nebude“. Pokud mi dají dostatek času, snažím se je trochu obsírněji seznámit s tím, co bylo také podnětem k rozhodnutí takovouto investicí nyní uskutečnit.

Již ve starověku byly splavné vodní toky využívány pro dopravu zboží i osob. Byly to přirozené dopravní cesty, které nevyžadovaly žádnou složitou výstavbu. Lidé brzy zjistili, že při dopravě po vodě je třeba vynaložit menší sílu či výkon pro přepravu určitého nákladu než při dopravě po souši. Na vnitrozemských tocích nebylo možné ve větší míře využít na plavidlech síly větru jako tomu bylo na plavidlech na moři. Pokud tedy nebylo využito při plavbě po proudu plavby samotíží, bylo třeba k pohonu plavidel využít lidskou či zvířecí sílu. Proto byly podél toků budovány potahové stezky a na tocích byly prováděny další úpravy usnadňující plavbu. Jak se lidská společnost vyvíjela a rozrůstala, rostla i obchodní výměna zboží a tím i zájem o větší využití plavby.

Větší využití plavidel pro přepravu nákladů vedlo ke snahám o vybudování umělých průplavů propojujících splavné řeky či vedoucích do míst, kde ani žádné splavné řeky nebyly. Jak je to obvyklé u vodních staveb i tyto průplavy sloužily k dalším účelům, jako je například zavlažování či naopak odvodňování určitých oblastí. Úroveň technického poznání však dlouho neumožňovala na vodních tocích překonávat větší spády s rychlejším prouděním nebo jinak plavebně obtížná místa či stavět průplavy překonávající větší výškové rozdíly. Využívány byly proto řeky s malým spádem a průplavy byly budovány pouze ve vodorovné úrovni, tedy na území s malými výškovými rozdíly. Významným pro další rozvoj vnitrozemských vodních cest byl proto vynález plavební komory. Plavební komory umožňovaly splavňovat jak úseky řek s větším spádem, tak i budovat plavební průplavy překonávající větší výškové rozdíly. Přestože již v 16. a 17. století byly technické prostředky i znalosti stavitelů k rozvoji plavební sítě v Evropě dostatečné, na svůj zlatý věk si ještě musela vnitrozemská plavba nějaký čas počkat.

Nástup průmyslové revoluce s rostoucí hutní a strojní výrobou byl tím správným podnětem. Pozemní doprava zajišťovaná malými povozy nestačila uspokojit rostoucí požadavky a tak se

zájem obrátil k vodní dopravě. Intenzivně byly budovány průplavy spojující různá místa kde vznikaly nové továrny i nová odbytíště pro jejich výrobky, nebo propojující vnitrozemí s námořními přístavy. Byly také splavňovány další úseky řek či zlepšovány plavební podmínky na jejich částech pro plavbu již využívaných. Na průplavech byla používána typická plavidla co nejvíce využívající parametry dané vodní cesty. V Anglii tak vznikla plavidla Monkey či Narrow Boat. Ve Francii, kde byly stavěny průplavy větších parametrů, to byla plavidla Péniche a v Holandsku Tjalk.

Růst průmyslové výroby byl sice významným podnětem pro rozvoj vnitrozemské plavby v 18. a počátkem 19. století. Současně však dal vznik velkému konkurentu plavby, a to železnici. Přenesení povozů z prašných nekvalitních cest na ocelové koleje a vynález parního stroje, použitelného pro pohon lokomotivy, umožnily i po souši přepravovat větší náklady. Začalo tak soupeření mezi vnitrozemskou plavbou a železnicí a nutno přiznat, že stavba železničních tratí byla výrazně jednodušší než stavba plavebních průplavů. Jak už to v historii lidstva bývá, válka je někdy podnětem k výraznému rozvoji některých odvětví. Válečné konflikty v druhé polovině 19. století a na počátku století 20. podtrhly význam železnice jako strategického dopravního prostředku. Přeprava nákladů i osob se výrazně přesunula na železnici, což mělo za následek upadající zájem na rozšiřování a modernizování rozsáhlé plavební sítě v západní Evropě. Využití plavidel s omezenými parametry nosnosti, která byla stavěna podle parametrů průplavů, bylo stále menší. Ustávala údržba a modernizace průplavů, plavebních komor a dalších plavebních zařízení. Dalším nepříznivým vlivem byl pak vynález automobilu. Historie se částečně opakovala. Období před druhou světovou válkou i válka sama zdůraznily výhody automobilové dopravy. Po válce zůstalo v Evropě velké množství nákladních automobilů z výzbroje armád válčících stran. Tyto automobily začaly být využívány pro přepravu nákladů. Ukázala se jejich přednost při takzvané dopravě „z domu do domu“ bez nutnosti překládky. Vodní doprava v konkurenci se železnicí a silniční dopravou dokázala uhájit své pozice pouze při přepravě velkých objemů na velké vzdálenosti na vodních cestách, které umožnily plavbu velkých plavidel či sestav o nosnosti tisíce tun.

Padesátá a šedesátá léta minulého století tak prakticky znamenala zánik nákladní dopravy na husté síti plavebních průplavů a malých řek v

západní Evropě. Mnohé průplavy či menší řeky se zanášely splaveninami, zarůstaly vegetací, plavební komory na nich chátraly, či byly dokonce rozebírány jako zdroj levného stavebního materiálu, některé průplavy byly zasypávány. Zašlou slávu vodní dopravy tak připomínala pouze odstavená nevyužívaná plavidla.

Vývoj vodní dopravy ve střední Evropě a zejména v Čechách určitým způsobem, i když se zpožděním, kopíroval vývoj v západní Evropě. Přírodní podmínky neumožnily výstavbu sítě průplavů jako v západní Evropě. Byly zde však významné řeky Labe a Vltava, které byly pro plavbu využívány. Vzrůstající přepravní nároky v 19. století vedly i zde ke snahám zlepšit plavební podmínky na těchto řekách. Nejprve byl záměr zlepšit plavební podmínky pomocí regulačních úprav, které se však ukázaly jako nedostatečné. Na přelomu 19. a 20. století proto začala intenzivní výstavba jezů s plavebními komorami na Labi a na Vltavě od Mělníka do Prahy. Výstavba těchto plavebních objektů měla na Vltavě pokračovat dále proti proudu až do Českých Budějovic.

Technický pokrok se však projevil i zde a významně zasáhl do koncepce úprav Vltavy nad Prahou. Po první světové válce, kdy se přepravní nároky i ve směru mezi Prahou Českými Budějovicemi začaly významně přesouvat na železnici, se objevil nový podnět pro výstavbu vodních děl. Výrazně stoupl zájem o elektřinu, jako zdroj energie pro osvětlení i pohon strojů v továrnách či dopravních prostředcích. Pro uspokojení rostoucí potřeby bylo možné využít i elektřinu vyrobené ve vodních elektrárnách. Vodní elektrárny vybudované u jezů však neposkytovaly dostatečný výkon. Naskytla se jedinečná možnost využít příhodné konfigurace terénu v údolí Vltavy. Byla přehodnocena koncepce splavenění Vltavy pomocí nízkých stupňů a v meziválečném období bylo rozhodnuto o výstavbě soustavy přehrad, které měly nejen zlepšit plavební podmínky, ale umožnit i efektivnější využití vodní energie k výrobě elektřiny. U všech projektovaných přehrad proto byly navrhovány jak vodní elektrárny, tak i plavební komory či jiná plavební zařízení pro jejich překonání plavidly.

Druhá světová válka nejen pozastavila výstavbu přehrad na Vltavě, ale, jak bylo již dříve uvedeno, způsobila další odklon od vodní dopravy. To mělo nepochybně dopad i na poválečnou výstavbu přehrad na Vltavě. Na některých nebyla plavební zařízení, ač projektovaná, vůbec vybudována, na některých zůstala nedokončena. Tak se stalo, že to co mělo být plavbě ku prospěchu je její překážkou. Průběžná plavba mezi Českými Budějovicemi a Prahou či dále po Vltavě a Labi do Evropy byla znemožněna.

Po útlumu vodní dopravy na síti plavebních průplavů v západní Evropě zůstalo množství

nevyužitých nákladních plavidel určených pro tyto vodní cesty. Tato plavidla začala být využívána k jinému účelu, byla přestavována na obytné lodě. Některá zůstala zakotvena na jednom místě jako plovoucí domy – hausbóty. Jiní začali jejich majitelé používat k plavbám po zbytcích plavební sítě. Zájem o tuto novou aktivitu začal narůstat. Stará plavidla vhodná pro přestavbu postupně přestala být k dispozici, a tak se našli výrobci, kteří začali na základě parametrů dřívějších nákladních lodí stavět nové, nyní obytné lodě. Zájem o rekreační plavbu na obytných lodích vedl též k tomu, že se začalo s obnovou zpustlé plavební sítě malých průplavů a řek a případně s modernizací plavebních objektů na nich. Malé řeky, jako například Avon protékající Stratfordem, nebo Charente podél níž se rozprostírají města Cognac a Jarnac, či průplavy, jakým je například Oxford canal, ústící ve známém univerzitním městě do Temže, nebo Canal du Midi vinoucí se pod pevnostním městem Carcassonne, ožily novým plavebním ruchem. Místo plavidel přepravujících náklady je zde čilý provoz plavidel využívaných pro rekreaci, turistiku a zábavu. S obnovením provozu na těchto vodních cestách došlo také k oživení jiných služeb pro turisty a návštěvníky v regionech jimiž tyto vodní cesty procházejí. Jedná při tom o aktivity šetrné k životnímu prostředí, které nenarušují významným způsobem ráz krajiny vytvořený v předcházejících staletích.

Také u nás přibývá lidí, kteří měli možnost v zahraničí poznat romantiku plavby na obytných rekreačních plavidlech zajímavou krajinou či okolo historických památek. Vltava mezi Českými Budějovicemi a Prahou je tou řekou, která může nabídnout obdobné zážitky. Je zde zajímavá krajina i historické památky. Atraktivita rekreační plavby proto může přilákat do tohoto regionu další turisty a návštěvníky. Tak jako tomu je na obnovených západoevropských vodních cestách sloužících pro rekreační plavbu, lze i v regionu podél Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Prahou očekávat vznik nových služeb a tím i nových pracovních příležitostí. A spojení rekreační plavby na obytné lodi s cykloturistikou je téměř ideální.

Obdobně jako v případě zmíněných západoevropských vodních cest, sloužících nyní prakticky pouze rekreační plavbě, se i na Vltavě mezi Českými Budějovicemi a Prahou nejedná o výstavbu nové vodní cesty. Jde o obnovení průběžné plavby nešťastně přerušené v druhé polovině minulého století tím, že na vybudovaných vodních dílech nebyla dokončena plavební zařízení. Ve světle zmíněných historických skutečností i nových trendů ve vnitrozemské plavbě nejsou proto podle mého názoru investice do obnovení plavby mezi Českými Budějovicemi a Prahou neúčelným mrháním veřejných prostředků, jak se někteří mylně domnívají.

Dokončení splavnosti vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou

Ing. Martin Vavříčka, Ing. Petr Forman

Nový dech plavby na Vltavě

Po dlouhých a dlouhých letech přešlapování, nebo dokonce téměř zapomenutí, se znovu obrací pozornost k plavebnímu využití Vltavy. Pochopitelně v úplně jiných dimenzích a souvislostech, než tomu bylo před staletími, či pouhými desetiletími. Tím novým věcným hybatelem je totiž zájem o rozvoj rekreační a sportovní plavby tak, jak je to běžné ve většině Evropy.

Lidských hybatelů by bylo možné vyjmenovat daleko více, ale jistě nelze zapomenout zejména na Ing. Libora Zárubu, který až do své nedávné smrti pociťoval jako velký hřích to, že výstavbou přehrad na Slapech a Orlíku byla průběžná plavba na Vltavě přerušena. I proto se 1. listopadu 2001 významně spolupodílel na velké „spanilé“ jízdě řady politiků a odborníků po těchto dílech a jistě to byla i jeho velká erudice a přirozená autorita, která zaujala mj. i oba zúčastněné hejtmany – jihočeského RNDr. Jana Zahradníka a středočeského Ing. Petra Bendla. A právě iniciativa těchto krajů, jejich pracovníků a spolupracovníků, postupně přivedla projekt obnovy průběžné vltavské plavby do stadia, kdy se jej mohlo ujmout Ministerstvo dopravy ČR a zejména Ředitelství vodních cest ČR a přejít k realizaci.

Historie splavňování vltavské vodní cesty

Plavba se na Vltavě provozovala od nepaměti a vltavská vodní cesta měla pro celou zemi velký význam. Přirozený říční tok se postupně upravoval a využíval a vznikaly také první střety zájmů mezi uživateli. Mlynáři často stavěli jezy, které bránily voroplavbě, a již Karel IV. proto musel zjednat nápravu vydáním nařízení, podle kterého se musely všechny vltavské jezy opatřit propustěmi pro volný průchod vorů a lodí. Význam plavby na Vltavě je možno sledovat od středověku až po současnost v řadě legislativních opatření sledujících její zabezpečení a rozvoj. Vodohospodářský zákon z roku 1901 nařizoval splavnění Vltavy z Mělníka do Budějovic a Otavy do Písku. Na základě tohoto zákona bylo v letech 1910 - 1914 realizováno splavnění Vltavy z Mělníka do Prahy vybudováním pěti nových jezů a sedmi plavebních komor. První světová válka však další stavební práce přerušila.

Dalším důležitým opatřením byl zákon o státním fondu pro splavnění řek z roku 1931, který znamenal další splavnění Vltavy v novém, víceúčelovém pojetí s vyššími stupni, které kromě plavby sledovaly i využití stupňů k výrobě elektrické energie. Podle tohoto zákona byla prováděna výstavba vltavské kaskády nad Prahou. Na stupních budovaných v letech 1928 - 1940 vznikla podle uvedeného zákona i plavební zařízení pro lodě o nosnosti 1000 t.

Naléhavá potřeba elektrické energie po roce 1945 si vynutila rychlou výstavbu dalších stupňů, vybavených špičkovými vodními elektrárnami s vysokým výkonem. Požadavky na rychlou výstavbu a maximální úsporu finančních prostředků ukázaly, že pokračovat v koncepci vodního díla Štěchovice, kde plavební komora reprezentovala prakticky stejný objem prací

jako zbývající část hráze, je neudržitelné. Pro podporu tehdy takzvané „velké plavby“ nebyl prostor ani v tehdejší podobě přepravních požadavků. Podařilo se však prosadit alespoň úspornější řešení splavnění Vltavy, a to pro lodě o nosnosti 300 t. Na přehradách Slapy a Orlík nebylo ale plavební zařízení i přes vysokou rozpracovanost dosud dokončeno.

Vodní díla Kořensko a Hněvkovice, určená především pro účely zásobování jaderné elektrárny Temelín vodou, byla dostavěna v roce 1991. Na vodním díle Kořensko se již podařilo plavební komoru pro lodě o nosnosti 300 t uvést do provozu, zatímco na vodním díle Hněvkovice byla dokončena pouze hrubá stavba plavební komory bez potřebného technologického vybavení. Projektově byla technologie vyřešena pouze koncepčně pro potřeby stavby tak, aby byla zachována možnost později komoru dovybavit. Na jezu Hlu-



Přehledná situace

boká nad Vltavou, dokončeném v roce 1931, nebylo plavební zařízení vybudováno vůbec. Pro účely plavby, resp. zajištění dostatečných hloubek, se tu předpokládalo budoucí zvýšení hladiny a proto byla v každém jezovém poli osazena dvě spustná stavidla, z nichž je dnes ovšem v jednotlivých polích využíváno pouze jedno. Druhá stavidla jsou zavěšena mimo funkci na jezových pilířích a jejich zprovoznění se již nepředpokládá.

Na jezu České Vrbné, který byl celý přestavěn v roce 1968, však již na plavbu pamatováno nebylo, neboť se počítalo s provozem nákladní plavby pouze pod tento jez. Koncový přístav měl být umístěn na pravém břehu u obce Hrdějovice a spojen železniční vlečkou s výhybnou u Nemanic.

Plánované investice

Hornovltavská vodní cesta je podle zákona č.114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě zařazena mezi využívané dopravně významné vodní cesty s parametry I. třídy dle mezinárodní klasifikace vodních cest. Stavební objekty v daném úseku se budují s výhledem na parametry dané zákonem. Užité rozměry plavební komory jsou 45 x 6

m s hloubkou 3,0 m nad záporníkem pro lodě o nosnosti 300 t. V horním ohlavi budou osazena klapková vrata, v dolním ohlavi vrata desková. Plnění plavební komory bude nepřímé pomocí krátkého jednostranného obtoku a prázdnění přímé otvorem ve vratech. Hloubka plavební dráhy je v daném úseku vodní cesty navržena na úroveň 1,60 m, která vyhovuje současným požadavkům rekreační plavby. V případě budoucí potřeby je možné dosáhnout hloubky 2,7 m bez výrazných technických obtíží a bez zásahu do vybudovaných konstrukcí. Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice - Týn nad Vltavou bude realizováno ve třech úsecích, a to České Budějovice (Jiráskův jez) - Hluboká nad Vltavou, Hluboká nad Vltavou - vodní dílo Hněvkovice a VD Hněvkovice - Týn nad Vltavou.

Touto investiční akcí vznikne několik nových staveb, zároveň se využijí některé stavby vybudované již v minulosti, jako jsou vodní dílo Kořensko s plavební komorou, vodní dílo Hněvkovice, jezy Hluboká nad Vltavou a Hněvkovice a související úpravy koryta Vltavy.

V současnosti končí plnohodnotná splavná vltavská vodní cesta v Týně nad Vltavou, kde jí vytvořil překážku stávající ocelový most pro pěší a cyklisty z roku 1892, který má pod-



Lávka pro pěší v Týně nad Vltavou



Plavební komora VD Hněvkovice

jezdnu výšku pouhé 3 m, tedy nevyhovující současným nárokům na plavbu. Je jediným mostem v řešeném úseku, který nemá dostatečnou podjezdnou výšku pod mostní konstrukcí. Způsob dosažení potřebné podjezdné výšky zatím není dořešen, je studován ve variantách a bude samozřejmě respektovat smysl investičního záměru i návrhy města.

Ve zdrži vodního díla Kořensko je nutné pro zajištění požadované hloubky provést prohrádku koryta v délce cca 2 km až k jezu Hněvkovice (je nutné rozlišovat mezi vodním dílem Hněvkovice a původním hněvkovickým jezem, ležícím níže po proudu!), který byl vybudován v roce 1919 a patří k posledním pevným jezům na Vltavě s lomenou přelivnou hranou. Pravá část jezu je dřevěná s kamennou výplní a levá je betonová s kamenným obložení. Spád jezu je přibližně 2 m. Pro účely plavby bude nutné jez kompletně rekonstruovat a zřídit u něho plavební komoru. Úroveň vzduť jezu se nebude měnit. Pro zvýšení průtočné kapacity jezu lze jeho část nahradit pohyblivým jezovým polem. Jez dnes nemá zařízení pro přechod ryb, při rekonstrukci se počítá s jeho dobudováním. Jeho řešení je rovněž ve fázi studií. V konci vzduť tohoto jezu je nutné provést prohrádku v délce cca 400 m k přehradní hrázi Hněvkovice.

Jediným hotovým technologickým prvkem plavební komory vodního díla Hněvkovice je v současné době uzávěr horního krátkého obtoku. V rámci vystrojení se osadí horní desková a dolní stavidlová vrata a vázací prvky včetně žebříků. Z velí-



Jez Hluboká nad Vltavou

nu plavební komory, umístěného na střeše současného provozního objektu, se bude následně řídit celé vodní dílo. Pro potřebu údržby správce vodní cesty vznikne nutné zázemí.

Přehradní nádrž je již v současnosti splavná a pro zajištění plavebních hloubek na konci zdrže je navržena prohrábka dna v délce cca 2 km až k jezu Hluboká nad Vltavou. Pro překonání spádu cca 3 m vznikne na pravém břehu - v místě bývalé vorové propusti jezu - nová plavební komora. Vzhledem k památkově cenné lokalitě pod zámekem bude nutné vnější vzhled plavební komory a provedení velínu citlivě zasadit do stávajícího prostředí.

V celé zdrži jezu Hluboká nad Vltavou bude nutná prohrábka dna. V konci vzduť, kde šířka koryta nedovoluje dvoulodní provoz, bude z důvodu minimalizace zásahu do břehů v úseku délky 1,5 km zřízen jednolodní provoz vyznačený plavebním značením jako úžina.

Smyslem modernizace jezu České Vrbné je využití spolehlivější hradící konstrukce pro udržování plavební hladiny a zlepšení manévrovacího prostoru pro správu řeky při zimním režimu (ledochod) a při povodňových situacích. Dnešní železobetonové sektory, sklopné do tlačných komor spodní

stavby, nahradí podpírané ocelové duté klapky. Přínosem bude také nový řídicí systém jezu, který se následně začlení do řídicího systému celého zdymadla, umístěného ve velínu plavební komory. Plavební komora bude stát na pravém břehu vedle jezového pilíře a bude překonávat spád cca 7 m. Vzhledem k vyššímu překonávanému spádu se návrh plavební komory ověřuje modelovým výzkumem na ČVUT.

Důležitou investicí bude také ochranný přístav v nadjezí na levém břehu, a to v sousedství dnešního slalomového areálu. Hlavními funkcemi bude jednak zajištění prostoru pro bezpečné stání plavidel za vysokých vodních stavů, jednak ve vytvoření zázemí pro běžný provoz plavidel. Vjezd do přístavního bazénu umožní uzavíratelný otvor v ochranné hrázi s podjezdnou výškou obslužné komunikace 5,25 m. Kapacita postačuje jak pro běžná plavidla, tak i pro umístění dvou tzv. návrhových plavidel.

Plavební hloubka ve zdrži jezu České Vrbné bude zajištěna pod Dlouhý most v Českých Budějovicích protipovodňovou prohrábkou v rámci investice Povodí Vltavy, s.p. Na ni naváže úprava podjezí Jiráskova jezu, kde bude obratiště lodí. Na konci vodní cesty bude na levém břehu plovoucí přístaviště „Lannova loděnice“ - bude sloužit nejen jako koncové přístaviště vltavské vodní cesty, ale zároveň jako nástupní místo v rámci projektu „Město a voda“ města České Budějovice. Tento navazující projekt plavebně zpřístupní tzv. Lannův kanál a řeku Malši (staré rameno Vltavy), tedy atraktivní prostory v samém středu krajského města.

Co bude dál?

Zahájení realizace investic Ředitelství vodních cest ČR se plánuje na 2. pololetí roku 2008, kdy by měla začít rekonstrukce jezu České Vrbné a prohrábka pod jezem. Na tyto akce naváže výstavba plavební komory.

Celý první úsek z Českých Budějovic do Hluboké by měl být podle plánu zprovozněn během roku 2010, další etapy budou postupně následovat.

Zdá se, že po dlouhých desetiletích stagnace a několika letech usilovné práce politiků a řady odborníků je naděje na vytvoření hezkého a užitečného díla, které jistě ocení jak povltavští obyvatelé, tak návštěvníci tohoto regionu.



Jez České Vrbné

Ředitelství vodních cest ČR zahajuje první dvě stavby splavňování Vltavy do Českých Budějovic

Tisková zpráva

České Budějovice, 9. září 2008 – Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC ČR) dnes za účasti zástupců Ministerstva dopravy a hejtmána Jihočeského kraje Jana Zahradníka zahájilo první dvě stavby v rámci projektu „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou“. Jedná se o modernizaci jezu v Českém Vrbném a zajištění dostatečné plavební hloubky ve zdrži jezu Hluboká nad Vltavou. První část projektu mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou by měla být dokončena v roce 2010 a na nákladech se bude podílet i Evropská unie prostřednictvím Operačního programu Doprava. „Jsem rád, že jsem dnes mohl zahájit první stavby projektu dokončení splavnosti vltavské vodní cesty a že se už nepohybujeme v pouhých teoriích a plánech,“ říká ředitel ŘVC ČR Miroslav Šefara. „Po dokončení celého projektu v roce 2013, kdy budou dobudována i plavební zařízení na Orlíku a Slapech, vznikne souvislá vltavská vodní cesta, napojená díky Labi na rozsáhlou síť evropských vodních cest,“ dodává.

Hejtmán Jihočeského kraje Jan Zahradník zahájení stavby vítá: „Jihočeský kraj v rámci svých priorit rozvoje dopravní infrastruktury dlouhodobě usiluje o dokončení vltavské vodní cesty do Českých Budějovic a na přípravě této stavby se také významně podílel. Sledujeme, jak intenzivní rozvoj zaznamenává rekreační plavba v Evropě. Věřím, že oživení vltavského údolí přinese další rekreační možnosti Jihočechům i návštěvníkům našeho kraje, kteří budou jižní Čechy chtít poznávat během plavby či pobytu u řeky. Ve spolupráci s městy a obcemi připravujeme navazující záměry a projekty, které přispějí ke zlepšení rekreačních možností a rozvoji cestovního ruchu v krásném údolí řeky Vltavy.“

Cílem projektu je splavnit úsek mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou pro rekreační plavbu a navázat tak na splavňování Vltavy, které v minulosti nebylo dokončeno. Prvními dvěma stavbami části mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou je modernizace jezu České Vrbné a zajištění potřebných plavebních hloubek ve zdrži jezu Hluboká nad Vltavou. Obě stavby jsou realizovány společností Metrostav a.s. V průběhu stavby bude nutné uskutečnit zemní práce v korytě řeky, dále demolici částí vlastního jezu, betonáž a montáž nové jezové technologie. Stavby by měly být dokončeny v listopadu 2009. Náklady dosáhnou výše 145,7 mil. Kč a budou částečně spolufinancovány Evropskou unií z Evropského regionálního rozvojového fondu prostřednictvím Operačního programu Doprava.

Rekreační plavba se postupně v Evropě stává významným ekonomickým a volnočasovým fenoménem. V České republice jsou tyto aktivity rozvinuty zatím pouze na Baťově kanále na Moravě a na přehradních nádržích.

Na Vltavě je dosud rekreační plavba omezena nesplavnými úseky, které izolují lodní provoz např. na Orlické a Hněvkovické přehradě od ostatních lokalit. Ideálním prostorem pro rozvoj plavby je horní Vltava v úseku mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou. Splavněním tohoto úseku se naváže na vývoj plavby na Vltavě, která je zde provozována od nepaměti. Splavná Vltava v tuto chvíli končí v Týně nad Vltavou a je přerušena Slapskou a Orlickou přehradou, kde i přes vysokou rozpracovanost nebyla plavební zařízení pro lodě v minulosti dokončena. Na zbývající trase do Českých Budějovic jsou již vybudovány jezy, pro jejich překonání je však nutné dobudovat plavební zařízení.

V roce 2009 bude kromě zahájení stavby plavební komory České Vrbné dokončena úprava koryta řeky v Českých Budějovicích pod Jiráskovým jezem. Tato úprava bude navazovat na protipovodňovou prohrádku dna realizovanou Povodím Vltavy, s.p. V roce 2009 bude postaven i přístav České Vrbné a přístaviště Lannova loděnice v Českých Budějovicích.

Popis projektu

Projekt „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou“ se skládá z několika samostatných podprojektů, které celý úsek dělí do tří částí: České Budějovice – Hluboká nad Vltavou, Hluboká nad Vltavou – Vodní dílo Hněvkovice, Hněvkovice – Týn nad Vltavou.

1. část: České Budějovice – Hluboká nad Vltavou Úsek vede z centra Českých Budějovic, kde navazuje na záměry projektu „Město a voda“, které připravuje Město České Budějovice, až k jezu Hluboká nad Vltavou. Jeho realizací vznikne atraktivní trasa v délce zhruba 9 km spojující jihočeskou metropoli s dalším významným turistickým cílem. V rámci tohoto záměru bude prohrádkou dna zajištěna plavební hloubka 1,6 m ve zdrži jezu České Vrbné, modernizován jez České Vrbné a vybudována plavební komora. Do investičního záměru spadá i vybudování ochranného přístavu České Vrbné a zajištění plavebních hloubek 1,6 m ve zdrži jezu Hluboká nad Vltavou. Důležitou součástí je výstavba koncového přístaviště Lannova loděnice a vytvoření obratiště pod Jiráskovým jezem.

2. část: Hluboká nad Vltavou – Vodní dílo Hněvkovice

Navazující úsek od jezu v Hluboké nad Vltavou k Vodnímu dílu Hněvkovice napojí k českobudějovické oblasti dalších zhruba 18 km vltavské vodní cesty, takže i s prvním úsekem již bude k dispozici přes 27 km rekreační vodní cesty.

V rámci tohoto záměru bude prohrádkou dna zajištěna plavební hloubka 1,6 m ve zdrži Vodního díla Hněvkovice a postavena plavební komora na jezu Hluboká nad Vltavou.

3. část: Vodní dílo Hněvkovice – Týn nad Vltavou

Jedná se o poslední úsek v délce 5,6 km, jímž se propojí České Budějovice s vodní nádrží Orlík. Tím se navzájem zpřístupní celá část Vltavy od Českých Budějovic až k přehradě Orlík včetně části Otavy.

V rámci tohoto záměru bude vystrojena stávající nefunkční plavební komora Vodního díla Hněvkovice. Dále bude modernizován jez Hněvkovice a vybudována plavební komora u tohoto jezu. Neméně důležitou součástí tohoto záměru je úprava mostu pro pěší v Týně nad Vltavou, který má v současnosti nízkou podjezdnou výšku a nakonec zajištění plavební hloubky 1,6 m prohrádkou dna ve zdrži Vodního díla Kořensko a jezu Hněvkovice.



Po vodě – ekologicky, levně a v pohodě



Snad má Libor radost

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

Příští rok, 16. června 2009, by se dožil „Pan Inženýr“, tedy Ing. Libor Záruba, sta let. Je neuvěřitelné, že je to teprve 5 let, co nás fyzicky ve svých 95 letech opustil (duševně nikoliv). Zemřel ve věku, kdy se na mnohé jiné již jen mlhavě vzpomíná, zatímco on téměř do posledních dnů pracoval, vymýšlel a inspiroval. Jeho vnuk Josef vzpomíná, že maminka vždy tvrdila, že ve skutečnosti se narodil o čtyři dny později, mnozí z nás ale žili v přesvědčení, že se narodil spíše o 40 let později, protože vždy byl velmi vitální a myšlenkově i fyzicky mladý. Příští jubilejní rok tedy bude mnoho důvodů vzpomínat na spousty jeho projektů a realizací, i na něho osobně. Letos se proto zastavme „jen“ u Vltavy.

Když byla 9. září 2008 v Českém Vrbném slavnostně zahájena dostavba vltavské vodní cesty mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou, vzpomněl na Ing. Zárubu jihočeský hejtman RNDr. Zahradník ve svém projevu a mnozí z nás alespoň ve svých myslích a rozhovorech. Nedočkovanou splavnost Vltavy totiž považoval vždy tak trochu za svůj „rest“, i když za to samozřejmě nemohl – to by se spíše měli zastydět komunističtí mocipáni, kteří tomu v 60. letech 20. století zabránili.

Vltavě věnoval Libor celoživotně mnoho úsilí a zejména v posledních letech se k ní opět intenzivně vrátil. Vše vyvrcholilo v roce 2001. Byl to on, kdy nás vyprovokoval, abychom zorganizovali „spanilou jízdu“ po vltavské kaskádě, a přizvali k ní nejen řadu odborníků, ale hlavně také nově zvolené hejtmany Jihočeského a Středočeského kraje. A byl to také právě on, kdo svým nezaměnitelným způsobem, věcně, srozumitelně a s velkým nadšením, celý problém a jeho řešení popsal. Na pomoc si vzal – jako to dělal celý život – názorný model orlického lodního zdvihadla.

Pány hejtmany pro věc získal a exceloval i při následných besedách se starosty a občany okolních obcí. Nelze přitom zapomenout, že v té době již překonal devadesátku...

Jeden úsek „jeho“ Vltavy se tedy začal letos realizovat. A jak je to jinde? Ano, intenzivně se připravuje také výstavba lodních zdvihadel na Orlíku a na Slapech. Tady ale máme starost, zda by se Libor trošičku nemračil. Zatímco orlické zdvihadlo se připravuje v zásadě podle jeho myšlenek a návrhů (snad by jen trochu polemizoval se zvětšením užité délky vany zdvihadla), na Slapech se projektanti od jeho řešení zásadně odchýlili. Je to škoda, protože tím zůstane nevyužit tunel v základech hráze, který od počátku byl pro lodě připravován (i když nejprve posloužil jako obtok při stavbě přehrady), a na který měla navazovat svislá šachta zdvihadla, ústící v horní vodě do rovněž předem připravené horní rejdy. Možná, že projektanti narazili na nějaké problémy a obtíže – ale právě Ing. Libor Záruba byl pověstný tím, že problémy vždy uměl brilantně vyřešit, a na tento odkaz bylo jistě vhodné a možné navázat.

I přes tento dílčí nesoulad však pevně věříme, že tam kdesi nahoře, kde Libor nepochybně sídlí v oddělení géníů, je důvod k radosti. A to, že celá výstavba bude trvat kolem desítky let, je z hlediska věčnosti, kdy musel o splavnou Vltavu vést marný boj, jen mžik...



1. listopadu 2001 se začala psát nová historie splavňování Horní Vltavy.

Vltava a sportovní jachting

Ing. Jiří Valdhans – ředitel Vodohospodářského rozvoje a výstavby a.s.

V kontextu rozsáhlých a dlouholetých diskusí o splavnění Vltavy, vedených nejen na stránkách tohoto časopisu, bych rád připomněl, že vodní cesta neslouží jen k přepravě sypkých a nadměrných nákladů. Odpůrci rozvoje vodních cest velmi rádi operují zejména argumenty o poškozování životního prostředí, narušování krajinného rázu a poškozování turistického potenciálu oblastí, které jsou nezbytnými stavbami na řekách dotčeny. Já osobně jsem přesvědčen, že nedílnou součástí toho, co označujeme jako životní prostředí, jsou zejména lidé. A těžko někdo může popřít fakt, že v životě současného člověka neustále roste význam rekreace a sportu na úkor času věnovaného práci jako nutné podmínce přežití.

Že sport a rekreace nejsou jen záležitostí posledních desetiletí, je možno demonstrovat i na příkladu **Českého Yacht Klubu**, který v letošním roce slaví již **115. výročí** svého založení. Na jeho

historii je možné pochopit, jak hluboká je v Čechách tradice užívání řek a vodních cest i k jiným účelům, než je nákladní doprava.

Lodě byly na Vltavě od nepaměti a jejich nejstarším pohonem byla vesla a plachty. Traduje se, že prvními plachtíči v Praze, kteří nepluli jen z pracovních obchodních důvodů, byli mlynáři, např. Odkolek, Vávra aj. O starším neorganizovaném jachtingu svědčí rytina významného českého rytce Antonína Pucherny z r.1807, která zobrazuje plachetnice na Labi v Roudnici a v Děčíně. Snad nejstarším v Praze byl veřejný jachetní závod mezi Střeleckým a Barvířským (dnes Slovanským) ostrovem 25. září 1870, ve kterém zvítězila loď Libuše Jindřicha Odkolka. Později provozovali plachetnice členové řady veslařských klubů. Od konce 19. století se plachty objevují již jen jako pohon sportovních lodí.



Celkový pohled na podolský přístav, domovský přístav Českého Yacht Klubu, foto: Kopovič z roku 1970

Kolébku organizovaného jachtingu v zemích koruny české je Český Yacht Klub, jeden z nejstarších jachetních klubů ve střední Evropě. Byl založen v roce 1893 Josefem Rösslerem-Ořovským, velkým sportovcem, zakladatelem a průkopníkem řady dalších sportovních odvětví.

Nestačilo mu, že sám sportoval. Iniciativně nabídl tehdejší mládeži sport a kulturu těla, a umožnil jí to organizováním i osobním příkladem. V Čechách byl zakladatelem kanoistiky, turistiky na řekách, vodního skautingu a dalších sportovních odvětví. O tom, jakým byl dobrým organizátorem svědčí mimo jiné i to, že založil 1. Český lawn tennis klub, který byl prvním tenisovým klubem v Rakousku-Uhersku, a již čtyři roky poté jej přihlásil do Mezinárodního tenisového ústředí v Londýně. Náruživě a úspěšně holdoval tenisu, fotbalu i bandyhokeji. Byl znamenitým šermířem. Pro propagaci lyžování neváhal organizovat improvizovaný závod na Václavském náměstí a již v r. 1897 byl mezi pořadateli prvních mezinárodních lyžařských závodů u Jilemnice, když předtím dovezl první lyže z Norska a zasadil se o domácí výrobu jasanových závodních lyží na Smíchově. Závodně se vyžíval též ve veslování a rychlobruslení. Byl rozhodčím prvního fotbalového utkání tradičních rivalů Sparty a Slavie.

Členové ČYK byli propagátory jachtingu, zakladateli Československého olympijského výboru a účastníky olympijských her. Zakladateli klubu Rösslerovi-Ořovskému vděčíme za to, že se česká delegace účastnila olympijských her jako uznaný národ ještě před vyhlášením státní samostatnosti v roce 1918. V roce 1912 se účastnilo osm členů Českého Yacht Klubu olympijských her ve Stockholmu. Výpravu vedl předseda Rössler-Ořovský s dr. J. Guth-Jarkovským.

Začátky nejsou nikdy lehké. ČYK, po vyčlenění z veslařského klubu BLESK v r.1893, zakotvil v r.1895 malou vlastní klubovnu u hráze podolského přístavu. Tenkrát ještě neexistoval vyšehradský tunel a přístup do klubu byl možný buď s pomocí přívozu kolem vyšehradské skály anebo obchůzkou přes tzv. slepičárnu. Koňka jezdila jen k nynějšímu Palackého mostu. Následovaly ještě dvě plovoucí klubovny, než bylo v r.1911 rozhodnuto vystavět loděnici na ochranné hrázi podolského přístavu. Tato budova zde, jako chráněná památka, stojí dodnes a stále slouží svému účelu.

Ani k politice nebyl český jachting lhostejný. U příležitosti oslav 25letého trvání klubu, 20. října 1918 se ČYK stal prvním místem v Praze, na kterém byla vztyčena česká vlajka místo rakouské, tedy před ukončením první světové války a před prohlášením samostatného státu. Byla to tehdy vlajka s českým lvem a svatováclavskou korunou, tatáž, pod kterou pochodovali čeští olympionici ještě v době Rakouska-Uherska. Vlajky se

zachovaly a jedna je uložena v klubu, druhá je v muzeu tělesné výchovy a sportu.

V průběhu historie ČYK se v členské matrice objevuje řada jmen významných osobností. Naleznete zde kromě zmíněných zakladatelů a významných sportovců Tomáše Jana Baťu, úspěšného kanadského podnikatele a s nimi řadu dalších, kteří již „neplují v pozemských vodách“, např. Tomáše Baťu, úspěšného českého podnikatele, JUDr. Karla Baxu, poslance českého sněmu, prvního primátora hl.m. Prahy, Jeronýma Colloredo Mannsfelda, který v letech 1912 - 1928 umožnil akad. malíři Alfonsu Muchovi, aby na zbirožském zámku vytvořil slavnou Slovanskou epopej, JUDr. Jiřího Guth-Jarkovského, zakládajícího člena Mezinárodního olympijského výboru, od r. 1918 jeho předsedy, ceremoniáře prezidenta T. G. Masaryka, Vladimíra Neffa, významného českého spisovatele, Jaroslava Nováka, průkopníka výchovy mládeže, vedoucího pražských vodních skautů, JUDr. Jaroslava Preisse, finančníka, vrchního ředitele, Františka Ringhoffera, průmyslníka, Arnošta Schwarzenberga, Jana Wericha, významného českého herce a další významné osobnosti.

I po dobu okupace Německem zůstal ČYK ryze českým klubem. Přitom internacionalismus, který je všem jachtařům a námořníkům po celém světě vlastní, není cizí ani českým jachtařům. V řadách členů ČYK se vyskytují i občané jiných zemí, pobývající nebo pracující v České republice. Před první světovou válkou ČYK zřídil svůj odbor v Terstu, před druhou světovou válkou ve Splitu. Bohužel, světové války oba odbory zlikvidovaly. Tradiční mezinárodní spolupráce však pokračuje. Dnes ČYK spolupracuje s jachetními kluby v Německu, Chorvatsku a Rakousku.

V současné době klub sdružuje na 200 členů s cca 90 loděmi. V pražské oblasti je ČYK jedním ze dvou klubů, který organizovaně rozvíjí sportovní aktivitu mládeže, jeho družstvo mládeže je druhým největším v České republice. Jeho mládež plachtí na lodích třídy Optimist, Cadet, Evropa, Laser, Fireball, dospělí na lodích třídy Pirát, Fireball a na kajutových lodích.

Přesto, že pro závodní jachting řeka není ideálním prostředím, slouží více k relaxaci a tréninku, soutěživost pražského ČYK byla vždy intenzivní. Byla založena řada jachetních závodů, doma i na moři. K nejvíce obsazeným náleží závod o Primátorský štít, který je od r.1946 paralelou veslařských „primátorek“. Koná se každoročně na podzim pod Vyšehradem. Závod byl založen v roce 1945, po skončení 2. světové války na památku prvního primátora Prahy Dr. Baxy, který byl od r. 1918 rovněž členem ČYK. Bronzová plastika na mramorové desce, dar primátora hl.m. Prahy, je trvale putovní cenou, udělovanou vítěz-



64. ročník „Primátorského štítu“ proběhl ve dnech 18. - 19. 10. 2008 pod záštitou primátora hl.m. Prahy MUDr. Pavla Béma.

né lodi nejpočetněji zastoupené lodní třídy. Ve dnech 18. a 19. 10. 2008, za účasti 69 plachetnic z 18 klubů, proběhl již 64. ročník tohoto závodu, pod záštitou primátora hlavního města Prahy MUDr. Pavla Béma, který se také osobně zúčastnil jeho zahájení.

Jestliže někoho zarazí, že vnitrozemský občan touží po opanování vod a moří, měl by si připomenout, že do bezprostředního styku s moří přišlo mnoho vnitrozemských Čechů v minulých stoletích nejen proto, že byli dobrodružnější povahy, ale také jako cestovatelé, vědci a objevitelé, nebo z důvodů existenčních, např. při vystěhování do Ameriky nebo na útěku před politickou perzekucí. Jinou, dnes již málo známou skutečností je, že z Čech a Moravy pocházela asi třetina námořníků rakousko-uherské monarchie. Většinou byli strojníky a palubními důstojníky. Od založení klubu provozují členové ČYK také námořní jachting. Každoročně plují lodě pod klubovou vlajkou na Severním moři, Baltu, Středozemním i Egejským moří, několik lodí

kotví celoročně v italských a německých přístavech z důvodu obtížnosti jejich přepravy po souši. Také jim chybí splavná cesta domů.

Obecně se dá říci, že na českých řekách chybí zázemí pro rekreační plavbu, což omezuje počet turistů, kteří by rádi využili dovolené na lodi k poznávání nových míst. I v tomto směru se ČYK snaží vytvářet co nejlepší podmínky. Český Yacht Klub poskytuje ve svých prostorách umístěných v Podolském přístavu u 56. říčního km celou řadu služeb nejen svým členům, ale i plující veřejnosti. Je zde k dispozici kotviště, vývaziště, místo pro spuštění plavidla na vodu, možnost vyzdvížení plavidla vrátkem do 5t, dílna, el. přípojka, pitná voda, sprchy s teplou vodou, mytí lodí. Na blízkém nábřeží jsou obchody s potravinami a řada restaurací, cyklostezka a stanice tramvají, které vodního turistu během 10 minut dopraví do centra města. Zájem o tyto služby každoročně vzrůstá a jsme rádi, že přibývá i zahraničních návštěvníků, kteří touží poznat krásy naší země.

Vodní toky a cestovní ruch

Ivan Černý – prezident České asociace novinářů a publicistů cestovního ruchu

Před krátkým časem se uskutečnilo dvoudenní pracovní setkání starostů měst a obcí, vedoucích turistických informačních center Polabí a zástupců České hospodářské komory, státní agentury Czech Tourism i Asociace novinářů a publicistů cestovního ruchu. Nechyběli ani pracovníci středočeských ČD a dalších institucí, zabývajících se cestovním ruchem, včetně Středočeské turistické a informační služby. Ti všichni se společně zamýšleli jak nad současným stavem služeb a nabídky v domácí turistice, tak i výhledy a plány na rok 2009.

Loď plná námětů

Zdařilou akci zorganizovala společnost Zlatý pruh Polabí o. p. s. Konala se na palubě parníku Král Jiří, což bylo příznačné, neboť plavba z Týnce nad Labem do Mělníka a zpět měla mimo jiné dát i prostor pro debatu, proč dosud nejsou využity rekreační možnosti, které se na tak významné řece, jako Labe je, nabízejí.

Pro účastníky setkání byl připraven dostatečný prostor pro zviditelnění polabských měst a obcí i představení jejich turistických magnetů a zajímavostí. Moderátorem a pořadatelem akce v jedné osobě byl Pavel Hlaváč, předseda správní rady, který nám Zlatý pruh Polabí o.p.s představil:

„Jsme obecně prospěšnou společností, která působí v oblasti podpory cestovního ruchu pro tu část Středočeského kraje, která je na severovýchod od Prahy a nese označení Polabí. Založena byla v roce 2005. Ve spolupráci s Krajským úřadem Středočeského kraje a Českou centrálou cestovního ruchu cestovního ruchu vytváří marketingovou podporu této destinace, propaguje a podporuje vytváření nových jednotlivých cílů a turistických produktů. Spolupracujeme s turistickými informačními centry a dalšími subjekty cestovního ruchu, ať již s podnikateli nebo zástupci měst a obcí s jediným společným cílem: zkvalitňovat nabídku cestovního ruchu a tak využít vysoký potenciál domácího cestovního ruchu pro hospodářský rozvoj celého Polabí.“

Ještě je spousta rezerv

Labe, spojující prvek této „plovoucí konference“, pramení jak známo v Krkonoších. Jistě i proto mezi prvními diskutujícími byl Mgr. Michal Vávra, výkonný ředitel Krkonoše – svazek měst a obcí. Miroslav Králík z KČT zase představil systém Informačních stezek. Jedno zajímavé vystoupení stíhalo druhé.

Bez natírání na růžovo se hovořilo o radostech i strastech místní problematiky turismu. Neustále byla zdůrazňována rezerva v lidském potenciálu. Stranou nezůstaly ani dlouhou dobu přetrvávající nešvary ve službách v cestovním ruchu, především v pohostinství a nepružných otevíracích dobách nejenom restaurací, ale i některých informačních center či muzeí. Zodpovědní pracovníci a zástupci samosprávy

hledali možnosti spolupráce mezi Polabím, Posázavím i Českým rájem, Rakovnickem a Kutnou Horou (jediného zástupce UNESCO ve Středočeském kraji). Středočeský kraj představil svoji novou řadu propagačních materiálů „Kraj, který nemůžete minout“. Diskutovalo se o reálných možnostech využití prostředků z EU. Jak na dotace, na co a jakým způsobem je získat. Večerní zasedání prvního pracovního dne o turistických cílech v Polabí vyvrcholila debatou o využití Labe jako spojovacího prvku k rozvoji cestovního ruchu.

Šípková Růženka

Jak bylo konstatováno, lodní turistika v rámci Středočeského kraje je dosud doslova v plenkách. Nádherný vodní tok i se svými břehy prakticky zeje prázdnotou. Nikde žádné kánoe, kajaky, šlapadla či hausbóty, nikde výletní lodě ani malé jachty. Nejsou vybudována vhodná přístaviště či mariny, na vodní trasy nenavazují, až na vzácné výjimky, cyklostezky ani nejsou vytvořeny informační sítě odkud a kam za jakým výletem či výletnickým cílem. Kemp nebo penzionek je na březích Labe v těchto místech vidět velmi zřídka kdy. Tu a tam chata a pár rybářů, smutné ahoj se třepe nad hladinou. Není nikoho na břehu, kdo by námořnický pozdrav z paluby výletní lodi opětovat. Promarněná šance, nebo lépe řečeno, spící šance? Kdo ji vzbudí, kdo ji uvede do života? Budiž jsou zdejší „Labákům“ příkladem města na Labi mezi Litoměřicemi a Ústím, která dala dohromady prostředky a první sezónu je výletníkům a turistům k dispozici loď Porta Bohemica s pravidelným jízdním řádem.

Den druhý

Tipy na výlety, jmenované při workshopu druhého dne, by daly na víc než jednu dovolenou. Ve vystoupeních rady starostů byla kupříkladu prezentována města Čelákovice, Kostelec nad Labem i malá obec Kadlín, která ale nelení a i ona si připravila svou hrst turistických lákadel. Ing. Karel Otava, poradce GŘ ČD představil projekt Živá nádraží, Milovice zase lákají na vojenskou minulost a bojové hry, jako je paintball či adrenalin z nabídky Tankodromu Milovice.

Protože i láska k poznávání vlasti prochází žaludkem, tak pozval přítomné (a jejich prostřednictvím

i všechny turisty a výletníky) místostarosta Mělníka PaeDr. Zdeněk Koudelka k návštěvě a prohlídce města nad soutokem Vltavy a Labe. To je známé nejenom svými památkami, ale i báječným mělnickým vínkem, které chutná v kteroukoli roční dobu. Tím byla též odstartována debata o možnostech tzv. gastroturistiky a možnostech využití charakteristických lidových jídel regionálních českých kuchyní, coby další turistické lákadlo.

Účastníci tohoto netradičního setkání se v závěru plavby shodli na nutnosti takovýchto akcí, při kterých si jednotlivé destinace cestovního ruchu Polabí i celého Středočeského mohou vyměnit své zkušenosti.

Zlatý pruh Polabí o.p.s si pak bere za své i možnosti rozvoje vodní turistiky na Labi. První nelehký úkol zní: ve spolupráci se starosty vybraných měst a obcí zajistit vznik přístavních mol pro plavby výletních lodí.

V této souvislosti se rozvinula vášnivá debata na související téma – problematiku realizace vodní cesty Dunaj-Odra-Labe.

Dosud nám totiž díky vládním průtahům hrozí ztráta možnosti investic od EU do tohoto celospolečensky velmi prospěšného díla v řádech miliard eur. Nelichotivým faktem je pak skutečnost, že Česká republika je nejen jediným z 27 států Evropské unie, který nemá přímý nebo kvalitní vodní cestou

nepřímý přístup k moři, ale především je jedním ze států, odkázaných na velmi skromné vodní zdroje, což by koridor D-O-L mimo jiné též řešil. Nehledě na možnosti rekreační, turistické i sportovní plavby, po které naši vodomilní občané tak rádi pošilhávají kupříkladu do Holandska. Soustavnými odklady rozhodnutí o realizaci vodní cesty Dunaj-Odra-Labe se bezesporu Česká republika dostává postupně i do ekonomické, ekologické a politické izolace v rámci EU. Nehledě na to, že se zdá, jakoby zodpovědné činitele ani nezajímalo, že práce na celém projektu splavnění koridoru D-O-L by přinesly 79 000 pracovních míst po dobu 14 let výstavby...



Modernizace plavidel

Mgr. Vít Šimonovský – ředitel odboru plavby Ministerstva dopravy ČR

Jedním z cílů aktuální Dopravní politiky České republiky je, mimo jiné, podpořit vyšší využití vodních cest a zavedení nových multimodálních technologií.

Ministerstvo dopravy zpracovalo v této souvislosti program modernizace plavidel vnitrozemské nákladní vodní dopravy.

Tento program je plně v souladu s Integrovaným evropským akčním programem pro vnitrozemskou vodní dopravu NAIADES, který obsahuje doporučení kroků, které by měla učinit EU, jednotlivé členské státy a další dotčené strany v letech 2006 – 2013. Cílem NAIADES je podpořit vnitrozemskou vodní dopravu, “která je vysoce bezpečná a šetrná k životnímu prostředí a může napomoci přechodu na jiné způsoby dopravy a usnadnit tak problémy se zahlcením a přetížením, které se vyskytují u ostatních druhů doprav”. NAIADES věnuje pozornost, mimo jiné, podpoře modernizace a inovace lodního parku plavidel vnitrozemské plavby. Cílem je zefektivnění užívání plavidel, zvyšování úrovně bezpečnosti přepravy a snižování vlivu vodní dopravy na životní prostředí. Tyto cíle mohou být dosahovány prostřednictvím speciálních programů za účelem modernizace a inovace plavidel, a to jak v souvislosti s vyšší efektivitou poskytovaných služeb (např. efektivnější spalovací motory, úpravy lodních nákladových prostorů), tak i vyšší bezpečností vnitrozemské plavby.

Prvotním krokem bylo zařazení modernizačních opatření do Operačního programu doprava pro programovací období 2007 – 2013 (oblast podpory 6.3. – podpora modernizace říčních plavidel). Tento krok byl základním předpokladem pro zajištění finančního krytí celého projektu.

Především s odkazem na cíle programu NAIADES schválila poté Evropská komise v květnu 2008 (jednání s EK bylo zahájeno v červnu 2007) program modernizace plavidel s ohledem na jeho prokázaný soulad s pravidly ES v oblasti veřejné podpory.

Následně byla v červenci 2008 ministerstvem financí schválena aktualizovaná dokumentace programu, jako nástroj pro čerpání prostředků státního rozpočtu v rámci spolufinancování evropských finančních zdrojů.

Program zahrnuje 3 podprogramy. Podprogram 1 je zaměřen na pořízení nízkoemisních pohonných jednotek a pomocných agregátů (s finančním objemem podpory ve výši 211 680 000 Kč), podprogram 2 na modernizaci plavidel za účelem zvýšení multimodality (pořízení odlehčených stohovacích krytů nákladového prostoru, zvýšení jícňů, přepravní rámy na osobní automobily)



s finančním objemem podpory ve výši 84 770 000 Kč a podprogram 3 bude zahrnovat modernizace vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské vodní dopravy (dovybavení plavidel přídovým dokormidlovacím zařízením, výměna obšívky, zhotovení ocelových podlah nákladových prostorů, vybavení radarovým zařízením, vybavení autopilotem) s finančním objemem podpory ve výši 147 049 000 Kč. Uvedené finanční částky jsou plánovány pro celou dobu trvání programu, tedy do roku 2013.

Maximální míra veřejné podpory bude činit 49 % způsobilých výdajů. Celková míra veřejné podpory se skládá z prostředků veřejných rozpočtů ČR (15 % celkové veřejné podpory) a z prostředků Evropského fondu pro regionální rozvoj ERDF (tvorí zbývajících 85 % veřejné podpory). Podíl soukromých prostředků musí tedy činit alespoň 51 %. Jednou z podmínek programu je přitom zvýhodnění těch žádostí, které požadují nižší podíl veřejné podpory.

Příjemci podpory mohou být vlastníci nebo provozovatelé plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy jejichž plavidla jsou vedena v plavebním rejstříku České republiky bez ohledu na státní příslušnost provozovatele.



První výzva pro předkládání projektových žádostí byla zveřejněna 22. 9. 2008 s tím, že projektové žádosti je možno předkládat do 20. 10. 2008.

Další výzva bude zveřejněna v návaznosti na

vyhodnocení výsledků prvního kola výzvy a aktuálních možností státního rozpočtu v roce 2009.

Bližší údaje k programu modernizace plavidel jsou na www.opd.cz/cz/plavidla a www.mdcz.cz.



Padesát let při výstavbě vodních cest v Československu a České republice

Dr. Ing. Milan Jermář

Jako projektant Hydroprojektu Praha jsem na konci padesátých let byl pověřen zpracováním studie výstavby jezu Modřany, tenkrát ještě nad Prahou. Podle záměru svého strýce, profesora ČVUT, jsem měl prosadit hydrostatické automatické jezové konstrukce jeho soustav, jež byly před 2. světovou válkou realizovány na Opavsku a v padesátých letech ta neoriginálnější ve Žďáru nad Sázavou.

Výrobce ocelových jezových konstrukcí, ČKD Slaný a tehdejší specialisté Hydroprojektu (ing. Haník, Kratochvíl a Krombholz) byli při zavádění inovací velmi opatrní. Vodní dílo Modřany však nebylo v plánu investiční výstavby. Tak se podařilo ve dvou studiích, jež má skupina pro toto dílo zpracovala, alternativně posoudit hydrostatický sektorový jez i dutou klapku, hydraulicky ovládanou z přelévavých pilířů. Ty měly být z úsporných důvodů co nejkratší a nejnižší a za povodní přeléváné. Provozní komunikaci měla obstarávat chodba v betonu spodní stavby. Jedinou vertikální dominantou díla měl být velín z něhož měl být ovládán jez i plavební komora. Třetí alternativou byl době poplatný zdvižný tabulový jez s vysokými pilíři.

Navržený úsporný způsob výstavby prostřednictvím jímek ze štětových stěn, beraněných z vody,

podpořil vedoucí člen technického oboru Hydroprojektu ing. Libor Záruba. Byl to zanícený novátor a tak navrhl také další alternativu jezového uzávěru: vakový jez z gumy či plastů, naplněný tlakovou vodou. Gumový vak jsem před tím patentoval a její zhotovení projednal s Rubenou Náchod v rámci rekonstrukce závlah a odvodnění Třeboň pro spád 1,2 m. Pro více než dvoumetrový spád Modřan jsem ji nepovažoval za způsobilou. Ing. Záruba navrhl pak vak použít jako hybnou konstrukci pro klapku ze stříkaného železobetonu.

Druhá polovina šedesátých let se vyznačovala politickým uvolněním, a tak jsem se roku 1966, na doporučení ředitele Hydroprojektu ing. Josefa Holoubka octl mezi pracovníky Ústřední správy vodního hospodářství, kde byli před tím přijímáni jen komunisté. Ústřední správu vedl Josef Smrkovský. Brzy se změnila v ministerstvo lesního a vodního hospodářství. Již při práci v Hydroprojektu jsem články v odborných časopisech, ale i v denním tisku, Lidovou demokracií počínaje přes okresní deníky, jako byla Svoboda atd., a Rudým právem konče, propagoval respektování přírodního prostředí a výstavbu vodních cest, obzvláště pak vodního díla Modřany. To přispělo pravděpodobně k



Klapkový jez v Modřanech s plavební komorou u pravého břehu a břehovou elektrárnou na pravém břehu po dokončení v roce 1988, foto: J. Podzimek

tomu, že mi na ústřední správě a pak na ministerstvu byl svěřen úsek úprav vodních toků, zahrnující i vodní cesty Československa.

Labsko-vltavská vodní cesta

Výstavba Labsko-vltavské vodní cesty, budovaná na základě vodocestného zákona z období Rakouska-Uherska jako budoucí součást vnitrozemského plavebního spojení Dunaj-Odra-Labe, po druhé světové válce stagnovala. Hradlové a stavidlové jezy na Vltavě a Labi byly však zastaralé již v době své výstavby, neboť na př. sektorový jez na řece Weseře byl budován již před 1. světovou válkou. Ředitelství vodních cest, později Ředitelství vodních toků a podniky Povodí Vltavy i Labe, usilovaly o rekonstrukci zastaralých jezů, manipulovaných manuálně, a o jejich náhradu tabulovými případně segmentovými uzávěry.

Rekonstrukce labsko-vltavské cesty, zdůvodněná potřebou prodloužení plavební sezóny pro dopravu uhlí z mostecké pánve do Chvaletic, kde byla vybudována velká tepelná elektrárna, byla zařazena do plánu investiční výstavby s velmi nízkými náklady. Socialistický režim soustřeďoval své investiční prostředky na velké stavby socialismu, jež měly dokázat jeho sílu a moc. Na rekonstrukci vodních cest prostředky nezbývaly. Spoluprací s ing. Liborem Zárubou a ředitelem ing. Holoubkem se podařilo prosadit, aby na rozdíl od zadávacího projektu rekonstrukce stupně Dolní Beřkovice se při zadávacích projektech rekonstrukce jezů České Kopisty, Roudnice nad Labem a Lovosice uplatnila úsporná koncepce sektorových uzávěrů podle návrhu vodního díla Modřany. Vodní stavby n.p., tradiční a největší dodavatel těchto staveb, však nesouhlasily s tímto úsporným způsobem výstavby, umožňujícím potřebné snížení nákladů, aby byly k dispozici investiční prostředky pro všechny tyto stupně. Navrhovaly sypat hráze jímek předem a z jejich koruny beranit těsnící štětovnice, což zvyšovalo stavební náklady dvojnásobně. Rovněž náklady technologického zařízení se zvýšily, neboť tehdy došlo také k přenesení výroby ocelových hradicích konstrukcí z ČKD Slaný do ČKD Blansko.

Při jednání na Státní plánovací komisi jsem se náhodně dozvěděl o tom, že Polsko dluží Československu značné finanční prostředky. Navštívil jsem p. Kanrpiňského na polském obchodním zastupitelství. Sídlilo tehdy na Václavském náměstí, nedaleko našeho ministerstva v Opletalově ulici. Do týdne mne pak v ministerské kanceláři, jakoby náhodně, navštívil elegantní ing. Marek Świergel, zástupce CEKOPU, polské exportní společnosti. Od tohoto okamžiku až do své předčasné smrti v Africe se stal doživotním přítelem i pro mou rodinu.

Varšavské centrála exportní firmy CEKOP navrhla jako dodavatele stavebních prací stavební družstvo Spółdzielnia Robót Morskich i Drogowych, im. L. Waryńskiego, Gdynia, pozdější Spelwar a jako doda-

vatele technologie výrobce říčních plavidel v Plocku. Liberální vedení ministerstva, vedoucí investičního odboru ing. Vladimír Dvořák i náměstci ing. Ladislav Boháč a nezapomenutelný ing. Július Hanus, pozdější dlouholetý místopředseda slovenské vlády, doporučili, abych tyto možnosti v Polsku prozkoumal.

Stavební družstvo rozptýlilo mé starosti o ražení štětových stěn z vodní hladiny, jež Vodní stavby odmítaly. Jeho ředitel Jan Szulfer a technický náměstek Zbigniew Tarchalski mi ukázali na rozbouřené hladině před gdyňským přístavem, jak lze zatloukat larsenky jednu vedle druhé překvapujícím tempem i na neklidné hladině. Návštěva loděnice v Plocku prokázala její schopnost vyrobít padesátimetrové sektorové uzávěry. Svařovala lodě, dvakrát tak dlouhé s podstatně složitějšími tvary, než měly sektory podle projektu. Ve srovnání s technologickou precizností ČKD Blansko pracovaly polské loděnice za poměrně jednoduchých podmínek, a podstatně levněji.

Ve varšavském Hydroprojektu, jež měl převzít vypracování prováděcí dokumentace, mne o jeho úrovni přesvědčil ing. Kindler, pozdější profesor jedné z kanadských univerzit. Seznámil jsem polské dodavatele se svým doporučením, který jsem zamýšlel předložit co nejdříve písemně ke schválení vedení čs. ministerstva lesního a vodního hospodářství. CEKOK mne však na závěr mé návštěvy ve Varšavě překvapivě předvedl polskému ministru vnitrozemské plavby. Ten po delším rozhovoru mi slavnostně potřásl rukou a prohlásil, že toto dílo spolu dokončíme. Bylo to, k mé hrůze, fotografováno pro denní tisk. Nebyl jsem statutárním představitelem ministerstva a na podobné přísliby jsem neměl právo. Šel jsem proto po noční jízdě přímo z vlaku do sekretariátu ministra Josefa Smrkovského. V době, kdy jsem čekal na přijetí, vstoupil do sekretariátu mně poněkud povědomý starší pán. Ministr Smrkovský ho ve dveřích srdečně uvítal: soudruhu Svobodo, tebe jsem očekával - a mne si ani nevšiml. Pražské jaro 1968 se tehdy probouzelo první návštěvou budoucího prezidenta u budoucího předsedy poslanecké sněmovny. Má návštěva byla odložena na odpoledne, kdy ministr Smrkovský můj přestupek a dohodu s Polskem přijal jako samozřejmost.

Čeští dodavatelé si však na můj postup stěžovali u ústředního výboru komunistické strany. Při projednávání těchto stížností zastupovali obviněné obvykle jejich straničtí nadřízení. Liberální náměstek ing. Hanus však rozhodl tam vyslat viníka přímo. Na ústředním výboru KSČ jsem pak u dlouhého stolu seděl proti třem žalobcům: řediteli ČKD Blansko Boudovi, řediteli Vodních staveb Polákovi a řediteli Hydroprojektu Holoubkovi, který vyjma tohoto sporu stál vždy na mé straně. Pracovník ÚV podal ruku mým protivníkům a pak také mně. Představil jsem se: Jermář a on odpověděl: z Rokycan. Byl to soudruh Rydrych, jenž se po návratu z koncentračního tábora nastěhoval do bytu po důstojníku Wehrmachtu, bývalém praporečnicku čs. armády, v činžovním domě, kde jsem



Nový sektorový jez a plavební komora v Dolních Beřkovicích (1973)



Nový sektorový jez v Roudnici (1972)



Nový sektorový jez v Českých Kopistech (1971)



Nový sektorový jez v Lovosicích (1972)

jako student rokycanského gymnázia s rodiči bydlel. Znal mne jako chlapce a já jeho jako vedoucího Lidových milic, pobíhajícího mezi lety 1945 - 49 s puškou a v modrém mundúru. Soudruh Rydrych, na ÚV v elegantních šatech, bílé košili a kravatě, si nechal situaci vysvětlit všemi třemi řediteli. Pak položil otázku: Vaše podniky nemají dost práce? Což všichni ředitelé popřeli. Pak se otázal: Proč jsme tady?

Tím ÚV schválil postup, za kterým mezitím již stáli i příslušní vodohospodářští představitelé, především ředitel VRV ing. Schwarzer. Ten pověřil vedením spolupráce s polskými dodavateli ing. Grossmanna, jehož otec byl důležitým funkcionářem Státní plánovací komise. To umožnilo, aby smlouva na rekonstrukci jezů Roudnice, Kopisty a Lovosice byla uzavřena během dvou měsíců, a to mezi Škodaexportem Praha a polskou Navigou, jako generálním dodavatelem.

Polští dodavatelé provedli rekonstrukci jezů Roudnice, České Kopisty a Lovosice během tří let za třetinu investičních nákladů, požadovaných Vodními stavbami. Umožnil jim to nejen úsporný způsob výstavby, ale i okolnost, že jejich pracovníci měli ve srovnání s českými tehdy podstatně nižší platy. Do roku 1975 pak vybudovali, případně rekonstruovali dalších 9 jezů, plavebních komor a nábrežních zdí. V

období 1975 - 2007 pak zajistili v České republice 136 většinou vodohospodářských investičních akcí.

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe

Největší investicí, kterou jsem tehdy měl na starost, byla příprava výstavby úprav řeky Dyje i Moravy. Jezy na dolní Moravě a soutoku měly být vybaveny plavebními komorami a plavební hloubky měly být zajištěny. Spolupráci se zkušeným investičním odborníkem ministerstva ing. Matějkou, se podařilo zařadit do plánu investiční výstavby i nádrž Teplice na Bečvě, vrcholovou zdrž plavebního spojení Dunaj-Odra. Ing. Oprchalski, ředitel Plavby labsko-oderské, zprostředkoval v červnu roku 1968 moji návštěvu u investičního odboru Spolkového státu Hamburk. Ministr Smrkovský tuto návštěvu schválil, přestože ČSSR tehdy neměla se Spolkovou republikou Německo žádné diplomatické styky.

Město Hamburk bylo na koridoru Odra-Dunaj, umožňujícím nejkratší spojení s Černým mořem, zainteresováno ekonomicky. Posílilo by totiž jeho pozici proti konkurenčnímu největšímu evropskému přístavu Rotterdam, jež měl být spojen s Černým mořem průplavem Rhein-Main-Donau. Harm Westendorf, ředitel investičního odboru spolkového státu Hamburk, tehdy investiční pomoc Hamburku pro výstavbu koridoru Odra-Dunaj přislíbil, a zdůraznil že to činí vzhledem k vylepšující se politické situa-

ci. Pro vysoký kurs marky vzhledem ke koruně to byla pomoc velmi významná, v hodnotě tří jezů s komorami. Srpnová okupace Československa však v roce 1968 další jednání znemožnila.

Při zařazení nádrže Teplice nad Bečvou do plánu investic byla z něj částečně vyřazena nádrž Nové Mlýny, a měla se stavět ve třech etapách. Předpokládal jsem totiž, že úpravou řeky Dyje, úpravou řeky Moravy a úpravou jejich soutoku se dostatečně zlepší tamní povodňová situace a navíc, že potřeby závlahové vody poklesnou, pokud by se za ni mělo platit natolik, aby se investice postupně splácela. Tlak politických orgánů Jihomoravského kraje si však vynutil zpětné zařazení nádrže Nové Mlýny do plánu. O výstavbě plavebního zařízení v povodí Moravy, Bečvy a Odry měla pak rozhodnout ekonomická studie, objednaná u Hydroprojektu Brno.

Všechny studie byly před projednáním ve vedení ministerstva předkládány investičnímu odboru předem, aby příslušný ministerský referent vypracoval jejich posudek. Středisko Hydroprojektu Brno, vedené ing. Šmardou, předložilo studii opožděně a přímo vedení ministerstva a tím mi znemožnilo vypracovat pozitivní posudek. Závěry studie bohužel prokazovaly neekonomičnost výstavby plavebních zařízení. Vedení ministerstva tak nemohlo odsouhlasit jejich výstavbu. Kanál Rhein-Main-Donau pak dokončen až v osmdesátých letech. Vodní koridor Odra-Dunaj, jež mohl být uveden do provozu před ním, zůstal zatím jen na papíře.

Závěr

V průběhu pražského jara 1968 se stal ing. Hanus ministrem a Smrkovský předsedou národního shromáždění. V roce 1969 jsem pro podporu Josefa Smrkovského za spolupráce polských dodavatelů i předsedy okresního národního výboru v Mělníku organizoval v tomto městě veřejné shromáždění. Smrkovský byl náhle odvolán z funkce, a tak se nekonal. Nezapomenutelný ministr Hanus mi pak umožnil stát se expertem OSN v Iránu. Pracoval jsem jako poradce ve Státní plánovací komisi a na ministerstvu vody a energie jsem byl pověřen průzkumem hospodárnosti výstavby a provozu tamních velkých vodních děl.

Ing. Milan Jermář, 75-ti letý.

Redakční rada požádala o tento příspěvek autora Ing. M. Jermáře při příležitosti oslav jeho 75. narozenin, proto uveřejňujeme jeho další profesní osudy po odchodu z Československé socialistické republiky i z posledního období.

1969 - 73: Expert OSN v rámci programu UNDP v Iránu. Návrhy zvýšení efektivity využití velkých nádrží (přehrady 200 m) i závlah a úsporného využívání vody a ostatních přírodních zdrojů. Zefektivnění záso-

bení Teheránu vodou. Zahájení spolupráce s Centrem pro přírodní zdroje a dopravu OSN v New Yorku.

1974 - 82: Oddělení vědy a techniky MLVH: Standardizace a typizace. Další spolupráce s Centrem pro přírodní zdroje a dopravu OSN. Přednášky na Stavební fakultě a VŠCHT. Učebnice Vodní hospodářství, brožury Vliv člověka na oběh vody, Potřeba a spotřeba vody.

1983 - 84: Spolková republika: Dokumenty pro založení společnosti EEI - Energy Engineering International Mnichov, podporující využití obnovitelných energií všeho druhu. Komunistickými soudy odsouzen na 5 let.

1984 - 86: Vedení pakistánsko-německého týmu GTZ: Vodní elektrárny Chasma na Indu (320 MW), Chasma-Jhelum Link (40 MW), atd. Studie elektrárny Jindo využívající proudění oceánu u Jižní Koreje. Nakladatelství Elsevier vydalo monografii Water Resources and Water Management.

1986 - 90: Vodohospodářský expert, vedoucí týmu Agrar&Hydrotechnik, Essen: Rozvoj povodí Kirindi Oya (Srí Lanka). Rozvoj povodí řeky Juby (Somálsko). Závlahy v Mauretánii, Tunisu, Súdánu a na Pobřeží slonoviny. Spolupráce na elektrifikaci v Togu pro Decon, Bad Homburg.

1991 - 93: Vedoucí indonésko-německého týmu, financovaného EU, zajišťujícího průzkum a projekty 50 malých vodních elektráren na Sumatře. Hydrologické podklady elektrifikace Bali.

1990 - 96: Expert Evropské komise při přípravě vstupu České republiky do EU. Ministerstvo místního hospodářství: zavedení investičního programu Phare (CBC) atd. Ministerstvo zemědělství: příprava 1. konference o společné zemědělské politice EU, příprava projektů. Zprostředkování daru 1 mld. Kč od banky KfW na zlepšení životních podmínek podél hranic.

1999 - 2004: Založení Společnosti pro Evropu v ČR pro podporu vstupu do EU. Vydávání měsíčníků EVROPAN a Evropský SENIOR xeroxem a v internetu pro propagaci EU a úsilí proti válce v Iráku.

2007: Příprava publikace Globální změna, založené na závěrech Mezivládního panelu pro klimatickou změnu IPCC - Intergovernmental Panel on Climate Change, a postojích EU i OSN ke změně klimatu, jež nejsou v ČR dostatečně respektovány.



Výstava LABE–ELBE 2010 v Praze

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., Ing. Bohumil Průša

Unie hospodářských komor Labe/Odra, která zahrnuje jednotlivé městské či krajské hospodářské komory podél vodních toků Labe a Odry v Německu, Polsku a České republice, uspořádala Výstavu Labe-Elbe 2010, která byla zahájena dne 4. září 2008 v Praze. Výstava dále putovala přes Litoměřice, Děčín, Drážďany, německá města na Labi a byla ukončena v Hamburku dne 23. září 2008. Začátek a konec výstavy se symbolicky uskutečnil ve městech, která historicky spojuje vodní cesta, hospodářsky využívána již od dob Karla IV., v hlavním městě České republiky v Praze a ve svobodném a hansovním městě Hamburk, nejdůležitějším námořním přístavem pro české hospodářství. Obě tyto metropole uzavřely též v roce 1990 městské partnerství. Obrat zboží mezi Českou republikou a Hamburkem prostřednictvím vodní dopravy, tj po labsko-vltavské vodní cestě o délce 710 km dosahoval počátkem 20. století v roce 1913 cca 3,15 mil.tun/rok. Vztah obou měst, resp. České republiky a Hamburku je podtržen i skutečností, vyplývající z Versaillské smlouvy, podle které má Česká republika v Hamburku pronajaté do roku 2028 území o rozloze 28 540 m² a odkoupené území o rozloze



KAMMERUNION
ELBE/ODER

UNIA IZB
ŁABY/ODRY

UNIE KOMOR
LABE/ODRA



Zahajovacího ceremoniálu, organizovaného německou stranou, se účastnili významní hosté.

13 574,2 m². S ohledem na zhoršené plavební podmínky této vodní cesty v úseku Ústí nad Labem (Střekov) - Magdeburk dosahuje obrát zboží na počátku 21. století v roce 2001 pouze cca 1,0 mil. tun/rok a to při příznivých vodních stavech, tj. dostatku vody v Labi. Zlepšení plavebních podmínek na daném úseku je snahou plavebních a vodocestných odborníků z obou států. K podpoře této skutečnosti slouží mj. i společné akce konané pod názvem LABE/ELBE.

V září roku 1977 bylo pod názvem LABE 2000 uspořádáno mezinárodní sympozium na osobní lodi Šumava, kotvící na pražském nábřeží pod Čechovým mostem. V té době se předpokládalo, že v roce 2000 budou zlepšeny plánované plavební podmínky na německém úseku Labe a podstatně rozpracována výstavba příslušných plavebních zařízení na českém úseku Labe pod Ústím nad Labem. S ohledem na politické podmínky (konfrontace se stranou zelených v obou státech), hospodářské a meteorologické podmínky (výskyt povodní) nebylo těchto cílů v plánovacích termínech dosaženo.

Cílem současné putovní výstavy LABE 2010, organizované německou stranou bylo přispět k urychlení záměru eliminovat nevhodné plavební podmínky na úseku Labe Střekov - Magdeburk. Název 2010 představuje předpokládaný rok ukončení regulačních prací na německém úseku Labe, na základě kterých bude v úseku Labe Magdeburk - Drážďany zabezpečena plavební hloubka 1,60 m a v úseku Drážďany - státní hranice SRN/ČR plavební hloubka 1,50 m. Tyto plavební podmínky umožní v celém inkriminovaném úseku využít v průměrném roce ponoru plavidel 1,40 m.

Zahájení výstavy LABE-ELBE 2010 se uskutečnilo na kajutové lodi Florentina, kotvící v té době na pražském nábřeží pod Čechovým mostem, za podpory Hospodářské komory hlavního města Prahy, Svazu dopravy ČR, Českého plavebního a vodocestného sdružení, Ředitelství vodních cest ČR, Pražské paroplavební společnosti, Českosaských přístavů a Hafen Hamburg Marketing.

Putovní výstava přiblížila netradičním způsobem historii, hospodářský vývoj a životní prostředí jedné z nejstarších evropských vodních cest a důležité kulturní a hospodářské spojnice jednotlivých regionů Evropské unie, labsko-vltavskou vodní cestu. Tato výstava připomněla také výhody vodní dopravy a její nepostradatelnou roli v napojení států na námořní přístavy a tím i světový obchod.

Na českém území byla výstava doplněna o panely, zapůjčené Ředitelstvím vodních cest a znázorňující důležitost obchodní plavby, výhody vodní dopravy, porovnání zatíženosti dopravní cesty u vodní, silniční a železniční dopravy, včetně zdůvodnění proč není vodní doprava v České republice dostatečně využívána.



Prezentační panely.

Výstava LABE 2010 byla slavnostně zahájena primátorem hlavního města Prahy panem MUDr. Pavlem Bémem za účasti prezidenta Unie komor Labe/Odra pana Michaela Lohse, prezidenta Hospodářské komory České republiky pana Petra Kužela, generálního sekretáře Unie komor Labe/Odra pana Wolfganga Märze a honorárního konzula České republiky v Hamburku a čestného člena Obchodní komory Hamburk pana Petera Boué.

Ve svém projevu pan primátor Bém uvedl důležitost vodní dopravy jako nejbezpečnějšího a nejekologičtějšího druhu dopravy a potřebu zlepšovat plavební podmínky na úzkých místech labské vodní cesty v obou sousedních státech. Vzpomněl i postavení České republiky na rozvodí tří moří Severního, Baltského a Černého, předurčené tak k vodocestnému propojení těchto tří moří.

Slavnostnímu zahájení výstavy předcházela tisková konference za účasti předsedy Hospodářské komory České republiky, presidenta a generálního sekretáře Unie komor Labe/Odra, ředitele Ředitelství vodních cest České republiky, kterou řídil předseda Sekce vodní dopravy Svazu dopravy České republiky pan Ing. Jiří Aster. Aktivně se tiskové konference zúčastnili i další představitelé Českého plavebního a vodocestného sdružení pánové Jurášek, Kremsa, Miloslav Černý a Hradský. Obsah konference se soustředil na problematiku labské vodní cesty v úseku Střekov-Magdeburk a to jak na německé, tak i české straně. Byla zejména zdůrazněna morfologická odlišnost obou úseků a tím i odlišnost technického řešení pro dosažení obdobných zlepšujících plavebních podmínek.

Ze strany mediálních prostředků se tiskové konference, kromě představitelů tisku a rozhlasu, zúčastnila i televize Prima. Kromě primátora pana Béma poskytli televizi Prima rozhovor mj. i předseda ČPVS pan Jurášek a předseda SVD SD ČR pan Aster. Ze strany obou pánů byla zdůrazněna důležitost a připravenost zahájení investičních akcí pro zlepšení plavebních podmínek v inkriminovaném příhraničním úseku Labe. Tyto akce jsou však neustále napadány a tím i odsouvány ze strany „zelených“, i když se jedná o nejekologičtější druh dopravy, který v porovnání se železniční dopravou v sevřeném labském pohraničním koridoru nejméně, zejména z hlediska hluku, narušuje životní prostředí.

Přeprava velké bány Malostranské besedy po vodě

Ing. Josef Podzimek

Samotná rekonstrukce Malostranské radnice, mezi širokou veřejností známé jako Malostranská beseda, je unikátní práce. Není předmětem tohoto krátkého článku se zabývat samotnou stavbou, kterou firma Podzimek a synové jako generální dodavatel zajišťuje pro Prahu 1, která je investorem celé akce. Přesto se hodí v úvodu sdělit našim čtenářům alespoň několik základních údajů již proto, že první zmínka o této budově končí číslovkou 8: 1478 - zakoupení domů malostranskou obcí (630. výročí) 1636 - dokončena stavba reprezentativní budovy Malostranské radnice se čtyřmi věžemi 1827 - byly ze statických důvodů sneseny původní věže 1868 - založení spolku Malostranská beseda (140. výročí)

Rozhodnutí o návratu replik původních věží obdržel generální dodavatel až v průběhu rekonstrukce. Nastalo nové (druhé) výběrové řízení, které opět vyhrála firma Podzimek a synové. Pro naše čtenáře je zajímavá pouze přeprava největší bány na místo samé, při které byla využita vodní doprava. Přeprava dvou menších bání i jejich osazení bylo zajištěno po pozemních komunikacích. Přesto, že i tato akce si vyžádala mimořádná dopravní opatření, proběhla standardním způsobem. Přeprava střední (největší) bány narazila na průjezdný profil ulic přilehlých k Malostranskému náměstí v Praze a na nutnost „snesení“ tramvajových trolejí a dalších opatření. Bylo proto rozhodnuto využít výhod vodní dopravy. Původně jsme uvažovali přepravit bány od mostu Barikádníků na menších lodích po Vltavě a následně po Čertovce až k malostranskému předmostí Karlova mostu. Zde velkým jeřábem přeložit bány ze člunu na silniční tahač, projet Malostranskou mosteckou věží až na Malostranské náměstí. Odtud těžkým autojeřábem vyzvednout poslední (střední) bány na dříve osazený tubus. Následně došlo k dohodě, že přepravu po vodě ukončíme u náplavky – Hergetova cihelna, kde bude náklad přeložen na silniční tahač. Přepravu zajišťovala firma ELBAU SAND – Labské stavební písky s.r.o. Nakonec bylo získáno od Státní plavební správy zvláštní povolení pro přepravu velké bány pro Malostranskou besedu. Cituji ze žádosti o přepravu po vodě:

„Důvodem žádosti je nutnost nakládky věží z mostu Barikádníků do nákladového prostoru tlačného člunu a následné přepravy na místo určení.

Specifikace:

místo nakládky: most Barikádníků, pl. km 47,00 - vlevo mimo plavební dráhu • začátek plavby dne: nakládka noc ze 16. na 17. 9. 2008 • konec plavby dne: 18. 9. 2008

místo určení a vykládka: Hergetova cihelna – náplavka - pl. km 53,20

přepřavovaný náklad: 1 ks věže výška 5,20, hmotnost 5 t výška nákladu nad pracovní hladinou: 5,00 m

*polohová stabilizace tlačného člunu vůči břemenu v místě nakládky pomocí plavidla s piloty
seznam plavidel: TR 103 Forum ev.ozn. 105-152, tl.čl. BP200t ev. ozn. 105-305“.*

Celý průběh plavby i přepravy po silnici je patrný z přiložených fotografií. Pro naše čtenáře, stejně jako pro obsluhující personál a zvláště pro přihlížející diváky, byla tato akce konkrétním důkazem výhodnosti vodní dopravy pro nadrozměrný náklad. Použitý člun ani „nevěděl“, že uvnitř nákladového prostoru něco veze. To se nedá říci o průjezdu přilehlými komunikacemi na místo určení. Pro mne, jako přímého účastníka celé akce, plynou dvě poučení:

- 1) Opět byla prakticky prokázána výhoda vodní dopravy
- 2) Přesto, že všichni aktéři přepravy bání na místo samé i jejich vyzdvížení na předem osazené tubusy byli na dobře provedenou akci náležitě hrdí, nedělali jsme nic jiného, než naši předkové 25 let po bitvě na Bílé hoře. Ovšem my k tomu měli nejtěžší silniční návěs, autojeřáb o nosnosti 200 tun, člun s remorkérem. Naši předkové trámy dopravili na koňských povozech, vyzvedli je pomocí kladky na stejné místo a přesně stejné věže zhotovili tesaři a klempíři na místě samém. Nemyslím si, že jim stavba věží trvala déle než nám, jejich potomkům na začátku 3. tisíciletí. Na co jsme tedy hrdí? Posuďte z přiložených fotografií sami.



Vyzdvížení velké bány na Malostranskou besedu



Počítačová animace Malostranské besedy po dokončení v roce 2009

Srovnání vodní a silniční přepravy velké bány na Malostranskou besedu v Praze

Foto: Josef Podzimek, Zdeno Helfert

nakládání na mostě Barikádníků, dále už jen po vodě ...

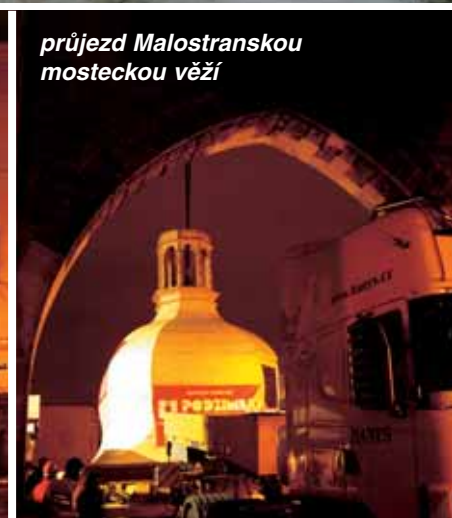
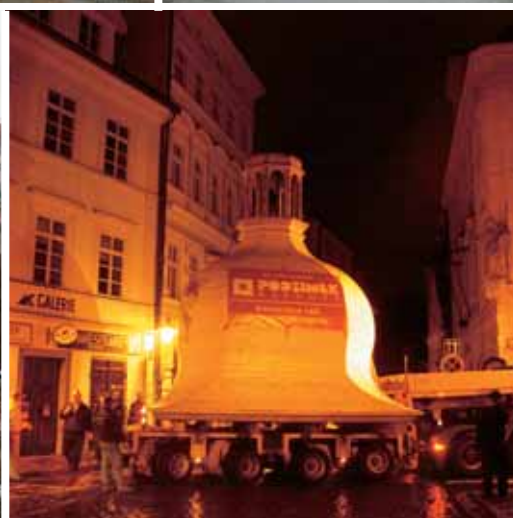


plavební komora Štvanice

pod Hlávkovým mostem



MVE Praha Štvanice

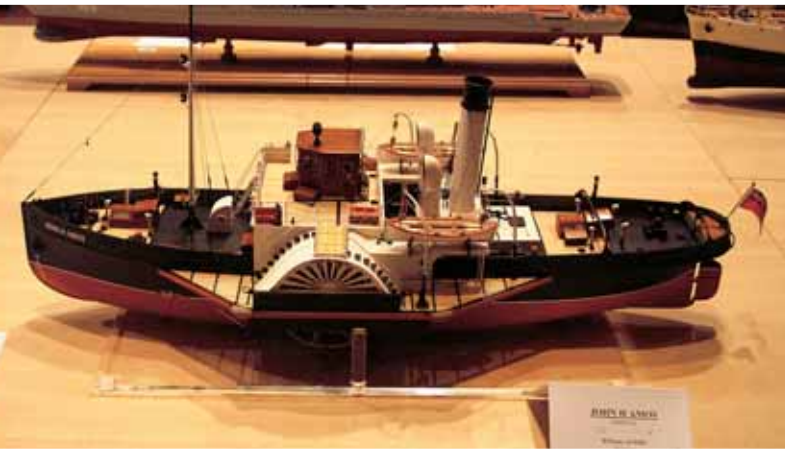


průjezd Malostranskou mosteckou věží

14. Mistrovství světa modelů lodí

Kategorie "C" - Jablonec nad Nisou (20.–27.8.2008)

Foto: Josef Podzimek



OBŘÍ KONTEJNEROVÁ LOĎ EMMA MAERSK

Foto: zdroj internet



11 současně pracujících jeřábů je nutné k naložení lodě



Tato loď společnosti Maersk Line patří mezi největší kontejnerové lodě na světě. Je větší než letadlová loď s 5 000 námořníky a důstojníky. Při posádce 13 mužů přepraví 15 000 kontejnerů. Její ponor jí nedovolí proplout ani Suezským, ani Panamským průplavem.

Maximální rychlost plavby je úctyhodná: 55,8 km/hod.

Délka lodí: 63,1 m

Výtlak: 123 200 tun

Motor Diesel: 14 válců

Výkon: 108 920 HP

Rozměr motoru: 26,7x13,2 m

Hmotnost motoru: 2 300 tun

Spotřeba: 6 275 l/hod.

můstek má 10 podlaží



lodní motor



vačková hřídel

kliková hřídel





Kooperativa

VIENNA INSURANCE GROUP

www.koop.cz



Po vodě levně, ekologicky a bezpečně.

Plasty v hydrotechnice



Mobilní plastové membránové protipovodňové hrazení

Hrazené rozměry: 1,2 x 3,0 m
Max. hrazená výška: 1,2 m
Tloušťka plast. membrány: 8 mm
Materiál: PE-HWU

P&S[®]
akciová společnost

Na Pankráci 53
140 00 Praha 4
www.p-s.cz



Odkaliště Chemopetrol Litvínov

Délka plast. potrubí: 840 m
Plast. plováky: 2 x Ø800 mm
Dopravní plast. potrubí: Ø560 mm
Materiál: PEHD



Hydraulická doprava strusky – elektrárna Ledvice

Délka pevného plast. potrubí: 120 m
Délka plovacího plast. potrubí: 100 m
Plast. plováky: 2 x Ø1000 mm
Dopravní plast. potrubí: Ø560 mm
Materiál: PE

SIMONA

Zděbradská 70
251 01 Říčany-Jažlovice
www.simona-plastics.cz

Vývojové trendy vnitrozemské plavby v Evropě

Ing. Jaroslav Kubec, CSc.

Redakční rada tohoto časopisu se na mne obrátila se žádostí o zpracování příspěvku, který by přispěl k získání jasné představy o současných tendencích vývoje vnitrozemské plavby. Chápu, že takový příspěvek může být velmi užitečný při výměně názorů na tento dopravní obor, které se často liší o 180°. Na jedné straně prorokují „entuziasté“ vodní dopravy (ke kterým se počítám), že má před sebou kvůli svým ekonomickým a ekologickým výhodám skvělou budoucnost a čeká ji dynamický vývoj, na druhé straně však nad ní její odpůrci lámou hůl a s oblibou poukazují na její kolaps např. na starých britských či francouzských průplavech, které se z dopravních cest změnilo na nostalgické turistické trasy bez komerčního provozu. Jsem si samozřejmě vědom, že shromáždění přesvědčivých argumentů v jediném příspěvku, na jehož zpracování mám jen omezenou dobu, je nesmírně obtížné. Problematika je natolik rozsáhlá, že by mohla být předmětem disertační práce a samotné shromažďování relevantních dat by trvalo celé měsíce. K hlavním překážkám při hledání spolehlivé odpovědi patří:

- Nesporná skutečnost, že vývoj vodní dopravy v Evropě není ani zdaleka „paralelní“, neboť existují oblasti, kde se rozvíjí, a to někdy velmi intenzivně, a na druhé straně také oblasti, kde stagnuje, klesá či míří k úplnému kolapsu (pokud již nezanikla). Je to dáno především kvalitou infrastruktury, zejména provozní spolehlivostí vodních cest a jejich parametry. Mohli bychom dokonce hovořit o zavádějící roli samotné terminologie, podle které je vodní cestou jak britský průplav z 18. století, přizpůsobený člunům o nosnosti sotva 25 t, tak např. průplav Rýn

– Šelda, jímž mohou proplouvat jednotky o nosnosti přesahující 10 000 t. Neuvážená generalizace, nerespektující tyto rozdíly, by vedla a často skutečně vede ke zcela falešným výsledkům. Bylo by samozřejmě hloupostí, usuzovat o klesajícím trendu silniční dopravy na základě snížení frekvence žebříňáků na polních cestách a jaksi „zapomenout“ na přetížené dálnice. V debatách o budoucnosti vodních cest se ovšem takové hlouposti vyskytují zcela běžně.

- Nejasná hranice mezi vnitrozemskou a pobřežní plavbou, jejichž technologie je podobná až téměř identická (říčně-námořní lodě). Teritoria jejich působnosti se často překrývají. V některých státech existují vnitrozemské vodní cesty, obsluhované téměř výlučně plavidly pobřežní plavby, takže se příslušné výkony ve statistikách přisuzují námořní dopravě. To vede ke zkreslení celkového pohledu.

- Nedostatek statistických dat a především jejich nedostatečná kompatibilita. Podle metodiky, používané ve státech západní Evropy (země původní „patnáctky“ EU), se statisticky sledují jen přepravy a přepravní výkony na vodních cestách daného státu, a to bez ohledu na „vlajku“, zatímco např. v ČR (a dalších státech bývalého východního bloku) ukazují statistiky naopak přepravy a přepravní výkony vlastních plavidel bez ohledu na to, v které části Evropy se jich dosáhlo. Pak ovšem není možné příslušná čísla sčítat, neboť to vede k duplicitám a zkreslením.

- Nejlepším, resp. nejužitečnějším ukazatelem vývojových tendencí je podle mého soudu hustota přepravy, tj. množství tun, které za rok „projde“ daným profilem (např. plavební komorou) v plavební síti. Tento ukazatel není nijak ovlivněn rozdílnou meto-



Waal u Nimegeny v Nizozemsku



šikmé lodní zdvihadlo Ronguières v Belgii



tlačná souprava v biosferické rezervaci - Labe



tlačná souprava na českém Dolním Labi

díkou statistického sledování v různých částech Evropy. V dalším se proto pokusím hledat odpověď na vývojové tendence především na základě hustoty přepravy a jejího trendu. Dosažitelnost potřebných dat je však někdy dosti omezená, zejména při krátkosti času, který mám k dispozici. Omlouvám se proto za rozsáhlá „bílá místa“ v dále uvedených tabulkách.

Všeobecné tendence

I když má být těžištěm tohoto příspěvku analýza přepravní hustoty v jednotlivých částech evropské sítě, rád bych nejprve uvedl některé údaje o vývoji přepravních výkonů v nákladní dopravě, které jsou díky spolehlivé statistice EU jasnou odpovědí alespoň na obecné vývojové trendy v průběhu třicetiletí 1970 – 1999, tj. na dobu před velkým rozšířením EU v roce 2004.

Tab. 1 svědčí o tom, že přeprava nákladů vnitrozemskou plavbou až do přelomu tisíciletí **rostla, i když jen velmi mírně**, což je zřejmě vliv překotného růstu silniční dopravy, která své konkurenty z přepravního trhu vytlačuje, a to ke škodě vyváženého a udržitelného růstu dopravy. Že tím enormně zvyšuje negativní vlivy dopravního systému na kvalitu životního prostředí, je obecně známo. Zároveň tabulka ukazuje, že tento „tlak“ **kamionů postihl ještě více železnici, jejíž výkony dokonce absolutně poklesly**. Podobný vývoj se nepromítl do pobřežní plavby, která – jako jediný dopravní obor – téměř dokázala „držet krok“ se silniční dopravou. Pro úvahy o postupné integraci říční a pobřežní plavby a o potřebné kvalitě vodních cest, která by tuto integraci usnadnila, to může být nesporně inspirativní.

Podíl vnitrozemské plavby na přepravním výkonu činil v roce 1970 7,3 %, zatímco v roce 1999 již jen 3,7 %. **I při absolutním růstu se tedy tento podíl vlivem rozvoje silniční dopravy snížil**. Hodnota 3,7 % v roce 1999 se může zdát velmi nízká, pokud si ovšem nevšimneme, že v tomtéž roce činil podíl železnice (stále stereotypně považované za „páteř

dopravy“) 7,9 %, tj. byl jen o málo větší než dvojnásobný. To je jistě překvapivé zjištění, neboť hustou sítí železnic disponují všechny státy „patnáctky“, zatímco vodními cestami jen 9 z nich (a rozsáhlejší vodocestnou sítí vlastně jen 5). Po odečtení pobřežní plavby, tj. posouzení ryze „kontinentálních“ doprav, by tyto podíly činily 6,3 % (plavba), resp. 13,4 % (železnice). Naopak při sloučení podílů čistě vnitrozemské a „částečně vnitrozemské“ pobřežní plavby by byl celkový podíl plavby v roce 1999 44,7 % a vyrovnal by se přesně podílu kamionů. Pro dopravní „strategie“ v ČR by bylo takové zjištění jistě šokující a možná neuvěřitelné. Statistiky však hovoří jasně.

Rozšířením EU po roce 2004 podíl vodní dopravy na přepravních výkonech náhle poklesl z 6,3 na cca 6 %, což bylo způsobeno tím, že „nové“ státy vykazovaly nižší podíly vodní dopravy a tím střední hodnotu nepříznivě ovlivnily. Tab. 2 udává příslušné podíly vnitrozemské plavby ve 13 státech z „pětadvacítky“ a dokazuje, že všechny přistoupiší státy (snad až na Maďarsko) využívají vodní dopravy podprůměrně a zcela nedostatečně.

Tolik tedy bylo nutno předeslat, aby nevznikl dojem, že podíl vodní dopravy na výkonech v EU v roce 2004 objektivně poklesl. Jde o jakýsi „optický klam“, jehož viníky jsou prostě nové země EU, které nepřinesly do evropské vodní dopravy právě příznivý „vklad“. Snad ještě připomenou to, co jsem předeslal v úvodu, totiž různý metodický přístup při pořizování statistiky. Kdybychom vykážali skutečně jen výkony na naší plavební síti, činil by podíl plavby u nás méně než 0,1 % a aspirovali bychom společně s Polskem zcela přesvědčivě na nelichotivé poslední místo.

Vývoj přepravní hustoty

Všimněme si tedy důkladněji statistických údajů o přepravní hustotě v různých oblastech sítě, které jasně ukazují jak velmi rozdílný vývoj, tak odlišné vyhlídky vodní dopravy na její další rozvoj.

Rýn

Největší vypovídací hodnotu mají údaje o vývoji přepravní hustoty na Rýně, na němž se nesporně

Obor dopravy	Výkony (mld. tkm) v roce		Index (1970=100)
	1970	1999	
Silniční doprava	410	1 309	319
Pobřežní plavba	457	1 200	263
Železniční doprava	276	232	84
Vnitrozemská plavba	95	109	115
Potrubní doprava	57	81	142
C e l k e m	1 295	2 931	226



Speciální tanker pro přepravu chemikálií.

Členský stát	Podíl vnitrozemské vodní dopravy na přepravním výkonu (%)
Nizozemsko	44,2
Belgie	14,3
Německo	12,8
Lucembursko	7,3
Maďarsko	6,8
Rakousko	4,9
Slovensko	2,8
Francie	2,3
Česká republika	0,9
Polsko	0,8
Finsko	0,8
Velká Británie	0,1
Itálie	0,1

Tab. 2

nachází těžiště evropské vnitrozemské plavby, takže přeprava na této řece je charakteristickým indikátorem celkové situace. Ve většině pramenů se zpravidla uvádí průvoz na německo – nizozemské hranici u Emmerichu, kde se sbíhají významné přepravní proudy a dochází tak k největší koncentraci provozu. Existence spolehlivých záznamů o hustotě přepravy v tomto bodě za více než 100 let je další výhodou, neboť nabízí správnou představu o dlouhodobém trendu.

Rok	Přepravní hustota (mil. t/rok)
1875	2,472
...	...
1901	13,132
...	...
1960	64,000
...	...
1963	66,700
1964	73,100
1965	80,200
1976	87,900
1967	99,000
1968	109,900
1969	109,000
1970	112,600
1971	104,200
1972	102,200
1973	117,300
1974	130,100
1975	121,800
1976	121,100
1977	131,000
1978	141,500
1979	134,000
1980	129,800
1981	122,600
1982	123,700
1983	126,300
1984	137,500
...	...
1987	132,200
1988	139,600
1989	140,000
...	...
2007	172,574

Výtah ze statistik o hustotě přepravy v profilu Emmerich (které se podařilo v krátké době získat) je v Tab. 3. Jednotlivé hodnoty se liší různým zaokrouhlením, na charakteristiku celkového trendu to však nemá vliv.

V průběhu 132 let tedy přepravní hustota v tomto profilu (přes drobné výkyvy, samozřejmě) plynule stoupala, zvýšila se téměř na sedmdesátinásobek původní hodnoty a stoupá dále. Rýn je nejen nejživější vodní cestou světa, ale pravděpodobně také z hlediska přepravy nákladů nejfrekventovanější kontinentální dopravní trasou vůbec (snad jej z tohoto

Tab. 4, udávající vývoj hustoty přepravy při vyústění hlavních splavných přítoků či napojených průplavů. Jsou uvedena data pro „vstupní“ plavební komory, tj. pro plavební komoru (PK) Friedrichsfeld na průplavu Wesel – Datteln (Wesel-Datteln-Kanal – WDK), PK Duisburg-Meiderich na průplavu Rýn – Herne (Rhein-Herne-Kanal – RHK), PK Koblenz na Mosele, PK Kostheim na Mohanu, PK Feudenheim na Neckaru a pro PK Iffezheim, která je vstupní plavební komorou z horního kanalizovaného úseku Rýna.

Tab. 4 dokazuje, že hustota provozu je ve všech případech vysoká (pohybuje se mezi 10 a 30 mil. t/rok) a přes občasné výkyvy je přinejmenším stabilní. Výjimkou je Neckar, kde je možno hovořit o klesající tendenci, resp. o poklesu přepravní hustoty ve vstupní plavební komoře pod hranici 10 mil./rok. Stoupající tendenci vykazují naopak průplav Wesel – Datteln, kterým procházejí zejména přepravy mezi námořními přístavy ARA (Amsterdam-Rotterdam-Antverpy) a středoevropským prostorem včetně berlínské oblasti. Zřetelný je taky růst přeprav na Mosele, u které hrozí úplné vyčerpání propustné kapacity, takže na této vodní cestě (jako v Evropě jediné) musela být zahájena z kapacitních důvodů postupná výstavba druhých plavebních komor. Ta se soustřeďuje hlavně na turisticky atraktivní úseky s intenzivní frekvencí osobních plavidel, která mají (plují-li podle předem vyhlášeného a schváleného jízdního řádu) přednost před nákladními loděmi a způsobují tak jejich dlouhé prostoje před plavebními komorami.

Vodní cesty západně od Rýna

Část evropské vodocestné sítě, nacházející se na západ od rýnské magistrály, má zcela specifický charakter. Na jedné straně se vyznačuje mimořádnou hustotou spojů, na druhé straně však také jejich **velmi rozdílnou kvalitou**, resp. vhodností pro moderní vodní dopravu.

Plavební komora	Vodní cesta	Hustota provozu (mil. t/rok) v roce																			
		1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Friedrichsf.	WDK													17,73	16,43	15,01	16,69	17,71	16,41	18,45	20,03
Duisb.-M.	RHK													15,18	12,62	12,47	12,14	14,47	14,11	13,49	15,11
Koblenz	Mosela	11,66	10,46	15,17				15,42	14,72	15,00	15,54	15,05	16,00	15,39	14,19	12,95	14,98	14,04	16,17	15,00	
Kostheim	Mohan	17,26	15,71	17,24				21,70	22,06	20,99	22,00	23,13	23,53	22,26	20,83	17,08	18,80	18,42	17,82	18,17	
Feudenheim	Neckar	11,73	9,93	10,99				10,10	10,17	9,61	10,38	9,85	9,48	9,09	8,85	7,91	7,65	8,46	8,20	7,40	
Iffezheim	Rýn	27,53	23,14	28,73				28,29	26,36	26,49	28,17	27,52	30,87	29,57	29,19	25,19	27,23	25,85	25,83	26,37	

Tab. 4

hlediska předstihne jen čínská řeka Chang Jiang, známá u nás spíše pod názvem Jang-c-ťiang). V každém případě je vývoj vodní dopravy na Rýně jasným důkazem o „životnosti“ moderní vnitrozemské vodní dopravy v Evropě.

Rýnské přítoky a navazující průplavy

Někdy se setkáváme s tvrzením, že Rýn je jedinou vodní cestou, umožňující velkou koncentraci dopravy, zatímco jeho přítoky či návazné průplavy k této koncentraci nepřispívají a nemají zdaleka takový dopravní význam. To je ovšem omyl. Mohli bychom použít jistě „hydrologické“ analogie, podle které představuje Rýn vlastně jakýsi „hlavní tok“, do kterého ústí jednotlivé „přítoky“, zásobující jej vydatnými přepravními proudy, bez nichž by se rekordní hustoty přepravy na nizozemské hranici nedosáhlo. To dokazuje

Rozdíly ve kvalitě vodních cest a z nich vyplývající zcela odlišné „šance“ vodní dopravy jsou zřetelné zejména ve **Francii**, která disponuje velmi rozsáhlou sítí, v níž však dominují historické průplavy pro nevelké čluny, které dnes můžeme jen stěží ještě pokládat za funkční vodní cesty. Příkladem může být Canal du Midi z roku 1642, kdysi využívaný čluny o nosnosti 180 t a dnes sloužící jen jako vyhledávaná turistická trasa a historická památka (v roce 1996 byl zařazen do Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO), nebo Canal du Nivernais z roku 1783 pro čluny podobné velikosti. O málo lepší parametry nabízí rozsáhlá průplavní síť, budovaná převážně v polovině 19. století pro lodní typ péniche, zavedený ministrem Freycinetem. Ani „Freycinetova síť“ (jíž podle mezinárodní klasifikace přísluší třída I) již

současným požadavkům neodpovídá, a to jak pro malou nosnost lodí (jen 270 t), tak pro mimořádnou hustotu plavebních komor, která značně omezuje rychlost plavby (střední délky zdrží se na některých průplavech pohybují jen mezi 1 až 2 km). Vodní cesty vyhovujících parametrů (tj. třídy IV nebo vyšší) jsou pouze v pařížské oblasti (Seina a Oise), v severní Francii (propojení Dunkerque – Valenciennes), na západě (hraniční úsek Rýna, horní Mosela) a na jihu (Rhôna a Saôna). Vzájemné propojení těchto oblastí nabízejí ovšem pouze nevyhovující průplavy „Freycinetova gabaritu“, takže o integrální síti v pravém slova smyslu se nedá hovořit. To se promítá i do hustoty přepravy v jednotlivých částech této nesourodé sítě. Podle nedávno (2003) uveřejněné oficiální

Hustota přepravy (mil. t/rok)	Úseky, odpovídající dané hustotě přepravy
Více než 8,0	Hraniční úsek Rýna (viz Tab. 4), Seine v oblasti Paříže
6,0 – 8,0	Seine pod Paříží, Mosela při německé hranici
3,0 – 6,0	Canal du Nord
1,0 – 3,0	Rhône, Oise, propojení Dunkerque – Valenciennes
0,5 – 1,0	Saôna (dolní část), Mosela (horní tok), Canal de l'Oise à l'Aisne
0,1 – 0,5	Saôna (horní část), Marna, Yonne, horní tok Seiny, Canal de Saint-Quentin
0,0 – 0,1	Průplavy Freycinetova gabaritu (až na výjimky, uvedené výše)
Bez provozu	Canal du Midi, Canal du Nivernais, průplavy v Bretani apod.

mapky je možné sestavit určitou „škálu“ zatížení jednotlivých francouzských vodních cest (Tab. 5).

Je až překvapivé, že na některých vodních cestách, patřících do Freycinetovy sítě (Marna, Yonne, Canal de Saint-Quentin) se ve smyslu této tabulky dají ještě registrovat přepravní hustoty nad 0,1 mil. t/rok, či dokonce nad 0,5 mil. t/rok (Canal de l'Oise à l'Aisne). Je to zřejmě dáno jednak úzkou vazbou na spoje vyšší kategorie, jednak tím, že dané úseky vykazují relativně dlouhé zdrže. Zajímavé je zejména poměrně vysoké zatížení, které vyazuje Canal du Nord, jehož parametry se úrovni starých průplavů podobají. V tomto případě je to zřejmě zásluhou o něco většího přípustného ponoru a delších plavebních komor. Průplav je díky delším plavebním komrám vhodný i pro ucelené soupravy, složené ze dvou jednotek typu péniche s vyšším ponorem, což odpovídá nosnosti cca 700 t.

Handicap nesourodé a převážně zastaralé francouzské sítě – spolu s „invazí“ silniční dopravy – se ve vývoji vnitrozemské plavby ve Francii v minulých desetiletích projevil velmi negativně a vedl nejen k poklesu relativního podílu vodní dopravy na krytí přepravního výkonu (v %), ale dokonce i k poklesu absolutnímu. Zatímco v roce 1980 dosáhl přepravní výkon na francouzských vodních cestách hodnoty 12,1 mld. tkm, bylo v roce 1995 zaregistrováno jen 5,9 mld. tkm, což je necelá polovina. Střední roční pokles tak dosáhl 4,7 %. Pak se však podařilo tento trend obrátit, takže v roce 2005 bylo zaznamenáno 7,9 mld. tkm, což odpovídá střednímu nárůstu o 2 % ročně. Je nesporné, že „tlak“ silniční dopravy sehrál při tomto vývoji hlavní roli. Projevil se totiž i na výkonech francouzských železnic, jež v absolutních hodnotách rovněž klesaly, a to v období 1980 až 1995 o 2 % ročně. Klesají dokonce i nadále – do roku

2005 o 1,9 % ročně.

Z údajů o celkových přepravních výkonech je možno vypočítat i střední hustotu provozu na francouzské síti. Vyjdeme-li z toho, že délka francouzské sítě vodních cest činí 5817 km, vyjde střední hustota v roce 1980 hodnotou 2,1 mil. t/rok, v roce 1995 však se však dalo hovořit již jen o 1,0 mil. t/rok a v roce 2005 sotva o 1,4 mil. t/rok. Do těchto nízkých středních hodnot se tedy citelně promítá skomírající provoz na Freycinetově síti, která svou – kdysi nesporně pozitivní – roli po 150 letech existence přece jen dohrála. V důsledku toho se stala střední a západní část Francie jakousi „periferií“ evropských vodních cest s málo využívanými až nevyužívanými spoji. Máme-li být upřímní, musíme uznat argumentaci odpůrců vodní dopravy a připustit, že v této periferii k jejímu kolapsu objektivně dochází.

Je samozřejmé, že k obrácení trendu přispěly především výše uvedené vodní cesty vyhovujících parametrů, na které v roce 2005 připadlo již 76,4 % přepravních výkonů (v roce 1995 to bylo 73,5 %), takže na podstatně delší Freycinetovu síť připadá již méně než čtvrtina výkonů. Největší podíl na výkonech má oblast řek Seiny a Oise (31,7 %), následuje Rýn (16,3 %) a Rhône s přítokem Saônou (14,5 %). V oblasti Rhône a Saôny rostou výkony nejrychleji. Projevuje se zde zřejmě příznivý vliv dokončené výstavby energetické-plavební kaskády na Rhône od jejího ústí až po Lyon v poválečných letech, moderní napojení této řeky na přístav Marseille-Fos a postupná přestavba Saôny, při které bylo dosaženo parametrů třídy Vb (původně odpovídala tato řeka jen třídě I).

Náhrada starých průplavů Freycinetova gabaritu a plnohodnotné **propojení „enkláv“ vyhovujících vodních cest** je proto dnes hlavním cílem rozvoje francouzské plavební sítě. Významným projektem tohoto druhu má být propojení Seine – sever, které spojí oblast řek Seiny a Oise s vodní cestou Šelda (Valenciennes) – Dunkerque a tedy se souvislou evropskou sítí. Naproti tomu dřívější snahy o částečnou modernizaci Freycinetovy sítě (např. výstavbou zdvihadla Arzwiller na propojení Marna – Rýn) se dnes jeví jako omyl, vedoucí do slepé uličky.

Z hlediska modernizace sítě se podstatně dále pokročilo v **Belgii**, kde byla postupně vybudována



Průplav du Centre v Belgii pro lodě do 2000 t. V pozadí lodní zdvihadlo Strèpy.

souvislá kostra vodních cest třídy IV a vyšší, která nahradila dřívější spoje I. třídy. Tato přestavba byla dovršena dokončením zdvihadla Strépy na průplavu du Centre. Na rozdíl od Francie si vodní doprava udržuje mírně rostoucí, avšak plynulý trend. Od roku 1990 do roku 2005 stouply její přepravní výkony z 5,4 na 8,1 mld. tkm. Při délce vodních cest v Belgii (1513 km) to znamená růst střední hustoty provozu z 3,6 mil. t/rok na 5,4 mil. t/rok. Průměrné zatížení belgické sítě je tedy díky vyšší kvalitě sítě ve srovnání s Francií násobně vyšší. K nejvíce zatíženým spojům patří zřejmě Maasa a Albertův průplav mezi Maasou a Šeldou na němž byla v roce 2002 registrována přeprava 43 mil. t. Příslušná hustota provozu v jeho jednotlivých profilech bude jistě nižší, neboť ne všechny přepravní proudy procházejí celým průplavem, jistě však je pozoruhodná.

Ještě větší zatížení a stoupající tendenci vykazují vodní cesty v Nizozemsku. Při rostoucích přepravních výkonech (jež vzrostly z 35,7 mld. tkm v roce 1990 na 40,8 mld. tkm v roce 2002) a délce plavební sítě (5046 km) tomu odpovídá průměrná hustota přepravy 7,1 mil. t/rok, resp. 8,1 mil. t/rok. Nejvyšší zatížení (vedle Rýna – Tab. 3) vykazuje zřejmě propojení Rýn – Šelda, resp. stupeň Volkerak na této trase, kde byl v roce 2005 zaregistrován průchod zboží ve výši 98,35 mil. t. Příslušné plavební komory jsou patrně nejzatíženějšími plavebními komorami v evropském měřítku. Jsou trojitě (přičemž další, menší čtvrtá plavební komora je určena sportovní a rekreační plavbě).

Vodní cesty východně od Rýna

Vývoj přepravní hustoty na vodních cestách východně od Rýna je možno názorně sledovat podél linie, odbočující z Rýna po trase průplavů Wesel – Datteln nebo Rhein - Herne (WDK nebo RHK) a vedené nejprve krátkým úsekem průplavu Dortmund – Ems (Dortmund-Ems-Kanal – DEK), jehož zatížení charakterizuje PK Münster, a poté Středozezemním průplavem (Mittellandkanal – MLK) dále k východu. Zatížení MLK charakterizuje nejlépe PK Anderten u Hannoveru, která se nachází zhruba v polovině jeho délky. Část přepravních proudů přechází z MLK na Veseru a Brémy přes PK Minden a k Hamburku Labským laterálním průplavem (Elbe-Seiten-Kanal – ESK), jehož zatížení charakterizuje hustota přepravy ve stupni Lüneburg s lodním zdvihadlem. Krátký úsek Labe pod vyústění tohoto průplavu vykazuje dobrou a spolehlivou splavnost a jeho využití názorně ukazuje průvoz zboží stupněm Geesthacht. V dalším úseku dospívá MLK k Labi (sestup na labskou hladinu zprostředkuje stupeň Rothensee) a překračuje tuto vodní cestu průplavním mostem, aby pokračoval dále do

oblasti Berlína již jako Labsko-havolský průplav (Elbe-Havel-Kanal – EHK), jehož zatížení je možno charakterizovat průvozem plavební komorou Wusterwitz. V Berlíně, kde samozřejmě část přepravních proudů končí nebo vzniká, se trasa k východu štěpí na jižní větve přes Teltovský průplav (Teltow-Kanal – Tek) a vodní cestu Spréva – Odra (Spree-Oder-Wasserstraße – SOW) a na severní větve přes průplav Havola – Odra (Havel-Oder-Wasserstraße – HOW). Na jižní větvi charakterizují hustotu provozu a její vývoj PK Kleinmachnow na TeK a PK Eisenhüttenstadt na SOW, která zprostředkuje sestup k Odře. Severní větve je připojena k Odře prostřednictvím východní (Ost) a západní (West) PK Hohensaaten.

Přehled vývoje dopravní hustoty je soustředěn v Tab. 6. Je z ní jasně vidět, jak tato hustota od západu k východu postupně klesá. Navíc je nápadné to, že vysoká hustota u PK západně od Labe má vcelku stabilní nebo dokonce výrazně stoupající trend (PK Anderten, zdvihadlo Lüneburg). Východně od Labe je situace opačná a využívání vodních cest klesá. Až k Odře „dotéká“ jen zlomek přepravních proudů. Prostřednictvím jižní větve to bylo v roce 1995 ještě 0,57 mil. t, v roce 2007 však již jen 0,20 mil. t, tj. jen 35 % původní hodnoty. Severní větvi procházelo k Odře v roce 1995 2,17 + 1,37 = 3,54 mil. t, v roce 2007 již jen 0,37 + 1,62 = 1,99 mil. t, což odpovídá snížení na 56 %. U PK Hohensaaten stojí za povšimnutí, že původně byla více zatížena východní z nich, přes níž se plavidla dostanou na regulovanou východní Odru, zatímco dnes je přednostně využívána západní plavební komora, jejíž prostřednictvím se plavidla dostanou na vodní cestu Honensaaten – Friedrichsthal (Ho-Frie-Wa) a západní Odru. Vysvětlení je prosté: regulovaná východní Odra s kolísajícími plavebními hloubkami stále méně vyhovuje požadavkům na spolehlivý provoz, zatímco trasa přes Ho-Frie-Wa a západní Odru nabízí celoročně dostatečné a stabilní plavební hloubky.

Určité vysvětlení vyžaduje vývoj provozu na stupni Rothensee. Tento stupeň zajišťoval původně sestup všech plavidel z MLK k Labi, a to bez ohledu na to, jestli pokračovala dále ke svému cíli na Labi, nebo jeho tok jen překřížila a plula dále po EHK k Berlínu. Když byl v roce 2003 otevřen průplavní most přes Labe, přelouvají plavidla v berlínské relaci přes něj a stupeň Rothensee míjí, což se do údajů o hustotě provozu samozřejmě promítá. Údaje pro období před rokem 2003 a po něm nelze tedy mechanicky srovnávat. Pro upřesnění je třeba ještě dodat, že až do roku 2001 sloužilo na tomto stupni známé plovákové lodní zdvihadlo. V roce 2001 byla uvedena do provozu paralelní plavební

Plavební komora	Vodní cesta	Hustota provozu (mil. t/rok) v roce																				
		1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Münster	DEK													13,83	12,06	11,23	10,94	13,17	10,42	12,13	13,83	
Minden	Šest. k Ves.	1,76	1,78	1,57					2,49	1,94	2,61	2,53	2,45	2,15	2,27	2,25	2,37	2,72	2,65	2,28	2,62	
Anderten	MLK	7,77	8,17	9,50					12,13	9,22	10,17	9,46	9,38	10,50	9,78	9,23	9,07	10,83	11,41	10,97	12,00	
Lüneburg	ESK	3,76	4,83	5,95					6,59	6,24	6,99	6,53	7,52	8,45	7,91	7,21	7,43	7,75	8,63	8,28	8,73	
Geesthacht	Labe								9,85	8,82	8,45	9,26	9,16	8,75	9,54	8,97	8,35				9,41	
Rothensee	Šest. k Labi								5,91	4,55	5,74	4,82	4,30	4,93								3,38
Wusterwitz	EHK								5,20	4,29	4,73	3,86	3,22	2,85	2,48	2,94	2,50					3,70
Kleinmachn.	TeK								1,09	1,27	1,04	0,59	0,51	0,59	0,53	0,46	0,38				0,68	1,05
Eisenhütt.	SOW								0,57	0,72	0,80	0,71	0,47	0,41	0,66	0,49	0,25				0,02	0,20
Hohen.-Ost	HOW								2,17	2,53	1,90	1,46	1,31	1,43	2,31	0,94	0,64				0,60	0,37
Hohen.-W.	HOW								1,37	0,77	0,68	1,09	1,34	1,29	0,38	0,89	1,53				1,64	1,62

komora. Obě zařízení fungovala jistou dobu společně. Dnes je však veškerý provoz veden plavební komorou a lodní zdvihadlo je už spíše technickou památkou.

Labe, Odra a Visla

Řeky Labe, Odra a Visla se vyznačují tím, že jejich převážná část je pro plavbu upravena pouze regulační metodou. Vzhledem k nízkým a kolísajícím průtokům nemohou tyto řeky nabídnout rejdářům spolehlivé provozní podmínky, což se velmi nepříznivě promítá do hustoty provozu na nich a především do vývoje této hodnoty, jež trvale klesá. Klesá ovšem i na kanalizovaných úsecích těchto řek (nebo na kanalizovaných přítocích), které jsou příliš krátké na to, aby se



Tlačená souprava na Odře.

zahraničních vodních cestách a profilem Hřensko tedy neprocházela. Od roku 2002 a zejména od vstupu ČR do EU v roce 2004 (který otevřel volný přístup k přepravnímu trhu) však podíl přeprav na zahraničních vodních cestách rostl a dnes je již zcela dominantní. Data pro příslušné roky proto vycházejí z údajů MD ČR o exportu a importu na vodních cestách. Celkový vývoj přepravní hustoty v hraničním profilu se vyznačuje trvalým poklesem, což je samozřejmě tristní, zejména při srovnání s historickými údaji. Rekordní hodnoty dosáhla tato hustota patrně v roce 1903, kdy Hřenskem „proplulo“ 4,039 mil. t. Na přelomu 19. a 20. století se tedy využívání Labe v tomto profilu dalo ještě srovnávat s provozem na Rýně v Emmerichu (Tab. 3), dnes je však téměř 350 x nižší.

Nepříznivý vývoj vykazuje také stupeň Střekov na začátku kanalizované trati. Disponuje sice nejkapacitnějšími plavebními komorami v ČR, z hlediska průvozu jej však předstihují mnohé historické francouzské plavební komory miniaturního Freycinetova gabaritu (Tab. 5). Ani více než skromnou rekordní hodnotou z roku 1995 by se tento stupeň v evropském měřítku nijak slavně „neumístil“. Současně využití je hluboko pod tímto – nesporně trapným rekordem – činí sotva jeho pětinu.

Pozoruhodné výsledky vykazovala naopak nevelká PK Obříství, o níž se dalo v období přepravy energetického uhlí hovořit jako o adekvátně využívané plaveb-

Plavební komora	Vodní cesta	Hustota provozu (mil. t/rok) v roce																			
		1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Profil Hřen.	Labe	1,92	1,79	1,31	1,13	1,13	1,05			1,33	1,31	1,30	1,10	1,00	0,80	0,61	0,55	0,91	0,71	0,50	
Střekov	Labe	0,71	0,54	0,44	0,27	0,41	0,35	0,55	1,05	0,87	0,85	0,70	0,45	0,40	0,41	0,49	0,25	0,24	0,35	0,28	0,20
Obříství	Labe	4,29	4,62	3,87	3,77	3,10	3,05	2,85	2,30	1,01	0,21	0,21	0,16	0,12	0,12	0,13	0,22	0,26	0,11	0,05	0,05
Calbe	Sála									0,04	0,03	0,05	0,04	0,03	0,04	0,02	0,02	0,01			
Podbaba	Vltava	0,84	1,10	1,35	0,98	0,87	0,68	0,67	0,44	0,44	0,38	0,40	0,36	0,37	0,37	0,21	0,24	0,29	0,30	0,24	0,39
Rędzin	Odra																			0,07	0,12
Brzeg Dol.	Odra																			0,01	0,01

Tab. 7

na nich dal v současné době udržet významnější provoz, takže jsou jen jakýmsi „ostrov“ či fragmenty provozně vyhovujících vodních cest. Je to dáno zejména konkurencí operativní silniční dopravy, která plavbu postupně vyřazuje z krátkých přepravních relací, zejména pokud nemají přímý charakter. Dlouhé relace, kde by se plavba mohla dobře uplatnit, však nutně přesahují kanalizované úseky a jsou postihovány nízkou kvalitou úseků regulovaných. Nepříznivě se projevuje i skutečnost, že v minulých letech došlo k poklesu zatížení souběžných železničních tratí, takže pominuly důvody pro jejich odlehčování zaváděním lomených relací železnice/voda. Tento vývoj velmi tvrdě zasáhl zejména vodní dopravu na labsko-vltavské vodní cestě, dříve – hlavně zásluhou kombinované (v relaci železnice/voda) přepravy energetického uhlí – velmi živé.

Charakteristické údaje o vývoji přepravní hustoty v **labské oblasti** obsahuje Tab. 7. K těmto údajům je třeba připojit několik poznámek.

Přepravní hustota v hraničním profilu Hřensko není soustavně statisticky sledována. Uvedené údaje až do roku 2001 jsou tedy odvozeny ze statistiky zahraničních přeprav hlavních rejdářů, zejména Československé plavby labské. Jsou poněkud nepřesné do té míry, že nevelká část těchto přeprav se uskutečnila na

ní komoře. Rekordu – tj. průvozu 4,889 mil. t – se u ní dosáhlo v roce 1984. Ukončení této přepravy však znamenalo strmý pád na cca 1 % (!) rekordní hodnoty.

Přepravní hustota klesá i na Vltavě, kde se dosáhlo u PK Podbaba rekordu 1,98 mil. t v roce 1988. Vzhledem na značné přepravní nároky hlavního města (stavebniny, odvoz sutí a výkopků) je současný stav využívání Vltavy více než nevyhovující.

Nepatrným využíváním a klesajícím trendem přepravní hustoty trpí v důsledku „odtržení“ od spolehlivé sítě i Sála. V tomto případě hraje ovšem jistou roli chybějící stupeň pod PK Calbe. Jeho absence způsobuje, že malý výústní úsek Sály je splavný ještě hůře než regulované Labe.

Podobně se projevuje krize vodní dopravy na **Odře**, která bývala stejně významnou – ne-li významnější – vodní cestou než Labe. Ta postihuje jak nespolehlivou regulovanou trať, tak poměrně krátkou kanalizovanou trať s navazujícím Hlivickým průplavem. Typickým indikátorem vývoje je přepravní hustota na hranici obou úseků, kterou byl až do padesátých let stupeň Rędzin pod Wrocławí, jehož funkci dnes převzal novější stupeň Brzeg Dolny. V roce 1936 prošlo přes PK Rędzin 4,339 mil. t zboží, v roce 2007 však již asi 36 x méně. Přes PK Dolny Brzeg dnes proplouvají plavidla vlastně jen sporadicky, neboť vlivem

eroze se snížily hloubky nad dolním záporníkem natolik, že téměř znemožňují proplavení a Odra je fakticky rozdělena na dva navzájem izolované úseky – tj. na regulovanou a kanalizovanou trať. O provozu na regulovaném úseku od stupně Brzeg Dolny po ústí Warty (střední Odra) dává určitou představu to, že hlavní rejdař na něm převezl v letech 2006 a 2007 celkem (za dva roky!) 0,034 mil. t. Poněkud lepší je využívání kanalizované trati díky přepravě uhlí z Gliwic do teplárny Wrocław, jejíž objem dosáhl v roce 2007 celkem 0,580 mil. t a dosti živých lokálních přepravách štěrkopísků (v roce 2007 celkem 1,653 mil. t), které se ovšem uskutečňovaly jen na nepatrnou vzdálenost. Střední hustota přeprav na kanalizovaném úseku se dnes zřejmě pohybuje hluboko pod hranicí 1,0 mil. t/rok.

Na **Visle** je dnes možno hovořit o lokální přepravě štěrkopísků na kanalizovaném úseku Oswięcim – Krakov (jejíž objem je pravděpodobně nepatrný). Dále po proudu vodní doprava v podstatě neexistuje a o dálkových relacích nemůže být ani řeči. Podle oficiálního správce říčního úseku po proudu od Krakova (RZGW Kraków) je na něm „plavba možná na vlastní riziko rejdaře“, přičemž garance plavebních hloubek je věcí nezámou. V PK ojedinělého stupně pod Varšavou (Włocławek) prošlo v letech 2005, 2006 a 2007 celkem 591 t, 317 t a 423 t. Podle vyjádření správce daného úseku Visly se na něm plavba omezuje na přepravy nadgabaritů, přesuny mechanizace pro údržbu toku apod.

Jestliže můžeme oblast historických francouzských průplavů nazývat obrazně „periferií“ evropské sítě, pak to platí na jejím východním okraji analogicky i pro oblast Labe, Odry a zvláště Visly. Důvody kolapsu vodní dopravy – a o kolaps se skutečně jedná – v této oblasti jsou ovšem jiného druhu.

Oblast Dunaje

Vývoj přeprav v dunajské oblasti je na rozdíl od oblasti Labe, Odry či Visly diametrálně odlišný. I když není současná hustota přepravy v hlavních profilech ve srovnání s Rýnem, jeho přítoky a hlavními vodními cestami v Nizozemsku a Belgii příliš vysoká, vyznačuje se jednou významnou vlastností: totiž poměrně příznivou dynamikou růstu. V každém případě je ovšem dopravní využívání Dunaje násobně vyšší než v případě Labe či Odry. Nejlépe to ukazuje Tab. 8.

Není sporu o tom, že do tohoto růstu se příznivě promítlo otevření provozu na průplavu Mohan – Dunaj v roce 1992 (tabulka to jasně dokumentuje) a také dokončení průplavu Cernavodă – Constanta o osm let dříve. Díky těmto spojům získal Dunaj, až donedávna postrádající přístup k hlavním námořním přístavům při Severním



Tlačná souprava v komorách VD Železná Vrata na Dunaji.

a Černé moři, zcela novou kvalitou, takže vodní doprava může využívat jeho příznivé plavebně-provozní vlastnosti. Stane se podobnou rozvojovou osou, jakou byl a stále je Rýn?

Závěr

Stručný závěr se dá formulovat asi takto:

- Výkony vnitrozemské vodní dopravy v Evropě, resp. v zemích EU, mají (pokud je posuzujeme jako celek) v absolutních hodnotách **rostoucí tendenci, tj. trvale se zvyšují.**

- **Procentuální podíl** vnitrozemské vodní dopravy na celkových výkonech ovšem **klesá**, a to v důsledku příliš strmého (a ekonomicky i společensky nežádoucího) růstu silniční nákladní dopravy. To se stejně – a dokonce i výrazněji – projevuje na vývoji podílu železniční dopravy. V tomto případě se tedy jedná o širší problém, jehož řešení musí nabídnout zásadně nová koncepce celkové dopravní politiky, o kterou se zasazuje také Bílá kniha EU z roku 2001 (Evropská dopravní politika pro rok 2010 – čas rozhodnout).

- Vývoj výkonů vnitrozemské vodní dopravy **není** ovšem – přes celkově pozitivní znaménko – **ani zdaleka rovnoměrný.** Někde je výrazně pozitivní (v oblasti Rýna a návazných vodních cest, jakož i v oblasti Dunaje), jinde spíše stagnuje a může být dokonce charakterizován pozvolným až strmým poklesem (západní a východní „periferie“ sítě). **K těmto stagnujícím oblastem patří – bohužel – i Labe a tedy i vodní cesty ČR.**

Na toto místo by tedy patřila úvaha, proč tomu tak je, tj. proč česká vodní doprava operuje na periferii evropské sítě a utápí se v krizi? Proč do této periferie patří i labsko-vltavská vodní cesta? Existuje z této situace východisko a jaké?

To jsou ovšem otázky, přesahující úlohu, které jsem se na popud redakční rady ujal.

Plavební komora	Vodní cesta	Hustota provozu (mil. t/rok) v roce																			
		1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Kelheim	MDK					0,34	2,43	3,33	4,08	3,80	3,47	4,61	5,26	6,02	5,77	6,23	5,06	5,91	6,47	5,28	5,51
Jochenstein	Dunaj	3,05	2,45	2,61					4,89	4,61	4,52	5,28	5,31	6,20	6,27	6,88	6,16	6,98	7,41	5,98	5,93
Gabčíkovo	Dunaj						3,81	5,02	5,21	5,44	5,98	6,76	4,81	4,55	5,45	6,44	5,50	6,72	7,21	6,41	7,03
Cernavodă	Pr. C.-Con.											10,99	9,25								

Tab. 8

Zamykání Bařova kanálu a řeky Moravy

tisková zpráva

Zhodnocení plavební sezóny 2008

Plavební sezóna uplynula rychleji než voda v řece Moravě. Byla zahájena tradičně 1. května slavnostním Odemykáním letos dokonce na sedmi místech. V doprovodném programu pro veřejnost samozřejmě nemohly nikde chybět plavby. V Otrokovicích se slavnosti účastnil i pan Tomáš Bařa s manželkou. Bohužel to byla jeho poslední návštěva turistické vodní cesty, která nese jméno jeho slavného rodu. V Otrokovicích se u této příležitosti otvíralo nové přístaviště se sjezdem pro lodě, které na tomto strategickém místě tak chybělo. Další nové přístaviště se otvíralo v tento den i v Hodoníně. Obě přístaviště byly postaveny Ředitelstvím vodních cest ČR z prostředků SFDI.

V sobotu 21. června byla slavnostně pokřtěna ve Spytihněvi nová loď Morava pro 60 osob. Toto krásné plavidlo významným způsobem obohatilo flotilu osobních lodí na vodní cestě a to díky finanční dotaci Zlínského kraje Sdružení obcí pro rozvoj Bařova kanálu a vodní cesty na řece Moravě.

Modernizací prošla i loď Konstancie v Hodoníně. Největších změn doznala horní paluba, kde se udělala pochůzná, zateplená střeška, zábradlí s lavičkami, přibýlo schodiště a v přední části závěsy pro patnáct kol. A to nebyl jediný příspěvek Města Hodonín do života Bařova kanálu v letošní plavební sezóně – 19. července bylo v Hodoníně slavnostně vyhlášeno VODNÍ KRÁLOVSTVÍ, které provázela velká zábavná akce pro veřejnost.

Pro lepší orientaci návštěvníků Bařova kanálu a okolních turistických aktivit byl vydán Průvodce Bařovým kanálem. Jeho tištěná verze je k dostání v Informačním centru Bařova kanálu nebo v jednotlivých přístavištích. Jedná se o 40ti stránkový materiál obsahující kompletní informace pro pohyb na této turistické vodní cestě - historii, současnost, plány do budoucna, legislativní prostředí, nutné doklady, povinnou výstroj, důležité kontakty, mapy s vodní cestou od Kroměříže po Hodonín s kilometráží a vyznačením plavebních a turistických objektů. Průvodce je také uveřejněn na internetových stránkách Bařova kanálu www.batacanal.cz. Zatím v českém jazyce, ale připravuje se i jeho anglická verze.

Celková letošní návštěvnost 65 tisíc turistů o 2500 turistů překonala loňský návštěvnícký rekord. Kromě výše zmíněných aktivit tomu pomohla propagační kampaň na veletrzích cestovního ruchu a desetitisíce vydaných propagačních materiálů či nové půjčovny motorových

člunů v Petrově a Uherském Ostrohu. Co je ovšem důležité – ztrojnásobil se nám podíl návštěvníků s vícedenními pobyty na Bařově kanálu na hausbótech. Je to dáno tím, že počet hausbótů i jejich úroveň stoupá. Od září byla plavba v některých úsecích vodní cesty z důvodu nutných rekonstrukčních prací omezena, což se na návštěvnosti také projevilo. Do budoucna se budeme snažit mít splavnou celou vodní cestu od začátku května do konce září.

Jinak je ale naší snahou plavební sezónu prodlužovat jak na jaře, tak na podzim.

Neutuchá ani aktivita v rozvoji nutné infrastruktury. Ředitelství vodních cest ČR staví přístaviště v Napajedlech a v Kostelanech nad Moravou a ve spolupráci s dobrovolnými svazky obcí připravuje harmonogram výstavby přístavišť na Bařově kanálu pro budoucí období. Probíhá příprava dalších projektů jako je výstavba sociálních zařízení v přístavištích, železniční zastávky Bařův kanál v Sodoměřicích, rozvoj cyklostezek podél vodní cesty apod., tak aby nám do budoucna stoupal počet návštěvníků i jejich spokojenost.

*Ve Veselí nad Moravou 31. října 2008
Bařův kanál, o. p. s.*



Přeci nemohli být naši předci tak hloupí

Ing. Josef Podzimek

Začínám být pamětník a pamětník má právo i povinnost svým mladým či mladším spolupracovníkům připomínat, jak jsme žili. Nechci psát (zatím) další knihu o boji za udržení české plavby a českých vodních cest. Nechci se vracet do doby, kdy nebyly žně, ale vedl se boj o zrno a po silnici jezdily tanky míru a ne kombajny. Anebo v té době už zase jsme. Tato myšlenka mne napadla nedávno při větě, která zazněla z Českého rozhlasu: „Vedeme boj proti globálnímu oteplování naší planety“, nebo: „Naši bojovníci se přivázali ke kolejím, aby zabránili přepravě vyhořelého paliva z jaderné elektrárny“. Tedy ne odborné debaty, poklidná sklizeň obilí nebo trpělivé odstraňování chyb civilizace, ale boj. Něco není s námi v pořádku. Když jsem po roce 1968 byl vyhozen z funkce ředitele Dolní Vltavy a zakládal jsem útvar technického rozvoje Povodí Vltavy, diskutoval jsem se svými spolupracovníky, jak nejvíce přispět ke klidnému prosazování nových myšlenek pro rozvoj vodních cest v Československé republice. Došli jsme k závěru, že nejvíce uklidňující barva, která lahodí oku a pohladí po duši, je barva zelená. Proto všechny studie, zprávy technického rozvoje a projekty, které vyšly z dílny tohoto útvaru vodohospodářského a technického rozvoje, jsou v deskách barvy zelené. Musím přiznat, že později, když naši oponenti z dálky viděli zelené desky, tak se jim v tváři nezračil klid a pochopení. To bylo v období boje za socialistické zítřky. Naproti tomu v posledních letech v období po sametové revoluci, když vidím zelenou barvu při boji proti nejekologičtější dopravě – vodní dopravě a vodním cestám – už si také nemyslím, že zelená barva uklidňuje.

Ale vraťme se k titulku tohoto článku. Vznikl v mé hlavě na předposlední redakční radě našeho časopisu Vodní cesty a plavba, když jsem poslouchal kolegy z Ředitelství vodních cest, Povodí Labe s.p., Vodních cest a.s., Česko-saských přístavů a dalších, jak pod zelenými prapory je udusáván poslední nedokončený plavební stupeň na labské vodní cestě v trati Pardubice – Mělník. Rázem jsem se vrátil o 45 let zpět, kdy jsem pracoval jako mladý inženýr ve funkci úsekového technika na Labi v trati Smiřice – Kolín. Tehdy byla taková zvláštní doba, kdy na ředitelství Labe – Vltava ze zdymadel pravidelně docházely každý měsíc takové divné písemné zprávy:

„Hlásím, že podřízený soudruh... dnes nepřišel do práce a jiní soudruzi... jej viděli vysedávat v blízké hospodě. Hlášení podává vedoucí jezdný...“. Pak jsem si všiml, že na hlavičkovém papíře s razítkem Dozorství zdymadla Srnojedy přichází každý měsíc ručně psané hlášení: „Podávám zprávu, že



Zdymadlo Srnojedy pod Pardubicemi.

hlášení o proplavených lodích za poslední měsíc je negativní“. To mě posléze zaujalo natolik, že jsem se při inspekční cestě přímo zeptal vedoucího jezdného ze Srnojedy: „Pane vedoucí, netušíte proč naši předkové postavili zdymadlo Přelouč (1927), nad ním zdymadlo Srnojedy (1938), pak kus Labe vynechali, a přitom postavili zdymadlo Kolín (1928), Klavary (1940), Velký Osek (1949 - 1952), Poděbrady (1925), Nymburk (1923), Kostomlátky (1937), Hradištko (1944), Lysá n/L. (1935), Čelákovice (1938), Brandýs n/L. (1936), Kostelec n/L. (1932), Lobkovice (1922) Obříství (1912) a Hadík (1910)?“. Vedoucí jezdný se na mne nechápavě podíval, že mladý inženýr ničemu nerozumí, a shovívavě pravil: „Mladej, naši dědové byli moudří a byli přesvědčeni, že když postaví podstatný kus vodní cesty o 14 zdymadlech, pak kus vynechají a nad Přeloučí postaví Srnojedy, že jejich potomci, to jsi ty a další študovaný, nemohou být tak hloupí, aby ten kousíček Labe nesplavnili a lodě se tak nedostaly z Pardubic až do Hamburku“. Tehdy jsem pochopil, že to tak nechat nemůžeme, Nyní vím, že můžeme. Ale stále se s tím nemohu smířit.

Nechci popisovat všechny absurdity, které se kolem Přelouče II (dříve zdymadlo Semín) dějí. Chci se zastavit pouze u třech rozhodujících momentů, u kterých jsem osobně byl a které za posledních 45 let (čtete správně, téměř půl století) vždy ovlivnily další vývoj.



Zdymadlo Přelouč.



Plánované vodní dílo Přelouč II.

1. fáze

se týkala splavňovacích prací Labe do Chvaletic, krátce po vzniku podniků Povodí. Tehdy se zdálo, že nic nemůže zabránit dokončení splavnění Labe do Pardubic. O atmosféře modernizace dolnolabských plavebních stupňů vyčerpávajícím způsobem píše Ing. Milan Jermář v samostatném článku tohoto čísla Vodní cesty a plavba. Splavňovací práce na středním Labi započaly výstavbou nového zdymadla, které nahradilo zdymadla Hadík a Obříství jedním moderním zdymadlem, kterému byl ponechán název Obříství (1970). Dále byl historický jez ve Veletově doplněn plavební komorou a později modernizován osazením sedmi „baleními“ jezovými klapkami (1975) a nakonec bylo vybudováno nové zdymadlo Týnec nad Labem (1975) se třemi podpíranými jezovými klapkami z „dílny“ technického rozvoje Povodí Vltavy. Tím bylo střední Labe splavněno od Mělníka do přístavu ve Chvaleticích. Pak se vše na dlouhou dobu opět zastavilo.

2. fáze

byla po sametové revoluci zahájena výběrovým řízením na „balíček“ jednoho výběrového řízení na projekt, stavbu i provozování nového zdymadla Přelouč II (dříve Semín). Tato neobvyklá kumulace tří samostatných částí se snahou předurčit vítěze vedla ke střetům a později ke zrušení soutěže. Pamatuji si na slova náměstka ministra dopravy Ing. Karla

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY



USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 17. května 2006 č. 561
o Politice územního rozvoje České republiky

Vláda

I. s c h v a l u j e Politiku územního rozvoje České republiky, obsaženou v části III. materiálu č.j. 661/06 (dále jen „Politika“);

II. u k l á d á

1. členům vlády a vedoucím ostatních ústředních správních úřadů
 - a) zohledňovat Politiku při zpracování koncepčních dokumentů v působnosti jimi řízených ministerstev a úřadů,
 - b) plnit úkoly stanovené Politikou,
 - c) spolupracovat s ministrem pro místní rozvoj na vypracování Zprávy o uplatňování Politiky,
2. ministru pro místní rozvoj
 - a) ve spolupráci s dotčenými ministry a vedoucími ostatních ústředních správních úřadů předložit vládě do 31. prosince 2008 Zprávu o uplatňování Politiky a aktualizovaný návrh Politiky,
 - b) zajistit zveřejnění tohoto usnesení ve Věstníku vlády pro orgány krajů a orgány obcí,
3. ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem dopravy, ministry životního prostředí a zemědělství ustanovit společnou meziresortní komisi se zastoupením dotčených krajů k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a předložit vládě do 31. prosince 2007 doporučení této komise;

III. d o p o r u č u j e

1. hejtmánům a primátorovi hlavního města Prahy
 - a) při pořizování územně plánovací dokumentace a při zpracování koncepčních dokumentů zohledňovat Politiku,
 - b) spolupracovat s členy vlády a vedoucími ostatních ústředních správních úřadů
 - ba) při plnění úkolů stanovených Politikou,
 - bb) při zpracování Zprávy o uplatňování Politiky,
 - c) spolupracovat s členy vlády v meziresortní komisi k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe,
2. starostům obcí při pořizování územně plánovací dokumentace obcí a při zpracování koncepčních dokumentů zohledňovat Politiku.

Provedou:

členové vlády, vedoucí ostatních ústředních správních úřadů.

Na vědomí:

hejtmani, primátor hlavního města Prahy.

Předseda vlády
Ing. Jiří P a r o u b e k, v. r.

Sellnera za přítomnosti dalších významných aktérů celé kauzy, který řekl: „Dobře víte, že nový ministr dopravy Ing. Antonín Peltrám nemá vodní dopravu rád, a tak jestli se nepřestanete hádat, všechny peníze dá na koleje“. Stalo se.

3. fáze

se odehrává dodnes. Lze ji charakterizovat hovorově na jednom pracovním obědě: „Vyhovím panu ministru životního prostředí a vyměním výjimku na stavbu plavebního stupně Přelouč II. za zrušení hájené labské větve vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.“ Stalo se, ale jenom částečně. Výjimka byla ministrem udělena, ale zrušení labské větve D-O-L novým ministrem životního prostředí se rozšířilo na celý vodní koridor D-O-L. Tím se tento kuhandl zastavil, výjimka byla za pomoci „aktivistů“ zrušena a o zrušení územního hájení celé trasy vodního koridoru D-O-L se vedou ve staré i nové vládě ostré spory. Nebo lépe řečeno, nevedou, neboť poslední termín k dohodě, zakotvený v usnesení vlády č. 49/2008 ze dne 16. 1. 2008, které ukládá celé řadě ministrů, aby se do

15. března 2008 dohodli, nemá stále koncovku. Toto vládní usnesení navazuje na usnesení minulé vlády č. 561/2006 ze dne 17. května 2006, které uložilo také celé řadě ministrů vypracovat studii o reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a předložit ho vládě do 31. prosince 2007 s doporučením, jak dál postupovat. Tato komise byla jednostranně složená z ochranářů a územářů s absolutní absencí vodohospodářských a plavebních odborníků a pod taktovkou minulé vlády. Přesto ke zděšení všech, kteří její práci sledovali, vydala doporučení, aby se s územní ochranou vodního koridoru D-O-L dále pokračovalo. Příznivci plavby to nečekali a likvidátoři plavby také ne.

Zdá se vám to trochu nepřehledné a nekonceptní. To se vám, milí čtenáři, nezdá, ale tak to je. Avšak nepodléhejme panice. Tak to kolem rozvoje českých vodních cest vypadá již více jak 660 let. Myslíte si, že to není možné? Tak sledujte se mnou pouze roky končící na magické číslo 8. Možná, že vás při čtení následujících událostí a dílčích činů napadne, že „boj“ o záchranu posledních přírodních fenoménů našich řek je víc než podivný.

- 1348

Král český a císař římský Karel IV. zahájil na Vltavě a Labi regulační práce a nařídil vybudovat vorové propustě „vrata“ pro jednosměrnou voroplavbu. U Střekova a Dolního Gruntu dal odstranit překážející skály, kameny a prokopat písčiny, aby se mohlo plout za nízkého stavu. Podle kronikářských zpráv dal panovník postavit vltavskou a labskou lodní flotilu.

- 1628

Dvorní kancléř Zdeněk Lobkowitz plní rozhodnutí Českého zemského sněmu a předává císaři Ferdinandovi II. zprávu o splavnovacích pracech na Labi a Vltavě.

- 1868

Český zemský sněm uznal význam úprav a splavnění českých řek.

- 1918

Z pražské expozitury vídeňského ŘVC vzniklo Ředitelství pro stavbu vodních cest se sídlem v Praze.

- 1938

• Dne 2. prosince byl zahájen provoz na Baťově plavebním kanálu. Na plavební cestě dlouhé 51,8 km bylo za 4 roky

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY



USNESENÍ

VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY
ze dne 16. ledna 2008 č. 49

k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany
průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe

Vláda

I. **zrušuje** společnou meziresortní komisi k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, zřízenou na základě usnesení vlády ze dne 17. května 2006 č. 561, o Politice územního rozvoje České republiky;

II. **ukládá** ministru dopravy zpracovat ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem životního prostředí a ministry průmyslu a obchodu, financí, pro místní rozvoj a zemědělství a vládě do 15. března 2008 předložit návrh dalšího postupu provozování a budování vodních cest v České republice.

Provedou:

místopředseda vlády a
ministr životního prostředí,
ministři dopravy,
průmyslu a obchodu,
financí, pro místní rozvoj,
zemědělství

Předseda vlády

Ing. Mirek Topolánek v. r.

vybudováno 14 plavebních komor.

- Vychází publikace „Budujeme stát pro 40 000 000 obyvatel“ od továrníka Bati, které velmi přesvědčivě doporučuje výstavbu tří koridorů: železničního, silničního a vodního koridoru D-O-L.

- Byl dán do kin film „Přístav tří moří“ z filmového ateliéru firmy Baťa ve Zlíně.

- Dne 5. února byla založena Společnost dunajsko-oderského průplavu, jejímiž zakládajícími členy byly země, obce a průmyslové podniky.

- Dne 19. listopadu byl podepsán Německo-československý protokol o uskutečnění odersko-dunajského průplavu a labské větve.

- 1948

- Vládě byl předložen návrh na založení národního podniku pro stavbu průplavu D-O-L.

- Prof. Jan Smetana prosazuje průplavní spojení a splavnost řek Labe, Odry a Dunaje.

- Vychází rozsáhlá publikace „Průplav Dunaj-Odra-Labe – naše moře“, kterou uspořádal Alois Čáp – místopředseda MNV v Přerově.

- 1958

- V Hydroprojektu Brno je dokončena rozsáhlá studie plavebního spojení Dunaje s Odrou, Vislou a průplavu NDR.

Hydroprojekt Brno – zlom v názoru na čistě průplavní koncepci ve prospěch říční varianty, kterou inspiroval Ing. Jiří Hruška, ředitel správy řeky Moravy v Uherském Hradišti.

- Zřízeno Ředitelství vodohospodářských děl (ŘVD).

- 1968

Hydroprojekt Praha pod vedením hlavního inženýra Libora Záruby vypracoval Generelní řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe.

- 1988

Nová knížka Ing. J. Kubece a Ing. J. Podzimka „Svět vodních cest“ je ukončena projektem D-O-L.

- 1998

Ministerstvo dopravy ČR zřizuje Ředitelství vodních cest v Praze (ŘVC).

- 2008

- Nesplněné vládní usnesení č. 49 z 16. 1. 2008 o územní ochraně vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

- V připomínkovém řízení je nový návrh „Politika územního rozvoje České republiky“, který má být podkladem k dalšímu usnesení vlády ČR. Obsahuje (zatím) návrh na další územní ochranu vodního koridoru D-O-L.

Milý čtenáři, jestli jsi ještě neztratil nit „boje“ o zachování nebo zničení „na věčné časy“ vodní dopravy v České republice, tak ti ocituji jeden odstavec z dokumentu:

Politika územního rozvoje České republiky 2008

Výtah – vodní doprava (červen 2008)

2.2.1 Územní problémy v oblasti dopravy

V oblasti dopravy tvoří územní problémy zejména dlouhodobé záměry. Dlouhodobé držení územních rezerv vede nejen k řadě územních střetů, ale zejména blokuje možnost jejich využití pro jiné účely. Současně vytváří na mnoha místech zamýšlené trasy, která je mnohde i variantní, stabilní podmínky pro vznik přírodních ekosystémů, jejichž součástí se mnohdy stávají i vzácné a chráněné druhy rostlin a živočichů. Takto se v delším časovém horizontu může stát držený koridor neprůchodným. Na republikové úrovni lze mezi takové dlouhodobé záměry dopravy zařadit na území České republiky následující: plavební kanál Dunaj-Odra-Labe.

Přeložme si tuto citaci do „lidštiny“. Vzhledem k tomu, že se stále odkládá výstavba moderních vodních cest včetně vodního koridoru D-O-L (první světová válka, druhá světová válka, únorové vítězství dělnické třídy, vstup bratrských vojsk do ČSSR a zelené iniciativy), obnovuje se ekosystém

Hospodářský manifest k jubilejnímu roku 1948

Odborné a propagační dílo

Průplav Dunaj Odra Labe - naše moře

Sborník o chystaném průplavu

Nakladatelství „Nový Národ“ v Přerově, Bartošova 9.

Uspořádal:

hlavní redaktor Alois Čáp za součinnosti redakční rady časopisu „Plavební cesty Dunaj - Odra - Labe“

Dílo má:

432 stran a je tištěno na ilustrač. hlazeném papíře formát 25 x 35 cm

48 fotografických reprodukcí

36 map

88 technických a jiných vyobrazení

45 tabel

Vydání díla bylo ohlášeno 30. dubna 1947 na Manifestačním vodocestním a vodohospodářském sjezdu v Přerově, který

uspořádaly

Okresní národní výbor v Přerově

Místní národní výbor v Přerově

Moravský říční a průplavní spolek v Přerově

Mimo to dílo doporučily:

Ministerstvo techniky v Praze

Společnost dunajsko-oderského průplavu v Praze

Cena díla: brož. Kčs 570.-, v polopl. vazbě Kčs 630.-, v celopl. vazbě Kčs 650.-.

Objednávky přijímá „Nakladatelství Nový Národ“ v Přerově, Bartošova 9, anebo generální zástupce Ladislav Lukáš, Přerov, Dluhonská ulice 44.

v těchto územích, který pochopitelně brání pokračování v přípravě dokončení 100 let plánovaných vodních cest. Na to co se stane, až to „přírodní“ území uvolníme, hledíme odpověď v následujícím rozhovoru s nejmenovaným ministrem:

ministr: „*Pane Podzimek, ale vy jste jediný a poslední, který mi říká, že ten projekt D-O-L není mrtvý. Všichni, se kterými mluvím, chtějí zrušit územní ochranu a postavit tam něco užitečného.*“

Podzimek: „*Co například?*“.

ministr: „*Třeba nějaký supermarket nebo benzínovou pumpu.*“.

Podzimek: „*Pane ministře, na územní ochranu si nedovolil sáhnout ani císař pán, ani první republika, ani Hitler, ani bolševik. Ted je na řadě Česká republika.*“.

Trochu kultivovanější vyjádření šlo na příslušné ministerstvo z následujících organizací:

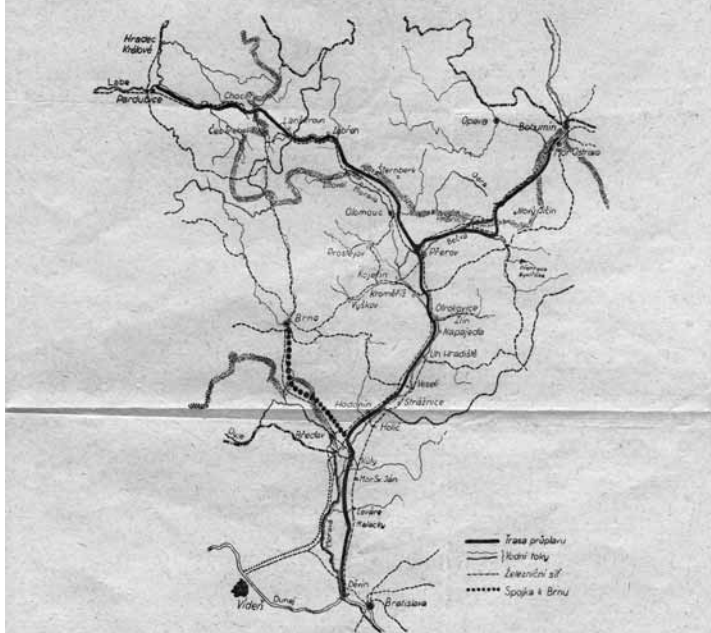
- Vodocestné a plavební sdružení
- Svaz podnikatelů průmyslu a dopravy
- Hospodářské komory
- Plavba a vodní cesty o.p.s.

- Sdružení Porta Moravica

Zatím nevím, zda tyto slabé hlasy, volající z pouště, někdo uslyšel nebo se s nimi zabývá. Jak vidíte, rok končící číslovkou 8 je opět významný i z hlediska vodních cest České republiky. Ale dlužím Vám odpověď na položenou otázku v titulu tohoto článku.

Nevím, zda naši dědové byli tak hloupí, když spoléhali na chytrost svých dětí, vnuků a pravnuků. Ale co vím dozajista, že by bylo pro nás lepší, kdyby Vodocestný zákon z 11. června 1901, který rozhodl o výstavbě dunajsko-oderského průplavu a spojení s Labem u Pardubic začal právě tímto spojením, a ne splavňovacími pracemi na navazujících řekách, tj. Labi, Vltavě, Odře a Moravě. V dějinách však neplatí kdyby a proto se snažme jako naši předkové, aby tento evropský projekt nezničila právě naše generace, která je zahlcena vlastními problémy a státní rozpočet tzv. „nezbytnostmi státními“. Proto je zajímavé si opětovně poslechnout slova Ing. Antonína Patočky, který v roce 1948 řekl:

Právě vyšlo v Přerově dlouho očekávané dílo Průplav Dunaj Odra Labe - naše moře



Průplav Dunaj Odra Labe. Řešení z r. 1939.



Propagační nálepka.

44 československých znalců a odborníků podává v úvodu a 9 hlavách, celkem v 58 státech téměř všechno, co musí vědět okresní a místní národní výbory a ostatní úřady o našem největším chystaném projektu, který patrně změní celý hospodářský život v ČSR.

„Staletými dějinami průplavního projektu víne se jako červená nit nerozhodnost, a počínajíc základním projektem z roku 1901 často i zjevná neupřímnost, a naopak zase přílišný optimismus. Začneme-li stavět sami, a brzo – a to obojí můžeme – tak zajistíme sobě primát, vyvoláme i nabídku součinnosti z jiných zemí, a postavíme, byť i po etapách, dílo, jež bude nám na prospěch celé věky, zatím co po jiných mnohonásobně vyšších výdajích na tzv. nezbytnosti státní nebude už ani památka.“

Je smutné, že naše generace za posledních 60 let dokázala vydat jen dvě obsáhlé publikace o vodní cestě Dunaj-Odra-Labe, nic víc a nic míň. Pod téměř stejným názvem se skrývá stejná problematika a stejná je i prodejní cena (viz připojený leták z roku 1948).

“Boj” o zachování a prosazení projektu vodního koridoru D-O-L pokračuje. Která barva vyhraje? Modrá, oranžová či zelená. Když si uvědomíme, že nejde o barvu, ale o naší budoucnost, tak mi je na konci roku 2008 smutno a proto končím stejným citátem, jaký byl uveden na mé soukromé novoročence na začátku roku 2008:

*Je smutná epocha,
když je lehčí rozbít atom
než lidské předsudky.*

Albert Einstein

Vzpomínání na Jirku Slouku

Ing. Jiří Stratílek – Povodí Vltavy s.p.



narozen 1.9. 1938 v Brně
SPŠ stavební - geodézie v Brně, 1957
ČVUT-FIS v Brně, hydrotechnické a meliorační stavby, 1963
1963 - 1970 samostatný projektant
1971 - 1977 vedoucí projektant
1977 - 1991 vedoucí střediska geodézie
1986 vykonal zkoušku zvláštní způsobilosti v oboru projektant
1989 soukromý projektant
zemřel 27.8. 2008

Když jsem v lednu 1965 nastoupil do organizace Labe – Vltava, pracoval v její projekci mladý inženýr z Brna Jiří Slouka, který měl pověst bohéma, ale také dobrého projektanta. Občas se stávalo, že si protáhl odpolední přestávku na oběd delším pobytem v restauraci a tehdy jeho hodný vedoucí pan Ing. Rössler vysílal mladé kresličky, aby se po Jirkovi podívaly, zjistily, zda se mu nic nestalo a přivedly ho zpátky do práce.

V tomhle roce přišly na Slovensko velké povodně, které protrhly dunajské hráze a způsobily hodně škod. Tehdy mě podnik poslal v rámci spolupráce se sesterskými organizacemi na Slovensku do Komárna na jejich odstraňování. Jedním z mých úkolů bylo vytýčit několik kilometrů dlouhý odvodňovací příkop, který po poklesu vody bude zaplavené území odvodňovat. Měl jsem sice teodolit, mapy, různé tabulky, ale všude bylo po pás vody a tak celé vytýčování spočívalo v tom, že jsem honil figurantky vodou a kde do ní nejvíc zapadly, byl bod příkopu. Za námi vojáci z pontonu kladli danubit a příkop stříleli. Děsil jsem se konce, až se zjistí, že příkop třeba vede do kopce. Naštěstí jsem asi po měsíci dostal povolávací rozkaz na vojnu a na Slovensku mě vystřídal Jirka Slouka. To byl ovšem profesionál, před vysokou školou vystudoval zeměměřičskou průmyslovku, celý projekt perfektně dokončil včetně dokumentace a na Slovensku nás pak považovali za špičkové odborníky – mě ovšem neoprávněně.

Jirka bydlel dlouhá léta ve služebním domku trojského jezu – bylo to na hranici Stromovky. Měl tam v patře dvě místnosti, ale pak jsme potřebovali další byt pro nového jezného, a tak jsme museli Jirku přestěhovat do přízemí, kde byla jen jedna místnost. Bral to sportovně, prý k němu budou mít slečny snadnější přístup. Nad postelí na stropě měl ohromné zrcadlo, které jsme jemu i jeho slečnám záviděli. A ty slečny jsme mu záviděli také.

Díky své povaze dokázal Jirka zařídit i věci, které pro jiného byly nedosažitelné. V době, kdy každé vybavení projekce např. rýsovacími prkny, teodolity, psacími stroji schvaloval snad podnikový ředitel, nechal si v čase dovolené svého vedoucího koupit do kanceláře otoman, protože ho občas potřeboval k odpočinku.

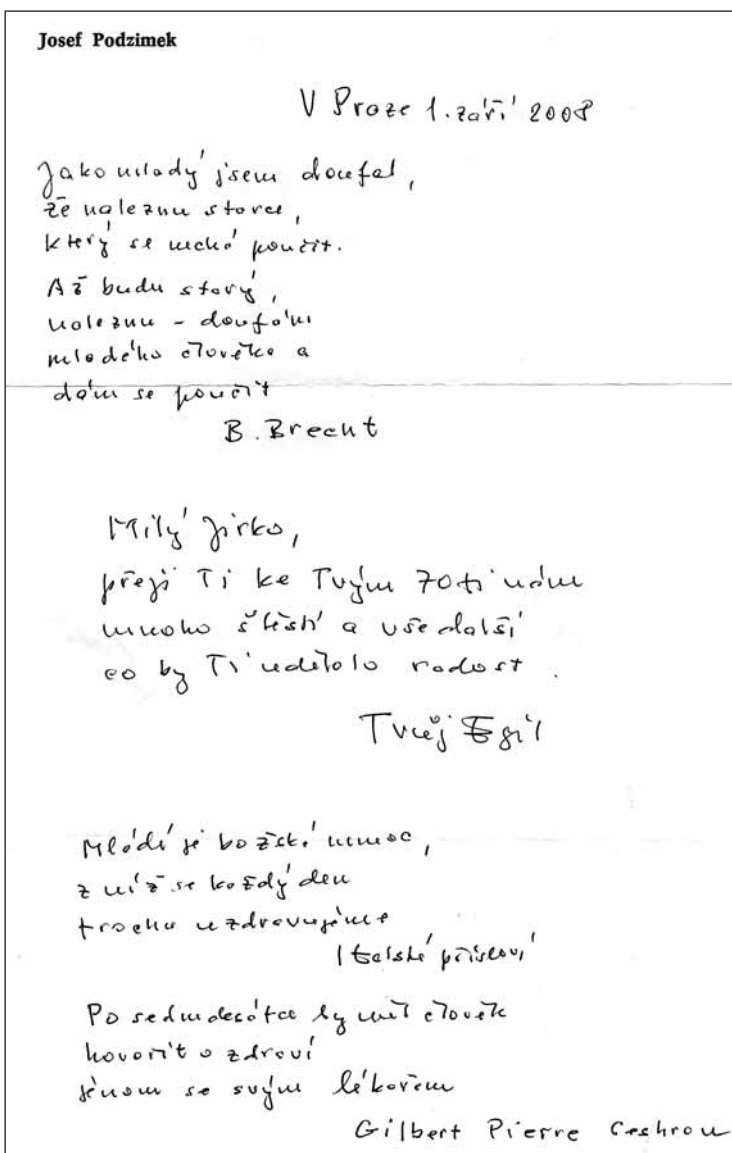
S odstupem doby je hezká vzpomínka i na hororové události. Na podzim roku 1969 vyjelo asi 10 pracovní-

ků Správy povodí Vltavy, tak jsme se tenkrát jmenovali, na přehrady do Francie. Jeden večer, kdy jsme se ubytovávali v nějakém hotelu v Alpách, přiběhli naši hostitelé se zprávou z rozhlasu, že Husák uzavřel hranice a že už nikdo z Československa nevycestuje. Nabídlí nám všem práci u jejich společnosti, ale my se rozhodli vrátit. Náš kolega Míla Brzoň, který s námi nebyl, měl v té době v jednom autobazaru ve Frankfurtu nad Mohanem koupený a zaplacený automobil NSU 1000. Bylo jasné, že se k němu už nedostane. Jeli jsme tedy domů s Egilem Podzimkem, jeho ženou Handou a se Sloukou přes Frankfurt, abychom auto vyzvedli. I když jsme žádné doklady o koupi neměli, nakonec nám auto vydali, ale bylo téměř nepojízdné. Baterie vybitá, nastartovat šlo jen tažením a hlavně postupně přestávalo fungovat řazení. Jirka Slouka mně dělal spolujezdce, ale auto jsem musel řídit sám, protože řidičský průkaz neměl. Když viděl ty komplikace, koupil si láhev koňaku, vypil ji a usnul. Zaspal úplně všechno včetně toho, kdy jsme v noci v mlze stáli na dálnici v levém pruhu a navazovali lano na tažení, kdy nás chvíli táhl Egil Podzimek a pak nějakí ochotní Němci, kteří nás dotáhli k autoservisu. Ráno jsme sesypali všechny peníze, které nám zbyly, nechali vyměnit baterii, naplnit převodovku olejem a pak už jsme na hranice dojeli.

Příjemná je vzpomínka na Jirkovo chování v roce 1970, kdy jsem byl z kádrových důvodů odvolán z funkce vedoucího provozu a Jirkovi byla tato funkce nabídnuta. Odmítl ji kategoricky a podle přítomných i s komentářem, což mě potěšilo. Seděli jsme pak spolu nějaký čas v projekci v jedné kanceláři a já obdivoval rychlost jeho projektování a v terénu jeho schopnosti geodeta. Jeho láskou byly staříčké teodolity, kterých měl celou sbírku. V roce 1971 jsme spolu - trochu natruc oddělení vodohospodářského a technického rozvoje, které mělo jakýsi monopol na vynálezy a rozvoj – získali autorské osvědčení na ocelové opeření svodidel a pak se naše cesty začaly postupně rozcházet a po roce 1989, kdy se dal Jirka na soukromé projektování, jsme se setkávali jen výjimečně. Zůstaly mně tak hezké vzpomínky na Jirku jako na příjemného společníka a schopného projektanta a na dobu jeho plného zdraví.

Povodíčko – náš osud

Ing. Josef Podzimek – Plavba a vodní cesty o.p.s.



Dopis Jirkovi k 70tým narozeninám

Vždy, když v našem vodohospodářském okolí odejde navždy někdo významný či blízký, píše mu osobní dopis tam nahoru. Tentokrát je to trochu jiné. Svému kamarádovi a dlouholetému spolupracovníkovi Jirkovi Sloukovi jsem napsal dopis k jeho sedmdesátinám, přiložil šanon „kamenické práce“ na zahřátí a odeslal poštou. Netušil jsem, že Jirka se na mě kouká již shora a směje se, jak mu předávám moudré rady. Rozhodně se bavil lépe než já, když mně balíček přišel zpět s poznámkou „nedoručitelné“.

Jirka byl naprosto neopakovatelný a nezařaditelný. Ačkoli jsme vedle sebe pracovali v Povodí Vltavy od roku 1963, já v provozu a později v technickém rozvoji, on v projekci, znali jsme „Povodíčko“ každý z naprosto jiné strany. Já znal líc, Jirka rub života v Povodí. Já to uhlazené, technicky a organizačně mimořádné Povodí Vltavy, Jirka v ovíněných večírcích a mejdanech lidskou tvář jezňých, vedoucích hrázných, techniků, náměstků, ředitelů, ministerských úředníků i ministrů. To byly dvě tváře Povodí Vltavy. My snaživí, podle pracovní výkonnosti a v závislosti na politické situaci před pražským jarem, v období politického uvolnění, po vstupu „spřátelených“ armád Varšavské smlouvy či v období normalizace, jsme stoupali či padali na žebříčku pracovních funkcí a popularity. To nebyl svět Jirky, který, ač velmi dobrý projektant a mimořádný geodet, se soustředil celý život na dobrý mok, pěkná děvčata a dobré kamarády. Politiku a práci sledoval z pozice nezúčastně-



Balíček se šanonom „Kamenické práce“, který již nedošel.



Vrácený balíček s přáním Jirkovi k jeho narozeninám.

ného pozorovatele. Naopak, život chtěl prožít a prožil dle svého názoru naplno.

Mnoho z nás mu závidělo jeho „bezstarostný život“, ale poslední léta prožil jako opuštěný jezevec ve svém bytě, z kterého nevycházel, s výjimkou krátkých návštěv blízkého hostince. Nákupy mu obstarávala, dle jeho slov, sousedka. V tuto dobu, asi před dvěma roky, mně začal telefonovat a posléze posílat dopisy, kde se pokoušel zhodnotit svůj život i život, který ho míjel v naší republice a v „Povodíčku“, jak sám rád podnik Povodí Vltavy nazýval.

Krátce na to u dveří mého bytu na Vyšehradě zazvonil neznámý muž a přinesl velký balík se slovy? „To vám mám odevzdat od pana Slouky“. Balík jsem rozbalil a nestačil jsem se divit, neboť v něm byl velký obraz z výstavby zdymadla Střekov na Labi od A. J. Alexe. Trochu mne to vyděsilo

a poslal jsem Jirkovi svou právě vyšlou knihu „Pět generací stavařů“ a posléze „Křižovatku tří moří, vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“. Jirku to inspirovalo, aby začal i on psát své paměti. Dál mi telefonoval a pokoušel se řešit politickou situaci, výstavbu jaderné elektrárny Temelín i průplav Dunaj-Odra-Labe. Bylo mu smutno a chtěl si trochu pokecat, jak vyplývá z několika úryvků z jeho dopisů, které lépe než já čtenáři našeho časopisu přiblíží Jirku tak, jak ho možná někteří neznali. Inženýr Jiří Slouka byl tak mimořádný, tak jiný, že si zaslouží aby se na něj nezapomnělo. Když jsem si pročetl opět jeho vzpomínky, kde se dotkl i „Slučího hnízda“, jel jsem se podívat na místo, kde stávalo Dozorství jezu Troja v Praze. Tušil jsem, že bylo při přeložce železniční tratě zbouráno, ale přesto mi bylo smutno, že už tu není dům, ve kterém byl onen pověstmi

opředený „šmajchl kabinet“ Ing. Jiřího Slouky. Sám jsem mu ho jako ředitel Dolní Vltavy v přízemí přidělil, ale zařídil si ho sám. V jedné místnosti s přímým vchodem ze silnice byla velká postel, nad ní šikmo zavěšené ohromné benátské zrcadlo, na dosah ruky pod postelí magnetofon pro „populační hudbu“, v jednom rohu divadelní reflektor s vyměnitelnými barevnými filtry a v druhém rohu geodetický dalekohled pro kamarády – diváky. Jirka mne nikdy nepozval na žádný mejdan. Trochu mi to bylo líto, ale on mi to vysvětlil: „Tebe nemá cenu zvat. Ty se neumíš uvolnit.“ Měl pravdu, ale přesto to byl kamarád, na kterého nikdy nezapomenu.



Jirka mi poslal po zvláštním kurýrovi velký obraz ze stavby zdymadla Střekov od malíře A. J. Alexe.



Zájezd na Slovensko v roce 1976. Od leva: Josef Podzimek, Jiří Novák st., Jirka Slouka.

Ahoj Egile

Ing. Jiří Slouka

Ahoj Egile

a proč si nepokecat.

Poprvé jsi mne překvapil, když jsi plaval s nivelační latí ve studené Sázavě, podruhé rodinnou ságou.

Vodní cesty a plavba, fajn myšlenka na střеше Evropy. To byl i můj diplomní projekt. Propojení Labe, Odry a Dunaje, to by byl gól. Tenkrát jsem sháněl podklady až od dob Karla IV. Až na ty prachy. U Povodíčka byl problém sehnat pár rublíků na dokončení stavby pár jezů na Labské vodní cestě. Můj brněnský spolužák zastával nějaký post ve Státní plánovací komisi a rublíky zapršely. Polská firma si vozila i písek z domova. Povodíčko bylo opravdu legrační.

V telefonu Tvoje první reakce byla, jak mi všichni závidí moje holky. Už žádné nemám. Tehdy byly fajn. Většinou rádobu bohémky z Violy nebo od Bonaparta. Trojská cimérka dostala název Slučí hnízdo. Holky na jez chodily venčit superpsy, bylo to pro ně anonymní a někdy i šokovaly. Třeba když blondatá Jitka s pomněnkovými očima se po půlnoci přišla pochlubit se svým postarším rakouským snoubencem. Venku stál poslední model Mercedesu a ona mluvila perfektně německy. A povídal, že byl také student. To mne namíchlo a dal jsem jí kopačky.

Mne vždycky zajímala geodézie, něco snad jako ty holky. V Brně fungovala pouze VTA – Vojenská technická akademie. Tam byla tehdy špičková technika k vyhodnocování letecké fotogrammetrie. Stát se oficiírem nebyl pro mne problém, ale problém nastal s podmínkou vstupu do KSČ. Tak jsem vzal tu vodu, Hydrotechniku. A vyboxovanou umístěnku do Prahy. To byl útěk před tátou bolševikem a hrozbou sňatku s perfektní holkou.

Moc vynechávám. Hudler byl správný jihočeský Kandidát věd mne nejvíc namíchnu, když uspořádal nějaké rádobu rozpočtářské školení pro pracovníky projekce na Lípni. Lektora pana Ing. Ježka z Hydroprojektu jsme přivezli s Otisem. V té době se vše



V domu dozorství jezu v Troji bylo slavné „Slučí hnízdo“ a u jeho paty, po havárii hradlového jezu v roce 1974, byla zahájena modernizace dolnovltavských jezů s typovými podpíranými hradicemi klapkami, na které se i Jirka projekčně podílel.

měnilo a lektor věděl kulový. Vyparáděný Hudler naklapal s nějakou obstarožní bábou s pozlaceněma brejlema a po pár úvodních větách prásknul do bot. Ten lektor vůbec nevěděl o co jde, tak jsem školení rozpustil a jeli jsme na houby. Tato seance měla trvat dva dny a jihočeští soukmenovci zaprotestovali. A proč by ne. Aby se neřeklo, tak mi strhnul prémie. Řekl jsem, že to vyřešíme u ředitele. Škubnul a nabídnul finanční smír. Blbeček, tenkrát mne peníze nezajímaly...

Popojedeme a vrátíme se. Periodické prověrky, sranda větší než kopec. Já na to vždycky kašlal, ne-li víc. Šmejdíř tam vždy za flašku nalil ty své politicko-nesouvislé kecy a také v tom posledním. Než to s komunisty konečně bouchlo. Napsal tam, že jsem aktivista přes čistotu vod... Na Vodohospodářskou inspekci jsem přes Středočeský výbor rybářského svazu zaslal dokumentaci, jak sovětská armáda funguje v chráněné vodárenské oblasti Kárané a že tu vodu s benzinem chlastá i ruská ambasáda v Dejvicích. Vůbec se neozvali. Já od rybářů dostal pamětní medaili a to nejen za to. Myslím, že nikdo neprošel Povodíčkem tak jako já. S nivelákem od značky ke značce. Podélné profily, pasporty, zátopové čáry. Počítače tehdy fungovaly snad v USA. Bobři na horním toku Úhlavy. Snad tehdy utekli od kapitalistů.

Povodeň ze srpna 2002. Wolf a jeho Miládka skoro povyskočili, když jsem se jich ptal na názor. Ty jsi také něco povídal o 15 centimetrech, kdyby byl Orlík retenčně způsobilý. Všichni víme, že tehdejší sprška byla nevídaná, ale Hudlerovy kecy o pětiletých úpravách či změnách manipulačních řádů zavádí k úvaze – proč? Oba víme, že každé vodní dílo má svůj manipulační řád, který byl vytvořen z hydrologických poměrů dané oblasti. Energetické a jiné využití je nebo není druhořadé.

Mám hromadu času. Příště si můžeme pokecat o umělcích.

Jsem rád, že jsi to dočetl.



Překrásná budova dozorství byla zbourána a Slučí hnízdo zaniklo. Pouze starou cirkulárku z roku 1926 jsem zachránil a dříví naležato řeže stále.

Ahoj Egile,
a proč si znovu nepokecat a trochu zavzpomínat. V minulém pokecu jsem něco nakousnul o umělcích. Já v té době jako brněnský exulant ořukával Prahu. Hospoda U Bonaparta v Nerudovce mi začala vyhovovat. Chodili tam lidé, kteří mi tak trochu byli blízcí. Také se v tom bolševickém světě snažili nějak hodit do popelnice. Komunisti lidi potřebovali. Kdo jim vlezl do zadku, tomu dal pusku. Kdo ne, tak ta popelnice. Chodil tam kdekdo. A hlavně lidé z umělecké branže, na volné noze, kteří tu popelnici v podstatě předem vlastnili.

Napadlo Tě někdy v pubertě napsat básničku nebo namalovat nějaký obraz, mne ano a uznal jsem sebekriticky, že nikdy žádný umělec nebudu. Ale mám k nim neskonale úctu. K těm co malují, sochaří, komponují, filmují a dělají cokoliv, na co se dá koukat či poslouchat. To je Boží dar.

Evu Pilarovou, tehdy ještě Bojanovskou, jsem poznal v tanečních, tam jednou šlapala schválně po botách někomu, co se jí nelíbil. Dělal tenkrát ekonomku, tam tenkrát byla samá holka a u nás na průmce samej kluk. Moc se mi to nelíbilo, tak jsem ji také pošlapal. A moc si to pamatovala. Na Sokoláku, to byl kousek břehu dnes zvané Brněnské přehrady, jednou perfektně hrála na kytaru a zpívala fest cokoliv, i rokenrolly. Byla to tehdy blbost, ale já ji dotáhnul před mikrák v pořadu Hledáme nové talenty a Mirko Foret, coby kapelník se mohl pomátnout. nabízel angažmá, ale ona už studovala na JAMU a regule nedovolovaly někde jódlovat. Kašlala na to, zpívala u dalších orchestrů. To by bylo na moc, ale vrátíme se.

Ta hospoda U Bonyho, jak jsme té restauraci v Nerudovce říkali, byla plná exotů. Pořádaly se jízdy na parníku v dobových krojích, plesy a srandy kopec - volba Mistra ČSSR. Proč by jenom holky hrály o krásu. Nevím jak ty volby fungovaly, ale tenkrát celostátně vyhrál náš kamarád. Trošku zpychnul.

Pak přišla Sára, jinak Jana. Na ty Jany jsem měl dost pech. Někdo ji snad znal, ale přišla jako suverén,

vyhodila mého souseda, dala si pivo, nedopila a řekla pojď mne doprovodit. Mistr jen otevřel hubu a já s ní odešel. Bydlela v prastarém baráku kousek od anglické ambasády, ve dvoře se lezlo do patra po kamenných sešlapaných schodech a byt byl snad třípatrový. Nad moc cennými starožitnostmi by poposkočilo srdce Národního muzea. Pracovala jako redaktorka pro módní rubriky tisku a byla to super kočka i její pes, žíhaný boxer Rolf. Jednou ho odložila v šatně nějakého baru a on tam nikoho dalšího nepustil. Byla vdaná, její manžel létal jako bojový pilot v Izraeli. Ona nezažýbala, byla jen žena.

K Bonymu tenkrát chodilo moc známých lidí, občas třeba pan režisér Podskalský, co snad bydlel ve věži naproti Malostranské kavárně. Třeba to byl jen afas, jednou mne tam jedna holka zatáhla.

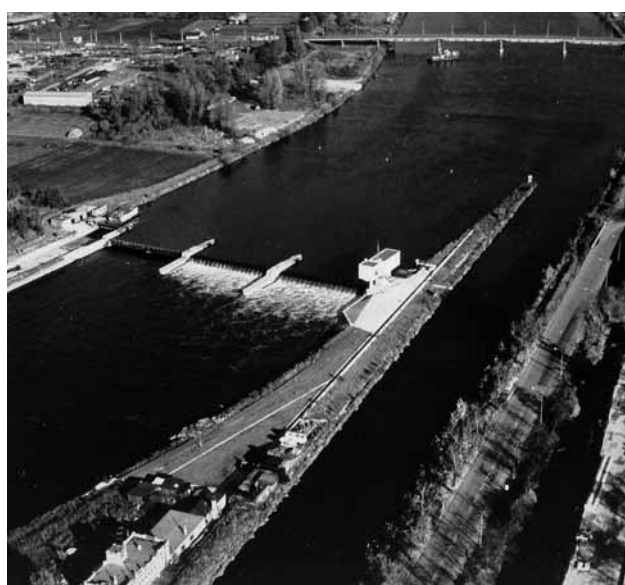
Ivan Mládek, inženýr ekonom, pověsil za bolševika ekonomování na hřebík a začal brnkat na bendžo. Poprvé jsem ho blíže poznal v kavárně Vltava, kde hrála jeho něco jako hrací skupina. Aby se při tom dalo aspoň tancovat, tak to držela rytmička, basa, klavír a Mládkovo bendžo, zbytek byl kamufláž. A v té kamufláži hrál na loutnu můj kamarád Jára a v přestávce povídá něco o žízni, vrazil mi tu loutnu a řekl abych hrál. Asi jsem to trochu přehnal, když si ostatní kousek odsedli. Ivan Mládek také sem tam k Bonymu chodil, ale po neslavném vstupu vojsk Varšavské smlouvy začalo být v té hospůdce dusno. Kamaráda Járu bolševik vyhostil do USA a Ivan zabrnkal na rozloučenou v úplně jiné hospodě, ale i tam bylo plno estébáků.

A ještě Pilarka. Tenkrát náměstí Republiky, auťák s otevřenou střechou a Eva. Opravdu si po letech vzpomněla. Je to kamarádka. O ní nechci psát.

Asi jsem si Tě spletl s vrbou.



Havárie hradlového jezu v Troji se slučím hnízdem v pozadí.



Trojský jez na Vltavě po rekonstrukci.

Život není takový - je úplně jiný (32)

Ing. Josef Podzimek

*Tajemství životního úspěchu
není dělat, co děláme rádi,
ale mít rádi to, co děláme.*

Thomas Alva Edison

*Toho, kdo má štěstí,
můžete i do vody hodit –
vyplave s rybou v zubech.*

Julius Tuwim

Dostat z rukou prezidenta republiky vyznamenání za zásluhy o stát v oblasti hospodářské je jistě úspěch. Přidáte-li k tomu, že děláte to, co máte opravdu rád, pak je to životní štěstí. A když vás na umístěnkou, aniž byste to čekal, hodí do vody, tedy do organizace Labe-Vltava, spravující naše nejvýznamnější řeky, pak máte z pekla štěstí. A přidá-li vám osud – kontroverznímu chlapci s pošramoceným třídním původem a nekladným postojem k lidovědemokratickému zřízení - rybu do zubů v podobě funkce ředitele závodu Dolní Vltava ve vašich 28 letech, pak uvěříte, že „Život není takový, ale je úplně jiný“.

Když pak dostanete 10. října 2008 do poštovní schránky obyčejný dopis (ne doporučeně) od vedoucího Kanceláře prezidenta republiky, který začíná „Vážený pane Podzimku, je mi velkou ctí, že Vám mohu oznámit, že prezident republiky Václav Klaus se rozhodl ... udělit Vám státní vyznamenání.“, nevěříte svým očím. A tak rád vyhovíte žádosti

te, za co asi můžete dostat metál. První vás napadne celoživotní profesní dráha, tj. rozvoj vodních cest ČR. Pak si trochu v duchu zalaškujete se špičkou ledovce – vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe. Víte, že v této oblasti jste v odborné, ale i širší veřejnosti nejvíce znám. Chvilku uvěříte, že někdo tímto způsobem chce tento významný celoevropský projekt podpořit a tak ochránit Českou republiku před fatální politickou a hospodářskou chybou v rámci celé EU. Tuto myšlenku vaše pragmatické myšlení rychle zapudí. Co by tomu řekla křehká koalice. Vždyť: „*Toto své rozhodnutí prezident republiky odeslal předsedovi vlády ČR Mirkovi Topolánkovi ke kontrasignaci, která je podle zákona podmínkou účinnosti tohoto rozhodnutí*“. Pak teprve spadnete nohama na zem a dojdete k správnému vyhodnocení. Medaile bude za nejstarší stavební firmu v České republice. Ale až do okamžiku, kdy ve Španělském sále Pražského hradu zazní vaše



dále uvedeně: „Rád bych Vás požádal, abyste tuto důvěrnou informaci nesděloval dále, neboť rozhodnutí prezidenta republiky o udělení státních vyznamenání je zveřejněno až při slavnostním aktu“.

Teprve za týden dostanete „obyčejný“ dopis s dalšími pokyny. To už začíná být vážné. Utajit tuto událost před spolupracovníky i širší rodinou není tak těžké. Hlavou vám ale vrtá, kdo, za co a proč vás navrhl. Přirozeně vám napadají jména potenciálních navrhovatelů, kteří vás, vaši rodinu a vaši práci znají, nebo jsou blízko vás. Zároveň sám vyhodnotí-

jméno z úst kancléře pana Jiřího Weigla, nevíte nic. A to i přesto, že absolvujete s prezidentským párem před slavnostním aktem oslav 90. výročí vzniku Československé republiky delší příjemné a neformální setkání. Trochu vás zmátne odpověď pana prezidenta na otázku, zda dostal do ruky „Křižovatku tří moří, vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“: „*Ano, dostal a otevřel jsem ji na straně 201, jak jste mne v dopise požádal*“. Nakonec jsem při vlastním aktu uslyšel konečné zdůvodnění:

„*Prezident republiky uděluje Medaili Za zásluhy*



*Ing. Josefu Podzimekovi (*28. 5. 1937) za zásluhy o stát v oblasti hospodářské. Ing. Josef Podzimek je úspěšný český stavař a podnikatel. Celý svůj profesní život zasvětil stavební výrobě. V roce 1994 převzal v restituci rodinnou stavební firmu v Třešti, která je nejstarší existující stavební firmou v naší zemi. Jeho firma dnes úspěšně působí v oblasti stavebnictví, strojírenství, dřevovýroby a obchodu. Josef Podzimek je příkladem moderního podnikatele, jehož aktivity vyrůstají z hluboké české průmyslové tradice a úspěšně ji rozvíjí v oblasti podnikání i ve veřejně prospěšných aktivitách.“*

Bylo to jasné. Ale stále jsem nevěděl, kdo oficiálně vyznamenání navrhl. Dozvěděl jsem se to teprve křížovým výsledkem na chodbách Pražského hradu a později i písemně s tím, že schvalování proběhlo již v červnu 2008. Je až neuvěřitelné, když takový metál musí schválit podvýbor, dále výbor PS PČR pro přípravu návrhu na udělení nebo propůjčení státních vyznamenání a posléze i plénum sněmovny, že se taková věc utají do poslední chvíle před oceněnými, ale hlavně před médii. A to návrh putuje až do rukou prezidenta republiky, dále k signaci předsedovi vlády ČR a pak zpět k prezidentu republiky. Laik se diví a odborník žasne.

Posléze jsem se dopátral až k původnímu návrhu:

14/ Ing. Josef Podzimek Ing. Jan Kasal A. Páralová
28.5.1937 místopředseda PS PČR

Po maturitě na SPŠS v Praze absolvoval ČVUT Fakultu inženýrského stavitelství obor vodohospodářský. Pracoval v r. 1962 v organizaci Labe—Vltava, po vzniku podniku Povodí v r. 1965 ředitelem závodu Dolní Vltava. V r. 1968 odvolán z funkce ředitele, do roku 1990 jako vedoucí vodohosp. a techn. rozvoje Povodí. V r. 1989 spoluzaložil akc. společnost Ekotrans Moravia, v l. 1990-94 se stal jejím generál. Ředitelem. V r. 1994 převzal v restituci rodinnou stavební firmu v Třešti, je společníkem firem „Podzi-

mek“, které operují v oblasti stavebnictví, strojírenství, dřevovýroby a obchodu na území ČR. Je autorem a spoluautorem celé řady patentů a autorských osvědčení v oblasti vodohospodářských staveb, malých vodních elektráren a speciálních plavidel. Je zakladatelem a společníkem firem Vodní cesty akc. spol. a Jindřišská věž a.s. Je rovněž spoluautorem řady publikací s tematikou vodních cest. V posledních letech vydal např. publikaci „Pět generací stavařů – život ve třech stoletích“, která pojednává o historii nejstarší stavební firmy v ČR.“

Opět se mi potvrdila moudrost rabína, který na otázku svého syna, co je nejdůležitější na světě odpověděl: „Milý synu, pamatuj si, největší moudrost života je, že v životě je všechno jinak.“

V závěru tohoto krátkého povídání, jak získat medaili od hlavy státu, se přiznám, že jsem hodně bojoval se svou ješitností i přirozenou skromností, zda a jakou formou se má v našem časopise „Vodní cesty a plavba“ prezentovat skutečnost, že blázen, který propadl na celý život myšlence spojení tří moří na území naší milované vlasti, dostal vyznamenání za zásluhy o stát v oblasti hospodářské. Pak mi dobrý kamarád z Povodí Labe a člen redakční rady našeho časopisu Ing. Jiří Kremsa doporučil, že by to mělo být formou rozhovoru a že by k tomu účelu byl vhodný Ing. Petr Forman. Rád jsem souhlasil a napadlo mne, proč jednou nepřenechat podstatnou část seriálu „Život není takový – je úplně jiný“ tomuto spoluautorovi k tomuto účelu. Především Ing. Petr Forman je celý svůj profesní život mým spolupracovníkem a dobrým přítelem. Za druhé to byl právě on, který mne přesvědčil, mimochodem velmi snadno, abych název svých povídaní neměnil. A za třetí, a to nejdůležitější, je fakt, že Petr je ve svém životě největším důkazem, že „Život není takový – je úplně jiný“. Petře, tak do toho.

PF (Petr Forman): Četl jsem pro inspiraci řadu rozhovorů, které s Vámi byly po předávání medailí uveřejněny v různých novinách a časopisech. Byly docela podrobné a téměř k tomu není co dodat. Rozhovory se hodně soustředily na rodinné firmy, na jejich navrácení po roce 1989, na jejich následný rozvoj, vedení nejdříve synem Janem a po jeho tragickém odchodu synem Martinem, na to, že se jedná o nejstarší stavební firmu, na některé události z rodinné historie, na otázky víry, také na některé „libůstky“ jako byla přestavba a zpřístupnění Jindřišské věže a samozřejmě také na samotné předávání medaile na Hradě, včetně toho, že poprvé byli vyznamenáni podnikatelé – Vy a pan Petrof. Někde jsem zachytil i onu neuvěřitelnou historku, jak jste medaili ještě na Hradě ztratil, jak byla za ohromné pozornosti všech pracovníků Hradu objevena a jak jste si pro ni byl znovu – moc hezký příběh!

V našem časopise bychom se asi ale přeci jen měli věnovat více činnosti kolem Povodí, vodních cest a plavby, byť ten Hrad to tentokrát tak trochu odstartoval.

JP (Josef Podzimek): Ono je dost pochopitelné, že se všichni věnovali spíše těm jiným tématům, protože vyznamenání jsem dostal hlavně za seskupení firem Podzimek. Tak dobře, budeme mluvit o mé vodohospodářské části života. V Povodí jsem byl bezmála 30 let, od roku 1961 až do odchodu v roce 1990, kdy jsem odešel na vlastní žádost do nově založené akciové společnosti Ekotrans Moravia. Byla to dlouhá doba, plná nejrůznějších zážitků. Neuvěřitelné bylo již to, že v podstatě jako velmi mladý kontroverzní inženýr jsem se po krátké době stal v 29 letech ředitelem závodu Dolní Vltava. To byla nesmírná odvaha a důvěra ředitele Povodí Vltavy Ing. Jana Chytráčka, kterému jsme jinak neřekli než „Hanzi“.

PF: Ale dlouho jste v té relativně vysoké funkci nevydržel.

JP: To je pravda. Po příchodu „spojeneckých“ vojsk bylo jasné, že budu patřit mezi ty, kteří ve svých funkcích nevydrží. A opět musím pochválit „Hanziho“. Oba jsme věděli, že mne musí vyhodit. Mé odvolání ale se mnou osobně projednal a na radu jeho ženy Lídy jsme to řešili v kavárně. Zeptal se mě, co teď budu dělat. Odpověděl jsem mu, že přece to, co mně slíbil. Nechápal a tak jsem připomněl, že vedoucího tech-

nického rozvoje. A on se divil znova, že přece žádný technický rozvoj nemáme. A tak jsem mu opět poradil slovy – tak ho zřídíš. A zřídil. Nově vzniklý technický rozvoj Povodí Vltavy se pak stal na mnoho let základnou pro opravdový technický pokrok ve vodním hospodářství a díky podpoře, anebo alespoň toleranci Hanziho a technického náměstka Pepíka Wolfa jsme v jakémsi politickém závětrí mohli v prostoru mezi výzkumem, vývojem, projektováním a praxí vytvářet konstrukce, které byly ne na evropské, ale nad evropskou úroveň. Spolupráce s jedinečnými lidmi na ČVUT, jako byl prof. Čábelka, doc. Průcha, později prof. Gabriel a prof. Čihák a řada dalších, nám dávala kvalitní vědecké a výzkumné zázemí. Projekční erudici a vynálezectví jsme čerpali od hlavního inženýra Hydroprojektu, později dlouholetého našeho spolupracovníka Ing. Libora Záruby. Silná osobnost šéfkonstruktéra ČKD Blansko Josefa Raudenského a jeho spolupracovníků zase znamenala přenesení našich nápadů do výroby. A to, že jsme byli v provozním podniku, tedy v Povodí Vltavy, zase zajistilo, že jsme vše mohli důkladně prověřit v praxi a případné nedostatky a nedotaženosti odstranit. Měli jsme také skvělé spolupracovníky v povodáckých dílnách a požívali jsme i slušné důvěry u provozních pracovníků na přehradách, jezích a plavebních komorách. A tak vznikly dnes již běžné konstrukce klapkových jezů – těch klapek je v Čechách přes 40, hydraulizace a automatizace plavebních komor, moderní svodidla plavebních komor, značení vodní cesty, ultrazvuková vyměřovací loď pro vodní cestu, první Ro-Ro loď, čerpací prámy, vyprošťovací zařízení, typizace a prefabrikace hydrotechnických konstrukcí. Stáli jsme také u zrodu nového života malých vodních elektráren. Musím neskromně říci – a přitom s jistou pokorou k tomu „že jsme mohli“, že technické inovace z té doby a jejich intenzita nebyly dodnes překonány a do značné míry z toho mnozí z nás žijí a těží dodnes.

PF: A jak je to s inovacemi dnes?

JP: Nic moc. Současný způsob výběrových řízení novým myšlenkám nepřeje. Investor se zpravidla uchýlí k tomu, že žádá „osvědčená řešení“. A tak se jako dodavatel často ocitám v hrozném dilematu. Bezpečně totiž vím, že oproti tomu, co je vyprojekto-

„Metál od prezidenta patří rodině“

Rozhovor s Josefem Podzimekem, úspěšným českým stavařem a podnikatelem, který dostal na Hradě Medaili za zásluhy

Pokračování ze str. B1

Máme za sebou volby. Na krajském úřadě v Jihlavě, který je vaší stavbou roku, bude vládnout ČSSD za podpory komunistů. Vy máte s komunisty dlouhé zkušenosti. Co výsledku říkáte?

Asi nikdo ho neočekával tak silný. Netyká se to jen Vysočiny, to je celá republika. Náš národ je zřejmě předurčen tomu, že nebude nikdy poučen. Celý život dodržuji, že nejsem v žádné straně. Já ani moc neposuzuji strany. Baťa vždycky říkal: lidé jsou program. Takže budeme v očekávání.

V knížce Pět generací stavařů, která pojednává o vašem rodu, píšete o svém tatínkovi Jaroslavovi Podzimekovi. Po znárodnění pracoval v padesátých letech jako noční hlídač. Zemřel poměrně brzy. Vzal mu komunisté kus života?



Josef Podzimek (71)

Narodil se v Brně. Vystudoval Fakultu inženýrského stavitelství - obor vodohospodářské stavby. V roce 1965 se stal ředitelem Závodu dolní Vltava. Po roce 1968 ve funkci skončil. Do roku 1990 následně pracoval jako vedoucí vodohospodářského a technického rozvoje Povodí Vltavy.

V letech 1990-94 byl generálním ředitelem akciové společnosti Ekotrans Moravia. Poté převzal v restituci rodinnou firmu v Třebíti. Odmládkou je skautem.

Celý život fotografuje, zejména vodní cesty, střešy a věže světlových měst.

Je autorem či spoluautorem několika knih. Například Svět vodních cest, Křizovtka tří moří - Vodní koridor Dunaj-Ódra-Labe, Praha stovkátá - věž Jindřišská -

váno a předloženo k soutěži dodavatelům, bychom určitě uměli vymyslet něco lepšího a úspornějšího, ale nikdo o to nestojí. Chci-li tedy jako výrobce vyrábět a dodávat, musím se podřídit. Ale není to jen česká specialita. Ucházeli jsme se například o dodávky ocelových konstrukcí na budovanou vodní cestu Sein-Nord a podle propozic soutěže jsme určitě měli navrch. Žádaly se totiž jezové konstrukce s minimálním vlivem na vzhled krajiny. Naše klapkové jezy v tomto směru bezesporu předběhly dobu o 30 let a měly by skvěle obstát. Jenže do hry vstoupila i francouzská národní hrdost a konkurenční výhoda francouzských projektantů. A tak tam uplatnili své konstrukce, které byly již před půlstoletím překonané. Zakázku jsme tam i z důvodů velké místní nezaměstnanosti tehdy nezískali, ale získali jsme přátele, takže se každý rok mohu jet podívat, jak se jim stavby vyvíjí. A stále si uvědomuji, že to, co jsme shodou okolností zažili, bylo jedinečné a asi neopakovatelné.

PF: A když máte tolik skvělých zkušeností a vzpomínek z období v Povodí Vltavy, jak se mohlo stát, že jste se dostal s některými představiteli v 90. letech do sporu?

JP: To je jednoduché a zároveň plné komplikací, zákoutí a nejasností. Prvotní bylo, že jsme byli přesvědčeni, že strategický majetek, jakým nesporně jsou nejvýznamnější vodní toky a stavby na nich, by neměl skončit v soukromých rukou – ostatně stejně tak se vyjádřila i Klausova vláda, Skalického ministerstva privatizace a řada dalších kapacit. Přesto ministr životního prostředí František Benda podepsal svévolně koncem roku 1993 převod Povodí na akciové společnosti. Klausova vláda se ještě těsně před ukončením svého působení v červnu 1994 usnesla, že se má vše vrátit do výchozího stavu, ale již se tak nestalo. A pak vypukl spor, personifikovaný na jedné straně ředitelem Povodí Vltavy Ing. Petrem Hudlerem a na druhé straně nejspíše mnou a Tebou a další malou spřízněnou skupinkou. Přetahovaná, doprovázená mimo jiné šesti usneseními vlády (která ale nebyla naplněna!), trvala až do roku 2000. Pak se stalo cosi neuvěřitelného - totiž že ministr zemědělství připravil a ve Sněmovně prosadil zákon o státních podnicích Povodí, a ten platí dodnes. Myslím, že jsme v tomto směru vykonali opravdu hodně práce, a dodnes jsem přesvědčen, že práce záslužné a státotvorné. Ty tahačnice ovšem byly někdy hodně náročné a nepříjemné. Ke cti soupeřů ale musím říci, že – kromě drobných pomluv a protiventství - se nikdy neuchýlili k ničemu takovému, o čem čteme kolem sporů našich velkobyznysmenů. A mám docela radost, že s drtivou většinou lidí, kteří na mne tehdy pohlíželi s nedůvěrou, můžeme dnes normálně lidsky jednat a spolupracovat; to svědčí o tom, že jsme na obou pomyslných „stranách“ překona-

li malichernost a uvědomili si, co je podstatné.

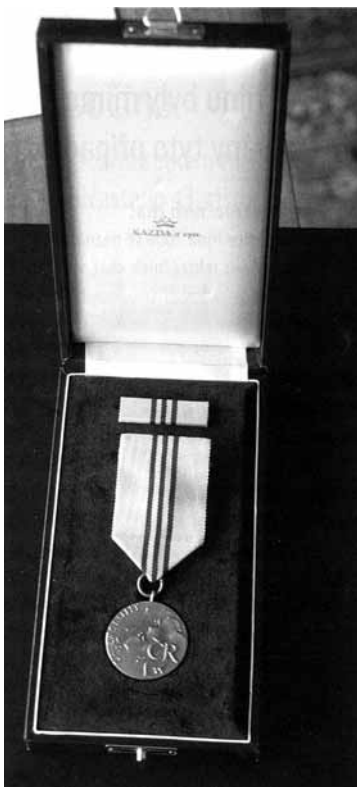
PF: A jsou dnes již pokusy o rozebrání vodohospodářského majetku definitivně za námi?

JP: Těžko říci. Mám signály – to je takové módní slovo místo slova drby – tedy mám signály, že nějaké pokusy a myšlenky kdesi vznikají. Dnes už ovšem ne tak naivní, kdy šlo o veškerý majetek, tedy jak ten lukrativní (přehrad, elektrárny velké i malé), tak ten nevýnosný (malé toky, protipovodňové úpravy atd.) – ostatně tehdy za tím stáli přeci jen ještě pravověrní vodohospodáři. A taky nikdo nečekal, že přijdou tak rozsáhlé povodně, jaké potkaly v roce 1997 Moravu a o 5 let později Vltavu. Bylo by zajímavé sledovat, z čeho by privátní firmy ty mnohamiliardové povodňové škody platily. Ovšem dnes by spíše mělo jít právě jen o ten výnosný majetek – nu a to nevýnosné, jako přirozené vodní toky a vodní cesty, případně zodpovědnost za povodně a údržbu, o to ať se za peníze daňových poplatníků i nadále postará stát. Nevím, je-li to skutečně pravda, ale jsem přesvědčen, že nejde o iniciativu vodohospodářských kruhů. Faktem je, že téměř všichni vodohospodáři, ať už jsou ve funkcích nebo ne, mi dnes říkají, že jsem tehdy měl pravdu. A že je hrůza, co se dnes děje. A já odpovídám, že již dnes nejsem ve hře a nevím, kdo má sílu tomu čelit.

PF: Řídíte dnes své firmy podobně, jako kdysi kolektivy v Povodí Vltavy? Jak si vybíráte spolupracovníky? Člověk asi je celoživotně víceméně konzistentní, ne?

JP: Za mlada jsem měl dost štěstí. Prakticky všechny spolupracovníky – a Ty jsi mezi ně patřil – mně doporučili jako čerstvé absolventy páni profesori z techniky. Jejich doporučení byla většinou opodstatněná a ti mladí lidé se většinou velmi osvědčili. Ti, kteří nebyli na daný styl práce nastaveni, po čase nakonec sami rádi odešli jinam. Ale ti, co zůstali, odváděli skvělou práci a navíc vytvářeli jedinečný a kompaktní tým.

Musím ale říci, že dnes již opět – a není to jen moje iniciativa, ale i mých ředitelů a managementu – hledáme lidi na středních a vysokých školách a snažíme se je dotvořit k „obrazu svému“. Vychovat si spolupracovníky - a já vždy hovořím s plným přesvědčením, stejně jako Tomáš Baťa, o spolupracovnících a nikoli o zaměstnancích – znamená velkou naději na to, získat někoho inženýrsky tvořivého a loajálního k firmě. Tak tomu bylo před lety a je tomu tak i dnes. Je to ale v příkrém rozporu s tím, co dnes často převládá, totiž „nakupování mozků“ přes všelijaké agentury. Tam se koupí „mozek“, dejme tomu za 160 000 korun, třeba se čtrnáctidenní „zárukou“. Za měsíc se třeba zjistí, že nezapadne do týmu, nebo že je dokonce narkoman. Ale my jsme nedali požadavek, že nemá být narkoman a tak záruka propadne. Daleko větší úspěšnost je tehdy, když si



Nebojme se modřin!

Těmito slovy svého českého podnikatelského vzoru, Tomáše Bati, reaguje Josef Podzimek na zmínku o očekávané hospodářské krizi. Muž, který celý život propaguje realizaci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, byl v den státního svátku 28. října za své podnikatelské aktivity oceněn prezidentem republiky.

nás někdo sám vybere. A třeba přijde s tím, že by rád dělal malé vodní elektrárny. Já mu docela drsně řeknu, že bude holka pro všechno. On to vezme a ukáže se, že je perfektní.

PF: Hodně se teď pláče, že v technických oborech je málo lidí a že navíc úroveň není příliš vysoká.

JP: Asi je to pravda, zejména v našich oborech, jejichž popularita vlivem různých okolností hodně poklesla. Mladí lidé jsou teď hodně vedeni směrem k úspěchu a k penězům. Ve vodním hospodářství a v oblasti vodních cest dnes, bohužel, ani jedno z toho nelze odpovědně nabídnout. Dnes nikdo nemá žádnou nosnou vizi, a tak se není k čemu přimknout. Navíc naše generace měla to štěstí, že vyrůstala vedle velkých osobností. Ti v nás vypěstovali inženýrský cit. A nejen to, oni, přes veškerou svou velikost, které si nemohli nebyť vědomi, byli vždy velmi přátelští, schopní brát za rovnocenné partnery i mladé „z řetězu utržené“ inženýry a kolegy. Dnes takové vzory postrádáme a mnozí si myslí, že to nahradí brouzdáním po internetu. Při vší účtě – nenahradí. Nedokážu se smířit s neúčtostí ke zkušenosti a tvořivému myšlení.

Také hodně věřím na týmovou práci. Jsem odchovancem skautingu a to je neuvěřitelná směs individualismu a kolektivismu. Primárně totiž každý ručí za sebe a musí sám za sebe obstát. Ale jde-li o větší věc, nastupuje odpovědnost ke kolektivu.

PF: A jak se takové postoje rýmují s něčím takovým, jako je třeba úspěch?

JP: Úspěch je dnes často spojován s finančním ohodnocením, s majetkem. Poslouchal jsem nedávno vyjádření některých šlechticů, kteří o sobě nehovořili jako o „vlastnících“, ale používali slovo „hospodář“. S tím se naprosto ztotožňuji.

PF: Hovořil jste o spolupracovnících. Co to v praxi znamená?

JP: Mým spolupracovníkem je ve firmě každý, kdo svou profesí umí a chce ji vykonávat dobře. Není to žádná póza, když řeknu, že si celý život vážím dobrého řemeslníka nebo dělníka víc, než špatného inženýra. Třeba to souvisí i s tím, že se ve sférách V.I.P., kde se občas octnu, necítím dobře. Mimochodem, když děláme nějakou velkou akci ve firmě, třeba nedávné 110. výročí, nebo divadelní festival – naposledy s Divadlem bratří Formanů – nikdy tam není žádný V.I.P. salonek. Ze zásady. Vždycky říkám, že mám rád takové akce, kde se prostí lidé cítí dobře a přítom to neurazí univerzitní profesory.

PF: Dotkli jsme se celé řady velkých jmen. Napadá Vás ještě někdo?

JP: Jistě bych k nim přiřadil třeba doc. Julka Bindera, a to nejenom pro pevný postoj kolem VD Gabčíkovo, ale také pro celkový lidský a inženýrský profil. Mimochodem, v roce 1988 celému technickému rozvoji Povodí Vltavy nabídl zaměstnání v Hydroconsultu Bratislava, kde byl tehdy ředitelem. Málem se to stalo.

PF: Obloukem jsme zpátky u dnes asi již legendárního technického rozvoje Povodí Vltavy.

JP: Ano. Když se mne dnes někdo zeptá, kdy jsem se technicky a možná i lidsky nejvíc seberealizoval, říkám, že to bylo paradoxně v době, když jsem byl tzv. perzekvován. Tehdy se zpravidla předpokládalo, že výsledky technického rozvoje budou neúspěšné nebo neužitečné, takže se odepíšu. Jenže naše výsledky byly v drtivé většině případů úspěšné a užitečné, což vedlo k neuvěřitelné situaci, že se neodepisovaly, ale naopak aktivovaly z investic, a tak se fond technického rozvoje stále zvětšoval. Díky tomu se nakonec modernizovala pod různými krkolomnými názvy celá vltavská vodní cesta a také část splavného Labe.

Zajímavé bylo i to, jak tehdy mezi sebou soupeřily – tak jako třeba dnes ve Francii na průplavu Seina-Nord – dvě koncepce. My jsme byli nositeli nových myšlenek a konstrukcí, které byly kvalitní a levné, ale pro svou novost někdy přinášely, alespoň zpočátku, i rizika. Proti tomu tu byla tradiční škola třeba Hydroprojektu, s jeho stovkami inženýrů proti našim deseti či patnácti, se svými tradičními a jistě osvědčenými postupy. Za normálních okolností bychom museli podlehnout na celé čáře. Jenže jsme měli ty výhody, které jsem již zmínil – poučenou toleranci vedení podniku, podporu vysokoškolských kapacit, souhru s výrobcí a hlavně znalost provozu a jeho spolupráci. Ale v principu je asi takový boj v současnosti dlouhodobě neudržitelný. Dodavatelé totiž nechtějí levná a možná zpočátku trochu riziková řešení. I já jsem dnes dodavatel a vím, že nejlepší není řešení levné, ale řešení bez jakéhokoli, byť opodstatněného, rizika. Jako dodavatel to musím respektovat, ale stále cítím uvnitř ten rozpor mezi dodavatelem a technikem.

PF: A jak to dnes zařídit, alespoň v tom našem vodohospodářském, nebo obecně stavebním světě?

JP: Mnohokrát jsem při různých setkáních říkal řadě ministrů, aby pro veřejné zakázky zřídili osvědčený institut oponentních rad. Rad velmi odborných, fundovaných a přítom co možná neprestížních v tom špat-

Vyznamenaný Josef Podzimek chce spojit tři moře průplavy

Muž, kterého ocenil prezident Václav Klaus, je příznivcem projektu za miliardy eur

STANISLAV JELÍNEK

Třešť/ Prezident republiky Václav Klaus vyznamenal na Pražském hradě v Den vzniku samostatného Československa medailí za zásluhy o stát v hospodářské oblasti podnikatele Josefa Podzímka, spolujeditele rodinné stavební firmy Podzimek a synové. Firma je v tuzemsku nejstarší nepřetržitě fungující uskupení svého druhu.

V Třešti a okolí zná Josefa Podzímka každý alespoň z doslechu. Stavební společnost, Strojírny Podzimek i Dřevovýroba Podzimek dávají práci více než dvěma stovek lidí z regionu.

V Praze řídí jednademsetiletý muž další společnosti. Mimo jiné firmu na výrobu plavidel a vodohospodářských technologií včetně projekce a výroby turbin a protipovodňových zábram.

Deník položil Josefu Podzímce několik otázek.



PORTRÉT. Úspěšný podnikatel Josef Podzimek v úterý v šle své firmy v Třešti před kolekcí dokumentů z historie i současnosti rodinného podniku. Foto: Deník/Stanislav Jelínek

UDÁLOSTI V OKRESE

vizionáře – musíme čelit těm „malolidem“, kteří touží ten po staletí hájený pruh území okupovat a využít jej pro něco jiného. Jistě užitečného – třeba pro supermarkety nebo pro benzínové pumpy. **Mimochodem, to těm opravdovým Zeleným (ne těm salónním) opravdu je milejší vydat ty pozemky napospas běžným developerským cílům, než ta území hájit a současně se poctivě zabývat proveditelností projektu evropského a historického významu se silným ekologickým rozměrem? Zachovat pro naše potomky MOŽNOST VOLBY. Jejich samostatné volby, zda ten „kanál“ potřebují a chtějí, či nikoli. Kdo si to vlastně opovažuje, rozhodovat o tomto projektu na věčné časy. Za naše děti a vnuky?**

ném slova smyslu. Lobbovat umí dnes většina firem a zadavatelé tomu vědomě či nevědomě možná často podléhají. Ale tak pokrok nevzniká. Já toužím, abych mohl vydělávat i na dobrých technických řešeních. V pozemních stavbách a v technologiích kamenoprůmyslu to jde, ve vodohospodářských stavbách zatím ne.

PF: A stačilo by, kdyby se zadavatelé více odvážili?

JP: No, asi by to chtělo ještě něco. Můj starší syn Jan, když tu ještě byl, mi říkal: „Táto, nikoho nezajímá, že jsi nejlepší a nejlevnější. Důležité je – koho znáš? Neznáš nikoho? Tak budeš vyřazen z formálních důvodů!“ A měl pravdu.

PF: Honem zpět k vodním cestám. Sám jste řekl, že to vyznamenaní chcete využít k propagování vodní dopravy, vodních cest a vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

JP: Jistě. Ani nemohu jinak, když jsem o tom nejen přesvědčen, ale navíc jsem to slíbil Liboru Zárubovi těsně před tím, než zemřel. Marně ale hledám politika s obzorem „hospodáře“, tedy s pohledem daleko za nejbližší volby. Já vlastně dnes v tomto směru dělám jen dvě věci. Prvé je udržet povědomost o myšlence Dunaj-Odra-Labe. Proto o tom píšu, proto financuji knihu a spolupracuji na ní, proto nechávám po republice putovat výstavu, proto jedním s kdekým, aby myšlenka žila. Za druhé hledám člověka, který by se chtěl té vize ujmout, ztotožnit se s ní a něco nového pro ni udělat. To platí Petře i pro Tebe. Mimo jiné s vědomím, že to naší republice přinese výjimečný prospěch. Mimochodem tomu v poslední době věřím čím dál víc. Bohužel se mi opravdu zdá, že vize a dlouhodobé záměry se jaksi nenesou. A to se zdaleka netýká jen našeho oboru. Vidím to i ve školství, zdravotnictví a prostě všude možně. Ostatně dnes ráno jsem si náhodou přečetl od Bati: „Nestarejte se o strany, nestudujte programy, hledejte člověka! Člověk je program“. Takového člověka hledám.

PF: A D-O-L?

JP: Alespoň – když už nemáme honem po ruce ty

Často si kladu otázku – a to opravdu bez jakékoliv zaujatosti a emocí, opravdu pouze otázku: Jak to, že ekologové jsou zaryté proti nejekologičtější dopravě? Kde se co porouchalo, nebo zvrtilo, že o tom nemůžeme navzájem klidně a věčně hovořit? Proč se musíme podezírat z nejrůznějších podivností – že jeden je placen betonovou lobby, ten zas německou železnicí, nebo automobilovou lobby? To už opravdu nejsme schopni klidně, věčně a nezákladně spolu hovořit?

PF: Budu o něco přízemnější. Pomohlo by, kdyby se po Labi a Vltavě přepravovalo více zboží a lidé by tak hmatatelně viděli, že nejen v západní Evropě, ale i u nás je „ta voda“ na něco dobrá? Nebo je to jedno?

JP: V tuto chvíli se to zdá být skoro jedno. Ale není to jedno. Stále tu totiž vládne ten kouzelný rozpor, kdy jedni říkají „proč by se mělo něco stavět, když tam nic nejedí“ a druzí zase „jak by tam mohlo něco jezdit, když není nic pro to postaveno“. Prolomit tento uzavřený kruh by bylo užitečné. Přesto bych ještě víc vítal, kdybychom si tu konečně se všemi důsledky uvědomili, že se stáváme jedinou zemí EU, která nemá přímý, nebo kvalitní vodní cestou nepřímý, přístup k moři. Opravdu jedinou zemí celé unie!

Ani otevření hranic zatím příliš nepomohlo k otevření očí. Hodně lidí končí své cesty v hotelích nebo supermarketech, ti co se zajímají o lodě, se ponejvíce orientují na námořní jachty. Kdo si dal tu práci, aby se zabýval plavbou na evropských řekách a průplavech, koho zaujala vodní doprava v Paříži, kdo ví, že materiál pro velkolepou přestavbu centra Berlína se převážně dopravoval po malé říčce Spréevě. A že by se někdo dokonce podíval na nějaké evropské statistiky? Ani náhodou. Také proto mají zatím takový úspěch ti, kdo lžou o „konci vodní dopravy“. Ale snad si čeští turisté přeci jen časem všimnou, že je to jinak.

PF: Je až trapné si vzpomenout, že třeba přestavba Národního divadla byla komplet zásobována po Vltavě...

JP: ...díky panu architektu Pragerovi. Vsadím se, že dnes by se vysoutěžila doprava kamiony přes celou

Prahu. A mimochodem – co by na to řekli Zelení? Jakou by měli radu? Chystá se velká přestavba na Rohanském ostrově a Manínách. Nějaký novinář si kupodivu všiml, že je to tak nějak u splavné řeky, a že by to bylo třeba dobré zásobovat stavbu loděmi. Vsa-
dím se, že to tak nebude. Odvykli jsme si a jsme si v tom tak nějak zakuklení a spokojení.

PF: Určitě by to mělo platit i pro novostavbu na rohu Národní a Spálené v Praze.

JP: Mělo, ale slova „lod“ „plavba“ nebo „vodní cesta“ jsou slova zakázaná a zakletá. Když jsme přebírali s Jaroslavem Kubcem cenu za nejlepší knihu faktu (Křižovatka tří moří), předával nám ji Václav Moravec. Dohodli jsme se, že až se v jeho nedělním televizním pořadu kterýkoli politik či jiný host zleva nebo zprava některého takového slova dopustí, že mi zavolá. Uběhl rok a zatím čekám.

V minulé volební kampani jsem sledoval šéfa Zele-
ných, Martina Bursíka, který systematicky kritizoval nárůst silniční dopravy a plédoval za dopravu želez-
niční. Kupodivu se jednou v auditoriu kdosi zeptal: „Proč pořád mluvíte jen o silnici a železnici? Mne vždycky ve škole učili, že nejlevnější a nejčistší je vodní doprava. Tak proč o ní také nemluvíte?“. Pan předseda nezaváhal: „To je pravda, to nemohu popřít, ale u nás to neplatí!“.

PF: Může osvětovou a propagační roli o významu vod-
ní dopravy sehrát snaha o rozšíření rekreační plavby? Sám se v ní hodně angažuji, ale jsou odborníci, kteří namítají, že je to možná spíše degradace plavby.

JP: Já si myslím, že trochu pomáhá. Alespoň něco se pro plavbu dělá. A ten rozpor? Já jsem se v poslední době ocitl v jakési roli mírotvorce, což mi nikdy nebylo moc vlastní. Uvědomuji si totiž další důvod, pro který je plavba u nás v tak ohromné krizi. Vedle vnějších faktorů si za to nepochybně můžeme sami. My, to je těch pár lidí, kteří víme, o co jde a mezi sebou navíc svádíme neustálé boje. I já jsem se na tom někdy podílel. Ale je jasné, že to tak dál nemůže a nesmí být. Je přece strašně kontraproduktivní, když už se najde několik příznivců plavby, že vznikají ostře vyhraněné a vzájemně antagonistické skupinky. Jed-

na skupinka bojuje za privatizaci kdečeho. Druhá usi-
luje jen a pouze o stavbu stupně na dolním Labi. Dal-
ší, byť v ušlechtilém úmyslu podpory D-O-L, bojuje proti stavbě na Labi. Další – a k těm patříš i Ty – usi-
luje téměř jenom o horní Vltavu. Jiní upřednostňují stu-
peň Přelouč II a bojují jen za něj, ať to stojí, co to sto-
jí, třeba i vymazání labské větve D-O-L z územních
plánů. To byl nebezpečný obchod, protože ho stejně
druhá strana, ministerstvo životního prostředí, nako-
nec nedodržela. Ale ono by nevadilo, kdyby každá ta
skupinka bojovala ZA NĚCO, protože důležité je začít
kdekoliv a prolomit to mrtvolné ticho. Horší je, že
zároveň bojují ve jménu toho svého PROTI tomu dru-
hému záměru. Při takovém vnitřním rozdělení a názo-
rových protikladech jsme pak velmi snadnou obětí
těch, kdo jsou PROTI VEŠKERÉ PLYBĚ jako tako-
vé. Proti nám se bojuje strašně snadno, protože jsme
rozhádaná sebranka! Takovým způsobem nedokáže-
me nic, a na rozdíl od našich předků se nemáme na
co vymlouvat – je potkala I. a II. světová válka a 40 let
bolševismu. A co nás?

Je zajímavé, že v době zjevné perzekuce jsme se
dokázali mezi sebou často domluvit daleko lépe,
a také se dostavily srozumitelné a viditelné výsledky.
Proč se dnes dohodnout nedokážeme? Snad i proto
dnes neumí na naši práci nikdo navázat, i proto jsme
s naším oborem tak hluboko pod hladinou. Ano, také
v té době jsme se někdy vášnivě přeli, ale bylo to k
věci. Cílem byla dobrá řešení, dobré konstrukce –
a také jejich realizace. Naše oponentní řízení na
desítky a desítky velkých i menších úkolů, to byly čas-
to velmi vzrušené diskuze. Ale překvapivě to v drtivé
většině případů končilo pravděpodobně tím nejlepším
možným řešením, ověřeným nejen v laboratoři, ale i v
praxi. Ano, někdy se stalo, že nás pak komunisti zasta-
vili, nebo nás jako tým likvidovali. Ale to byly nepřátel-
ské skupiny! My se dnes nepřátelsky chováme uvnitř
naší komunity. Zato odborné diskuze se dnes bojíme.
Ale přes noviny na sebe pokřikujeme, kdo je proti
tomu, nebo proti onomu. Toto hádání musíme ukončit.

PF: Už jsme si řekli, že D-O-L potřebuje vizionáře či
státníka, či nejlépe obojí. Co ještě?

JOSEF PODZIMEK, DRŽITEL MEDAILE ZA ZÁSLUHY O STÁT V HOSPODÁŘSKÉ OBLASTI:

Jsme nejstarší česká stavební firma

**Historicky poprvé, co prezident Václav Klaus udílí vyznamenání u příležitosti
vzniku československého státu, byli letos mezi oceněnými i dva podnikatelé.
Jedním z nich je majitel nejstarší tuzemské firmy – Podzimek a synové. „Není to
moje osobní vyznamenání, ale bez patosu je to ocenění celé rodiny a všech
pracovníků kolem mne,“ míní Josef Podzimek.**

JP: Když se zakládala Ekotrans Moravia, jako podnik, který měl myšlenku D-O-L postupně realizovat, opravdu jsem věřil, že na to lze jít podnikatelským způsobem. Ve skutečnosti jsme měli na mysli jakési rané stadium spolupráce soukromého a veřejného sektoru, dnes tolik populárního a propagovaného PPP (Public Privat Partnership), který se dnes aktuálně připravuje pro budějovickou dálnici D3. Tehdy ale asi bylo příliš brzy. Nicméně i dnes si lze realizaci D-O-L těžko představit bez silné instituce (dokonce mezinárodní), nejlépe podnikatelsky motivované, a samozřejmě za silné spolupráce veřejného sektoru. Nelze nepřipomenout, že D-O-L je také jednou z mála příležitostí ČR na silné participaci v evropských fondech po roce 2013. Je dobré, že se za Tvého působení na Ministerstvu dopravy podařilo obnovit Ředitelství vodních cest. Ale jistě uznáš, že to samo nestačí. ŘVC je hlavně výkonným orgánem nikoli – z povahy věci a svého zařazení – tahounem. Přesto musí sehrát významnou partnerskou úlohu. Stát se musí primárně postarat o to, aby se dobře, ale opravdu dobře spočítalo, co všechno můžeme v horizontu 20 – 30 let tímto projektem získat, a co by se opravdu ztratilo tím, kdybychom jako jediná země evropské sedmadvacítky neměli kvalitní přístup k zámořským přístavům. Jak je vlastně obhajitelné, že se vědomě dostáváme do tak nevýhodné pozice? To přece není normální! Každý ekonom dobře ví, že v jednom každém výrobku je 30 – 40% dopravních nákladů! A to nemluvíme o všech dalších souvislostech, jako je ochrana před povodněmi, zásobování vodou, které bude jistě nabírat na důležitosti v období globálního oteplení, pracovní síly, ekologické výhody, obnovitelných energetických zdrojů atd. Stále opakuji, že nejsem Tomáš Garrigue Masaryk, abych v 70 letech začal dělat revoluci. A tak chodím, přesvědčuji a hledám osobnost, která zvedne tu myšlenku, která uchopí know-how, jehož hodnota je ve stamilionech €, a třeba i ve jménu uspokojení svého ega, nebo osobního finančního prospěchu, když už ne pro věc samu, začne doopravdy pracovat na projektu vodního koridoru D-O-L. Jednal jsem se spoustou aktivních politiků, i těch, kteří z vysokých funkcí vypadli, a mohli by mít dvojnásobnou motivaci, ale bez úspěchu.

PF: Úspěch... Co Vám se v životě povedlo?

JP: Jsem se svým životem spokojen. K životu přeci patří všechny možné složitosti, úspěchy, neúspěchy, vzestupy a pády. Řeknu nejdřív, co se mi nepovedlo. Nepovedlo se mi s Ekotrans Moravií začít stavět průplav Dunaj-Odra-Labe. Asi na to nebyla doba, ale také jsme asi na to nestačili. Povedlo se mi zřídit a řídit technický rozvoj Povodí Vltavy, povedla se jak práce s týmem spolupracovníků, tak i řada úspěšných realizací, které prokazatelně fungují dodnes a jsou dodnes nejen použitelné, ale stále moderní. Povedlo se mi se svými syny Janem a Martinem obnovit činnost našich rodinných firem a s týmem spolupracovníků je přivést do stavu, který si zasloužil ocenění prezidentem republiky.

Podařilo se mi do života vykročit s perfektní ženou, vychovali jsme dva pěkné a chytré syny, udrželi jsme

rodinu, zasadil jsem strom a postavil dům. Co bych si mohl od života víc přát? Snad se svou ženou Hanou příští rok v klidu a v kruhu rodinném oslavit naší zlatou svatbu.

Dnes všichni vidí úspěch v dobrém zaměstnání s vysokým platem, ve vhodném čase získat výhodného partnera, cestovat atd. a podle toho hledají, co vystudovat. Takový problém jsem nikdy neměl. Od začátku bylo jasné, že chci být stavař. Na vodní hospodářství mne nasměroval americký časopis, kde byly obrázky a popis tehdy největší přehrady Hoover Dam. Nu, a že to budou vodní cesty, o tom rozhodla docela prozaicky umístěnka, kterou jsem dostal na škole. Já jsem byl původně rozhodnut jít na stavbu přehrady Nechanice. Kdyby se to stalo, třeba by byla moje dráha úplně jiná. A moje další nasměrování na čistou stavařinu má na svědomí sametová revoluce.

PF: Díky restituci rodinného majetku dnes nemáte to dilema, čím být a čím se žít. Hypoteticky – co byste dělal, kdyby se to nestalo?

JP: Ten majetek je bezesporu příjemný, nemám například problém s penzí. Kdybych měl přemýšlet o jiné práci, asi bych fotil, pro různé firmy. To mě baví a snad i docela jde. Možná bych chtěl pracovat v nějaké redakci odborného časopisu. Rozhodně bych nedělal politiku. Ze zásady. Myslím, že politik, není-li zcela špičkový, je hrozně nesvobodný. Já neumím být uprostřed, jen na špici, nebo na chvostu.

PF: Jste věřící?

JP: Jsem věřící po své mámě, ale věřící trochu netradičně. Napsal jsem kdysi v knížce o stověžaté Praze, že kdyby ve středověku věděli, jací jsme s mámou věřící, že by nás určitě upálili. Farář od sv. Jindřicha a Kunhuty, kterému jsem dal knížku k recenzi, škrtl slova „určitě upálili“ a nahradil to slovy „možná upálili“. To mne uklidnilo, jak jsme za těch pět set let postoupili.

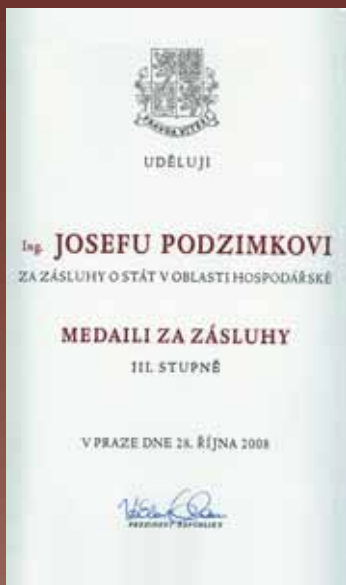


SESKUPENÍ FIREM

PODZIMEK



- REALIZACE TECHNOLOGIÍ KAMENOPRŮMYSLU
- VODOHOSPODÁŘSKÉ STAVBY, SPECIÁLNÍ PLOVIDLA A TURBÍNY PRO MALÉ VODNÍ ELEKTRÁRNY
- VÝSTAVBA A REKONSTRUKCE OBČANSKÝCH, PRŮMYSLOVÝCH A INŽENÝRSKÝCH STAVEB
- ATYPICKÁ TRUHLÁŘSKÁ VÝROBA



www.podzimek.cz

Zal. 1896

PODZIMEK

112



Ředitelství vodních cest ČR

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



Po vodě - ekologicky, levně a v pohodě



- ŘVCC ČR je státním investorem
- staví vodní cesty v ČR
 - vytváří koncepce rozvoje vodních cest
 - připravuje a realizuje stavby na dopravně významných vodních cestách
 - spravuje státní majetek v přístavu Hamburg
 - provozuje servisní plavidla

České Vrbné

9. září 2008



zahájení dostavby Hornovltavské vodní cesty