

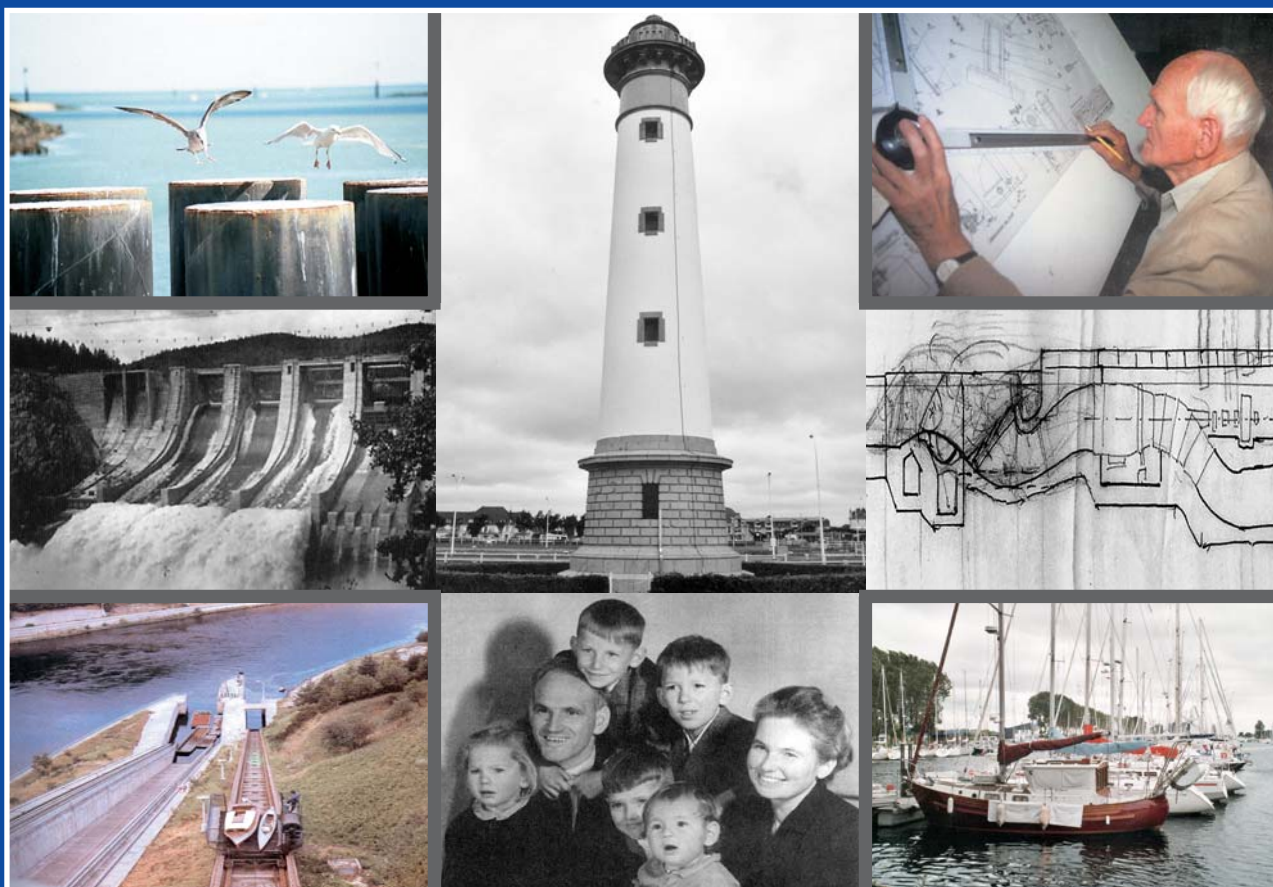
WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3

2004



Vydáno na památku ing. Libora Záruby - Pfeffermanna

Vydává

 **PLAVBA** o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



Královéhradecký kraj



Středočeský kraj



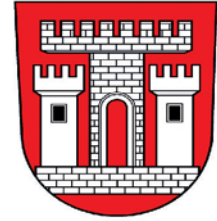
Pardubický kraj



Město České Budějovice



Město Přelouč



Město Veselí nad Moravou



**Port of Rotterdam**

Světový přístav No. 1  
Obchodní prezentace pro ČR  
Fetrovská 11, 160 00 Praha 6 - Hanspaulka  
Tel./fax: 224 325 154

praguedesk@portofrotterdam.com  
internet: www.portofrotterdam.com



**CONSULTING ENGINEERS**

IKP Consulting Engineers, s.r.o.  
Jirsíkova 538/5, 186 00 Praha 8  
Česká republika

Tel.: +420 / 255 733 111 • Fax: +420 / 281 015 605  
Webpage: www.ikpce.com  
info@ikpce.com



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,  
tel.: 2 66797351, 800 119  
fax: 2 80 28 57, e-mail: info@czechports.cz  
www: ceskepristavy.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



**HOCHTIEF**

VSB

**HOCHTIEF VSB a.s.**

Primátorská 36/323, Praha 8 - Libeň 180 00  
tel.: +420 283 841 851, fax: +420 283 840 642  
e-mail: info@hochtief-vsb.cz  
www.hochtief-vsb.cz



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



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

**SPOLEK PRO PODPORU POMORAVÍ**  
**SPOLOK NA PODPORU POMORAVIA**



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



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



**GZ - Sand, s.r.o.**  
TĚŽBA A ZPRACOVÁNÍ ŠTĚRKOPÍSKU,  
hlavní správa  
Masarykovo nám. 207, 763 61 Napajedla

**METROSTAV**

www.metrostav.cz



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



Sdružení Dunaj-Odra-Labe  
Verein Donau-Oder-Elbe  
Karmelitská 25, 118 01 Praha 1 - Malá Strana  
e-mail: doldoe@quick.cz



AQUATIS a.s.  
Botanická 56  
602 00 Brno

Tel.: 5 41 55 41 11  
Fax: 5 41 21 12 05

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. Petr Forman, Ing. Karel Horyna, Ing. Ondřej Jašek, Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., Ing. Vlastimil Pažourek, Ing. Josef Podzimek.

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: p-s@volny.cz

### Objednávky a inzerce:

Radka Kostková, tel. 241 410 302

Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč

Vychází čtvrtletně

Cena jednoho čísla 55 Kč

Roční předplatné vč. poštovného 350 Kč

ISSN 1211-2232

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Podávání novinových zásilek povoleno

Ředitelstvím pošt Praha

čj. NP 415/1994 ze dne 25. 2. 1994

## OBSAH

Josef Záruba – Pfeffermann

**Kořeny u Vltavy .....2**

MUDr. Pavel Bém

**dopis rodině Zárubovým ..... 3**

Ing. Petr Bendl

**Rozvoj vltavské vodní cesty.....4**

RNDr. Jan Zahradník

**Znovuobjevená Vltava.....5**

Ing. František Hladík

**Za ing. Liborem Zárubou .....7**

Ing. René Sameš, CSc.

**Příběh projektanta.....8**

Ing. Petr Forman

**Libor .....9**

Ing. Miroslav Cink

**Vzpomínky na ing. Libora Zárubu.....10**

Ing. Josef Podzimek

**Milý Libore .....11**

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

**Osobní vodní doprava v pražské aglomeraci .....14**

**Závěry a doporučení konference v Poděbradech ..16**

Ing. Ondřej Jašek

**Rekreační plavba na horní Vltavě .....17**

Ing. Ondřej Jašek

**Obří Airbus A380 plovoucí .....19**

Návrh na založení

**Cena Libora Záruby .....19**

Doc. Ing. Július Binder, Dr.h.c.

**„Most Košická“ - Bratislava, otočenie  
využitím vlastností lodnej dopravy .....21**

Dušan Kulka

**Batův kanál ve Zlínském kraji.....22**

Ing. Ladislav Korbel

**Rozvoj cestovního ruchu na Baťově kanálu .....23**

Ing. Pavel Uher

**Projev na presidiu Erstu.....24**

Ing. Karel Horyna

**Pražská rezoluce Erstu.....25**

**Děčínská rezoluce.....26**

Ing. Miroslav Cink

**Vybavení labské vodní cesty infrastrukturou.....27**

Ing. Josef Podzimek

**Život není takový, je úplně jiný.....28**

*Foto na titulu: Ing. Josef Podzimek a archiv*

# Kořeny u Vltavy

Na břehu Slapského jezera roste v naší zahradě smuteční vrba, kterou babička s dědečkem sázeli po napuštění Slapské přehrady. Dnes je tak silná, že ji v jednom nelze obejmout a její kořeny obrůstají břeh, jakoby tu stála od nepaměti. Děti našeho dědečka jsou již téměř všichni dědečkové a babičky - pět dětí, jedenáct vnuků a čtrnáct pravnuků - to je rodina, kterou se může pochlubit jen málokdo. Dědeček žije celý život u Vltavy a pokračuje v „rodinném řemeslu“ svého otce, které předal jako štafetu svému nejstaršímu synu Josefovi. Na první pohled by nám jeho život mohl připomenout klidnou idylu Ladova vodníka kouřícího dýmku na vrbě - vodníka, který má rád prověřené věci a staré pořádky a který se nerad pouští do něčeho neznámého. Takový ale náš dědeček není. Jako nejmladší syn z osmi dětí se vždycky musel o místo na výsluní poprat a upoutat své okolí něčím zajímavým. Zůstává celý život spíš takovým chytrým, ale trochu zlobivým klukem, a to nám vnukům velmi imponovalo. Byl totiž vždycky náš spojenec ve věcech, které nejsou jen přísnou a seriózní činností.

Když byl dědeček malý, dostal od svého staršího bratra Quida stavebnici „Mecano“ s návody, podle kterých se měly sestavovat různé mechanické stroje. Dědečka ale nikdy nebavilo stavebnice sestavovat podle nákresu. Sestavil ze stavebnice drapák, který při zvednutí scvaknul čelisti. Při tom však musel ohnout některé součástky stavebnice a dostal proto od staršího bratra vyhubováno. Přesto je na svoje první inženýrské pokusy pyšný. Jeho otec měl pro jeho nadání i rošťárny velké pochopení. Malého Borka v této klukovské vášni podporoval, takže dědeček řešil první skutečné problémy na cholínském statku. Jeho touha po něčem originálním ho vedla celý život k tomu, že nerad stavěl podle návodu. Dědeček vyráběl modely z dětských stavebnic, ze dřeva i z plastelíny. A tyto modely nepřestává vyrábět celý život. Některé vyrobil pro nás jako hračky a některé byly skutečné technické projekty. Já jsem od dědečka dostal k Vánocům dřevěný dům z vyklápěcí střechou. V krovu byl seník, dole chlív a světnice. Nebyl to jen takový dům, jaký se prodával v hračkářství, všechno totiž bylo jako doopravdy - dveře nebyly jen namalované, ale daly se otevírat a zavírat, zvířata měla v chlívku koryta a na seník se lezlo po žebříku, který visel po straně stavení. Jeho technické modely také vždycky fungovaly, a my děti jsme je od hraček nerozlišovali. V jeho pracovně bylo několik plavebních komor, do kterých se dalo zajet lodí, sjet dolů a loď mohla vyjet na druhé straně. Tyto modely si ponechaly několik základních charakteristik, které jsem naznačil již v onom dětském modelu drapáku. Zkrátka a dobře dědeček vyrábí svoje modely tak, aby nebyly jen podle návodu. Když se mu něco líbí, tak říká: „To má vtíp!“ Ve svých modelech zásadně uvažuje prostorově - jako sochař. Vyřízne kus překližky, spojí to dráty, použije krabici od trvanlivého mléka a zbytek smontuje ze své oblíbené stavebnice, která se z „Mecana“ přejmenovala na „Merkur“. Posledním rysem těchto modelů je to, že fungují - jezdí, sklápějí se atd. Tyto modely bývaly dědečkovým „trumfovým esem“. S nimi se potom uplatňoval v různých odborných technických sporech se svými kolegy. Zvlášť se prý hádal s inženýry kteří si vystačí jen s pravým úhlem a s papírem, a nebo s takovými, kteří stavěli jen podle návodu. Modely uplatňoval i v problémech s nadřizenými. Nadšení z modelů, které fungují, totiž dokonce bořilo i ideologické bariéry soudruhů, kteří najednou zapomněli na sovětské experty. Takový model například zabránil brigádě socialistické práce - nesmyslnému lámání skalního masivu před výstavbou Slapské přehrady. Zvláštní dědečkova záliba v plavebních komorách bohužel zůstala většinou jen v návrzích. Zlepšovací úsporný návrh zabil jeho projekt plavební komory na Slapech, další pozoruhodný model výtahu na loď s tlačným řetězem na Orlíku skončil na skříní jeho pracovny. I přes menší neúspěchy měl dědeček výhodu v důvěře ve své inženýrské schopnosti. Jeho tvůrčí vášeň mu dovolovala podávat jeden návrh za druhým. Jeho sebedůvěra a schopnosti mu také pomohly překonat znárodnění rodinné firmy a statku, období, které končilo pro některé gruntovníky z okolí tragicky. Dědeček rád říkal: „To, co máš v hlavě, ti nikdo sebrat nemůže“, a někdy mi jako malému klukovi polohlasem dodával: „Lidi nejsou mravenci, to je to hlavní, v čem se komunisti pletou. Proto taky nemůžeme fungovat jako v mraveništi“. A on se programově jako mravenec nechoval. Jinak se před námi dětmi raději o politice moc nebavil a většinou žil svými plány, nebo také našimi plány - vylepšoval plachetnici, vyráběl samostříly z bambusových lišt a spoustu dalších důležitých věcí. Tato vynálezecká vášeň, která plnila garáž i pracovnu různým „nepotřebným harampádím“, je právě tou vášní, která všechny vynálezece spojuje. V dílnách a garážích takovýchto nadšenců se zrodila řada technických výdobytků dnešní doby - první automobily, letadla... Tak i v garáži a v pracovně dědečka vznikaly nové modely turbin, plavebních komor, zvláštní parabolické tvary přehradních hrází. Dědeček nás svým příkladem dodnes pobízí k tomuto vášnivému zaujetí i když třeba v docela jiných oborech. Vystudoval jsem dějiny umění a operní zpěv - to je něco, co se s inženýrskou tradicí naší rodiny vůbec neshoduje. Přesto si vždycky na něj vzpomenu, když si v životě nebo v práci vymyslím něco, o čem si myslím, že „to má vtíp“. I když to někdy třeba nevyjde, řeknu si, že Ty bys to, dědečku, určitě zkusil znova.

A tak jako v Tvém životě nebylo všechno tak přesně nalinkované, tak vyzní i moje gratulace. Nikdo totiž přesně neví, kdy Ti má vlastně popřát. V rodném listě máš sice zapsáno 16. června 1909, ale Tvoje maminka tvrdila, že to bylo až o čtyři dny později. Ať už to bylo kdykoliv, přeji Ti, milý dědečku, všechno nejlepší!

Praha 16. června 2004



Josef Záruba - Pfeffermann  
vnuk a kmotřenec



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MUDr. Pavel Bém  
Primátor hlavního města Prahy



V Praze dne 17. srpna 2004

Vážená paní Zárubová – Pfeffermannová,  
vážení členové rodiny,

dovolte mi, abych Vám vyjádřil upřímnou a hlubokou soustrast nad úmrtím Vašeho manžela a tatínka, pana Ing. Libora Záruby – Pfeffermanna.

V jeho osobě ztrácíme nevšedního člověka s mimořádným technickým nadáním, který svůj život zasvětil úžasným vodohospodářským dílům nejen u nás, ale i ve světě. Vzpomínám na naše milé setkání v lednu letošního roku, kdy jsem měl tu čest mu předat stříbrnou medaili hlavního města Prahy a hlavně kdy jsem strávil několik chvil ve společnosti tak vzácného člověka. Byl skutečnou osobností naší země.

Vzpomínám na Vás s úctou



# Rozvoj vltavské vodní cesty

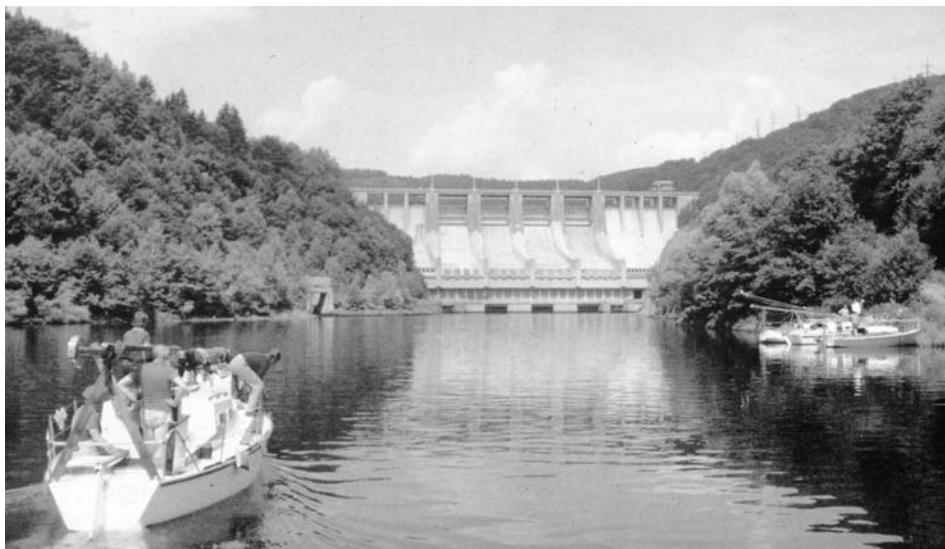
Ing. Petr Bendl, hejtman Středočeského kraje

Česká republika má zatím jedinou evropsky významnou vodní cestu, kterou je vodní cesta labsko-vltavská. Tato vodní cesta spojuje severoevropské námořní přístavy přes německé plavební kanály a Labe s českými přístavy. Ve většině trasy je vodní cesta na území ČR vybavena soustavou plavebních komor a jezů, kdy hydrostatické hladiny jezových zdrží dosahují až k jezu dalšímu. Celoročně jsou tak zajištěny plavební hloubky nejméně 1,8 metru. Na labsko-vltavské vodní cestě se nalézá několik přístavů a překladišť. Nejpodstatnějšími jsou Děčín-Loubí, Děčín-Rozbělsy, Ústí nad Labem, Lovosice, Mělník, Kolín a samozřejmě také přístavy v Praze.

Ekonomický význam vodní cesty však dnes zdaleka nespočívá jen v přepravě zboží. Stále větší význam – alespoň v zemích Evropské unie – má rekreační plavba a s tím související rozvoj cestovního ruchu v přílehlých regionech. V České republice jsme tento vývoj zatím nepodchytili, ale dobrý příklad rychle rostoucího turistického využívání Baťova kanálu na Moravě ukazuje, že i u nás se dosud skrývá nevyužitý potenciál.

Pro Středočeský kraj, a spolu s ním i pro Jihočeský kraj a také pro Prahu, má pro rozvoj lodního turismu rodinného typu mimořádný význam splavná Vltava. Možnosti takové osy nás samozřejmě musí mimořádně zajímat už proto, že se nabízí zmíněné spojení na celou západní Evropu s vysoce rozvinutou rekreační plavbou. Budeme-li mít k dispozici souvislou rekreačně využitelnou vodní cestu na našem území, budeme zákonitě účastníky tohoto stále se rozvíjejícího turistického podnikání. Proto se snažíme o propojení zatím oddělených částí vodní cesty na vltavské kaskádě. Věříme, že ve spolupráci s příslušnými ministerstvy, Státním fondem dopravní infrastruktury a Povodím Vltavy a dalšími odborníky dosáhneme postupně stavu, kdy Vltava bude průběžně splavná v celé trase až do Českých Budějovic. Marketingové a ekonomické rozbory totiž prokázaly, že dostavba plavebních zařízení, včetně lodních zdvihadel na Orlíku a Slapech a plavebních komor při existujících jezích Hluboká a České Vrbné je efektivní. Právě to je možné vyhodnotit jako významný impuls pro obnovení plavby na Vltavě. Hovoříme-li o „obnovení plavby“, hlásíme se tak k mnohasetleté tradici - vždyt po Vltavě se plulo snad tisíc let a až vltavské přehrady tuto skutečnost v padesátých letech dočasně přerušily. Projekt na obnovení vltavských tradic podporuje nejen Jihočeský a Středočeský kraj, ale také obce v okolí celé kaskády. Vltavskou vodní cestu pojmáme zejména jako rekreační vodní cestu, kterou vnímáme v kontextu evropského intermodálního koridoru Sever-Jih (ECNS - Eurocorridor North-South), iniciovaného Jihočeským krajem.

Závěrem mi dovoluji osobní vyznání. Rád bych totiž vzpomněl významného propagátora vltavské vodní cesty, kterým byl nedávno zesnulý Ing. Libor Záruba. Byl to právě on, kdo mne i mé spolupracovníky ve svých více než devadesáti letech dokázal neformálně a přitom zcela vyčerpávajícím způsobem informovat, jak lze naše společné plány realizovat, byl to on, kdo dokázal i ve svém vysokém věku své okolí inspirovat. Takových lidí si musíme vážit. Jako hejtman Středočeského kraje se pokusím přispět k naplnění této významné „vltavské“ části jeho životních záměrů.



# Znovuobjevená Vltava

RNDr. Jan Zahradník, hejtman Jihočeského kraje

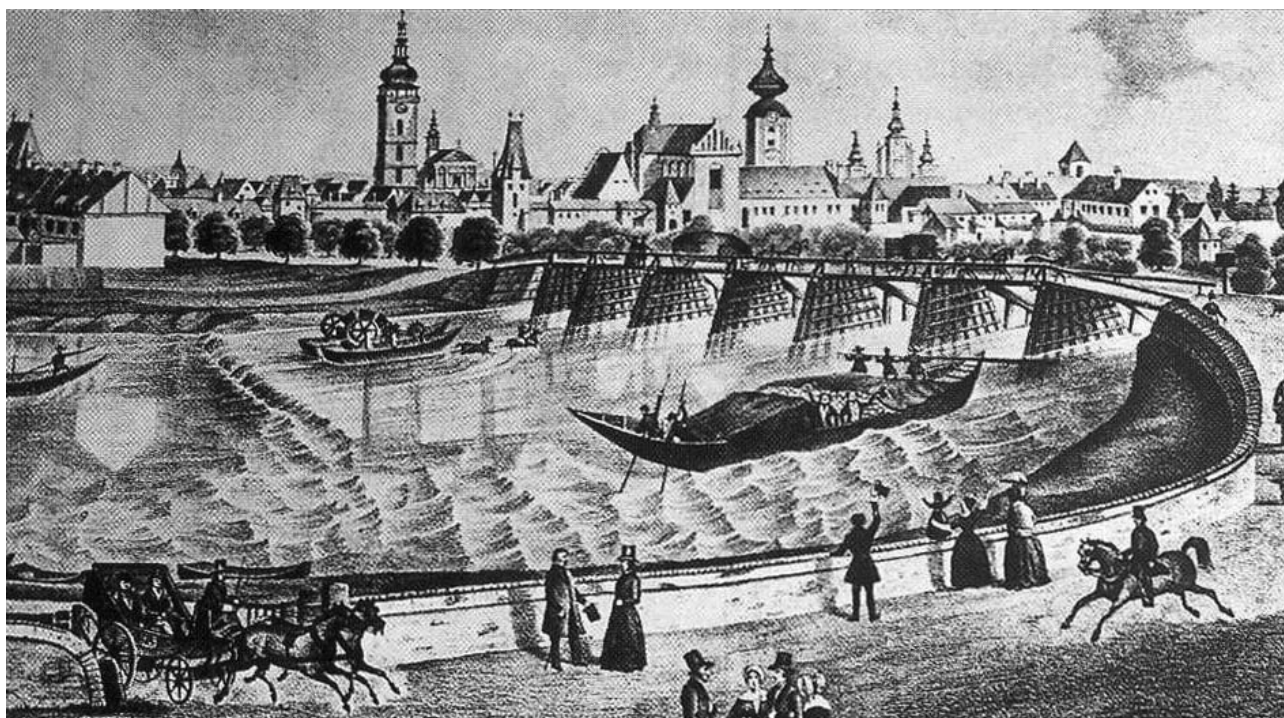
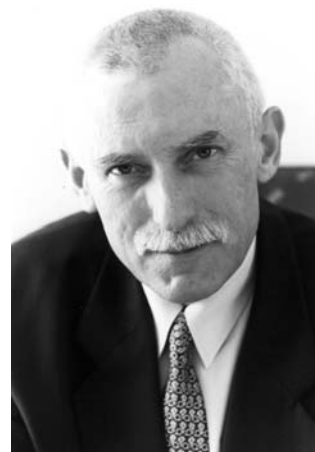
Od roku 2000 mám vzácnou příležitost pracovat pro rozvoj Jihočeského kraje, přemýšlet nad souvislostmi jeho minulosti a spoluutvářet představu o jeho budoucnosti. Mnohokrát jsem si položil otázku, v jakém stavu, v dobrém i špatném, se v té které oblasti náš kraj nachází, jaké okolnosti k tomu vedly a jaká jsou východiska do dalších let. Vlastně stejnou otázku, ze které vycházejí i základní krajské dokumenty, koncepce a vpravdě celý Program rozvoje Jihočeského kraje. Přiznávám, že je mi velmi blízká představa Jihočeského kraje jako soběstačného regionu plného živnostníků, malých a středních podnikatelů, ale zároveň i lidí, kteří vidí dál, a připravují podmínky pro úspěšnou budoucnost a nové možnosti pro naše děti a následovníky. Když si čas od času najdu příležitost podívat se do knih popisujících historii jižních Čech, uvědomuji si, že náš kraj takovým vždy byl a je to jeho přirozená tvář. O to více lituji, že vývoj hlavně ve druhé polovině minulého století do osudu kraje mnohokrát zle zasáhl a velmi spoutal možnosti, jež odjakživa zajišťovaly jeho prosperitu.

Jako ilustrace může posloužit vltavská vodní cesta využívaná pro plavbu po celá staletí. Již založení města Českých Budějovic bylo novým impulzem pro rozsáhlý obchod se solí z hornorakouské Solné komory, kdy bylo možné využívat nové město jako výhodné místo pro sklad soli a Vltavu jako vodní cestu pro její dopravu dále po proudu do Čech a dále do Saska. Od dob Karla IV. se na úsecích řeky, kde to bylo možné, plavily vory a lodě naložené stavebním materiálem, pivem, solí a dalším zbožím. Řeka Vltava dávala práci a poskytovala živobytí lidem ve svém těsném i vzdáleném okolí, když umožňovala velmi levně dopravovat suroviny vydobyté a výrobky vytvořené jihočeskými rukama. Svě řeky si naši předkové velmi vážili a dobře si uvědomovali její strategický význam. Nejednou dokonce uvažovali o jejím propojení s vodní cestou dunajskou. Pro technickou náročnost se ale neúspěšnější nositelé této myšlenky, pánové Gerstner a Lanna, rozhodli místo vodního kanálu vybudovat železnici a Vltavu s Dunajem propojit unikátní koněspřežnou dráhou, první železnici na evropském kontinentu. Vltava byla v historii jednoznačně pevnou součástí hospodářství kraje. Dávala podnikavým Jihočechům práci a nositele velkých vizí inspirovala k úvahám o jejím ještě lepším využití v zájmu prosperity budoucí.

Ve druhé polovině minulého století však nastal zvrát. Do sítě vodních cest vytvářené od dob průmyslové revoluce plynuly ve zbytku Evropy mohutné investice a z řek doplněných sítí kapacitních kanálů se stávaly skutečné „vodní dálnice“ schopné konkurovat rozmachu dopravy silniční a železniční. Vltavu naopak potkal zcela opačný osud. Její tok několikrát spoutala vodní díla jako Orlík a Slapy, jejichž hráze nebyly vybaveny plavebními zařízeními, ač původní projekty s lodními zdvihadly počítaly a jejich výstavba by představovala jen zlomek celkových investic. Přerušení vltavské vodní cesty pak mělo za důsledek úplný zánik průběžné plavby na horní Vltavě a její zúžení do izolovaných cest lodí na přehradních jezerech.

Při úvahách o tom, jakou roli má hrát krajská samospráva a jaké jsou její úkoly, docházím k závěru, že v zájmu budoucí prosperity je nutné zaměřit se na přirozené dispozice kraje a obnovit jeho tradiční atributy a mnohdy nevyužité příležitosti. Solná a zlatá stezka nám od pradávna zajišťovala spojení na jih s Rakouskem a Bavorskem, jižní Evropou a přístavy v Jaderském moři a vodní cesta zase na sever s Polabím, se Saskem, s Hamburkem a zamořím. Naším úkolem je překonat rány, které byly kraji způsobeny tím, že komunistické vlády přetrhaly tyto tradiční vazby, železnou oponou oddělily náš kraj od jeho tradičních partnerů, technickými bariérami přerušily logicky vedené dopravní osy a cesty a investiční nedostatečností zabránily jejich rozvoji.

V rozvojových dokumentech kraje neustále skloňujeme, že krásnou jihočeskou přírodu a kulturní dědictví chceme využít pro rozvoj cestovního ruchu. Slibujeme si, že turismus přispěje k prosperitě regionu při menších zásazích do tváře krajiny, než by znamenal například rozvoj průmyslu. Při rozmachu, jaký v Evropě v posledních letech zaznamenává rekreační plavba, pak nacházíme



Čilý ruch v Českých Budějovicích v lannově době

právě v obnovení průběžné plavby na vltavské vodní cestě a jejím využití pro malé rekreační lodě významnou příležitostí. Propojení Prahy s Českými Budějovicemi vodní cestou lemovanou atraktivními památkami a zajímavostmi jako jsou Zbraslav, údolí Sázavy nad soutokem, Orlík, Zvíkov, Otava do Písku, města Týn, a Hluboká s vlastním zámekem, plánovanou sítí cyklistických stezek či tradičními rekreačními lokalitami okolo slapské, orlické a hněvkovické nádrže dává příslib vzniku nového segmentu turistického průmyslu, který přiláká do regionu kvalitativně zcela novou skupinu návštěvníků, a to nejen na dva prázdninové měsíce.

Vím, že naplnění záměru dokončení vltavské vodní cesty nebude lehkým úkolem. Nejde ovšem o novou převratnou ideu, ale o pokorné navrácení se k tradicím a kořenům našeho regionu. Dokončení vltavské vodní cesty považuji v současnosti za počín srovnatelný s investicemi do rozvoje průmyslu ve formě podpory vzniku nových zón. I v tomto případě investice do dopravní a turistické infrastruktury mají především za cíl zajistit práci a nové možnosti uplatnění lidem v oblasti.

Dodnes se potýkáme s důsledky špatných, ideologicky motivovaných rozhodnutí minulého režimu, jež měla za úkol lidskou aktivitu spíše dusit, než jí dávat prostor. Jedním z takových bylo také přerušení vltavské vodní cesty a zastavení plavby na horní Vltavě. Nebýt toho, dnes by po Vltavě pluly lodě a na nich lidé, kteří by potřebovali služby, v jejichž poskytování by zase nacházeli obživu obyvatel povltavských měst a obcí. Rozvoj rekreační plavby v západní Evropě by měl logicky svou odezvu i u nás.

Již patnáct let máme možnost pracovat na překonání důsledků čtyřicetiletého komunistického vládnutí. Dnes už nás od okolního světa nedělí žádná bariéra, jsme jeho pevnou součástí a můžeme se v něm pohybovat svobodně a svobodně naplňovat vlastní představu o životě. Zdá se tedy na první pohled, že nás s touto dobou již nic nespojuje. Přesto si na příkladu vltavské vodní cesty uvědomuji, že důsledků této doby je mnohem více a že budou ještě mnoho let ovlivňovat život nás všech. Jestliže mám možnost přispět k tomu, že Jihočeský kraj znovu nalezne, obnoví a využije svůj ztracený potenciál, pak tak chci s plným nasazením činit. To je můj osobní motiv přispět i k dokončení vltavské vodní cesty. Jsem velmi rád, že tento záměr má i další podporovatele, partnery a následovníky. Na myslí mám Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo dopravy, Středočeský kraj, Hlavní město Praha, statutární město České Budějovice, města Týn a Hluboká či mnoho dalších větších i malých obcí a měst v okolí řeky. Věřím, že se nám společně nakonec podaří naší zno-uvobvené Vltavě vrátit její původní úlohu, slávu a úctu, jakou si zaslouží.




V loděnici



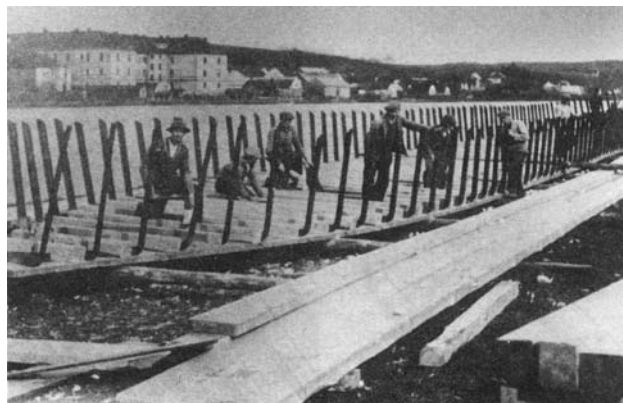
Lodmistr Tadeáš Lann (1773-1828)



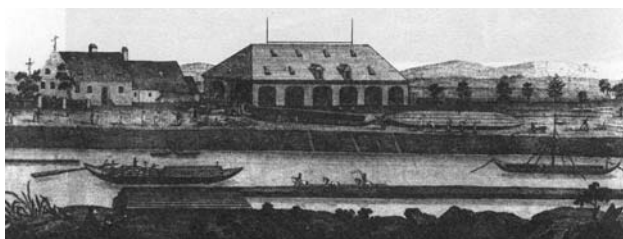
Zakladatel největší a nejdéle pracující týnské loděnice Jan Šílený (1862-1934)



Dokončovací práce menšího šifu v Lannově loděnici v Českých Budějovicích



Stavba velkého šifu v týnské loděnici



Císařská loděnice ve Čtyřech Dvorech u Českých Budějovic kolem roku 1830



Chroustova loděnice ve Štěchovicích s rozetavěným šifem. Kolem roku 1910.



# Za Ing. Liborem Zárubou

**Ing. František Hladík, generální ředitel Povodí Vltavy, státní podnik**

Odešel velký vodohospodář. Člověk, všeobecně považovaný za duchovního otce koncepce vodních děl na Vltavě. Významný vědec, projektant i technik, uznávaný odborník světového jména, vsutku mimořádná osobnost. A skvělý kolega, učitel řady z nás, báječný táta pěti dětí, z nichž si většina zvolila stejný obor.

Svým tvůrčím myšlením, elánem a neustálým hledáním řešení problémů zdánlivě neřešitelných ovlivnil celou generaci našich vodohospodářů. Jeho řešení byla často neobvyklá, některá natolik, že bohužel nebyla v dané době realizovatelná.

Ing. Libor Záruba zastával několik desetiletí funkci hlavního inženýra v projekčním ústavu Stavoprojekt, později Hydroprojekt. Výrazně zasáhl i do práce Povodí Vltavy, kde začal pracovat ve svých již 65 letech, 10. září 1974, konkrétně v oddělení technického rozvoje. S vervou jemu vlastní se vrhl na obor malých vodních elektráren. V té době byla vodohospodářská obec rozdělena na dva tábory. Na ty, kdo usilovali o jejich obnovu, mezi nimiž bylo oddělení technického rozvoje Povodí Vltavy v čele s Ing. L. Zárubou, a na ty, kteří byli proti. Šlo i o souboj, zda malé vodní elektrárny postavit na břehu či v jezovém pilíři, tedy téma, jímž se L. Záruba zabýval již mnoho let. Do té doby se téměř vždy navrhovaly a budovaly hydroelektrárny ve břehu u jezu nebo samostatně na konci náhonu. L. Záruba přišel s originálním řešením umístit turbíny v jezovém pilíři. Ušetří se finanční prostředky, zabere méně pozemků, nátok vody na turbíny bude plynulejší a budou se moci využít progresivní typy česlí. První pilířová vodní elektrárna se měla vybudovat na jezu Modřany v Praze na Vltavě. Bohužel se ji nepodařilo prosadit.

Z hlediska velikosti a významu je největší a nejvýznamnější stavbou Ing. L. Záruby přehrada Slapy, kterou jako hlavní inženýr projektoval a stavěl. Zcela jedinečné konstrukční řešení vodní elektrárny, umístěné do betonové hráze pod přeliv přinášelo sice během provozu drobné provozní problémy, ale katastrofální povodeň v roce 2002 jasně prokázala a potvrdila jeho genialitu. Celé vodní dílo umožnilo bezpečné převedení povodně, vodní elektrárna zůstala v provozu po celou dobu povodně a způsobené škody zde byly minimální.

Výrazně se Ing. L. Záruba zasadil o obnovu a modernizaci vodní elektrárny Štvanice na Vltavě v Praze. Neobvyklé použití horizontálních turbín a především ojedinělé řešení vtokového objektu přineslo řadu problémů s realizací i provozem, ale umožnilo neobvykle vysoké, více než dvojnásobné využití potenciálu této lokality. Dnes je tato elektrárna v majetku státního podniku Povodí Vltavy.

Ing. L. Záruba pozvedl naši „přehradářskou“ praxi na světovou úroveň. Jeho projekty však našly uplatnění nejen u nás doma, ale i v zahraničí, např. v Německu, Norsku, Litvě. Přispěl také k obnově vodních elektráren v Koreji, poničených válkou, stejně jako k výstavbě přehrad v Číně. Na svém kontě má i řadu originálních řešení a patentů na vodohospodářská zařízení. Za jiné jmenujme např. dvojitě reversibilní čerpadlo pro plnění plavební komory, klapkový jez, zařízení pro odběr teplé vody z úrodných nádrží, či přímoproudé turbíny.

Velkou láskou a významným oborem činnosti a životního přesvědčení Ing. L. Záruby byla vodní doprava a vodní cesty. Vždy se zasazoval o její rozvoj a vyvinul ohromné úsilí, aby toho dosáhl. Jeho práce na plavebním spojení Dunaj – Odra – Labe byla rozsáhlá, ale bohužel zůstala bez realizace.

Mnohem reálněji se v současné době jeví možnost splavnění Vltavy do Českých Budějovic, rodiště Ing. L. Záruby. Tento dlouho zamýšlený projekt, který se mu podařilo zčásti uskutečnit tím, že prosadil v době výstavy Vltavské kaskády realizaci stavební části zdvihadla na vodním díle Orlík, plavební komory na vodních dílech Kamýk, Kořensko a Hněvkovice, bude zřejmě přece jen v nejbližší době realizován.

Bude nejlepším projevem úcty a díky Ing. Liboru Zárubovi, když se všichni, kteří ho znali a vážili si jeho průkopnické práce, zasadí o realizaci tohoto projektu. Zdá se, že jeho uskutečnění je na dosah ruky. To bude nejhodnější projev našich díky a uznání jeho celoživotní tvůrčí práci.



*František Hladík*

*Malá vodní elektrárna na Vltavě v Praze na Štvanici.*

# Příběh projektanta

Ing. René Sameš, CSc. – dlouholetý pracovník Hydroprojektu Praha

Jméno inženýra Libora Záruby je úzce spjato s projektovou organizací Hydroprojekt, kde po řadu let pracoval a jejíž charakter pomáhal utvářet. Setkal jsem se s ním poprvé při svém příchodu do Prahy z tehdy nedávno založené pobočky Hydroprojektu v Bratislavě, která byla již od počátku vybavena velkou a s postupem času stále posilující měrou samostatností. S odbornými představami a názory mladého ještě nezkušeného inženýra, jenž dostal příležitost podílet se na přípravě velkých staveb, jsem při tomto přechodu měl dobrou možnost porovnat celkovou tvůrčí atmosféru obou pracovišť, pracovní podmínky, které tam vládly i úroveň odborného vedení.

Obě střediska měla vysokou odbornou úroveň. V Bratislavě se jednalo o přípravu vodního díla Dunaj, později označovaného jako Gabčíkovo, a v pražském středisku Hydroprojektu, vedeném inženýrem Zárubou, o projekci vodních děl Vltavské kaskády. Z hlediska podřízenosti vyžadovali vedoucí pracovníci v Bratislavě od mladších spolupracovníků v zásadě větší respekt. O koncepčních otázkách se s nimi také podstatně méně diskutovalo. Ve vedení přijaté koncepční záměry se považovaly téměř za svaté a v souladu s národními zájmy. Na rozdíl od Prahy se ovšem v Bratislavě mladí inženýři setkávali s lepšími pracovními podmínkami i pochopením svých osobních potřeb. Rovněž politické ovzduší bylo tehdy v Bratislavě podstatně uvolněnější.

V této souvislosti nutno připomenout, že se jednalo o prvou polovinu nechvalně známých padesátých let, kdy nebyvalou měrou rostl vliv centrální byrokracie a to nejen politické, ale i tak zvané odborné, kdy mnozí nepřiližti zdatní jedinci hledali a také nacházeli svoji příležitost na ústředních úřadech. I v našem oboru se v Praze pohybovali sovětští poradci, kteří musili vykazovat činnost. Narychlo se organizovala krátkodobá školení inženýrů, vedoucích a řídicích pracovníků z řad tak zvaných dělnických kádrů, z nichž se sice někteří později ukázali jako dobří organizátoři, ale jejich odborná úroveň zůstala zcela nedostatečná a musili být postupně nahrazováni odborníky s řádným vzděláním. Pro práci v projekci to platilo dvojnásob.

Tehdejší režim velmi brzo pochopil, že cílů ve výstavbě, kterými se chlubil, zásadně nemůže dosáhnout bez přiměřené odbornosti a organizační úrovně vedoucích pracovníků ve všech oblastech výstavby. Poměrně brzo se proto začali ohlížet i po schopných lidech se zkušenostmi z praxe před rokem 1948. Někteří z těchto odborníků byli postupně pověřováni relativně odpovědnými úkoly v projekci i při vlastní realizaci velkých děl. Inženýr Záruba k takovým lidem nesporně patřil. Byl to talentovaný tvůrčí pracovník, tehdy v optimálním věku s již nezanedbatelnými praktickými zkušenostmi převážně z dopravního oboru, vycházejícími z rodinné tradice majitelů velké a dlouhodobě úspěšné stavební firmy. Do marxistického schématu sice názorově nezapadal, ale to se dalo v zájmu věci přehlédnout. Vedle několika menších akcí prokázal svoje nadání brilantního projektanta zejména při tvorbě koncepce vodního díla Slapy, které se dodnes uvádí ve světové odborné hydrotechnické literatuře. Organizační a konstrukční zkušenosti potom přenášel i na další stavby, například na přípravu vodního díla Orlik, kde již jeho činnost získávala spíše expertní povahu. Lze připomenout i množství pokrokově řešených studií vodních děl v přehradních profilech rozsetých po celém tehdejší Československu i například vodohospodářskou studii zpracovanou pro jižní oblasti Číny.

Inženýr Záruba byl nejen prvotřídní technik, vystupující z jinak převážně monotónní šedi budovatelů socialismu. Byl zejména dobrý organizátor. Měl schopnost nevtíravě odborně argumentace při jednání s investory i s netechnickou veřejností. Dovedl výborně komunikovat se svými spolupracovníky, které nejen že vedl k vysoké kvalitě projektů, ale dovedl v nich podporovat i osobní nasazení při tvorbě koncepce daného vodního díla. To platilo nejen pro zkušenější odborníky. Diskutoval se i o přínosných myšlenkách mladších pracovníků. Sám měl spoustu nápadů a cit pro dokonalost detailu, tj. vlastnosti, které dnes bohužel řadě vodohospodářů chybí. Vzpomínám, kolik času strávil u našich pracovníků nad výpočty a výkresy a jak málo času na rozdíl od některých jiných vedoucích pracovníků proseděl ve své šéfovské kanceláři, aby přijímal významné návštěvy.

Organizační struktura projekční přípravy velkých vodních děl a péče o kvalitu práce, k tvorbě jejichž zásad v Hydroprojektu nesporně přispěl, vedl později k úspěchům i na zahraničních trzích, kdy se často dařilo vítězit i proti zavedené a zkušené konkurenci ku příkladu amerických, švýcarských, holandských a britských projektantů. Tehdejší následné technologické dodávky Československých výrobců navazující na naše projekty do Indie, jihovýchodní Asie, Jižní Ameriky i některých afrických zemí jsou toho hmatatelným důkazem. Ještě dnes se tam můžeme setkat s místními vedoucími pracovníky, kteří návštěvníka rádi na takové stavby zavedou. Většinou jsou toho názoru, že jsme podobných výsledků schopni dosáhnout i dnes. Stejně dobré jméno naší zemi dělali i někteří bývalí spolupracovníci inženýra Záruby, kteří z naší země odešli v roce 1968 a v pozdějších letech, aby se uplatnili u mezinárodních, respektive významných světových projektových organizací.

Markantním dokladem toho, že pracovní systém Hydroprojektu, ke kterému inženýr Záruba nesporně přispěl, má svoji úroveň, se prokázalo na počátku devadesátých let minulého století, kdy Hydroprojekt prakticky stoprocentně převzal cizí majitel. Ten se netajil úmyslem vytvořit z něho nanejvýš pracoviště na rozkreslování svých koncepcí pod dohledem vlastních zkušených odborníků. Nicméně brzy uznal, že má co činit s kvalitativně rovnocenným partnerem a to i na mezinárodních trzích, s nímž se jako s takovým vyplatí taktó ve vlastním ekonomickém zájmu zacházet.

Inženýr Záruba patřil vždy k lidem, kteří aktivně prosazovali nutnost komplexní realizace vodních staveb podle projednaných a schválených projektů, což podle jeho přesvědčení mohlo jedině vést k hospodárnému využití vložených prostředků a zajistit provozní spolehlivost díla. Bohužel, již v prvních letech existence Hydroprojektu se on i jeho spolupracovníci setkávali s tendencemi některých investorů uvádět do provozu díla neúplná, která nebyla dokončena podle schváleného projektu. Některé objekty, zejména zařízení určená pro plavební účely, na nichž si inženýr Záruba zakládal, se sice často podle projektu rozestavěly a to do dosti pokročilé fáze, následně se však mnohdy nákladně zakonzerovaly, aby se dokončily později. To ovšem v některých případech znamenalo definitivní konec, respektive trvalé zmrzačení díla. Vznikaly pomníky, kterých si snadno všimne i laický návštěvník některých našich vodních děl. Důsledkem bývaly i nejrůznější pozdější provozní potíže, např. při průchodu velkých vod. Pokud si reálná situace dokončení výstavby daného vodního díla, či dílčích objektů v pozdější době skutečně sama vynutila, vyžádala si jejich realizace nesrovnatelně vyšší investiční náklad. Jako názorný příklad lze uvést vodní dílo Hněvkovice.

V době tak zvané socialistické výstavby se některé sporné případy komplexní dostavby investic řešily až v Moskvě, což pro nás bylo více než trapné a ponižující. Je zajímavé, že za existence společného státu k podobným případům na Slovensku prakticky nedocházelo. Mnohá díla tam pak mohla být komplexně dokončena také z prostředků, které se ušetřily na vodohospodářských stavbách v Čechách. I z evropského pohledu je tato naše praxe, která se bohužel z nejrůznějších, pro soudného člověka mnohdy obtížně pochopitelných důvodů v České republice dokonce ve větším objemu investiční výstavby praktikuje dodnes a to nejen ve vodním hospodářství, zcela kuriózní. Jen těžko se její motivace vysvětluje cizím odborníkům i laikům, kteří nedokončené a neudržované objekty navštíví. Předkládané důvody nekomplexnosti či pouhé nedostavby řady účelných inženýrských staveb se stále vyvíjejí a mění. Od doby původních tak zvaných úspor a snahy o zviditelnění jinak neuznaných zlepšovatelů z doby socialismu dnes převažují mnohdy neuvěřitelné ekologické argumenty za nimiž ovšem často stojí zcela jiné důvody, na příklad zisk jednotlivce či nějaký jiný hmotný zájem.

Je velká škoda, že po radikální demokratizaci země na přelomu devadesátých let minulého století již nemohl inženýr Záruba s ohledem na svůj pokročilý věk aktivně ovlivňovat vývoj a trendy vodohospodářské výstavby, tehdy nešťastně rozdělené do vzájemně si konkurujících resortů. S člověkem jeho schopností by se jistě dalo ledacos zlepšit. Ve své praxi jsem měl možnost jednat s úspěšnými špičkovými odborníky velkých světových vodohospodářských firem a myslím, že formát osobnosti inženýra Záruby by s nimi byl velice dobře srovnatelný.



Gratulanti k 90tým narozeninám ing. Libora Záruby (ing. R. Sameš a ing. V. Routa)

# Libor

Ing. Petr Forman

Napíšu-li, že jsem měl tu čest a to štěstí být Ing. Liboru Zárubovi, tedy Liborovi, nablízku po 30 let, vypadá to, jako bych jej poznal někdy v jeho třicítce či čtyřicítce. Jistě, slyšel jsem o něm a občas potkával už dříve, ale do těsnějšího kontaktu jsme přišli až v jeho pětadesátí. Tehdy odešel z Hydroprojektu jako již přesluhující penzista a ocitl se mezi námi v oddělení technického rozvoje Povodí Vltavy. Byli jsme všichni tak trochu zvědaví, co ten starší pán mezi námi předvede. Netrvalo dlouho, a předváděl. Byl okamžitě zdrojem neustálé invence, nových myšlenek a neotřelých technických řešení. Ale nejen to, záhy byl pro nás i lidskou autoritou, potvrzenou celým dosavadním životem i aktuálními postoji. A hlavně – byl vždy jedním z nejmladších mezi námi, vždy ochotný naplno pracovat, nebo třeba skočit do vody, bylo-li to pro zdar díla potřeba. Tato slova nepíšu ve světle jeho odchodu do inženýrského nebe – ostatně ani nevím, zda na nebe věřil! – tak jsme o něm hovořili a uvažovali celá desetiletí.

Když tedy Libor přišel mezi nás, bylo mi šestadvacet let, téměř o čtyřicet let méně, než jemu. Byl jsem mladý inženýr, teprve na počátku svého odborného života. Spolupráce s člověkem, který neznal slova „nejde to“ byla pro mne i mé kolegy velkou školou. Jakkoli měl již v té době za sebou velké dílo, choval se ke všem vždy jako rovný k rovnému. Už to, že si se všemi do desítky let mladšími kolegy tykal a nechal se oslovovat „Libore“ bylo nikoli gestem, ale životním postojem. Díky tomu jsme cítili, že jestliže se společně zabýváme nějakým problémem, je to opravdu společně, jsme opravdu partnery nad jednou věcí. Se svými znalostmi nedělal žádné tajnosti, naopak se snažil vše předvést a vysvětlit do posledního puntíku. A když nestačila slova nebo výkres na proslulém čtverečkováném papíru, nelenil a třeba přes noc vytvořil názorný model, kterým dokázal své myšlenky srozumitelně sdělit. Ale na druhé straně respektoval, když někdo přišel s oprávněnou námitkou, nebo s jiným dobrým nápadem. I tím byl výjimečný.

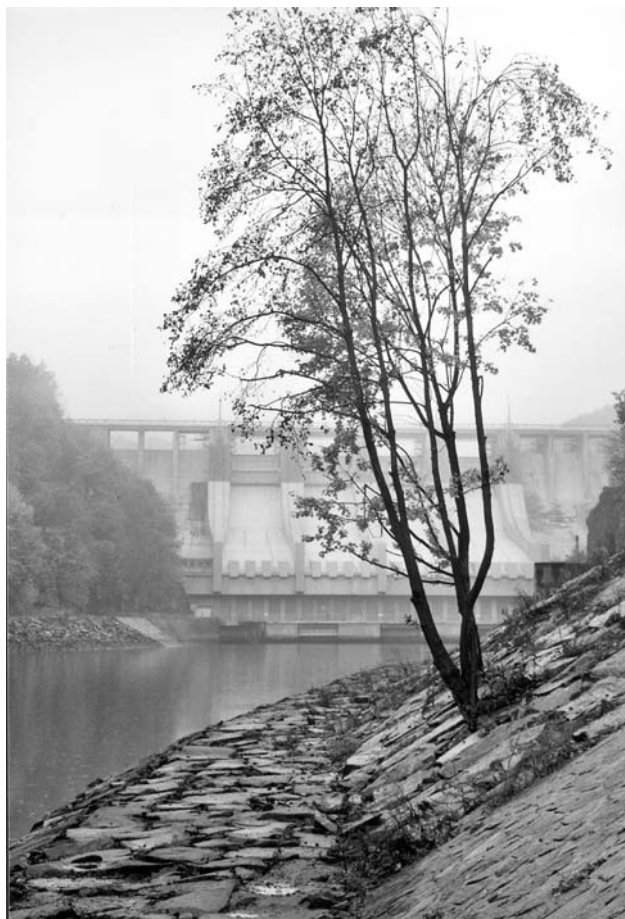
Obdivoval jsem i jeho trpělivost, s jakou dokázal překonávat nepřízeň a nepochopení. Po jednání se zvláště nepřijemnými a nepřejíci lidmi si pouze ulevil - třeba slovy „oni jsou to taková drahoušci“. To byl asi nejtvrďší odsudek, jakým kdy koho častoval. Naopak významnou pochvalou bylo, označil-li někoho za „takového loupežníka“. Samozřejmě nešlo o někoho, kdy by loupil, ale o člověka, který se nebojí a má svobodnou mysl. Vždy jsem stál o to, abych byl v Liborových očích právě tím loupežníkem a nestal se, Bůh mne chraň, drahouškem.

Nerad bych, aby to vyznělo, že Libor znal jen a jen práci a byl snad suchopárný. Byl pozorným hostitelem, v neposlední řadě také skvělým vypravěčem s nádhernými příměrami. Když někoho, jak byl zvyklý, přirovnal k foxteriérovi, nebo buldokovi, či sebe označil za ovčáckého psa, který vždy shání stádo dohromady, bylo to naprosto přesné a výstižné. Okřídlené bylo také jeho „musím ho napumpovat“ (to když někoho o něčem přesvědčoval), nebo šel někomu „založit kola“ (to proto, aby ten někdo snad necouvl před obtížemi). Sám nekouřil („ještě jsem se to nenaučil...“) a téměř nepil, ale nikdy se nesnížil k tomu, aby druhé poučoval. Jen jednou, vzpomínám, nás napomenul, když jsme na jeho námořním kutru byli poněkud nezvedení, že „na lodi se nepije“. Nic víc, ale pro všechny přítomné to bylo jasné a závazné.

Když už jsem byl dospělejší a svět mi dopřál – po revoluci v roce 1989 – tu a tam o něco významnější post, Libor to velmi respektoval a jakoby se se mnou o různých věcech radil. Skutečnost byla samozřejmě jiná, vždy jsem se nakonec radil já s ním, aniž to on třeba tušil. Ostatně i jeho politický rozhled byl mimořádný. Jistě za to mohla také zkušenost s politickým životem jeho otce – „tatínka“, jak říkal – který byl mj. členem ústavodárného Národního shromáždění v roce 1918, ale nejen to. Vždyť sám prožil mnohé: od podnikání jejich rodinné firmy a třeba rozvojových staveb na Slovensku v třicátých letech, přes velení v národnostně složitém vojenském oddíle v roce 1938, válku, znárodnění, prosazení mimořádného řešení přehrady Slapy, desítky dalších složitých projektů a situací kolem nich, až po současnost. Jsem přesvědčen, že nikdy, za žádných okolností, neztratil svou hrdost a zdravý a pevný úsudek.

Poslední roky života se vrátil ke svému hlavnímu tématu, k Vltavě. Velmi stál o to, aby se dožil svého snu, kdy Vltava opět bude průběžně splavná od Prahy až do Českých Budějovic. Znovu se naplno pustil do projektování kdysi nedokončených lodních zdvihadel na přehradách Orlík a Slapy, znovu přinášel nová a aktuální technická řešení a přiváděl skvělé spolupracovníky. A samozřejmě se zúčastnil všech důležitých jednání a svým zápallem a znalostmi získával širokou podporu. Věřím, že znovuoživení projektu souvisí právě s věrohodností a přesvědčivostí, s jakou uměl Libor problematiku popsat a sdělit druhým, vzbudit jejich nadšení.

Libor zemřel, bylo mu neuvěřitelných 95 let. Neuvěřitelných ne oním vysokým věkem, ale tím, že jsme jej považovali za nesmrtelnou a stálou součást našich životů. Vzдор všem kliše o nahraditelnosti všech lidí jej považují za nenahraditelného. Jako technika i jako člověka. Snad jen lze doufat, že každého z nás poznamenal do té míry, že se budeme snažit jeho myšlenky nést dál, do dalších desetiletí. A že alespoň některé z nich se stanou i realitou. A snad se to „Pan inženýr“, Libor, dozví...



# Vzpomínky na Ing. Libora Zárubu

Mnoho lidí ovlivňovalo a ovlivňuje můj život. Mezi ty, kteří jej ovlivňovali pozitivně, patří na jednom z předních míst právě Libor a já měl to štěstí, že jsem patřil k davu těch, kterým to spáchal a kteří si to rádi nechali líbit. To umí jen osobnosti max. pracovité, charismatické, skromné a kamarádké, s vysoce lidskou diplomacií používanou m.j. pro zapálení ostatních pro dobré věci. V tom byl Libor mistr nad mistry a našťástí to uměl desítky let svého života až do krásných 95. Ve smutném prostředí při posledním rozloučení s ním jsem se neubráníl ani já vzpomínám na naše společné zážitky.

Jak to u mě začalo?

V srpnu roku 1971 jsem se plavil s 27 českými adepty námořního jachtinku na polském škuneru Zew Morze po Baltu a mezi nimi byl i 62 letý Libor, předsesta svazu námořního jachtinku republiky a jeho syn Bojan. Ve volných chvílích mezi výcvikem jsme se spřátelili a společně vymýšleli, jak škuner vylepšit, učili se navigaci i astronavigaci apod. Právě na této plavbě mně Libor začal seznamovat s hydroenergetikou a také s jeho snahou prosadit u totalitního režimu obnovu cca 15 tisíc v padesátých letech zlikvidovaných malých hydroenergetických zdrojů. Postupně jsem se dozvěděl, že mu s tím pomáhá m.j. doc. Slávek Holata z katedry hydrotechniky fakulty stavební na ČVUT v Praze, můj přítel již z mládí.



I to mělo asi vliv na moji kladnou odpověď v závěru plavby, když mě Libor nabídl, abych jim s tím pomohl, až to vyhrájí a obnova bude povolena.

Roky ubíhaly a my se pravidelně setkávali jen u námořního jachtinku na různých seminářích instruktorů a také při stavbě námořních jachet. Při těchto příležitostech mě Libor pravidelně informoval, jak povolení obnovy MVE pokračuje a totéž začal systematicky dělat i Slávek a je možné, že jsem na toto téma zaváděl řeč sám, podvědomně Liborem zapálen.

A pak přišel konec roku 1981 a vládní usnesení pro obnovu MVE bylo na světě. Slovo z roku 1971 jsem rád dodržel a od 1.1.1982 jsem nastoupil do Projektového ústavu uranového průmyslu v Karlových Varech zároveň s Liborem, který měl za úkol z projektantů pro úplně jiné obory a tedy i ze mně udělat hydroenergetiky.

Proč K. Vary, kde jsem náhodou i bydlel? V tom měl prsty přeneseně opět Libor, který přes svého příbuzného, stejně jako mě, zapálil pro obor progresivního ředitele Uranoprojektu Ing. Miroslava Vítka a obnova byla nastartovaná.

Abychom však mohli podle stavebního zákona projektovat, museli jsme nejdříve vyvinout úplně nové technologie, protože ze Západu nešlo dovážet téměř nic a monopol ČKD Blansko neměl o malou vodu vůbec zájem. Byla to nádherná práce, při které Libor uměl otevírat správné dvěře u správných odborníků m.j. na vysokých školách i výzkumných ústavech a tak šli věci rychle dopředu a rodily se i nové společné vynálezy v oboru hydroenergetiky a laboratoře ověřovaly na modelech naše novinky.

Nejlepší laboratoří je ovšem skutečná elektrárna, a tak jsem Liborem patřičně zapálen do nového oboru našel některé bývalé MVE v okolí K. Varů a začal s jejich obnovou jako projektant, konstruktér, zedník, svařeč apod. a to vše pod jeho pečlivým dohledem. První byly uvedeny do provozu již v r. 1984 a 85. Zde asi začalo moje budoucí soukromé podnikání v tomto oboru, které trvá od r. 88 dosud.

Libor u mě velmi často přespával a to jsem vrchovatě využíval k načerpání nových zkušeností. Byly to krásné večery plné člověčiny a totéž platí o častých služebních cestách, které jsme spolu nebo s dalšími kolegy absolvovali.

Rád dnes vzpomínám i na to, jak báječný kolektiv ateliéru vodních elektráren, který měl cca 25 lidí, v Uranoprojektu pomohl vybudovat a s jakým nasazením projektanti jiných oborů seštudovali rychle hydroenergetiku. Většina z nich dosud úspěšně v oboru pracuje.

Libor a celá tato parta se může, myslím, pyšně ohlédnout a bilancovat na realizovaných stavbách z té doby. Patří mezi ně i unikátní obnova Štvanice, mnoho dodatečných a originálních instalací na přehradách, kde to začala již v r. 85 instalace MVE Římov, mnoho instalací v systémech pitné vody apod.

A nebýt Libora, určitě bych dnes nebyl inženýr oboru vodní stavby a vodní hospodářství. Jsem původem strojař m.j. z oboru stavebních a jiných jeřábů, důlních strojů, automatizace, tepla apod. Díky jemu se výše jmenovaný ředitel Uranoprojektu „zapomněl“ podívat na moje kádrové materiály, a tak jsem v 54 letech promoval. Byla to báječná studentská léta, být na prahu mého stáří a oběma jsem za to nesmírně vděčen.

Dnes je mi téměř 67 let a pokud možno, Libore, dohlížej i shůry na to, abych pochodeň Tvého optimismu a elánu, které jsi i mně štědře předával, hodně dlouho pro dobré věci používal.

S díky a vzpomínkou Mirek Cink



Ing. Libor Záruba ve svých 66 letech nastupuje do technického rozvoje Povodí Vltavy 1975



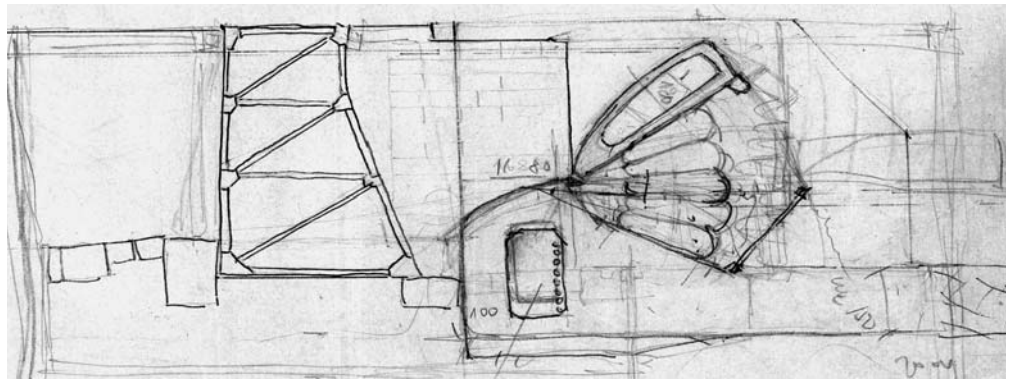
Výjezdní zasedání technického rozvoje Povodí Vltavy 1977



Libor předvádí funkci balené studánky na svých padesátinách 1987



Libore vše nejlepší k Tvým osmdesátinám 1989



Z originálu návrhu na jezovou klapku podpíranou dvojicí soustavy pryžových vaků pro manipulační pole jezu v Liblicích nad Vltavou 1968

### **Milý Libore,**

tak je to již šest týdnů, co jsme si spolu naposledy povídali. Všichni Tvoji blízcí, kteří byli na Cholíně kolem Tebe, se divili co jsme spolu mohli tak dlouho řešit a proč jsi měl najednou takovou jiskru v oku. A bylo to tak prosté. Poreferoval jsem Ti, co je nového mezi vodohospodáři. Zhodnotili jsme, kdo je prima a kdo blbec. Probrali jsme spolu průplav Dunaj – Odra - Labe. Trochu jsem si postěžoval, že „nová vrchnost“ není této myšlence nakloněna. Proto i ti, co mu fandí i ti co vědí, že je to jeden z mála projektů, které můžeme Evropě nabídnout, se bojí o něm mluvit. Ty jsi se na mě šibalsky podíval a rukou do mě strčil a řekl:

*„Ty ale můžeš a ty to nevzdáš, vid’?“*

Slibil jsem Ti, že to nevzdám a budu stále informovat veřejnost i vrchnost o důležitosti této stavby. Shodli jsme se, že Moravská brána jako nejnižší místo ve střední Evropě je pro vodní cestu a Českou republiku stejně důležitá jako nejužší místo na americkém kontinentu pro Panamský průplav a tím i pro hospodářství Panamy.

Pamatuješ? Shodli jsme se v názoru, že náš největší nepřítel není z řad extremistických ochránců přírody, ani nedostatek peněz, ale neschopnost se mezi sebou dohodnout a táhnout za jeden provaz. Libore, vzpomínáš, jak jsme spolu byli na rozhodujícím jednání na půdě ČSAV, kde se rozhodovalo zda začít stavět D – O - L nebo VD Gabčíkovo. Bylo to krátce po dokončení generelního řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, který zpracoval Hydroprojekt Praha pod Tvým vedením v roce 1968. Téměř ze všech hledisek vycházel průplav D – O - L pro naši republiku lépe. Ty, prof. Čábelka a další zkušené obhajovali stavbu D – O - L, ostatní čeští vodohospodáři se přeli o nepodstatné maličkosti a slovenská delegace jako jeden muž prosadili primární důležitost stavby VD Gabčíkovo. Čeští vodohospodáři využili, jako již mnohokrát, Hechtův zákon:

*Není příhodnější chvíle, kdy odložit to, do čeho se nám nechce, než právě teď.*

Po deseti letech byla zahájena stavba vodních děl Gabčíkovo – Nagymaros. Od té doby u nás platí další Murphyho zákon – zákon Hendricksonův:

*Je-li kvůli nějakému problému třeba svolat množství schůzí, stanou se schůzce nakonec důležitější než problém sám.*

Stále se jen přeme, střídavě jsme odváží a střídavě sklopíme poslušně hlavu.

Libore, už vidím jak se tam nahore směješ a svítí Ti očička a tak přidám ještě jednu moudrost, o které jsme si často povídali. Je z knihy Na dvoře krále králů od polského spisovatele Ryszarda Kapuscinského:

*Státní úředník je největší opora vlády, po straně nadává a pomlouvá, ale je-li povolán, dostaví se a podpoří.*

Poslal jsem tuto knihu od náměstka ministra MLVH ČSR přes vysokoškolské profesory až k řadovým ministerským úředníkům. Pamatuješ, jaká to byla mela? K tomuto zoufalému činu jsem se odhodlal po neuvěřitelné debatě, zda stavět pilířovou nebo břehovou elektrárnu v Modřanech na Vltavě nad Prahou. Čekal jsem v sekretariátu ředitele Povodí Vltavy až budu zavolán mezi radu moudrých. Zavolali mě a řekli:

*„Všichni jsme se shodli, že ze všech hledisek je lepší ta Zárubova pilířová varianta. Tak nám k tomu poskytni ještě nějaké odborné argumenty.“*

Tak jsem mluvil a mluvil. Všichni pokyvovali moudře hlavami a pak Jenánek (ředitel VRV Praha) se na mě obrátil:

*„Ale když na to má Záruba zlepšovací návrh, to bude peněz.“*

Odpověděl jsem, že jestli je to jediná vada tohoto projektu, že věřím, že Ty sám ten zlepšovák stáhneš. Vyděsila mě však jeho odpověď:

*„To by se mu tak hodilo, aby vypadal ještě nezištně.“*

Pak se postavila vodní elektrárna břehová a o pilířových se zakázalo mluvit. A život šel dál a naše „odborné debaty“ mají stále stejný ráz. Nyní se zkoumá, kdo má či nemá patent na jiná řešení plavebních stupňů na dolním Labi než je to oficiální. Ne odborné argumenty, ale ty nízké – ty lépe zabírají.

Doufám, Libore, že i dnes se pěkně směješ a jsi nad věcí jako vždy, když jsi prohrál další a další dobrou technická řešení kvůli jiným než odborným důvodům. Ale zpět k našemu poslednímu rozhovoru.



Přímoproudá turbína na mezinárodním veletrhu v Brně - návrh Záruba a Sigma Lutín 1992



Libor věděl, že sbírám vodníky a jednoho mi vyřezal k 60tinám 1997



Libor slaví své devadesáté narozeniny na třech lodích vltavské flotily 1999



Libor ve svých devadesáti letech stále má rád svoji lodičku a...

Dále jsi se zajímal, zda pokračuje příprava na dokončení splavnosti Horní Vltavy do Českých Budějovic. Tam jsem Ti udělal trochu radost s konstatováním, že tuto akci vidím reálnější než D – O – L, neboť se o ní zajímá jak středočeský tak jihočeský hejtman a ministr dopravy připouští další přípravné práce. Dokonce ministr životního prostředí, který se byl osobně podívat na zahájení plavby na Batově průplavu, kde ruku v ruce s ministrem práce a sociálních věcí symbolicky poklepal na základní kámen nové plavební komory v Rohatci, připustil význam rekreační plavby. A co jiného než rozvoj rekreační plavby znamená dokončení lodního výtahu na Slapech a lodní železnice na Orlíku. Jednou jsi mi řekl, že máš velké přání – dočkat se dokončení toho, co jsi před padesáti lety započal. Dokonce jsi článek – „Boj o plavbu na vltavské kaskádě“ v našem časopise č. 3/99, končil slovy:

*Mám-li si vymyslet malý dárek ke svým devadesátinám, přál bych si, aby se vylíhla nějaká koruna a konečně se mohl vypracovat kvalifikovaný návrh na úpravu a dokončení vltavské kaskády a podle něho shánět další prostředky na jeho uskutečnění.“*

Pak jsi se ještě další tři roky aktivně snažil vysvětlit zainteresovaným význam těchto staveb pro rozvoj regionů. Přesvědčoval jsi oba hejtmany i podhejtmany, ředitele i náměstka fondu rozvoje dopravní infrastruktury i starosty přilehlých obcí. Nedočkal jsi se hmatatelných výsledků své víc jak půl stoleté snahy. Ale přesto Libore, věřím, že Tvá práce přinese ovoce.

Věřím, že se alespoň my „mladší“ dočkáme dokončení Tvého díla a za sebe slibuji, že se o to budu snažit a Tobě, alespoň v duchu budu o postupu dalších prací referovat.

A už jsem začal. Poněvadž jsem nemohl být u Tebe při posledním rozloučení, neboť jsem byl v té době ve Francii, rozhodl jsem se jako vzpomínku na Tebe navštívit nejstarší lodní zdvihadlo na světě v Andertonu v blízkosti Liverpoolu v Anglii. Jistě se zeptáš co to má s Tebou společného. Ale Libore? Vždyť jde o lodní zdvihadlo, které bylo po 130 letech provozu v roce 2003 nově zrekonstruováno a slouží velmi úspěšně rekreační plavbě. Není to nejlepší ukázka ekonomiky dokončení lodních zdvihadel na horní Vltavě. A ještě jednu zajímavou informaci. Koupil jsem si tam ve velkém informačním centru knížku o lodních zdvihadlech. Věřil bys, že jich bylo na světě postaveno 94? A věřil bys, že na str. 63 je uvedena i Tvá lodní železnice na VD Orlík s kousavou poznámkou, že toto unikátní řešení je od r. 1961 stále nedokončené.

Můj milý Libore, provázel jsi mě za posledních víc jak 30 let na každém mém odborném kroku. Byl jsi pro mě víc jak inženýrský a lidský vzor. Patřil jsi mezi tři optimisty, kteří formovali můj přístup k životu a o kterých hubatě říkám, že by za svůj optimismus měli být soudně stíháni. Byla to mimo Tebe a mého skautského kamaráda spisovatele Jiřího Stránského – prezidenta PEN klubu, moje máma, která každý životní průšvih obrátila v pozitivum. Často jsme spolu o ní mluvili a já jí vyprávěl o Tobě. Byli jste si v optimistickém přístupu k životu velmi blízcí. Když jsem jí po roce 1968 přišel říct, že mě vyhodili z funkce ředitele dolní Vltavy, řekla:

*„To jsem ráda, že Tě vyhodili, já už měla strach, že zůstaneš ve funkci a budeš jako oni.“*

Pěkná útěcha matky smutnému synovi. Ale měla pravdu jako téměř vždy. Pak mi ředitel Povodí Vltavy ing. Jan Chytráček zřídil útvar technického rozvoje a Ty jsi u mě nastoupil již jako důchodce na pár měsíců jako hlavní inženýr a posléze jako můj zástupce. Zůstal jsi u mě s malou přestávkou téměř třicet let. Mohu směle říct, že spolupráce s Tebou a určitou dobu s Tvým nejstarším synem a svým spolužákem Pepíkem patřili k nejlepším a nejpłodnějšímu odbornému létu mého života. Společnou prací, mimořádně příznivým podmínkám v Povodí Vltavy a šťastnou rukou při výběru mladších spolupracovníků vznikala celá řada unikátních technických řešení, která byla v neuvěřitelně krátkých termínech realizována. Jistě mi dáš za pravdu, že další pozitivní stránkou byla skutečnost, že nová technická řešení vznikala v prostředí provozního podniku za aktivní spolupráce s konstrukcí ČKD Blansko za vedení Josefa Raudenského a katedrou hydrauliky ČVUT Praha, kde musím vzpomenout alespoň prof. ing. Dr. Jaroslava Čábelku, DrSc. a tehdy začínajícího doc. ing. Františka Čiháka, DrSc. Ale katalyzátorem převážné části těchto nových konstrukcí a technických řešení byla Tvoje neopakovatelná technická erudice. Často říkám, že jestli je ve mně něco technicky dobrého, tak to mám od Tebe.

Milý Libore, Ty víš stejně jako to vím já, že jsme v některých případech téměř rezonovali v bláznivých technických řešeních. Zcela bez výhrad jsem od Tebe převzal názor, že v technice neexistuje slovo – nejde to. Vypustil jsi ho ze slovníků a já to v praxi aplikoval. Byla to krásná léta po Tvém boku. Pamatuješ, když jsi navrhl novou „báňku“ turbínu pro MVE na VD Římov. Jak se všichni tohoto řešení báli a ty jsi řekl:

*„Až to spustíte, budu to po očku pozorovat a když se to rozletí, tak rychle přibouchnu dveře a uteču.“*

Napoprve vydržela. Pak popraskaly svary. Ty se opravily a toto unikátní řešení pracuje dodnes. A co anabaze s jezovou klapkou v manipulačním poli jezu Libčice nad Vltavou. Navrhl jsi opravdu neotřelé řešení – klapku podpíranou dvojicí pěti gumových vaků. To jsi byl ještě v Hydroprojektu a já ředitelem Dolní Vltavy. Chtěl jsem začít modernizovat staré hradlové jezy na Vltavě pod Prahou. Všichni na ně byli zvyklí a nikomu se nechtělo jít do rozsáhlých rekonstrukcí. Prosadil jsem si, že vybudujeme alespoň jedno manipulační pole v Libčicích. Požádal jsem Tě o technické řešení. Přinesl jsi kresbičku na pauzáku A4, kterou jsem shodou okolností našel v originálu při psaní tohoto dopisu. Předal jsi ho přede mnou mému technickému náměstkovi ing. Jiřímu Stratílkovi se slovy:

*„To další je už jen otázkou detailního technického rozpracování.“*

Jirka byl zděšen, já okouzlen.

Objednali jsme u Rubeny Náchod zkušební vak. Odmítli, že je to technicky nerealizovatelné. Odletěli jsme spolu do Zlína ke generálnímu řediteli, kde na nás čekalo asi deset odborníků, kteří nás pře-



... a stále kreslí na rýsovacím prkně v kanceláři P&S, a. s.

1999



„Sejdeme se po letech“ – akce technického rozvoje Povodí Vltavy

6.11.1999



Příprava modelu šikrného lodního zdvihadla před televizním pořadem Noc s Andělem

2002



Malá oslava Liborových 95 narozenin

16. 6. 2004

Porada starostů povltavských obcí a zástupců hejtmána Středočeského kraje o dokončení splavnění horní Vltavy, kde Libor Záruba ve svých 93 letech všechny přítomné přesvědčoval o užitečnosti projektu

2002

svědčovali, že to nejde vyrobit. Ty jsi jako často vytáhl z aktovky model – tedy dvě prkýnka a mezi nimi igelitový pytlík od mléka – do dírků jsi vsunul brčko, foukl a prkénka se rozevřela. Soudruh generální zajásal a propustil své pracovníky se slovy:

„Soudruzi vidíte, že to jde, vyrobte vak.“

Vak byl dodán, odzkoušen ve Štěchovicích a pro jeho nekvalitu se od realizace jezové klapky podpírané dvojicí soupravy gumových vaků posléze upustilo. Ale tato zkušenost nás vyprovokovala k návrhu jezové klapky podpírané dvojicí hydraulických válců, které se pak postupně realizovaly na všech dolnovltavských jezích a nejenom na nich. Je to v současné době uznávaná pohyblivá jezová konstrukce.

Milý Libore, mám takových vzpomínek na naši spolupráci nekonečnou řadu, ale už toho nechám a přeskočím na dobu mezi Tvými 85 – 90 lety, kdy jsme spolu byli v akciové společnosti P & S Praha. Zde jsi nás všechny učil navrhovat a posléze vyrábět přímoproudé i báního turbíny. Máš nepopíratelnou zásluhu na dodávkách turbín i na koncepci celé řady MVE realizovaných v Litvě, Německu a Norsku. Málokdo by uvěřil, krom těch co Tě osobně znají, že do Tvých devadesátin jsi byl aktivním spoluvýřcem celé řady úspěšných dodávek vodohospodářských staveb. Pak jsi důstojně oslavil své devadesáté narozeniny mezi svými přáteli. Přišlo Ti popřát tolik obdivovatelů, že jsi na to potřeboval tři lodě pražské flotily. Za plavby jsi přeskakoval z lodě na loď a všem rozdával svůj nevyčerpatelný optimismus a nepřeborné zkušenosti. Pak jsi teprve trochu odešel do ústraní, ale nepřestal jsi se stále zajímat, co se děje s českou plavbou a vodními cestami.

Pamatuješ jak jsem Tě vytáhl do pořadu České televize – Noc s Andělem? To byl poprask v rodině. Označili Tebe i mě za neodpovědné dědky. Ale bylo to prima, vid'! Byl jsi tak zaujatý výkladem nad svým modelem lodního železnice na VD Orlík, že jsi ani mě ani Anděla nepustil ke slovu. Všichni mi to přáli a já byl s Tebou šťastný, ale přiznám, že jsem se o Tebe začal bát. V autě jsem se Ti svěřil a Ty jsi mě utěšoval:

„Oni jsou ještě malý a ustrašený, tak je nech být.“

Naposled jsi okouznil primátora hlavního města Prahy MUDr. Pavla Béma, když Ti k 95. narozeninám předal cenu za mimořádné zásluhy o rozvoj města. Potvrdil mi to včera, když byl pozván Karlem IV. na Jindřišskou věž.

Ale vraťme se ještě k našemu poslednímu rozhovoru. Tehdy jsem Ti referoval o stálých sporech o stavbu dvou stupňů na dolním Labi. Přiznal jsem se, že to je téměř jediná causa, do které se nechci namontovat, ale že jsem přesvědčený, že se mají stupně realizovat jako nový začátek zájmu o vodní cesty v naší republice. Shodli jsme se i na tom, že je naivní představa, že uspořené peníze by automaticky a v krátké době přešly na stavbu vodní cesty Dunaj – Břeclav.

Řekl jsem Ti tehdy, že mi všichni vyčítají, že uveřejňujeme Kubcovy články v našem časopise. Vysvětlil jsem Ti, že celoživotně nesnáším cenzuru a umožním každému odbornou polemiku na jakémoliv téma. Štouchl jsi do mě rukou a řekl:

„To je správný.“

Referoval jsem Ti jak pokračují práce na knize „Vodní koridor D–O–L“ a vysvětlil proč na ní pracuji právě s Jardou K., který jako jediný celý život systematicky shromažďuje informace o D–O–L a všech dalších vodních cestách světa. Opět jsi do mě štouchl a řekl:

„Nikdo o D – O - L neví víc jako Kubec, tak to napište.“

Pak jsem Ti připomněl své osobní zážitky ze zástavy srdce po autohavárii a ujistil Tě, že je to jistě ten nejkrásnější odchod z tohoto světa. Usmál jsi se a já tě vzal za ruku s přáním, abys to ještě nevzdával. Štouchl jsi do mě a tiše řekl:

„Já to nevzdám.“

Nepovedlo se... Odešel jsi prý v tichosti v kruhu svých blízkých a tak to má být.

Jsem mimořádně šťastný, že jsem mohl s Tebou mluvit tak dlouho, dva dny předtím než jsi nás opustil. Vlíh jsi do mě další optimismus při hodnocení stavu a výhledu našich vodních cest a plavby. A to přesto, že mě životní zkušenost naučila, že pesimista je lépe informovaný optimista. Slíbil jsem Ti, že to nevzdám a slib dodržím.

Tvůj

Josef Podzimek – Egil



# Osobní vodní doprava v pražské aglomeraci

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

## Úvod

Vnitrozemská vodní doprava hraje důležitou roli v obsluze hlavních evropských aglomerací. Podstatou této role je skutečnost, že velká města vznikala při vodních tocích, které zároveň tvořily první přirozenou dopravní cestu, po které se dováželo zboží potřebné pro život města a vyvážely výrobky pro rozvoj obchodu.

V současné době vnitrostátní nákladní vodní doprava stagnuje a zahraniční nákladní vodní doprava je negativně ovlivňována nepříznivými plavebními podmínkami na dolním Labi. Rozvíjející se osobní vodní doprava má charakter zejména dopravy rekreační a to buď na pravidelných linkách nebo na základě objednávky pro větší zájmová seskupení. Tato doprava je u nás soustředěna zejména do pražské aglomerace i když je veřejná osobní vodní doprava provozována i na vybraných přehradních nádržích v celé České republice. Velmi úspěšně se rozvíjí rekreační osobní vodní doprava na jedné z dílčích dopravně významných vodních cest a to plavebním kanálu Otrokovice-Rohatec, který v dnešní době nese název „Baťův kanál“, jako vzpomínku na iniciátora této vodní cesty v 30tých letech minulého století pana Tomáše Baťi.

Posuzujeme-li rozvoj osobní vodní dopravy z hlediska podnikatelských aktivit, mohli bychom být velmi spokojeni, neboť vydaných koncesí pro provozování koncesované živnosti vnitrozemská vodní doprava v části osobní vodní doprava je v současné době cca 140. Z tohoto poměrně velkého čísla však větších společností, které podnikají v oblasti veřejné vodní dopravy s většími osobními loděmi o obsaditelnosti nad 12 osob je celkem málo, tj. do 10 právnických osob. Jedná se v první řadě o společnosti, které v oblasti osobní vodní dopravy podnikaly již před účinností nového živnostenského zákona, tj. zejména před rokem 1989. Počet těchto společností se pochopitelně zvýšil s rozvojem podnikání po roce 1989.

Kladně vnímáme v poslední době snahu o rozvíjení se osobní vodní dopravy správným směrem, tj. iniciativou obcí, příp. sdružením obcí pro umožnění jednak přechodu přes vodní tok, který byl dříve zabezpečován přívodem jako prodloužení místní komunikace. Dále je vítáno rekreační využití přilehlé oblasti k vodnímu toku, resp. vodní ploše a tím získání většího přílivu rekreujících se občanů v rámci cestovního ruchu a to jak vnitrostátního tak i zahraničního. Je samozřejmé, že tato iniciativa pramení i z možnosti získání dalších pracovních příležitostí, z tohoto pohledu, v pasivních oblastech.

## Perspektiva rozvoje osobní vodní dopravy v pražské oblasti

Nejstarší ucelenou společností provozující osobní vodní dopravu v pražské oblasti je Pražská paroplavební společnost, a.s., která byla založena v roce 1865 vydáním, resp. schválením plavební koncese a stanov společnosti císařem Františkem Josefem I. Tato společnost, která byla v roce 1961 převedena do Dopravního podniku hl. města Prahy provozovala pod tímto podnikem osobní vodní dopravu v Praze až do roku 1992, kdy byla z Dopravního podniku hl. m. Prahy opět vyčleněna a zřízena akciová společnost pod původním názvem. V období devadesátých let se v oblasti podnikání ve vodní dopravě začala uplatňovat nová společnost pod názvem Evropská vodní doprava, s. r. o. podnikající jak v nákladní tak i v osobní vodní dopravě. Tato společnost začala postupně získávat své postavení v oblasti vnitrozemské vodní dopravy. Zákonitostí pak bylo, že ziska-

la postupně své postavení i v oblasti osobní vodní dopravy v Praze V současné době je majitelem akciové společnosti Pražská paroplavební společnost a obě dvě podnikají pod názvem „Pražská paroplavební společnost, a.s. – Evropská vodní doprava, s. r. o.“. Významné postavení v osobní lodní dopravě zaujala i společnost AQUAVIA Praha s. r. o., která na území hlavního města Prahy provozuje již tři lodě.



Město Praha má mnoho společného s francouzskou metropolí Paříží. Jedním ze společných znaků jsou i pražská, resp. pařížská nábřeží s vysokými nábřežními zdmi, chránícími zastavěnou městskou část před ničivými účinky povodní, spolu s nízkými nábřežními zdmi, tvořícími tzv. náplavky. Na těchto nábřežích je čilý turistický ruch ovlivněný rekreační osobní vodní dopravou. Zatím co Paříž má v oblasti osobní vodní dopravy již zaužívaný systém jednotlivých přístavišť v rámci Autonomního přístavu Paříž, u nás vytvoření veřejného přístavu Praha prozatím pouze sledujeme a jednotlivá přístaviště tak nemají svůj jednoznačný charakter a právní i technický stav. V rámci Autonomního přístavu Paříž je ve střední městské části Paříže několik přístavišť, umístěných převážně u turisticky významných míst, jako je např. Louvre, Eiffelovka, Notre Dame apod. V Praze bohužel takovýto systém ještě nemáme, ale společným úsilím všech zainteresovaných, zejména Magistrátu hlavního města Prahy a Ministerstva dopravy se na něm již pracuje. Tato problematika však není předmětem tohoto článku a je uvedena jenom okrajově.

Skutečností, proč jsem se o tomto problému také zmínil je přeplněnost vnitřní části Prahy rekreační plavbou v podstatě po celý den a celý rok s pochopitelnou větší intenzitou v letním období. Je zřejmé, že tento provoz může svým způsobem ovlivnit životní prostředí v této části Prahy a postupně zvyšování intenzity plavebního provozu se může v budoucnu odrazit i v oblasti plavební bezpečnosti.

Z hlediska statistiky vykazuje osobní vodní doprava asi 700 tisíc přepravených osob a svým přepravním výkonem kolem 0,1 % celkového přepravního výkonu v osobní dopravě v České republice nezaujímá žádné významné místo v dopravním soustavě našeho státu. Přes tuto skutečnost je třeba si uvědomit, že podstatná část osobní vodní dopravy je zajišťována právě v hlavním městě Praze a z tohoto pohledu to již není zanedbatelná skutečnost. Přitom je třeba mít na zřeteli, že prognóza vývoje osobní dopravy v České republice do roku 2010 uvažuje s nárůstem osobní vodní dopravy v přepravených osobách o více jak 70 %.

Provedeme-li zhodnocení výše uvedených skutečností





s přihlédnutím k oblasti životního prostředí, tak z toho vyplývá, že i přes připravovanou právní i technickou úpravu pražských nábřeží v rámci veřejného přístavu Praha se ukazuje jako žádoucí zaměřit se v předpokládaném rozvoji osobní vodní dopravy i na okolí pražské aglomerace. Vodní tok Vltavy protéká Prahou ve směru jižně-severním. Pod Prahou je tento vodní tok splavněný vzdouvací metodou, zabezpečující téměř celoroční plavbu až do oblasti Mělníka, kde se Vltava vlévá do vodního toku Labe. Nad Prahou je Vltava souvisle splavná vzdouvací metodou pouze do Třebenic (pod vodním dílem Slapy) a dále pak se na tomto toku nacházejí vodní díla Slapy, Kamýk nad Vltavou a Orlík, jehož vzdutí končí u Týna nad Vltavou. Souvislé vodní dopravě v tomto úseku vltavské vodní cesty však brání nedobudovaná plavební zařízení na vodních dílech Slapy a Orlík. Krajina kolem vodního díla Slapy, která zahrnuje dřívější tzv. Svatojánské proudy, však byla před vybudováním tohoto díla velmi navštěvovaným územím a to právě prostřednictvím osobní vodní dopravy. I když se výstavbou vodního díla Slapy tato krajina změnila, vzniklo tu další, pro rekreaci velmi významné prostředí, které však bohužel v současné době je pro průběžnou osobní vodní dopravu z Prahy tímto dopravním oborem nepřístupné. Sledujeme-li rozvoj osobní vodní dopravy v zemích Evropské unie, jako podstatný druh velmi ekologické dopravy pro rekreaci obyvatelstva vidíme, že tu zůstáváme něco našim občanům dlužni.

### **Dobudování plavebních zařízení na vodních dílech Slapy a Orlík**

Při příležitosti devadesátiletého výročí narození nestora našich vodních děl pana ing. Libora Záruby jsem měl tu možnost seznámit se s neprodejnou publikací věnované památce Ing. Josefa Záruby-Pfeffermanna s úvodním proslavem profesorky obecných dějin University Karlovy paní Dr. Milady Paulové, vydané v autentickém vydání z roku 1939 (v té době již nevyšlo) Nadací vodních cest ve vlastním nákladu ing. Libora Záruby.

Čtení v této knížce, v dnešní době naší rozhárané politické společnosti, mne přimělo jednak k zamyšlení sama



nad sebou, ale i k částečnému optimismu, že to s námi přece jenom není tak špatné, když počátky naší republiky ve dvacátých letech dvacátého století si v ničem nezadaly s naším současným politickým děním a přesto se naše republika stala v období mezi dvěma světovými válkami republikou stabilní, jak po hospodářské, tak i politicky demokratické stránce.

Pan ing. Josef Záruba-Pfeffermann, otec nám známého pana inženýra Libora Záruby, byl bezesporu významnou politickou i národohospodářskou osobností českého politického dění na přelomu dvacátého století a v jeho první polovině. Jako správný národohospodář věnoval část svého široce zaměřeného úsilí i vodnímu hospodářství a to mj. i konkrétně využití vodního toku Vltavy. V té době, tj. na přelomu devatenáctého a dvacátého století, se plány na využití vodního toku Vltavy soustředily zejména na její využití prostřednictvím vodních děl s účelovým zaměřením průplavního spojení Vltavy s Dunajem a to pro 1000 tunové lodě.

Ing. Josef Záruba-Pfeffermann v té době, s ohledem na komunikační orientaci našeho státu a rentabilitu splavnění Vltavy s tak velkými parametry, vystoupil proti projektování plavebních zařízení pro 1000 tunové lodě. Vědom si však důležitosti vltavské vodní cesty i ve směru nad Prahou, tj. do Českých Budějovic navrhuje ekonomicky vhodnější rozměry plavebních zařízení pro lodě o nosnosti do cca 250 tun. Tato velmi prozíravá myšlenka zůstala svým způsobem zachována i v našem současné právním řádu, který vodní tok Vltavy od Třebenic (pod Slapy) do Českých Budějovic zařazuje svým zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů do dopravně významných využívaných vodních cest pro lodě o nosnosti do 300 tun.

Několik let po druhé světové válce se v tehdejší Československu začala budovat tzv. vltavská kaskáda. Vodní tok Vltavy byl charakterizován jako naše nejdůležitější energetická řeka. Oproti předcházejícím úvahám vybudovat z vodního toku Vltavy vodní cestu do Českých Budějovic, se rozhodující část vodohospodářů rozhodla vybudovat na tomto úseku vodního toku vysoká energetická díla. Jednalo se v první řadě o vodní dílo Slapy a následně o vodní dílo Orlík s mezistupněm vodního díla Kamýk. Přestože se jednalo o výlučně energetická díla byla snaha respektovat starý „zákon“, ještě z dob českého krále a římského císaře Karla IV. spočívající v tom, že ten kdo přehradí řeku musí v tomto „přehrazovacím“ zařízení vybudovat tzv. vrátka, aby souvislá plavba, jako prvotní účel přirozeného vodního toku nebyla narušena. V moderní době se již nejednalo o tzv. vrátky, což byly v podstatě vorové propusti, ale o odpovídající plavební zařízení, tj. plavební komoru či lodní zdvihadlo, a to ať již svislé nebo šikmé.

Projektant těchto vodních děl ing. Libor Záruba plně respektoval tento nepsaný zákon a navrhl vybudovat na vodním díle Slapy svislé lodní zdvihadlo, jehož vstupní komora by se nacházela v horní zdrži vodního díla před vlastní přehradou a vlastní lodní zdvihadlo by využívalo ve své dolní části obtokový tunel, vybudovaný během stavby a sloužící pro převádění velkých vod za stavby tohoto díla. Na vodním díle Orlík se pak předpokládalo vybudovat šikmé lodní zdvihadlo přímo na návodním lici přehradní hráze, z něhož však byla vybudována pouze stavební část jako ozubnicová dráha ve sklonu 22° a délce cca 190 m. Plavební komora, jako plavební komora šachtová, byla realizována pouze na vodním díle Kamýk nad Vltavou. Ve všech těchto případech se jednalo o plavební zařízení pro lodě o nosnosti do 300 tun, tj. v souladu s dávno ekonomicky zdůvodněným projektem splavnovacích prací na vodním toku Vltavy ing. Josefa Záruby-Pfeffermanna. Ze známých důvodů s podtextem ekonomické výstavby velkých energetických děl na Vltavě však k realizaci plavebních zařízení na vodním díle Slapy a vodním díle Orlík nedošlo. Tato vodní díla však mají v sobě zabudovány části těchto plavebních zařízení, které vypovídají o nedůslednosti v té době rozhodujících vodohospodářů a národohospodářů.

## Závěr

Tento krátký příspěvek o rozšíření osobní vodní dopravy v pražské aglomeraci směrem na jih ukazuje v první řadě možnosti dalšího rekreačního využití pro obyvatelstvo hlavního města Prahy, pro vnitrostátní i zahraniční návštěvníky. Daný článek však nelze chápat jako účelové pojednání o určitém dluhu vůči předcházející generaci plavebních a vodohospodářských odborníků a pokus o jeho eliminaci, ale jako směr v dalším rozvoji vodní dopravy při naší cestě do Evropské unie. **Jako přímý účastník tzv. screeningových jednání v Bruselu, projednávajících soulad našeho právního řádu s právním řádem Evropských společenství, mohu zodpovědně prohlásit, že osobní vodní doprava je v Evropském společenství věnována mimořádná pozornost. V tomto případě se nejedná pouze o pravidelnou veřejnou vodní dopravu, ale i zejména o osobní vodní dopravu rekreační.** Obdobně je vhodné připomenout, že rekreační vodní dopravě je také věnována mimořádná pozornost v rámci Mezinárodního plavebního sdružení (AIPCN), jehož je Česká republika prostřednictvím Ministerstva dopravy stálým vládním členem.

Jestliže je v současné době prvořadým úkolem v oblasti vodní dopravy v České republice zlepšení plavebních podmínek na vodním toku dolním Labe od Ústí nad Labem (Střekova) po státní hranice ČR/SRN v oblasti nákladní vodní dopravy, pak v osobní vodní dopravě je třeba se zaměřit na plavební dobudování vodního toku Vltavy do Českých Budějovic s prvořadým zaměřením na dobudování plavebních zařízení na vodním díle Slapy pro zpřístupnění slapské vodní nádrže v bývalých „svatojánských“ proudech a vodním díle Orlík pro obdobné zpřístupnění orlické vodní nádrže v bývalých „červencových“ proudech. Tímto bychom nejlépe uctili památku pana inženýra Libora Záruby-Pfeffermanna, který této myšlence věnoval podstatnou část svého života i své technické erudice.



## Závěry a doporučení konference ROZVOJ A FINANCOVÁNÍ CESTOVNÍHO RUCHU V OBLASTI VODNÍCH CEST ČR PO VSTUPU DO EU

Poděbrady 23. 4. 2004

### Závěry

- Rekreační a sportovní plavba je prokazatelně jedním z ekonomicky velmi úspěšných segmentů cestovního ruchu v zemích EU a má pozitivní dopad na místní ekonomiky v širším okolí vodních cest
- V ČR zatím rekreační plavba nemá konkrétní oporu v základním koncepčním dokumentu, což je překážkou pro koncepční a soustavné posilování tohoto významného segmentu cestovního ruchu
- Pro rozvoj infrastruktury vodních cest pro rekreační plavbu nejsou vymezeny kompetence pro působnost orgánů státní správy
- Ministerstvo dopravy vnímá rekreační plavbu v rámci víceúčelového využití vodních cest v ČR
- Rekreační plavba je potenciálně významným impulzem pro rozvoj malého a středního podnikání a ekonomické posílení regionů
- V ČR zatím nejsou vytvořeny vhodné podmínky pro rozvoj podnikatelského prostředí v oblasti rekreační a sportovní plavby

### Doporučení

- **Je nevyhnutelně nutné, aby vznikla Národní strategie rekreační a sportovní plavby (obdoba Národní strategie cyklistické dopravy) jako základ pro rozvoj příslušné infrastruktury a podmínek pro malé a střední podnikání;** na tomto dokumentu by se měly podílet MMR, MD, MZe, MŽP a CzechTourism.
- V rámci **Národní dopravní politiky** se doporučuje definovat pojem „rekreační doprava“, obsahující cyklistickou dopravu a rekreační a sportovní plavbu; současně je nutné systematicky zahrnovat ekonomické přínosy rekreační dopravy do ekonomických rozborů dopravních staveb
- Ve výše uvedených dokumentech se doporučuje vymežit kompetence v oblasti rozvoje infrastruktury vodních cest (MD/SFDI, MZe) a podpory rozvoje rekreační plavby (MMR)
- Navrhuje se iniciovat vytvoření relevantního programu na podporu rozvoje cestovního ruchu v oblasti rekreační a sportovní plavby v rámci programů MMR
- Za účelné se považuje zpracování koncepce rozvoje infrastruktury rekreační a sportovní plavby na dopravně významných vodních cestách a na ostatních vhodných tocích a vodních plochách
- Důležitou podmínkou je zjednodušení podmínek pro využívání rekreační a sportovní plavby, mimo jiné zrušením požadavku na držení osvědčení vůdce malého plavidla pro lodě s omezenou rychlostí plavby (MD a SPS)

# Rekreační plavba na horní Vltavě

Ing. Ondřej Jašek – ředitel odboru plavby a vodních cest Ministerstva dopravy ČR

**Projekt dokončení splavnění Vltavy v úseku Třeбенice – České Budějovice je v poslední době stále častěji zmiňován v souvislosti s rozvojem cestovního ruchu v Povltaví. Přestože pozornost ministerstva dopravy se v současnosti soustředí na přípravu prioritních projektů rozvoje vodních cest v ČR, tj. zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi a splavnění Labe do Pardubic, je vhodné přípravu tohoto projektu sledovat a zhodnotit možnosti podpory realizace tohoto projektu.**

Tok řeky Vltavy je v úseku Třeбенice – České Budějovice dle zákona 114/1995 Sb. vodní cestou využívanou. V průběhu výstavby vltavské kaskády v minulém století došlo k přerušení kontinuální splavnosti v tomto úseku. Realizace projektu dokončení splavnění Vltavy v úseku Třeбенice – České Budějovice představuje propojení izolovaných splavných úseků řeky Vltavy souborem opatření s různou mírou finanční a technické náročnosti. O technickém řešení splavnění a přínosech rekreační plavby již bylo v předchozích číslech tohoto časopisu napsáno mnoho článků, a proto je vhodné zaměřit se na aktuální stav přípravy projektu, resp. možnosti podpory realizace ze strany ministerstva dopravy („MD“).

Oblast rozvoje rekreační plavby, resp. rozvoj infrastruktury vodních cest a vytváření podmínek pro její systémovou podporu, byla v minulosti, zejména pak před rokem 1989, z mnoha důvodů stranou zájmu státní správy. Vodní cesty a jejich infrastruktura tak byly rozvíjeny především pro potřeby nákladní plavby, kam také směřovala většina investic. Současné pojetí vodních cest však vychází z podstaty jejich multifunkčního využití, tzn. nákladní plavba nevyklučuje rekreační a naopak, tam kde je to možné, vzájemně se doplňují. Z historického pohledu je tak možné hovořit o nedoceneném potenciálu rekreační plavby, která, jak je patrné ze zkušeností v západoevropských zemích, má významný ekonomický dopad na přilehlá území a dokonce může být iniciátorem růstu místních ekonomik.

Situace v oblasti podpory investic do infrastruktury vodních cest pro potřeby rekreační plavby se postupně začala měnit v průběhu posledního desetiletí. V roce 1995 byly zahájeny práce na obnově Baťova kanálu pro rekreační plavbu. Právě tento projekt vycházel ze zkušeností s obnovou historických vodních cest pro rekreační plavbu v západoevropských zemích. Baťův kanál je dnes obnoven téměř v původním stavu a podpůrným argumentem pro správnost tohoto rozhodnutí a vynakládaných investic je postupný nárůst počtu návštěvníků této vodní cesty až na 52 tisíc v roce 2003.

Jednou z prioritních aktivit ministerstva dopravy v oblasti podpory rozvoje rekreační plavby na využívaných dopravně významných vodních cestách v ČR, na kterých se může stát financováním podílet, je v současnosti analýza současných podmínek pro rekreační plavbu. Tuto analýzu je možné označit za „inventuru“, která by měla ukázat rozsah současné infrastruktury pro rekreační plavbu, tj. počet a rozmístění přístavišť včetně jejich stavu a využívání, a dále pak rozmístění servisní infrastruktury. Servisní obsluha plavidel spočívající především v doplňování pohonných hmot a odběru fekálních a nádních vod musí být realizována tak, aby nedocházelo k znečišťování povrchových vod přesně v souladu se zákonem o vodách. Právě absence servisní infrastruktury je jedním z častých argumentů odpůrců rozvoje rekreační plavby na vodních cestách v ČR. I v této oblasti je možné využít zkušeností s rozvojem rekreační plavby v západoevropských zemích, které k řešení problematiky přistupují velmi otevřeně. Při zpracování úvodní analýzy předpokládá ministerstvo dopravy spolupráci se Státní plavební správou, dále s podniky povodí, které jsou správci toků, a počítáme rovněž s konzultacemi se zájmovými sdruženími v oblasti vodní dopravy a plavby v ČR. Takto by měla být zmapována labsko-vltavská vodní cesta a také oblast Baťova kanálu včetně navazujících úseků řeky Moravy. Vzhledem k tomu, že problematikou Baťova kanálu se v letošním roce zabývaly dva regionální projekty podporované ministerstvem pro místní rozvoj a Zlínským krajem, pozornost by se v první řadě měla zaměřit na vltavskou vodní cestu. Tato vodní cesta již v současnosti vykazuje nejvyšší koncentraci rekreační plavby v celé ČR. Pozitivním signálem je i skutečnost, že připravovaná aktualizace

programu financování rozvoje vodních cest počítá s podporou projektů směřujících k vybavení vodních cest potřebnou přístavní a servisní infrastrukturou tak, aby byl umožněn udržitelný růst rekreační plavby.

Jihočeský a Středočeský kraj deklarovaly v usnesení zastupitelstev dokončení splavnění Vltavy z Třeбенice do Českých Budějovic za prioritu mimořádného významu pro rozvoj svého území v souvislosti s podporou rozvoje cestovního ruchu a rekreační plavby. Kraje proto zpracovaly tento projekt do svých strategických rozvojových dokumentů. Nejvýznamnější identifikovaným problémem současnosti, který omezuje další přípravu a především vlastní realizaci dokončení splavnění vltavské vodní cesty, je nedostatek finančních prostředků. Jako velmi pozitivní je nutné označit aktivity Jihočeského i Středočeského kraje, které jako hlavní iniciátoři tohoto projektu vyvíjejí již delší dobu řadu aktivit směřujících k předinvestiční přípravě. V rámci této přípravy financují jak technické studie, které specifikují technické řešení tohoto projektu, tak i technicko-ekonomické studie, které se zabývají ekonomickými dopady rekreační plavby na přilehlá území. Dokumentace, která byla dosud zpracována, je plně využitelná pro zpracování investičního záměru na realizaci projektu. Dalším z významných signálů, které mohou přispět k realizaci projektu, je i skutečnost, že Ředitelství vodních cest ve spolupráci s ministerstvem dopravy a Státním fondem dopravní infrastruktury v současnosti připravuje metodiku pro posuzování efektivnosti investic do rozvoje infrastruktury vodních cest. Tato metodika počítá rovněž se zahrnutím efektů z rekreační plavby.

Nejdůležitější částí připravovaného investičního záměru by měl být model financování celého projektu a jeho rozdělení do etap. Přestože tento projekt není vzhledem ke svému rozsahu příliš investičně náročný, již dnes je zřejmé, že jej nebude možné financovat pouze ze zdrojů Státního fondu dopravní infrastruktury. Proto je nutné uvažovat o vícezdrojovém financování včetně využití finančních prostředků ze zdrojů EU. Vhodné rozdělení realizace projektu do etap by potom mělo přispět k efektivnímu využití dostupných finančních prostředků k realizaci prioritních úseků, které budou i při vynaložení minimálních finančních prostředků schopné přinášet okamžité efekty. Odbor plavby a vodních cest je připraven poskytnout odborné konzultace, které by mohly urychlit přípravu investičního záměru a stanovit tak přibližný harmonogram realizace projektu.

Lze očekávat, že již v průběhu přípravy se projekt nesetká jen s kladnými ohlasy, proto je nutné zaměřit se jak na osvětovou činnost, kdy se jako vhodné jeví využití zkušeností západoevropských zemí s rozvojem rekreační plavby. Nedílnou součástí této fáze bude stanovení pravidel v rámci platné právní úpravy problematiky plavby, event. úprava některých norem tak, aby bylo možné eliminovat případné negativní dopady rekreační plavby. Jedním z možných preventivních opatření tak bude posílení státního dozoru ze strany Státní plavební správy a také její intenzivní spolupráce s Policií ČR.

Paralelně s přípravou realizace technické části projektu však nesmí být opomenut rozvoj navazující infrastruktury cestovního ruchu a propagace rekreační plavby. Zde bude nezbytná spolupráce s ministerstvem pro místní rozvoj. Rovněž v této oblasti nabízí ministerstvo dopravy, resp. odbor plavby a vodních cest, spolupráci, neboť systémová podpora navazujícího cestovního ruchu i podpora a propagace rekreační plavby se netýká pouze vltavské vodní cesty.

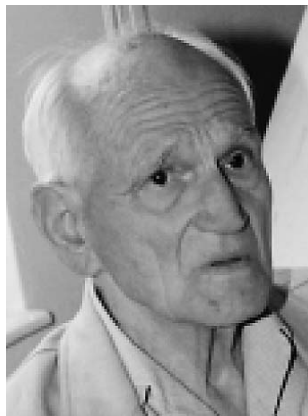
Z výše uvedeného je patrné, že realizace tohoto projektu není bezproblémovou záležitostí. Pokud se však problémové okruhy podaří definovat již v začátku přípravy celého projektu, lze za předpokladu intenzivní spolupráce všech zainteresovaných stran dosáhnout jeho úspěšné realizace. Odbor plavby a vodních cest ministerstva dopravy tak stojí před jedním z dlouhodobých úkolů, jehož cílem je pomoci vytvořit podmínky pro rozvoj rekreační plavby, která může zvýšit atraktivitu území ČR, jako území využívajícího přírodní bohatství a plně respektující udržitelný rozvoj.

---

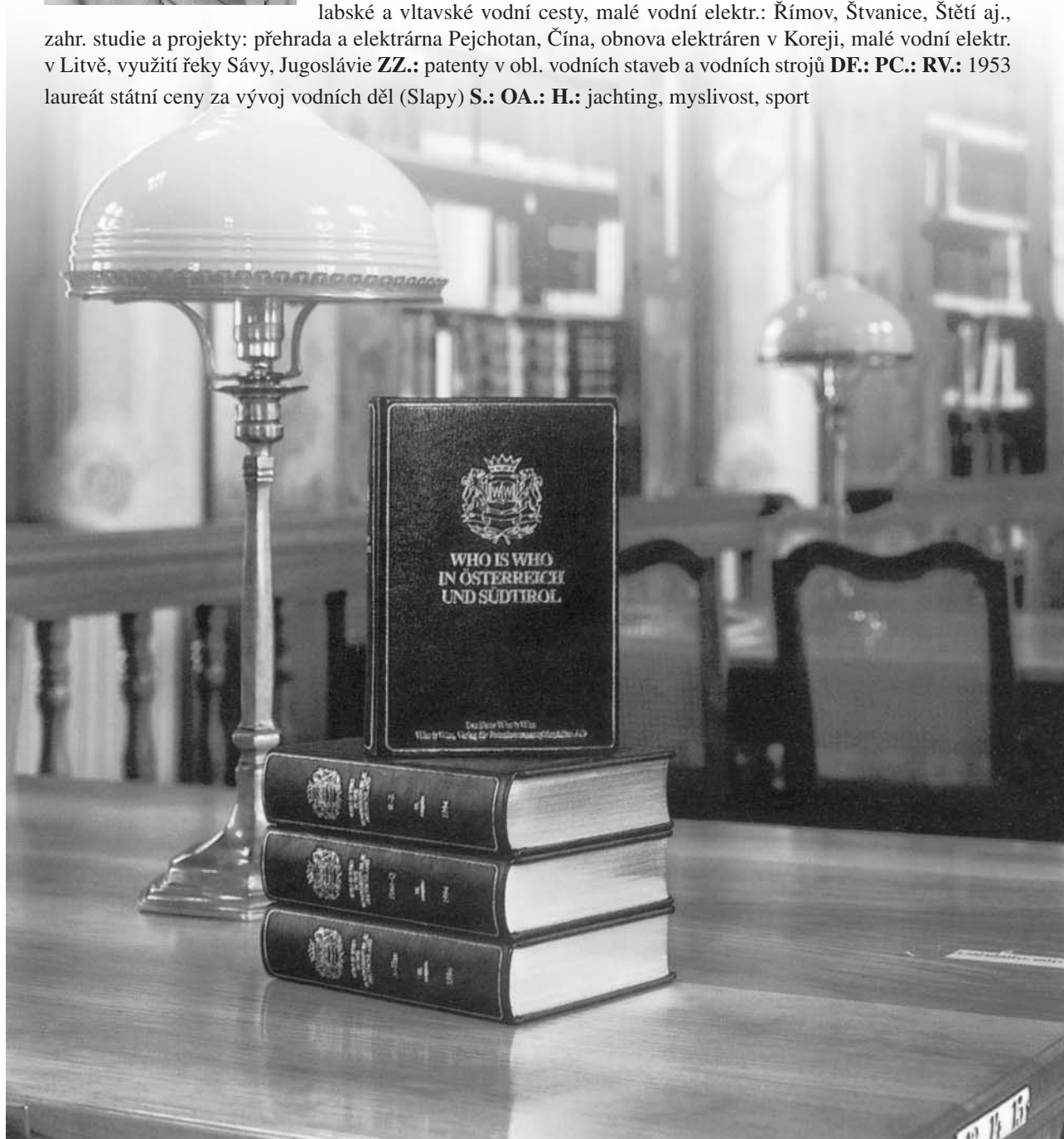
## WHO IS WHO

---

### Záruba-Pfeffermann Libor, Ing.



**P.:** stavební inženýr - projektant, v důchodu **F.:** **AF.:** **SA.:** **N.:** České Budějovice, 16.06.1909 **JM.:** Ing. Ludmila roz. Jeřábková **D.:** Ing. Josef, CSc. (1938), Ing. Libor (1939), Ing. Jan, CSc.(1941), Ing. Olga Voskovcová (1943), Ing. Martin (1946) **R.:** Ing. Josef Záruba-Pfeffermann, význ. podnikatel a politik a Marie **VP.:** **V.:** 1920 Reálné gymnázium Č. Budějovice, 1935 Vysoká škola inženýrského stavitelství, směr vodohospodářský a kulturní **K.:** 1935-48 spolujednatel firmy svého otce, projektování a stavba, např. železniční trať B. Bystrica Diviaky, stavba dráhy Havl. Brod - Tišnov a mnohé další, 1948-75 Hydroprojekt, hlavní inženýr, 1975-80 Povodí Vltavy, technický rozvoj, projektant, 1980-86 zakladatel skupiny pro malé vodní elektrárny při PÚUP (později ORGREZ), 1986-90 Povodí Vltavy, projektant, 1990-94 Ekotrans Moravia, a.s., 1994-2000 P & S a.s., z význ. projektů: vodní díla: Slapy, Orlík, Křivoklát, Hněvkovice, průplav Dunaj-Odra-Labe, modernizace labské a vltavské vodní cesty, malé vodní elektr.: Římov, Štvanice, Štětí aj., zahr. studie a projekty: přehrada a elektrárna Pejchotan, Čína, obnova elektráren v Koreji, malé vodní elektr. v Litvě, využití řeky Sávy, Jugoslávie **ZZ.:** patenty v obl. vodních staveb a vodních strojů **DF.:** **PC.:** **RV.:** 1953 laureát státní ceny za vývoj vodních děl (Slapy) **S.:** **OA.:** **H.:** jachting, myslivost, sport



# Technický triumf inženýra Libora Záruby- Pfeffermanna...

Přelévána vodní elektrárna na VD  
Slapy byla v plném bezporuchovém  
provozu po celou dobu katastrofální  
povodně na Vltavě v roce 2002.

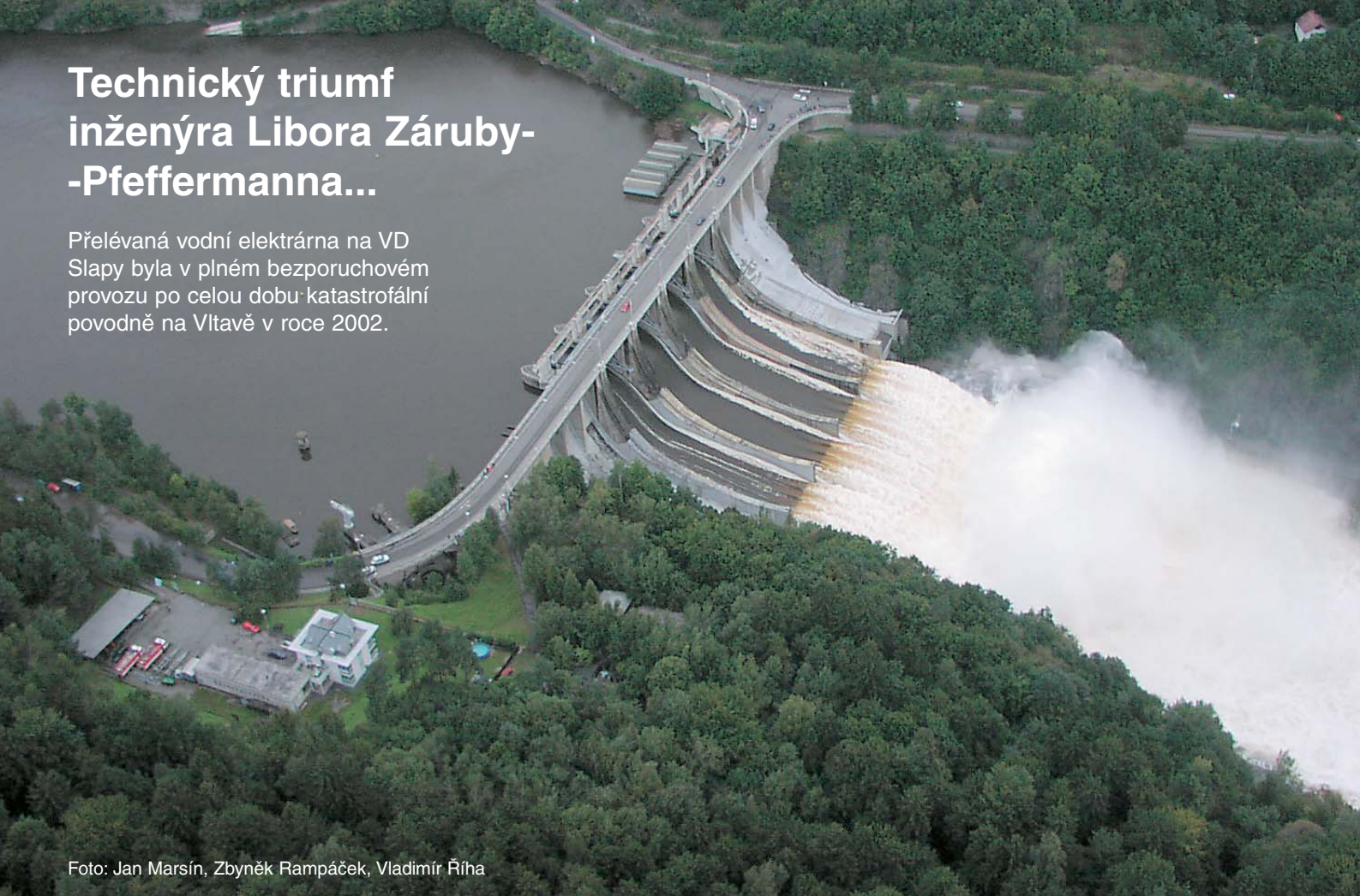
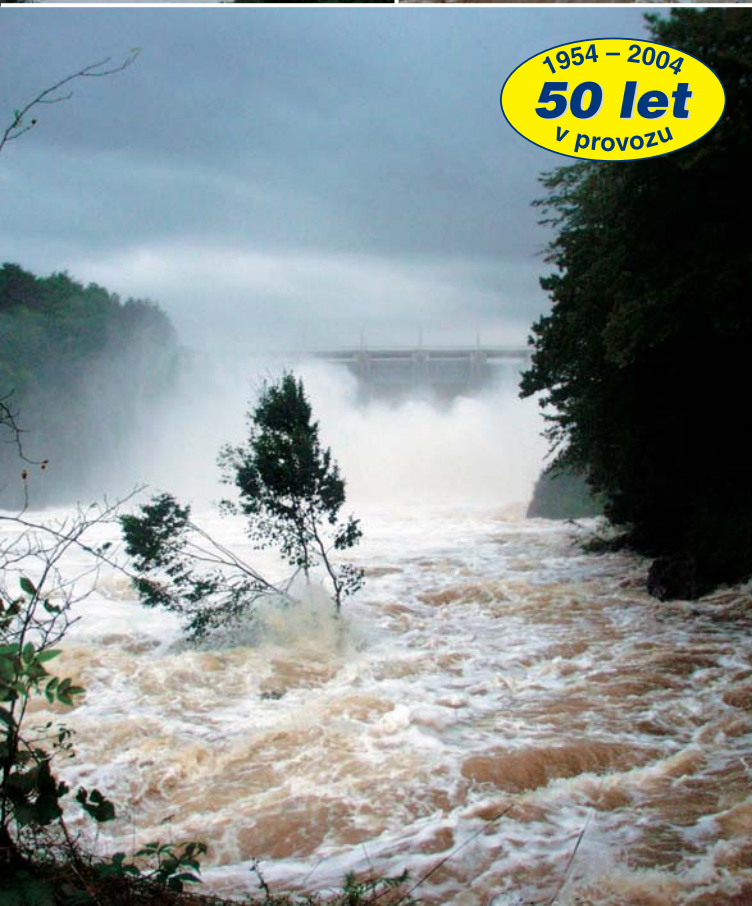


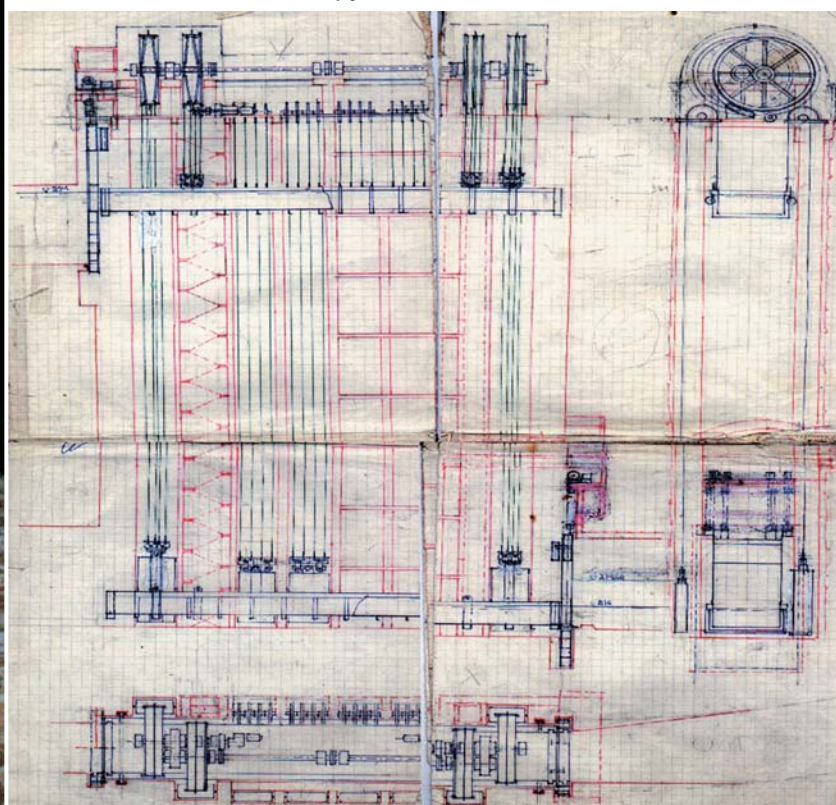
Foto: Jan Marsín, Zbyněk Rampáček, Vladimír Říha



1954 – 2004  
**50 let**  
v provozu

## ... a jeho nesplněný sen

Lodní zdvihadlo na VD Slapy





**ČESKÁ TELEVIZE**

V Praze dne 16.1.2003

Vážený pan  
Ing. Libor Záruba



Vážený pane inženýre,

dovoľte abych Vám poděkoval za Vaši návštěvu v našem pořadu Noc s Andělem v sobotu 28.12. minulého roku. Vaše energické, jasné a sebejisté vysvětlení vzájemných vazeb mezi povodněmi, Slapskou přehradou a vodními cestami vůbec včetně charakterizace a informace o Vaší spolupráci s panem inženýrem Podzimkem bylo pro diváky zajímavým a poučným zážitkem v širším slova smyslu. Nastolil jste atmosféru zdravého a pozitivního sebevědomí a vytrvalosti překračující generace což je věc v dnešní době dosti vzácná. Ještě jednou děkuji za čas a energii kterou jste nám věnoval a přispěl tak k posílení prestiže České televize jako celku.

Za tvůrčí tým pořadu Noc s Andělem

Jan V. Kratochvíl  
dramaturg

**VD ORLÍK, 19 srpna 2002**

*Žlab nedokončené lodní  
železnice posloužil  
při katastrofální povodni  
v roce 2002 jako nouzový  
přeliv.*



*Mám-li si vymyslet malý dárek ke  
svým devadesátinám, přál bych si,  
aby se vylíhla nějaká koruna  
a konečně se mohl vypracovat  
kvalifikovaný návrh na úpravu  
a dokončení vltavské kaskády  
a podle něho shánět další prostředky  
na jeho uskutečnění.  
Libor Záruba - 1999*



*Katamaran P&O Ferries připlouvá do francouzského přístavu Caen...*



*... otáčí se a sklápí najezdovou rampu.*



*Nová dominanta anglického přístavu Portsmouth – vyhlídková věž před dokončením.*



*V Portsmouthu plují vedle sebe sportovní lodě, moderní ferry...*



*...i válečné lodě. Nechybí ani přístavní jeřáby pro lodě nákladní.*



*Nábřeží historického přístavu Portsmouthu.*



*Porážka španělského loďstva v roce 1588.*



*HMS Victory postavena 1759–1765 nejstarší řadová loď královského námořnictva.*



*HMS Victory*



*Opouštíme přístav Portsmouth a míjíme válečné lodě 20 století ...*



*...i loď HMS Warrior z roku 1860.*

# RIVER WEAVER NAVIGATION BILL.

SESSION 1872.

PLAN SHOWING PROPOSED COMMUNICATION AT ANDERTON BETWEEN THE RIVER WEAVER AND THE TRENT AND MERSEY CANAL.

## COUNTY OF CHESTER

TOWNSHIP OF ANDERTON AND PARISH OF GREAT BUDWORTH



Původní výkres technického řešení Andertonského lodního výtahu na řece Weaver. Autorem byl Edwin Clark v roce 1872.



Lodní zdvihadlo Anderton před jeho rekonstrukcí v roce 1886. Průplav Trent and Mersey v levém dolním rohu, řeka Weaver nahoře.



Pohled na konstrukci zdvihadla z vyletní lodě při spouštění vany.



Lodní zdvihadlo Anderton v roce 1930.



Rekonstrukce lodního zdvihadla v červnu 2000. Autojeřáb o nosnosti 1000 tun při zvedání boční podpěry.



Pohled na aquadukt a lodní zdvihadlo Anderton v srpnu 2004.



Výjezd vyhlídkové lodě z vany zdvihadla Anderton do horní rejdy.

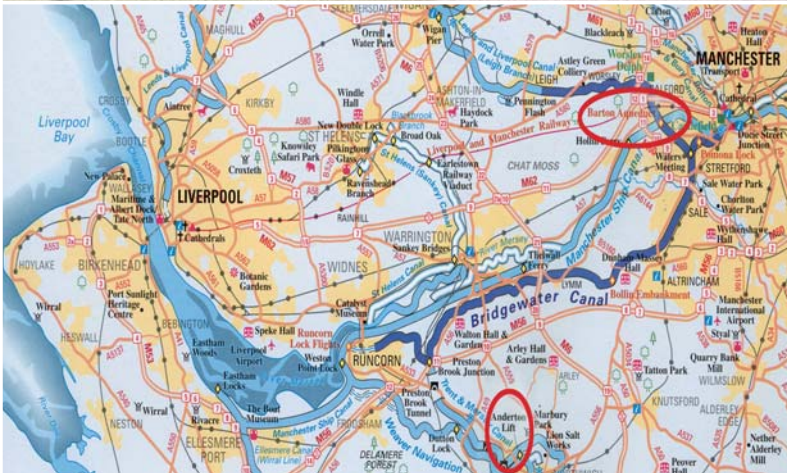




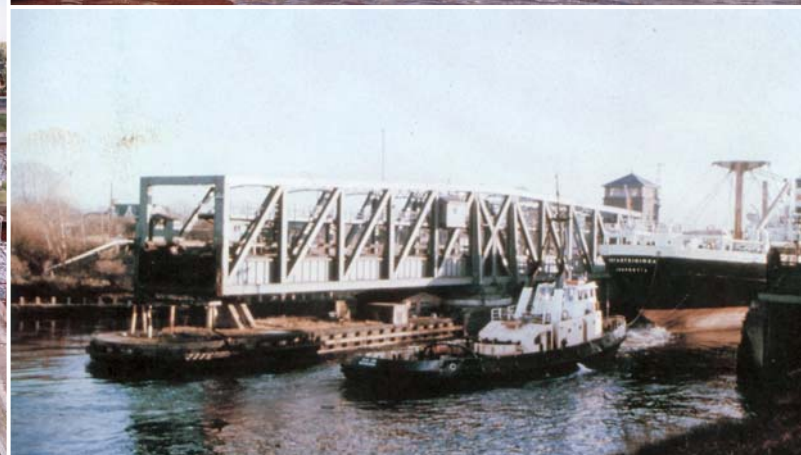
Pohled na lodní zdvihadlo Anderton ze spodní vody.



Průplav Trent & Mersey Canal u lodního zdvihadla Anderton.



Největší otočný akvadukt na světě na průplavu Bridgewater u Bartonu.





AGENTURA PRO ROZVOJ TURISTIKY NA BAČOVĚ KANÁLU,  
NADAČNÍ FOND

tr. Masarykova 119, 698 13 Veselí nad Moravou, tel/fax: +420 518 326 420  
E-mail: abk@batacanal.cz http://www.batacanal.cz

### Tisková zpráva - pozvánka pro veřejnost

Město Hodonín, Město Skalica, Obec Sudoměřice a Agentura pro rozvoj turistiky na Bačově kanálu, nadační fond ve spolupráci se Slovenským vodohospodářským podnikem s.p. a Povodím Moravy s.p. si Vás dovoluji pozvat na:

### Slavnost Otevření Bačova kanálu sezóně 2004 a Evropě

Dne 1.5.2004 na státní hranici se Slovenskou republikou (u obrátitě lodí a tabulového stavidla) bude poprvé zahájena plavební sezóna v mezinárodních vodách této vodní cesty. Odeznění bude historicky poprvé provedeno ze slovenského břehu. Součástí slavnosti je položení základního kamene k plavební komoře Rohatec, turistický program pro veřejnost - plavba a návštěva technické památky Výklopník Sudoměřice. Návštěva památky i plavba jsou zdarma.

Nebude chybět hudba - dechová hudba ZUŠ Veselí nad Moravou (lidové zvání „Štikovka“), cimbálová muzika a místní hudba. Organizátoři chystají i též koňáčky a malou ochutnávku vína. Celá akce by se měla nést v atmosféře Moravského Slovácka. Od návštěvníků se očekává vstřícnost a veselá mysl - celá akce se odehrává v přírodě, mimo hlavní komunikace a smyslem akce je ukázat návštěvníkům prostor, kde by mohly proběhnout ambiciózní investice na Bačově kanálu - výstavba plavební komory Rohatec, úplná rekonstrukce technické památky Výklopník spojená s revitalizací a výstavbou penzionu a novostavba turistického přístavu Skalica.

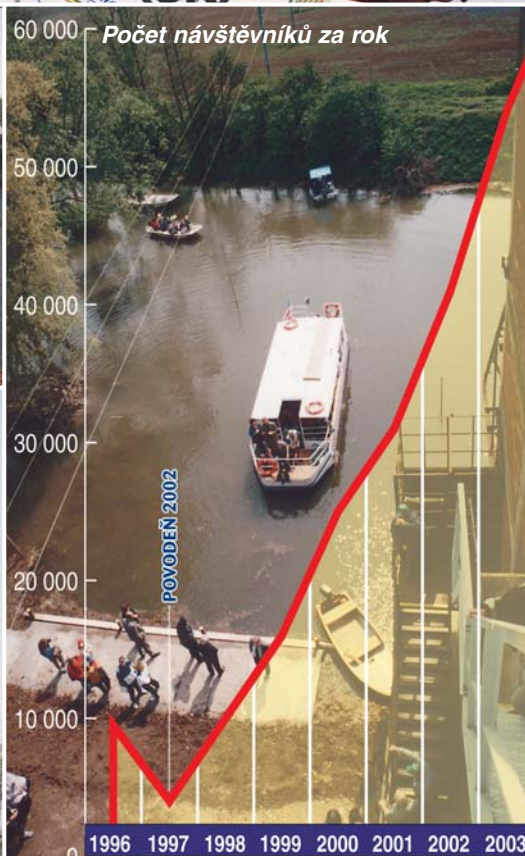
Na akci se zúčastní zástupci vlády ČR i SR, představitelé regionů i významných obcí. O eventuální účasti pana T. Baří se jedná.



Za velkého zájmu občanů i sdělovacích prostředků poklepal ministr životního prostředí Libor Ambrozek a ministr práce a sociálních věcí Zdeněk Škromach na základní kámen plavební komory v Rohatci.



Přístaviště na Bačově kanálu u Rohatce



Vyklopník u Sudoměřic byl zpřístupněn veřejnosti jako turistická památka a rozhledna.



Foto: Josef Podzimek

Příloha k článku Doc. ing. Júliusa Bindera, Dr.h.c.

## Most Košická – Bratislava



Foto: Igor Hron



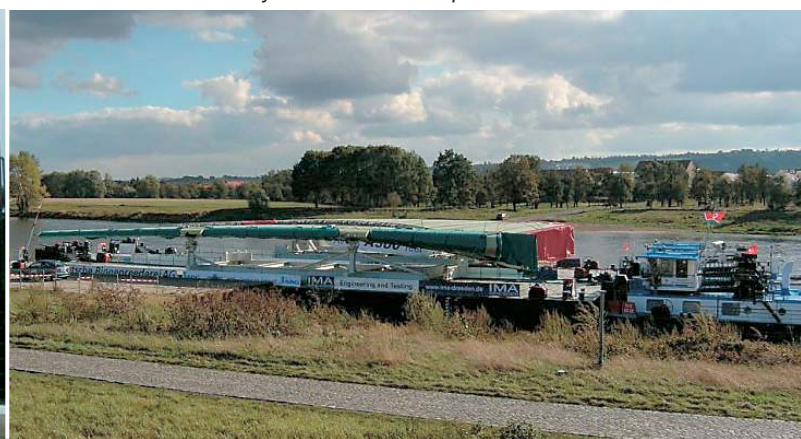
# Obří Airbus A380 plovoucí - Příloha k článku ing. Ondřeje Jaška



Překládka křídel A380 v Hamburgu



Překládka (voda-silnice) zadní části trupu A380 u Kaditz poblíž Drážďan  
Tlačná sestava s křídly A380 u Serkowitz poblíž Drážďan



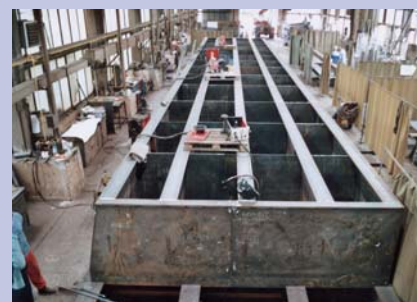
## STUDIE – PROJEKTY – REALIZACE – MONTÁŽE



Ocelové konstrukce  
vodohospodářských děl  
– jezové uzávěry,  
vrata plavebních komor.

[WWW.PODZIMEK.CZ](http://WWW.PODZIMEK.CZ)

Komplexní služby v kamenoprůmyslu.  
Návrhy technologických linek  
pro kamenoprůmysl, štěrkovny  
a pískovny včetně jejich realizace.



Protipovodňová opatření  
– membránové hrazení, otočné  
mosty, čerpací prámy, tabulová  
a vzpěrná protipovodňová vrata.

**STROJÍRNY  
PODZIMEK**



Dodávky a rekonstrukce technologických  
plavidel – výsypné čluny, remorkéry, tlačné,  
osobní a servisní lodě, korečkové a sací bagry.

[WWW.PODZIMEK.CZ](http://WWW.PODZIMEK.CZ)



# Obří Airbus A380 plovoucí

Ing. Ondřej Jašek, ředitel odboru plavby a vodních cest Ministerstvo dopravy ČR

**O významu vnitrozemské plavby pro národní hospodářství jsme se mohli opět přesvědčit v uplynulých dnech na Labi v sousední SRN. Po několika týdnech byla ukončena speciální přeprava dílčích částí prototypu obřího dopravního letounu Airbus A380 z výrobního závodu v Hamburku do Drážďan k provedení světově ojedinělého cyklu únavových zkoušek.**

Vývoj prototypu největšího dopravního letounu na světě Airbusu A380 (dále „A380“) je strategickým projektem nejen evropského, ale dokonce celosvětového významu, na jehož realizaci se podílí desítky firem z celé Evropy. Pro účely provedení světově unikátních únavových zkoušek prototypu tohoto letounu byla na letišti v Drážďanech vybudována speciální testovací hala, která byla do provozu uvedena v roce 2003. V září letošního roku byla zahájena přeprava prototypu A380 z výrobního závodu v Hamburku do Drážďan k provedení únavových zkoušek. Zde bude nejprve do srpna 2005 zkompletován prototyp A380, na kterém bude simulováno cca 47 500 letových cyklů, což odpovídá cca 25 letům životnosti tohoto letadla. Testy budou provádět německé společnosti IMA GmbH Dresden (technicko-hospodářské služby a výzkum nejen v leteckém průmyslu) a dále IABG (analytické a systémové řešení pro dopravu). Po pěti tisících úspěšně simulovaných letech by prototyp měl být nasazen do zkušebního provozu přibližně v roce 2006 a do plného provozu s cestujícími v roce 2008.

Vlastní projekt 570 km dlouhé speciální přepravy A380 po labské vodní cestě, který zajišťovalo německé rejdářství Deutsche Binnenreederei AG ve dvou etapách, byl zahájen 11. září 2004 nakládkou tří sekcí trupu letadla. Tyto tři kusy přepravovala sestava tlačných člunů, která plula rychlostí max. 8 km za hodinu. Kromě plavidel a překladních mechanismů kladla přeprava A380 vysoké nároky na zkušenosti vůdců plavidel v této sestavě. Ti se v průběhu přepravy museli vypořádat s plavbou pod téměř 40 mosty. První etapa přepravy byla po dvou týdnech ukončena v Drážďanech u dálničního mostu v Drážďanech-Kaditz. Zde byly jednotlivé části trupu letadla přeloženy v průběhu tří hodin na speciální silniční podvalník, umístěný na dálničním mostu přes Labe, pomocí těžkého jeřábu s nosností 800 tun. Celá etapa přepravy byla ukončena 25. září 2004 uložením částí trupu A380 do testovací haly společnosti IMA GmbH na drážďanském letišti.

Druhá etapa přepravy dílčích částí prototypu A 380 zahrnovala přepravu dvou 36 m dlouhých křídel prototypu A380 po Labi z Hamburku do Drážďan. Přepravní projekt byl zahájen 17. září 2004 překládkou křídel na sestavu říčních člunů ze speciálního říčně-námořního plavidla, které tyto části dopravilo do Hamburku z první série zkoušek v anglickém Broughtonu poblíž Chesteru. Každé z křídel bylo 45 metrů dlouhé, max. 11 metrů široké a max. 3 metry vysoké. V pondělí 4.10. byl celý přepravní projekt úspěšně ukončen a série zmiňovaných únavových zkoušek mohla být zahájena.

Speciální projekt přepravy prototypu A380 byl připravován přibližně půl roku a z pohledu vodní dopravy a posílení její pozice v evropském měřítku má strategický význam. Testovací hala pro potřeby leteckého průmyslu, resp. testování prototypu A380, nebyla v Drážďanech umístěna náhodou. Podstatnou roli při výběru této lokality hrála mimo jiné blízkost kapacitní vodní cesty, která by umožnila bezproblémovou přepravu nadrozměrných kusů, např. takových jako jsou sekční části prototypu A380. Labská vodní cesta, která je součástí evropské sítě vodních cest, vytváří i pro Českou republiku potenciál pro zapojení do obdobných projektů. Již dnes je labská vodní cesta velmi často využívána pro přepravy nadrozměrných kusů, převážně strojírenských celků, např. pro energetická zařízení pro elektrárny z ČR přes přístav Hamburk do celého světa. Z tohoto příkladu je zřejmé, kde leží skutečný zájem národního hospodářství na rozvoji vodních cest, zvyšování jejich spolehlivosti a systémové podpoře vodní dopravy. Přepravní společnosti, resp. rejdáři, jsou v tomto případě jen zprostředkovateli strategické služby, která umožňuje dodávat tento druh zboží na zahraniční trhy a posilovat tak zahraniční obchod ČR. Bez spolehlivé vodní cesty a tudíž vodní dopravy by však výroba a export nadrozměrných kusů byly pro větší- nu strojírenských podniků prakticky nemožné.

Zdroj: IMA GmbH Dresden



## Návrh na založení Ceny Libora Záruby za podporu rozvoje vodních cest a plavby v České republice

Správní rada společnosti Plavba a vodní cesty o. p. s. a redakční rada časopisu Vodní cesty a plavba se rozhodla navrhnout založení **Ceny Libora Záruby**. Hlavním smyslem této ceny by mělo být ocenění významné a mimořádné aktivity prokazatelně směřující k rozvoji vodních cest a plavby v České republice. Návrh je veden skutečností, že tento dopravní obor je v současné době nutno podpořit v zájmu dobře fungující dopravní infrastruktury naší země. Je také třeba zvyšovat informovanost o ekologických a ekonomických přednostech plavby a o účelnosti rozšiřování a modernizace sítě vodních cest se zvláštním zřetelem na propojenou soustavu vodních cest Evropské unie. Jméno Ing. Libora Záruby je ve všech těchto oblastech nezpochybnitelnou autoritou; byl to právě on, kdo po celý svůj život tvořivě a aktivně hledal cesty pro propagaci a realizaci plavebních záměrů a kdo při tom vždy přinášel neotřelá a originální řešení. Pro svou práci dokázal získávat spolupracovníky v širokém okolí, a to vždy především silou myšlenky a své osobnosti.

Věříme, že tato iniciativa podpoří nejenom úsilí jednotlivců k rozvoji vodních cest a plavby v naší republice, ale že také dá prostor k hlubší spolupráci všech státních i soukromých organizací, podniků a institucí, politiků, poslanců a senátorů, představitelů měst a krajů, příslušných ministerstev, odborných škol, vědeckých ústavů, projekčních organizací, stavebních, provozních a plavebních podniků, majitelů a provozovatelů přístavů a především neziskových organizací.

Pro Cenu Libora Záruby navrhujeme tyto zásady:

- a) Cena by se měla udělovat jednou za dva roky.
- b) Cenu bude možné udělit odbornému pracovníkovi či představiteli politických, zákonodárných, vědeckých, pedagogických, výzkumných, projekčních, investorových, dodavatelských, provozních organizací či institucí.
- c) O udělení by měla rozhodovat porota, složená z předních odborníků v oblasti vodních cest a plavby.
- d) Nositel Ceny Libora Záruby by měl obdržet:
  - písemný dokument se zdůvodněním, proč právě jeho činnost, směřující k rozvoji vodních cest a plavby v ČR je v daném období oceněna,
  - inancní ocenění – se předběžně navrhuje na 100 000 Kč,
  - repliku dřevěné sošky vodníka, vyřezané Ing. Liborem Zárubou, doplněnou o štítek s příslušnou identifikací („Cena Libora Záruby, rok, nositel“),

Věříme, že právě osoba ing. Libora Záruby, který celý život zasvětil plavbě a rozvoji sítě vodních cest, může nás všechny, kteří máme podobné cíle, přivést k jednomu stolu a plodné spolupráci, která přispěje k záchraně tohoto dopravního oboru před stagnací či dokonce dočasným útlumem.

*Návrh na založení **Ceny Libora Záruby** je v tuto chvíli ve stadiu vzniku, ve stadiu konzultací s představiteli a významnými odborníky našeho oboru. Přivítáme i další dobré náměty – jak pro formulování věcné náplně Ceny a jejího statutu, tak na obsazení přípravného výboru a budoucí poroty a samozřejmě také návrhy na majetkovou a finanční strukturu. Dovolujeme si proto požádat, abyste své připomínky a náměty i zájem o případnou účast v přípravném výboru a porotě ceny Libora Záruby adresovali redakci časopisu Vodní cesty a plavba, Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4, e-mail:p-s@volny.cz.*

## Předběžný návrh statutu

### Ceny Libora Záruby

#### Čl.1 Úvod

Správní rada společnosti Plavba a vodní cesty o. p. s. a redakční rada časopisu Vodní cesty a plavba se rozhodly oceňovat mimořádnou aktivitu prokazatelně směřující k rozvoji vodních cest a plavby v České republice, které je třeba podpořit v zájmu funkční dopravní infrastruktury jak samotné České republiky, tak jejich vazeb na evropské dopravní systémy.

Zároveň se rozhodly pravidelně připomínat jednoho z vynikajících odborníků v tomto oboru - ing.Libora Zárubu - který celý svůj život zasvětil právě plavbě, rozvoji sítě vodních cest a objektech na nich.

S cílem naplnit oba tyto záměry zřídily Správní rada společnosti Plavba a vodní cesty o. p. s. a redakční rada časopisu Vodní cesty a plavba

#### Cenu ing.Libora Záruby.

Jedním z cílů tohoto projektu je sjednotit všechny, kteří usilují o rozvoj vodních cest a plavby v naší zemi a tak zachránit před stagnací či dočasným zánikem tento ekologický a ekonomický dopravní obor.

#### Čl.2 Termín udělování ceny

Cena je udělována vždy jednou za dva roky.

#### Čl.3 Návrhy na udělení ceny

Návrh na udělení ceny může podat zřizovatelům kterákoliv fyzická nebo právnická osoba. Součástí návrhu musí být:

- návrh osoby nebo subjektu, kterému má být cena udělena,
- popis mimořádné aktivity ve smyslu čl.1 a zdůvodnění, proč má být cena za tuto aktivitu přiznána.

#### Čl.4 Nositelé ceny

Cena je udělována zpravidla fyzické osobě, v mimořádných případech může být udělena i instituci. Cenu je možné udělit pracovníkovi či představiteli politických, zákonodárných, vědeckých, pedagogických, výzkumných, projekčních, investorových, dodavatelských, provozních organizací či institucí.

#### Čl.5 Porota pro udělení ceny

O udělení ceny rozhoduje porota, kterou zřizovatelé jmenují pro každý ročník nejdříve dva měsíce před termínem udělení ceny z předních odborníků v oblasti vodních cest a plavby.

Počet členů poroty je lichý, zpravidla je jmenováno 7 členů. Porota si ze svého středu volí předsedu, který řídí její zasedání a zabezpečuje zápis z jednání poroty. Porota rozhoduje prostou většinou hlasů.

Konečné potvrzení rozhodnutí o přiznání ceny přísluší zřizovatelům.

#### Čl.6 Udělení ceny

Cena je udělována na veřejném společném zasedání Správní rada společnosti Plavba a vodní cesty o. p. s. a redakční rada časopisu Vodní cesty a plavba. Termín a místo konání zasedání je zveřejňován v časopise Vodní cestu a plavba a v ostatním vodohospodářském tisku.

#### Čl.7 Cena ing.Libora Záruby

Při udělení ceny laureát obdrží diplom Cena ing.Libora Záruby, repliku originální sošky vodníka vyřezaného Liborem Zárubou a finanční odměnu ve výši 100 000 Kč. Při předávání ceny jsou účastníci zasedání seznámeni s aktivitou, za kterou je cena udělována a se zdůvodněním přínosu této aktivity.

#### Čl.8 Publikace

Od laureáta cena se předpokládá, že zpravidla popíše aktivitu za kterou byla cena udělena v časopise Vodní cesty a plavba. Ve výjimečných případech může být informace zpracována formou redakčního článku.

# „MOST KOŠICKÁ“ Bratislava, otočenie využitím vlastností lodnej dopravy.

Doc. Ing. Július Binder, Dr.h.c.,

viz barevná príloha uprostred časopisu

Panorámu bratislavských dunajských mostov doplnil v druhej polovici septembra 2004 hlavný ocelový oblúk mostného pola piateho bratislavského mosta. Mostné pole bolo zmontované na ľavom nábreží Dunaja, a naplavené na definitívny pilier v toku Dunaja, originálnym riešením, ktoré v takomto rozsahu nebolo doteraz použité.

základné údaje:

Investor : Metro a.s. Bratislava  
- dodávateľ: Konzorcium firiem DOPRASTAV a MCE .  
- Dokumentáciu pre výber zhotoviteľa stavby vypracoval Dopravoprojekt v spolupráci s KERAMOPROJEKTOM.  
- Montáž ocelevej konštrukcie hlavného mostného pola, Hutné montáže Ostrava  
• Celková dĺžka mosta spolu s estakádami 854 m  
• Hlavný mostný objekt 517,3 m  
• Šírka telesa mosta 32 m.  
• Koryto Dunaja, (v mieste premostenia má šírku 300m) preklenuje hlavné mostné pole s ocelovou konštrukciou v dĺžke 231 m, v tvare oblúka ktorého výška je 36 m.  
• Hlavný mostný objekt je uložený na dvoch podperách, z ktorých jedna a to bližšie k petržalskej strane, je osadená 40 m od brehu v koryte rieky., druhá je na ľavom brehu Dunaja.  
• Hlavná ocelová konštrukcia bude mať hmotnosť po dokončení 7.900 ton.  
- Hmotnosť naplavovanej konštrukcie 5240 ton  
- Hmotnosť súlodia a pomocných prvkov na súlodi 2168 ton  
• Kapacita mosta – 37.000 vozidiel za deň

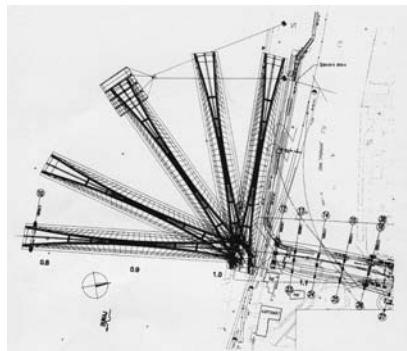
Najzložitejšiu časť premostenia Dunaja predstavuje hlavné mostné pole. Je zavesené na dvoch ocelových oblúkoch. Realizácia stavebných prác na brehu a následné naplavenie tejto časti mosta do finálnej polohy, patrí aj z celosvetového meradla k netypickým a technicky odvážnym riešeniam. Navrhnutý spôsob výstavby mosta skrátil termín realizácie a mal vplyv aj na zníženie nákladov celého diela. Jeho výstavba nebola dlhodobou prekážkou lodnej dopravy.

Po ukončení montáže most sa dostal do finálnej fázy pred naplavením. Následne sa mostovka vyrektifikovala do optimálnej geometrickej polohy. Hlavný mostný objekt bol pripravený urobiť 90 stupňový obrat na špeciálnom kalotovom ložisku a ložisku na vopred postavenej polkruhovej dráhe.

Súčastou naplavenia bola stena z materiálu pižmo pri provizórnej podpere 10 na ľavom brehu Dunaja. Boli na ňu osadené dva ocelové nosníky so zasúvacou dráhou. Zasúvacia dráha bola navrhnutá z roštových nosníkov. Sú to nosníky z montážnych podpier mostovky. Montáž bola preto závislá od naklonenia mostu a následného uvoľnenia montážnych pod-

pier. Nosníky boli rozložené na špeciálne drevené hranoly a vzájomne prepojené spojovacími prvkami. Na brehu pri provizórnej podpere 10 bol umiestnený elektrických brzdiacich navijakov, ktorým sa zabezpečovala rýchlosť otáčania

Pomocný objekt SÚLODIE, tvorili štyri člny typu Lighter, ich úlohou bolo výškovo stabilizovať voľný koniec mostného pola. Ich ponor sa zabezpečoval načerpaním, alebo vyčerpaním vody . Vlastná podperná konštrukcia montážnych podpier pižmo a nosníkov bola osadená do člnov súlodia, na nosníky bola umiestnená zasúvacia dráha. Súlodie bolo zmontované v prístave a preplavené k pomocnému pilieru 10. Na zasúvacej dráhe boli osadené dosky a klzná sane. Do saní bolo uložených 16 hydraulických



lisov, každý s nosnosťou 250 ton, ktorá nadvihli voľný koniec mostovky.

Špeciálne vojenské vozidlo prispôbené na vyťahovanie zapadnutej vojenskej techniky mala počas hlavného otočenia mosta zabezpečiť jeho potiahnutie do toku Dunaja, prúd ho mal následne unášať až k pilieru 10 v koryte rieky. Vozidlo nedokázalo dať impulz otáčaniu, musel byť použitý remorkér. Predpokladom úspechu operácie bola stabilizácia hladiny i pri zmene prietokov.

Stabilizácia hladiny Dunaja sa zabezpečila manipuláciou na vodnom diele Gabčíkovo, haťou v Čunove. Potrebná výška súlodia sa udržiavala odčerpaním vody z vnútorných priestorov lodí, až sa súlodie zdvihlo tak, že dráhy na súlodi a pod mostným oblúkom sa dostali do spoločnej výškovej úrovně.

Zasúvacia dráhy na lodiach a pod hlavným mostným oblúkom sa spojili. Most, ktorý bol dovtedy uložený na ložiskách na provizórnej podpere, sa natočil do definitívneho priečneho sklonu. Následne sa začal nasúvať na súlodie pomocou hydraulických lanových navijakov. V tejto fáze sa začal po prvý raz otáčať okolo kalotového ložiska a ložiska na štvrtkruhovej dráhe pri podpere 11.

Ako klzné plochy boli navrhnuté teflonové platne. Problémy s teflonovými platňami, ktoré sa podkladali pod klznú sanu



a zasúvaciú dráhu spôsobili, že presun mosta z pomocného piliera na súlodie sa predĺžil. a uskutočnil sa za dva dni a jednu noc. Skúsení montéri z Hutných montáží, považovali nerezové plechy za vhodnejší klzný materiál. Výška koľajovej dráhy sa počas presunov geodeticky sledovala a keď poklesla na medznú hodnotu,(30 cm) zo súlodi sa opäť odčerpávala, voda, čím sa člny vyzdvihli do vyhovujúcej polohy.

Ukončenie otočenia mosta k definitívnej podpere 10 v toku Dunaja. sa uskutočnilo v nedeľu 19. septembra 2004. Pred pilierom desať remorkéry šetrne priblížili až na dotyk k pilieru mostný oblúk. Na podpere boli namontované konzolové prvky, na ktoré uložili dva nosníky s dráhami. Dráhy na súlodi sa opäť výškovo doladovali. Do súlodia sa čerpala voda. Dráhy sa spojili s dráhami na podpere. Prácu pri ukladaní mosta na podporu 10 skomplikoval už známy problém s klznými dráhami a prácu sťažoval aj silný nárazový vietor s dažďom.

Po načerpaní vody súlodie vyviazané systémom lán, pokleslo. Bolo istené navijakmi na ľavom brehu, a z pravého brehu vojenskou Tatrrou. Remorkéry následne odtiahli súlodie do prístavu

Aj napriek drobným problémom sa naplavenie podarilo úspešne dokončiť a dnes už hlavný mostný objekt môže po dobudovaní ďalších častí mosta fungovať ako spojený nosník.

Dokončenie tretej etapy naplavenia sa ukončilo až vo štvrtok 23. septembra. Aj napriek skutočnosti, že prvá loď River Navigator preplávala pod mostom 21. septembra, čím dodávateľia stavby dodržali požadovanú výšku plavby na Dunaji. Voľba tejto technológie ukázala, ako najlepšie riešenie v danej situácii.

Foto: Igor Hron



# Batův kanál ve Zlínském kraji

Dušan Kulka – Berman Group

viz barevná příloha uprostřed časopisu

Společnost Berman Group získala v letošním roce od krajské samosprávy zakázku „Rozvoj vodní cesty Batův kanál na území Zlínského kraje“. Podstatou této zakázky je vnést systém a koordinaci do dílčích rozvojových aktivit na zlínské části Batáku, prioritně ty, které (1) zvyšují jeho turistický a rekreační potenciál a (2) budou kofinancovatelné z externích zdrojů, především z evropských strukturálních fondů.

Lapidárně řečeno, v úvodní fázi tedy vzniká „balíček“ relevantních, vzájemně se doplňujících a podporujících projektových záměrů, kterým bude v další fázi poskytnuta asistence směřující (alespoň doufáme) k získání dotace a úspěšné realizaci. Následující řádky vyjadřují názory autora opřené o zkušenosti z práce na zmíněném projektu.

Dle mého soudu je nejnaléhavějším problémem stávajícího stavu jak existenci cca 50 km vodní cesty efektivně a chytře „komercializovat“. Toto nechť prosím není chápáno jako sprosté slovo, ale jako způsob, kterým na Baták nalákat více plavby a relaxace chtivých turistů a umožnit jim utrácet více peněz za kvalitní služby a zboží nabízené v regionu. Vyvolat a uspokojit jejich poptávku a poskytnout více příležitostí k výdělkům místním obyvatelům. V neposlední řadě také předpokládám, že Batův kanál a jeho okolí nabízejí docela atraktivní příležitosti i pro rekreaci obyvatel přílehlého regionu.



Osobně věřím, že Baták má potenciál stát se vyhledávaným turistickým cílem a přispět k oživení a růstu místních ekonomik. Aby se to povedlo, je nezbytné se zaměřit na systematické zlepšování podmínek pro pobyt turistů na vodní cestě a jejich aktivity. Pro účely projektu, na kterém pracujeme pro Zlínský kraj, jsme „balík“ souvisejících problémů rozdělili do třech oblastí:

- 1) rozvoj samotné vodní cesty
- 2) doplnění související infrastruktury cestovního ruchu
- 3) marketing, propagace, vzájemná koordinace a spolupráce rozhodujících aktérů

Pro rozvoj infrastruktury vodní cesty sloužící turistům a rekreační plavbě je klíčové zřízení nových přístavišť. Vedle několika přístavišť s technickým a sociálním zázemím, by ideálním stavem bylo, pokud by u každé obce a každého zajímavého místa na trase existovala možnost, bezpečně přistát, uvázat plavidlo a dostat se na břeh. Nemusí jít nutně o nákladná a technicky náročná řešení, ale o místa vybavena uvazovacími prvky a přístupem na komunikaci na břehu. Ponecháme-li turistů na vodě „izolované“ od dění na břehu, bude je pobyt na Batáku bavit jen po omezenou dobu, a také jim zužujeme možnosti, jak utrácet v regionu peníze. Poněkud odvážnější myšlenkou, která je také ve hře, je doplnění stávajícího jezu v Bělově o malou plavební komoru a tím rozšíření možnosti rekreační plavby až do Kroměříže. V kombinaci s připravovaným rozšířením do Hodonína v jižní části Batáku se bude jednat o prodloužení vodní cesty a tím bezesporu také její atraktivnější.



Pokud jde o rozvoj infrastruktury cestovního ruchu, zde je paleta problémů a také navrhovaných řešení trochu pestřejší. Za dominantní lze považovat rozvoj cyklostezek a cyklotras podél Batova kanálu a jejich napojení na regionální síť. Dalším důležitým bodem je posílení ubytovacích kapacit, především kempů a tábořišť, zejména ve vazbě na existující či plánovaná přístaviště. Je sice možné, že někteří návštěvníci přicházejí na Baták hledat klidnou samotu, ale naprostá většina určitě ocení možnost sdílení zážitků s vodáckou komunitou. Pro ekonomickou udržitelnost vodní cesty je však z mého pohledu klíčový rozvoj lodního parku. Konkrétně mám na mysli malá plavidla – hausbóty – které si mohou zájemci pronajmout a strávit na Batově kanálu víkend nebo třeba celé prázdniny. Je to způsob jak rozšířit klientelu, prodloužit její pobyt, zvýšit přímé i nepřímé tržby a do jisté míry i prodloužit na vodní cestě turistickou sezónu.

Ve hře je řada dalších aktivit, jejichž popis by zabral hodně místa. Důležité však je to, že nic z výše popsaného nemá charakter „zbožných přání“ či „hraběcích rad“, ale vše vychází z konkrétních projektových záměrů připravených obcemi a poskytovateli služeb na Batově kanálu. Snahou Zlínského kraje je vytvořit rozvojový plán založený na relevantních dílčích projektech a podpořit jejich předkladatele v systematické a koordinované realizaci. Ambicí plánu je pokud možno maximalizovat zapojení externí zdrojů financování, především strukturálních fondů EU a téměř všechny z 44 předložených projektových záměrů jsou při splnění dalších podmínek k takovému financování způsobilé. Zřejmě si nelze dělat naděje na stoprocentní úspěšnost, ale i případný hubenější výsledek bude pro cestovní ruch na Batově kanálu znamenat výrazný impuls. Pro usnadnění koordinace projektu byl vytvořen webový informační systém, který bude sloužit především těm, kteří budou do realizační fáze aktivně zapojeni. Jeho část je na adrese <https://batak.certicon.cz> přístupná každému, kdo se chce dovědět více.





# Rozvoj cestovního ruchu na Baťově kanálu v okrese Hodonín

Ing. Ladislav Korbel, zmocněnec vlády pro Jihomoravský kraj viz barevná příloha uprostřed časopisu

Baťův kanál je historickou vodní cestou, realizovanou v 30. letech 20. století pro zvýšení hladin spodních vod, závlahy a přepravu lignitu z Rohatce do Otrokovic. Celková délka vodní cesty byla 51,8 km. Vodní cesta poškozená válkou se po r. 1948 již dále nerozšiřovala, začínala se zanášet, lodní doprava po kanále stagnovala a proto byla pro neekonomičnost v r. 1960 ukončena. Skončilo také zavlažování rozoraných luk. V roce 1972 zrušilo federální ministerstvo dopravy pro kanál Otrokovice – Rohatec statut vodní cesty a převedlo jeho správu pod Povodí Moravy. O dvacet let později vyvstala znovu otázka provozování plavební cesty vybudovaným kanálem mezi Rohatcem a Otrokovicemi, byť již pravděpodobně jen pro turistické využití. V roce 1995 byl na základě zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, změněn statut vodní cesty na dopravně významnou využitelnou a novela tohoto zákona č. 118/2004 Sb., změnila tento statut na vodní cestu dopravně významnou využívanou.

Plavební kanál je částečně veden po řece Moravě a částečně nově vykopaným umělým korytem, které se od řeky odděluje ve Spytihněvi a znovu se spojuje ve Starém Městě. Ve Veselí nad Moravou se kanál znovu odděluje, ve Vnorovech se s řekou originálním způsobem kříží a pokračuje až do Rohatce. V současné době je přístupno – propojeno 48 km původní trasy Baťova kanálu a 17 km navazujících říčních kilometrů. Stavba je tvořena pohyblivými jezy s výsuvnými tabulemi a závlahovými klapkami, 14ti plavebními komorami a soustavou závlahových a drenážních kanálů roztroušených po celé krajině.

## Plavba po Baťově kanálu

Projekt rozvoje cestovního ruchu na historické vodní cestě Baťův kanál se rozvíjí od roku 1995, kdy bylo iniciováno obnovení vodní cesty Otrokovice – Rohatec. Vodní cesta procházející okresem Hodonín (usnesením vlády č. 722/2003 označen jako hospodářsky slabý region) představuje velký potenciál pro žádoucí hospodářské oživení regionu, zlepšení situace na trhu práce a zvýšení atraktivity regionu. Od tohoto roku bylo realizováno několik dílčích projektů, jejichž výsledkem je postupná rekonstrukce vodní cesty, zvyšující se počet nových podnikatelů i pracovních míst ve službách a trvalý růst návštěvnosti. V roce 2002 se turistické využívání vodní cesty stalo jednou z nejnavštěvovanějších atrakcí Moravského Slovácka.

## Vývoj návštěvnosti na Baťově kanálu v letech 1996 - 2003

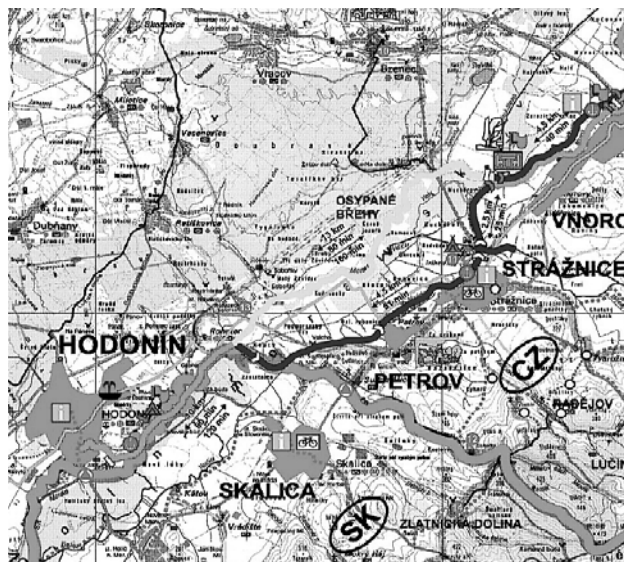


Plíže – ojedinělý soubor památkově chráněných vinných sklepů z 18. a 19. století

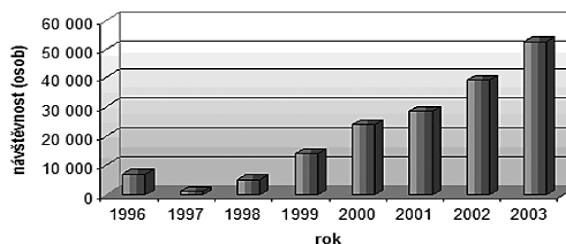
Hodonínsko, které je strukturálně postiženým regionem, stojí před možností využít potenciálu přírodně-technického komplexu tvořeného historickou vodní cestou Baťův kanál a současně potenciálu tradičních aktivit v regionu, kterými jsou především gastronomie a vinařství (na levé straně řeky Moravy leží vinařská obec Blatnice, v jižním cípu kanálu se nachází vinařská obec Petrov

s unikátním souborem historických vinných sklepů - Plíže).

Hlavní překážkou pro rozvoj rekreační plavby, která se v posledních letech v ČR začíná rozvíjet, je nedostatečná infrastruktura vodních cest (přístaviště, servisní infrastruktura atd.). Kompetence jednotlivých orgánů státní správy nejsou v této oblasti jasně vymezeny, což neumožňuje přísun potřebného objemu finančních prostředků pro podporu a rozvoj tohoto perspektivního odvětví cestovního ruchu. V současnosti jsou Ministerstvem dopravy a Ministerstvem pro místní rozvoj připravovány základy pro vytvoření koncepčního dokumentu, který by umožnil odstranění těchto překážek.



Úřad vládního zmocněnce se stal po diskusi se zainteresovanými stranami zastřešujícím subjektem a koordinuje činnosti spojené s rozvojem cestovního ruchu v oblasti Baťova kanálu i se Zlínským krajem. Cílem je propojit všechny místní atraktivity do jednoho funkčního celku – a to nejen na vodní cestě, ale i v jejím souvisejícím okolí, prostřednictvím zpevněných cyklostezek vedených po březích v jedinečném přírodním prostředí. V současné době je identifikováno 53 méně či více rozpracovaných projektů celkem v hodnotě přibližně 700 mil. Kč. Tyto vytvářejí potenciál pro vznik až 126 celoročních pracovních míst. Mezi prioritní rozvojové projekty patří prodloužení splavnosti Baťova kanálu a vybavení servisní infrastrukturou, vybudování páteřní cyklostezky podél Baťova kanálu v úseku Hodonín – Veselí nad Moravou pro víceúčelové využití, vytvoření informačního systému atd.



Turistický ruch na vodní cestě existuje v současnosti na dvou izolovaných úsecích, a to úsek Otrokovice – Petrov (asi 43 km) a splavný úsek Moravy v okolí Hodonína v délce přibližně 5 km. Výsledkem tedy může být prodloužení splavné vodní cesty přibližně na 65 km, což je výrazným impulsem pro prodloužení délky pobytu na vodní cestě, změnu struktury návštěvnosti ve prospěch kategorie s vyššími výdaji, růst poptávky po nových službách a zvýšení úrovně turistického ruchu v regionu. Prodloužení délky vodní cesty pro průběžnou plavbu umožní nárůst návštěvnosti z 52 tis. v roce 2003 až na 150 tis. návštěvníků ročně v horizontu roku 2015.

Postupnou realizací všech identifikovaných projektů zaměřených na oživení turistické plavby a revitalizaci okolní krajiny by mělo dojít k unikátnímu spojení tradice a kulturního bohatství ve vazbě na přírodní a technickou památku Baťův kanál, který představuje potenciál pro místní ekonomiku.

- 1) Regulace Moravy nebyla nikdy provedena mezi Strážnicí a Rohatcem, proto tento unikátní úsek s meandry a osypanými břehy poskytuje jeden z mála pohledů na přirozený tok řeky.
- 2) Na území Zlínského kraje je připraveno celkem 35 projektů za 424 mil. Kč

# Projev na prezidiu ERSTU

## Ing. Pavel Uher, ředitel závodu Dolní Vltava, Povodí Vltavy

Vítám vás, představitele ERSTU, jménem Českého plavebního a vodocestného sdružení (ČPVS), které je také členem ERSTU. Naše odborné sdružení spojující více než 100 odborníků ve vodní dopravě letos oslavilo 10 svého trvání.

Jsem rád, že jste zvolili Prahu jako místo svého jednání. Je krásná a má staletou tradici v lodní dopravě. Sůl a dříví se po Vltavě a Labi na sever do německých historických zemí plavily od nepaměti.

Máme i stoletou tradici moderní lodní dopravy. Příští rok slavíme 100 let od uvedení 9 km dlouhého plavebního kanálu Vraňany – Hořín do provozu a několika plavebních stupňů na Labi a Vltavě.

Cíle ČPVS jsou podobné jako cíle ERSTU. Vycházejí ze stejných programů rozvoje ekonomicky i ekologicky výhodné lodní dopravy, která však v posledních letech se nejen nerozvíjí, ale především u nás silně upadá. Jaké jsou důvody tohoto všeobecného úpadku lodní dopravy u nás?

Je to především nekonceptnost naší vlády v podpoře rozvoje vodní dopravy. Tato nekonceptnost má dlouhou tradici a trvá u nás s drobnými výkyvy už více jak 40 let. Dříve, před rokem 1989, jsme hledali příčiny v ekonomické slabosti politického systému, v jeho orientaci na východ, kam žádné řeky od nás netečou. Kde jsou ale ty příčiny dnes, po sjednocení Evropy, po pádu totalitních východoevropských režimů, po uvolnění tržního hospodářství?

Jsou podle mého názoru především v naší odborné nejednotnosti, nekonceptnosti, neustálé ochotě ke kompromisům a hledání náhradních řešení.

Dle mého názoru je přitom řešení našeho problému jednoduché a má pouze jediné řešení. Jsme na střeše Evropy, naše páteří vodní toky Labe, Vltava, Morava a Odra jsou málo vhodné, s velkým rozkolísáním průtoků, s výjimkou Vltavy bez retenčních prostor pro zlepšení minimálních průtoků. Z toho plyne jediné východisko. Vodní cestu soustavně, postupně a koncepčně kanalizovat. S tím začali naši předkové před více jak 100 lety a my jsme je nedokázali v posledních 50 letech následovat.

Vždy se mezi námi našli takoví „odborníci“, kteří pod praporem pokroku zcela paralyzovali rozvoj vodních cest v posledních 50 letech. Neustálé změny koncepcí (Střední Labe, Dolní Labe), změny parametrů vodní cesty, plavební hloubky, rozměry plavebních komor, změn lodního parku (tlačná remorkáž), jen nahrávaly nadřazeným orgánům k neustálému přijímání nových a dalších vládních usnesení, která si mnohdy odporovala a hlavně se nikdy nenaplnila. Jen v posledních 8 letech byla ve prospěch vodních cest a lodní dopravy přijata 4 vládní usnesení k dokončení slavnosti dolního Labe, ale ani jedno z nich se nenaplnilo. Naše cíle ČPVS jsou shodné s cíly ERSTU – z usnesení valné hromady z loňského března v Drážďanech i usnesení PIANC z května 2003 v Bergenu, jen je stále nedokážeme naplnit.

Bohužel musím konstatovat i to, že nešťastné rozhodnutí německé spolkové vlády o zastavení prací na splavnění Labe mezi Drážďany a státní hranicí, jen přililo oleje do pochodně našich odpůrců, našeho úsilí o splavnění dolního Labe na našem území od Střekova po státní hranice se Spolkovou republikou Německo.

Věříme však v Evropské společenství a v mládí našich nastupujících odborníků. V Evropském společenství vidím naději kromě zdroje financí pro realizaci našich záměrů hlavně v tom, že bude stanovena jednoznačně koncepce systému evropské dopravy, v němž bude vodní doprava



zastávat své důležité místo. Je to jeden z prvních úkolů, který by naši zástupci v této instituci měli prosazovat.

Naději dále vidím v nastupující generaci mladých plavebních odborníků, kteří jsou na potřebné technické a komunikační úrovni. Věřím, že se ujmou ukázněné realizace vytyčených cílů. I k tomu slouží naše organizace, to je její hlavní poslání.

V neposlední řadě doufám, že mechanismy Evropského společenství a české vlády na podporu soukromého podnikání umožní záchranu jednotlivých podnikatelských subjektů ve vodní dopravě a stavbě lodí nové generace – lodí ekologicky nezávadných, rychlých, pokrývajících celou škálu požadavků na lodní dopravu od kusové přepravy – kontejnery až po sypký substrát všeho druhu.

Důležitou oblastí vodní dopravy, která je obzvláště perspektivní pro Českou republiku, je rekreační a sportovní plavba. Celoevropský rozmach této dopravy v minulých letech přichází i k nám. Potřebné investice do tohoto odvětví jsou poměrně malé, jejich návratnost je rychlá. Vyžaduje to však stejně jako u dopravy nákladní podporu jak od našich společností, tak od státu, tedy Ministerstva dopravy, Ministerstva zemědělství a Ministerstva místního rozvoje. Je nezbytné, aby základní infrastrukturu, která není finančně náročná, vybudoval stát. V posledních dvou letech se v této oblasti u nás mnohé podařilo, je však nutné pokračovat a tempo zvýšit. Budovat přístavy s nezbytnou infrastrukturou a dobudovat drobná zařízení na vodní cestě pro usnadnění pohybu lodí – čekací stání, vázací prvky na trati a v plavebních komorách, servisní stanice. O vše ostatní se postará soukromý sektor sám.

Jsem přesvědčen, že to nejhorší ve vodní dopravě máme za sebou. Po suchých letech nás postihly extrémní povodně v roce 2002. To napáchalo ohromné škody na všem i na vodní cestě. Jen v Povodí Vltavy, na 90 km vodní cesty byly škody nejméně 30 mil. euro. Dnes jsou tyto škody odstraněny, vodní cesta je plně provozuschopná a funkční již od jara loňského roku. Při likvidaci následků povodně došlo k mnohému zlepšení vybavenosti vodní cesty a zařízení na nich. Je to zásluha nejen pracovníků Povodí, ale i Ministerstva dopravy. Spolupráce všech složek státní správy včetně orgánů ochrany přírody je od katastrofální povodně v roce 2002 velmi dobrá, nejlepší jaká kdy byla.

Nesmíme tento okamžik propást, ale naopak na něm stavět. A jsem opět u mladých. Doufám, že se vyvarují našich chyb a chopí se příležitosti, kterou mají. Je nejvyšší čas začít jednat.

**Poznámka redakce:** ERSTU e. v. – Evropský svaz říčních – námořních plaveb (www.erstu.de) – prezidium ERSTU zasedalo v Praze ve dnech 15. – 17. 9. 2004.

## European River-Sea-Transport Union e.V.

European River-Sea-Transport Union e.V. • Westhafen Str. 1 • 13353 Berlin



Westhafen Str. 1 • 13353 Berlin  
Tel.: ++49(0)30-3 90 95-2 61  
Fax: ++49(0)30-3 90 95-1 48  
www.erstu.com  
erstu@oehe.de  
erstu@erstu.com

### Prager ERSTU-Resolution zur Elbe

Das Präsidium der Europäischen Fluss-See-Transport Union e.V. Berlin (ERSTU) hat sich auf seiner 15. Tagung erneut mit den Problemen seiner Mitgliedsunternehmen in der Tschechischen Republik nach Beitritt zur Europäischen Union befasst und stellt fest:

- der Elbstrom hat einen internationalen Status;
- wir halten die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf der internationalen Elbwasserstraße (E 20) durch den Bau von 2 Staustufen - Male Brezno und Prostredni Zleb - auf dem Gebiet der Tschechischen Republik für wichtig;
- nur so kann der ökologische Schiffstransport für Außenhandelstransporte zu den Seehäfen genutzt und das tschechische Wasserstraßennetz mit dem westeuropäischen verbunden werden.

Auf dieser Grundlage wendet sich das Präsidium der ERSTU:

1. an die zuständigen legislativen und exekutiven Organe der Tschechischen Republik mit der Bitte, eine zügige Planung und technische Vorbereitung dieses Vorhabens zu unterstützen;
2. an den Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen Deutschlands, die noch vorhandenen Baustopps auf dem deutschen Elbanteil unverzüglich aufzuheben, um eine wirtschaftliche Nutzung des gesamten Elbstrom für die Schifffahrt in kürzester Frist zu ermöglichen.

Das ERSTU-Präsidium unterstützt in diesem Zusammenhang uneingeschränkt die auf dem Elbschifffahrtstag 2004 in Decin am 10. September verabschiedete „Deciner Resolution“.

Prag, 16. September 2004

Robert Baack  
Präsident der ERSTU



## Pražská rezoluce ERSTU k Labi

Presidium Evropského svazu říčně- námořní dopravy se sídlem v Berlíně (ERSTU) se na svém 15. zasedání opětovně zabývalo problémy svých členských organizací v České republice po vstupu do Evropské unie a konstatuje:

- řeka Labe má mezinárodní status;
- považujeme zlepšení plavebních podmínek na mezinárodní labské vodní cestě (E20) pomocí výstavby 2 plavebních stupňů – Malé Březno a Prostřední Žleb- na území České republiky za důležité;
- pouze tímto způsobem může být ekologická říční plavba využita pro zahraničně-obchodní přepravy do námořních přístavů a česká síť odních cest být napojena na síť západoevropskou.

Na tomto základě se obrací presidium ERSTU na:

1. příslušné legislativní a exekutivní orgány České republiky s prosbou o podporu urychleného plánování a technické přípravy tohoto záměru;
2. spolkového ministra pro dopravu, výstavbu a bydlení Německa, aby neprodleně zrušil ještě existující stavební uzávěry na německém úseku Labe s cílem v co nejkratším termínu umožnit hospodárné využití celého toku Labe pro plavbu.

Praha 16. září 2004

*Presidium ERSTU v této souvislosti bezvýhradně podporuje „Děčínskou rezoluci“, přijatou na Labském plavebním dnu dne 10. září 2004 v Děčíně.*



Členové prezidia ERSTU na zasedání v Praze ve dnech 16.-17.9. 2004. (zleva) pp. Annisimov (Rusko), Bencsik (Maďarsko), Rentner a Heidenstecker (Německo), van Thull (Nizozemsko), Horyna (ČR), Baack (president ERSTU-Německo), Winogradow (Německo), Mitskewich (Ukrajina), Hartkopf - tajemník ERSTU (Německo), Bilik (Rakousko).

## Spolek na podporu labské říční oblasti, zapsaný spolek

### DĚČÍNSKÁ REZOLUCE

U vědomí,

- že Labe je mezinárodní vodní cesta evropského významu,
- že Labe tvoří pro Českou republiku jediné spojení s evropskými zámořskými přístavy,
- že přepravy vnitrozemskou lodí jsou z hlediska životního prostředí nešetrnější a že jsou to nejbezpečnější přepravy,
- že přepravy vnitrozemskou lodí jsou na dlouhé vzdálenosti nejekonomičtější a
- že mezinárodní přeprava zboží po moři se zvláště velkou dynamikou poroste,

Vyzývají účastníci Dne labské plavby 2004 všechny politicky zodpovědné na evropské, národní a regionální úrovni k rozhodné podpoře vodní cesty Labe.

Grémia Evropské unie se vyzývají, aby vůči České republice a Spolkové republice Německo vyžadovala postupnou, potřebám odpovídající výstavbu vodní cesty Labe a aby ze své strany podporovala využívání Labe zohledněním při všech příslušných podpůrných programech.

Parlament a vláda České republiky se vyzývají, aby postupně uskutečnily již zahájené plánovací řízení k výstavbě zatím ještě scházejících zdymadel mezi Ústím nad Labem a Hřenskem. Stavba těchto regulačních děl je nezbytná, abychom měli průběžně využitelnou vodní cestu od Hamburku až po Mělník.

Parlament a vláda Spolkové republiky Německo se vyzývají, aby upustily od blokády potřebám odpovídající výstavby Labe mezi českou hranicí a Lauenburgem a aby v brzké době uskutečnily potřebná stavební opatření podle spolkového plánu dopravních cest 1992.

Spolkové země podél Labe se vyzývají, aby ve svých přístavech vybudovaly překladištní zařízení, zvláště pro velmi rychle rostoucí segment kontejnerové dopravy. Dále je třeba vykázat dostatečné plochy pro podmínky logistiky a paralelně vybudovat pozemní infrastrukturu.

V Děčíně dne 10. září 2004



*Tlačný remorkér  
TR 18 při  
protiproudí plavbě  
pod Drážďanama.  
Foto:  
Zdeněk Pejša*

## Verein zur Foerderung des Elbstromgebietes e.V.

### DECINER RESOLUTION

Im Bewusstsein,

- dass die Elbe eine internationale Wasserstrasse europaeischer Bedeutung ist,
- dass die Elbe fuer die Tschechische Republik den einzigen unmittelbaren Anschluss au die Europaeischen Ueberseehaefen bildet,
- dass Transporte per Binnenschiff die umweltschonendsten und sichersten Verkehre sind,
- dass Transporte per Binnenschiff zudem die wirtschaftlichsten Verkehre ueber lange Distanzen sind und
- dass der internationale Warentransport ueber See weiterhin mit besonders grosser Dynamik wachsen wird,

fordert der Elbschiffahrtstag 2004 alle politisch Verantwortlichen auf europaischer, nationaler und regionaler Ebene zur entschlossenen Foerderung der Wasserstrasse Elbe auf.

Die Gremien der Europaischen Union sind aufgefordert, gegenueber der Tschechischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland den zuegigen, anforderungsgerechten Ausbau der Wasserstrasse Elbe einzufordern und ihrerseits die Nutzung der Elbe durch Beruecksichtigung bei allen einschlaegigen Foerderprogrammen zu unterstuetzen.

Parlament und Regierung der Tschechischen Republik sind aufgefordert die bereits eingeleiteten Planungsverfahren fuer den Bau der noch fohlenden Stauwehre zwischen Ústí nad Labem und Hřensko zuegig durchzufuehren. Der Bau diese: Regulierungswerke ist unverzichtbar, um eine durchgaengig nutzbare Wasserstrasse von Hamburg bis Melnik zu haben.

Parlament und Regierung der Bundesrepublik Deutschland sind aufgefordert, die Blockade eines anforderungsgerechten Ausbaus der Elbe zwischen tschechischer Grenze und Lauenburg aufzugeben und die erforderlichen Ausbaumassnahmen gemaess Bundesverkehrswegeplan 1992 zeitnah umzusetzen.

Die Bundeslaender entlang der Elbe sind aufgefordert, in ihren Haefen die Umschlagsanlagen auszubauen, insbesondere fuer das besonders schnell wachsende Segment des Containertransports. Ferner sind ausreichende Flaechen fuer Logistikunternehmen auszuweisen und die landseitige Infrastruktur parallel zu entwickeln.

Decin, 10. September 2004

# Vybavení labské vodní cesty infrastrukturou pro mezinárodní vodní turistiku

**Ing. Miroslav Cink, jednatel MVPP s. r. o.**

Ve vyspělých evropských zemích je stále intenzivněji rozvíjen sportovněturistický obor rekreace – vodní turistika a to jak námořní tak vnitrozemská. Mnoho firem dnes ve velkých seriích vyrábí na celém světě námořní a říční jachty, které jsou cenově přístupné podle velikostí a vybavení všem vrstvám. Vnitrozemská sportovně-rekreační plavba po jezerech, splavných řekách a plavebních kanálech probíhá, až na výjimky, jen ve dne a aby byla ekologicky nezávadná a co nejšetrnější k životnímu prostředí, musí být vybavena hustou sítí přístavů.

Ty kromě bezpečného kotvení umožňují likvidaci komunálních odpadů, přečerpání lodních septiků, tankování pitné vody a pohonných hmot, dobíjení baterií, výměny motorových a hydraulických olejů, opravy lodí a jejich zimní kotvení, nákup alespoň základních potravin a nápojů, půjčovny kol, motocyklů a event. osobních automobilů pro výlety do okolí, restaurační zařízení včetně sprch, praček apod. Ve vyspělých evropských zemích jsou takto vybavené přístavy hustě vybudovány a další se budují.

Na překrásné labské a navazující vltavské vodní cestě již od Magdeburku až do Chvaletic a do Prahy však tyto přístavy zatím chybí a většina často atraktivních měst nemá ani vlastní molo pro bezpečné vyvážání turistických lodí, což je nezbytné pro umožnění návštěvy a prohlídku těchto měst. V našem kraji takové veřejné molo mají pouze ve Velkých Žernosekách.

Lze očekávat, že vstupem do EU bude intezita vodní turistiky na labské a vltavské vodní cestě narůstat a to bez ohledu na to, kdy budou dobudovány chybějící vodní stupně mezi Magdeburkem a Ústím nad Labem (Střekovem), protože většina turistických a sportovních motorových jachet má ponor do 1m. Velké turistické jachty a velká rekreační plavidla jsou ale zatím na stavu vody pod Střekovem závislá a při nízkých stavech vody v rekreační sezóně připlout do ČR nemohou. Doufáme proto, že brzy zvítězí zdravý rozum a nezbytné stupně v ČR a úpravy Labe v Sasku se brzy začnou realizovat.

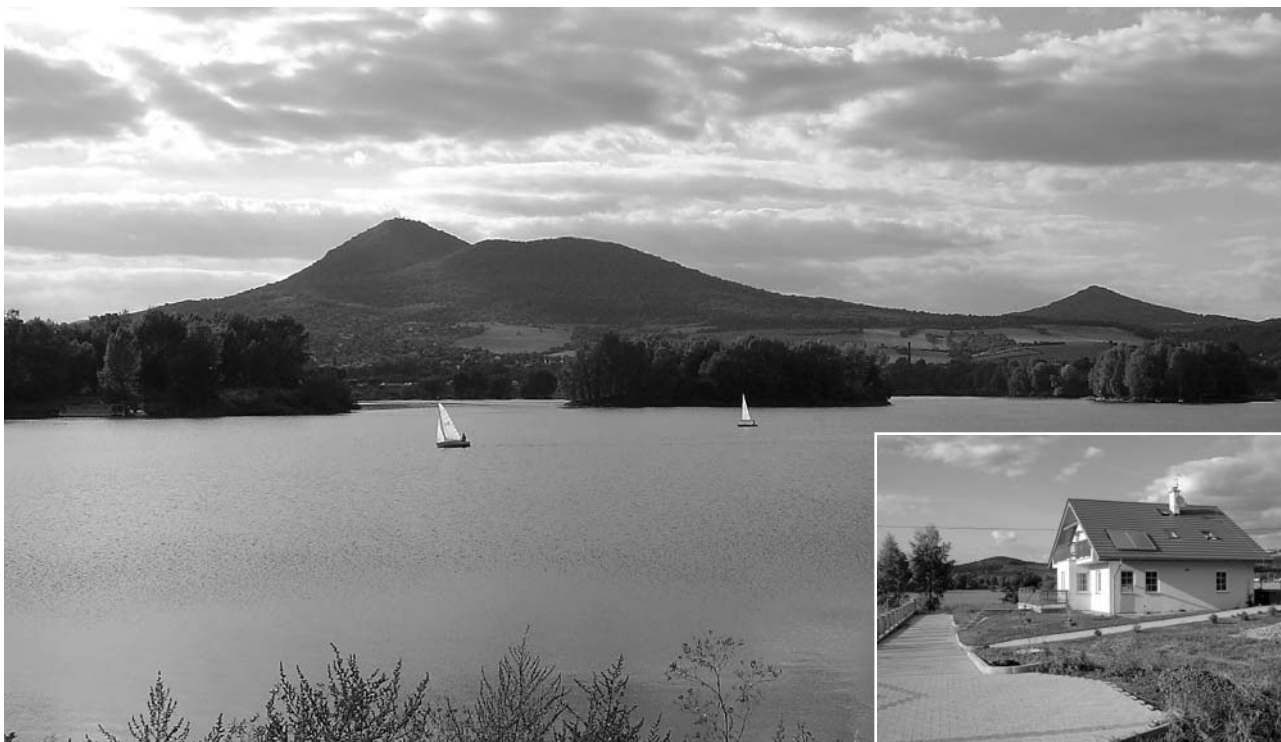
„Světlo v tunelu“ představuje odvážný pilotní projekt mezinárodního přístavu vodní turistiky na jezeře v Píšťanech investora „Mezinárodní veřejný přístav Píšťany, s.r.o.“(MVPPs.r.o.), který má podporu KÚ v Ústí n. L., MÚ v Litoměřicích a mnoha dalších institucí a rychle pokračuje ve výstavbě. V současné době je zkolaudo-

ván dům správce přístavu, vydáno pravomocné územní rozhodnutí na celý přístav a jeho příslušenství a ve stavebním řízení jsou obě navazující stavby – objekt služeb s ubytovacími a restauračními kapacitami a vodní část přístavu s moly pro 40 sportovněturistických jachet a s pevným molem pro přistávání větších lodí a jejich obsluhu, dále s tankem PHM a čerpací stanicí, sklad olejů, navazující inženýrské sítě, parkoviště a pod.

Abychom při výstavbě výše uvedených staveb mohli pomýšlet na příslibené dotace, potřebujeme, jak jsme byli upozorněni od pracovníků dotací, aby pokračovala podpora m.j. Krajského úřadu a aby byl tento a podobné projekty zařazen do „grantového schématu“ kraje Ústí n. L.

Pokud se to podaří a dotace podpoří výstavbu tohoto prvního mezinárodního přístavu, bude jeho provoz zahájen již v sezóně 2005.

Ža případnou podporu děkujeme a těšíme se na další spolupráci.



# Život není takový – je úplně jiný (22)

Ing. Josef Podzimek

viz barevná příloha uprostřed časopisu

*Tím, že historie seznamuje lidi s minulostí, umožňuje jim posuzovat přítomnost.*

Thomas JEFFERSON

## Proč jsem jel do Anglie

Jak již v názvu stojí – všechno je jináč. Vlastně jsem se připravoval na pravidelnou dovolenou ve Francii. Proč jsem opustil poklidnou Normandii, přeplul Kanál La Manche, na otočku jsem zajel do anglického Liverpoolu a třetí den se opět koupal na francouzských plážích, mělo hned tři důvody:

- Dostal se mi do ruky článek o komplexní modernizaci nejstaršího lodního zdvihadla na světě u Andertonu. Chtěl jsem na vlastní oči vidět rozmach rekreační plavby a turismu v konzervativní Anglii.
- V době mého pobytu v cizině se vodohospodářská veřejnost loučila v Praze s ing. Liborem Zárubou – nadšeným propagátorem lodních zdvihadel na VD Slapy a VD Orlík a já hledal sám před sebou důstojnou a účelovou náhradu mojí neúčasti, která by Libora potěšila.

- Libor měl na svém parte nádherný citát: *Lod je nejbezpečnější v přístavu, ale proto se lodě nestaví...*

A tak v historickém britském přístavu Portsmouth ve stínu legendární plachetnice Victory, na které plul a vítězil sám lord Nelson, jsem mohl v klidu vzpomínat na Libora, jeho lásku k plachetnicím a lodím vůbec. Zároveň jsem si mohl osobně ověřit při plavbě na rozbořeném moři jednou z nejmodernějších a nejrychlejších katamaránových lodí, výše uvedenou moudrost.



Cesta za poznáním (Caen – Portsmouth – Oxford – Liverpool – Anderton – Barton a zpět).

## Anglické vodní cesty

jsou učebnicovým příkladem ohromného rozmachu vnitrozemské vodní dopravy a jejího pádu. Tato historie je velmi poučná pro stavitele moderních vodních cest a zároveň velmi zneužívaná jejich odpůrci. Snad v jiném povídání se vrátím k problematice nepravdivých informací a širšímu seznámení našich čtenářů s vodními cestami v Anglii. Za tím účelem jsem si koupil atlas „Britain's waterways“. Má 128 stran a nejméně tolik map a můžete podle něj plout celé týdny a poznávat krásy Anglie lépe než autem či železnicí. Pochopíte víc Anglii 18. a 19. století. Ale dnes se soustředím pouze na lodní zdvihadlo Anderton, největší otočný akvadukt na světě u Bartonu, historický přístav Portsmouth a plavbu moderním katamaránem. To vše se dá stačit a ještě přeplout dvakrát Kanál La Manche a po zcela ucpaných silnicích ujet po levé straně 1600 km za tři dny. Snad to přiblíží širší veřejnosti moderní



Plavba z Francie do Anglie a zpět je velmi levná, čtyři osoby + automobil 70 EUR (lodní lístek)

využití menších a malých vodních cest pro rekreační plavbu a rozvoj místních regionů. Snad to pomůže i při rozhodování o dobudování hornovltavské vodní cesty, velkém snu – velkého vodohospodáře Libora Záruby.

## Plavba přes Kanál La Manche



Katamaránová ferra připlouvá...



... otáčí se a sklápí nájezdovou rampu.

Z Francie do Anglie a zpět se autem můžete dostat čtyřmi základními způsoby. Motorovou lodí, lodním vznášedlem, autem na železničním vagonu tunelem nebo moderní katamaránovou lodí. Nejzajímavější a nejrychlejší způsob pro tentokrát se mi zdá plavba katamaránovou lodí, která je nově zavedena na lince Caen – Portsmouth a trvá 3 hodiny 25 minut. To platí ovšem jenom tehdy, když není pro špatné počasí plavba zastavena. V tom případě vám společnost P&O Ferries buď vrátí peníze nebo

zajistí plavbu klasickou ferrou ovšem později, časově podstatně delší plavbou, případně z jiného vzdálenějšího přístavu i s jiným přístavem na anglické straně. Zvolili jsme variantu počkat až se moře uklidní. Jediná lodní společnost, která tyto rychlé katamaránové lodě provozuje je světově známá společnost P&O. Je pro mě významná i velmi osobně. Když jsme s Liborem a jinými delegáty byli v roce 1994 na světovém plavebním kongresu

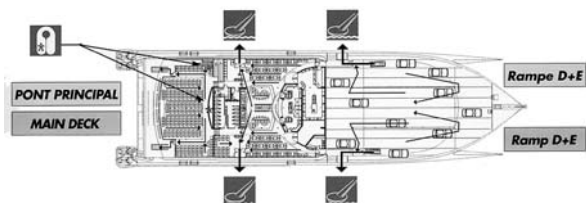


Schéma střední paluby katamaránu P&O Ferries.



Až 200 aut zajíždí do trupu lodě.



Dvě paluby pro pasažéry.



Opouštíme břehy Francie – nájezdové rampy na ferry v Ouistrehamu (Caen).

### Technické údaje katamaránu P&O Ferris

Výroba: Austrálie • Délka: 100 m • Šířka: 30 m  
 Motory turbo: 4 ks • Výkon: 38 000 k  
 Max. rychlost 70 km/h • Počet palub: 4  
 Počet pasažerů: 800 • Počet automobilů: 200



Betonový bunkr při vjezdu do přístavu Portsmouth vám připomene druhou světovou válku...



... pár metrů dál se snoubí původní opevnění tohoto anglického přístavu s právě dokončovanou vyhlídkovou věží.



Ponorka před vjezdem do Portsmouthu.

ve španělské Seville, pluli jsme také Gibraltarským průlivem a zde jsem si poprvé všiml loga P&O. Tehdy jsem se rozhodl, že založím akciovou společnost s názvem P&S (Podziměk a synové). A nyní po deseti letech jsem plul s touto společností s nejmodernější ferrou katamaránového typu z Francie do Anglie.

Nikde se mi nepodařilo sehnat podrobné technické informace o této lodi, a tak jsem se musel spokojit se základními údaji, které nám poskytl stevard a nákresem z evakuačního plánu.

Plavba je pohodlná a příjemná (nejsou-li větší vlny). Nájezd a výjezd aut bezproblémový. Na rozdíl od plavby – letu vznášedlem není potřeba připoutávat kola vozidel. Po třech hodinách plavby se blížíme k anglickým břehům. Historický i moderní přístav Portsmouth je na dosah fotoaparátů. Vplouvat do tohoto přístavu je opravdu nezapomenutelný zážitek. První co minete je betonový bunkr uprostřed moře z druhé světové války. Pak následuje neuvěřitelná směsice překrásných historických domečků a zbytky původního středověkého opevnění přístavu. Z toho vypouje vysoká moderní



Moderní ferra a válečná loď v Portsmouthu.

vyhlídková věž, která se dostavuje. Kolem vás plují velké moderní osobní i nákladní lodě, lodě sportovní, plachetnice a velké válečné lodě. Zahlédnete ponorku i první parní plachetnici Warrior z roku 1860.



„Nařizujeme Vám z pohledu lidí dbalých zákonů neprodleně zajistit, aby naše doky v Portsmouthu byly obehnané dobrou a pevnou zdí... pro ochranu našich lodí a galér.  
 Král Jan. 20 května 1212.“

### Plavba vždy hrála významnou roli v životě Angličanů

Klíčovými pro obranu byly vody Solentu a Portsmouthu od dob, kdy Římané na břehu kanálu založili vojenskou základnu. Později, podle legendy, král Alfred vybudoval flotilu, která odrazila Vikingy.

První malé lodě měly dvojí funkci. V dobách míru fungovaly jako lodě obchodní, zatímco v době válečného konfliktu se snadno přeměnily v bitevní lodě. Námořní bitvy probíhaly na malou vzdálenost, muži často stáli tvář v tvář.

Konstrukce lodí již ve středověku dovolovaly stavbu větších plavidel, která mohla vyplout na oceán a zahájit éru objevitelských výprav.

Zbraně se na moře dostaly poprvé v 15. stol, kdy se také začaly stavět první bitevní lodě. Jednou z prvních válečných lodí je Mary Rose, vlajková loď flotily Henryho VIII.

Poté následovaly rychlé alžbětínské galeony, které pomáhaly porazit Španěly r. 1588. Taktika v té době však nebyla nijak propracovaná a vládl spíše chaos.

To se změnilo v průběhu 17. století, kdy flotily začaly dostávat jistou strukturu sestávající z těžkých vyzbrojených bojových plavidel a lehkých průzkumných lodí.

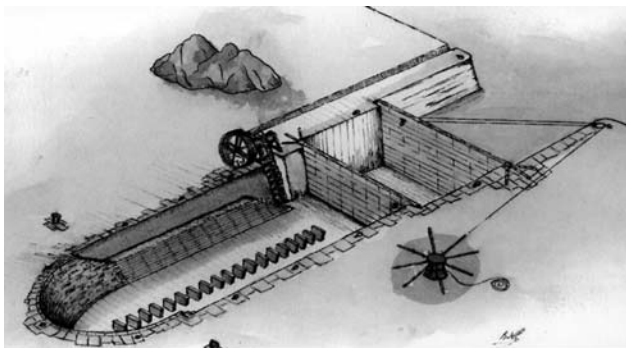
Bitvy se začaly pečlivě plánovat, v rámci vojska se cvičily speciální oddíly pro boj na moři.

## Portsmouth

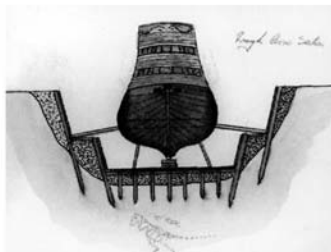
byl klíčovým obranným bodem jak pro Brity, tak dříve Římany, Sasy či Normany. Přístav byl vždy kontrolován z Portchesteru na severním výběžku. Na ruinách románské pevnosti Normané postavili nový kostel, dílny a skladiště, které zásobovaly lodě v jižní části. V roce 1194 nařídil Richard I. zbudovat první dok. V roce 1212 král John nechal vystavět ochrannou zeď kolem doku. 1495 byl zbudován první suchý dok pro potřeby válečného loďstva. Roku 1510 zde byl položen kýl Mary Rose. O dva roky později se Portsmouth stal hlavní královskou loděnicí.

### První suchý dok světa

Ve středověku, když bylo třeba opravit trup lodi, nechala se loď při odlivu lehnout na bok. Tento způsob však umožňoval pouze několik hodin práce do přílivu. Konstrukce stále větších plavidel vyžadovala jiné řešení. Proto se Henry VII. obrátil na architekta kaple Westminsterského opatství a kaple ve Windsoru, Reginalda Braye, pod jehož vedením byl zkonstruován suchý dok o délce 61 m, šířce 20 m a hloubce 9 m. Stěny byly zpevněny kameny a dřevěnými trámy. Prostor mezi dvojími vraty byl vyplněn jílem a utěsněn. Pravděpodobně koněm poháněný „Ingyn“ – zařízení které kbelíky připevněnými na pásu vybíralo vodu – odčerpával vodu. Jak voda klesala, byly postupně mezi stěnu doku a trup lodi umísťovány dřevěné podpěry, které udržely loď v původní poloze. Sovereign byla první lodí, která roku 1496 vplula do doku. 280 mužů pracovalo 24 hodin, aby loď stabilizovali v doku. Po 8 měsících byly práce ukončeny a 20 mužů 4 dny odstraňovalo hlínu z mezivratového prostoru, aby loď mohla opět vyplout.



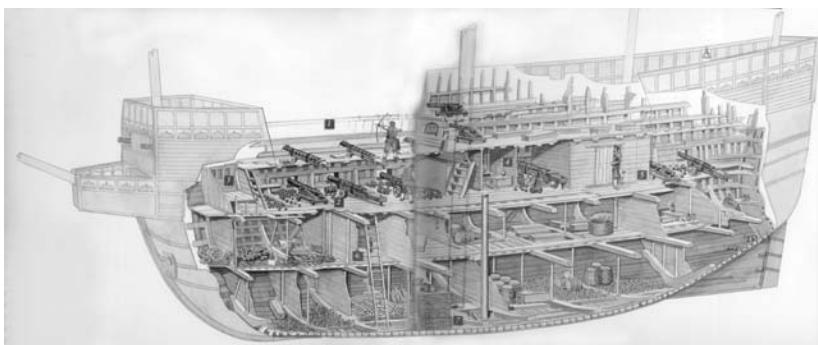
První suchý dok na světě postavený v roce 1496 v britském Portsmouthu.



### Historický přístav

Součástí přístavního komplexu v Portsmouthu je i muzeum Mary Rose. Loď Mary Rose byla postavena r. 1510. Tato loď byla 45 m dlouhá, stožár měla 11,66 m vysoký, výška zádi 14 m, výtlač 700 t a posádku tvořilo 415 mužů (200 námořníků, 30 střelců, 185 vojáků).

Mary Rose byla jednou z prvních lodí, která nesla těžká děla. Aby se zachovala stabilita lodi při osazení děly, byly střily umístěny těsně nad hladinou ponoru. To však působilo problémy při rozbouřeném moři, kdy se musely otvory pro děla uzavřít.



Nejstarší zachovaná britská válečná loď Mary Rose postavená roku 1510.

Dle svědectví námořníků se Mary Rose nepodařilo v kritický den otvory uzavřít a voda, která vnikla do lodi nejspodnější řadou střílen, ji 19.6. 1545 potopila.

Mary Rose, pohřbená na mořském dně byla objevena pomocí sonaru a postupně v letech 1978 – 82 byla odkryta. Potápěči v extrémně obtížných podmínkách kousek po kousku ji čistili. Jeden potápěč strávil prací u dna denně max. 95 minut a tato doba se zkracovala, jak se potápěči dostávali hlouběji až na 45 minut.

Jeden z prvních předmětů vynesných na hladinu byl



Lodní zvon z Mary Rose nese nápis „Byl jsem vyroben v roce 1510“.

zvon s nápisem: „Byl jsem vyroben roku 1510“, tedy v roce, kdy Mary Rose byla postavena. Loď byla vyzvednuta z mořského dna u Soletu v roce 1982. Po vyzvednutí byla dopravena do doku č.3, pár metrů od místa, kde byla postavena. Dok byl poté zastřešen a dnes je unikátní laboratoř, kde mohou návštěvníci z ochozů sledovat probíhající práce na zrestaurování a konzervaci lodi. Tyto práce budou trvat ještě přibližně 15 let.

### HMS Victory

Nejnavštěvovanější a neznámější lodí, která kotví v historickém přístavu je vlajková loď HMS Victory. Je řadovou lodí britského námořnictva první třídy. Na její palubě se můžete vrátit do roku 1895 a prožít slavnou bitvu u Trafalgaru, kde zvítězil a také zahynul legendární admirál lord Nelson.

Byla postavena v anglickém Chathamu v letech 1759 – 1765, podle návrhu sira Thomase Sladeema. Je to



nejstarší loď, jež je stále úředně zařazena do stavu královského námořnictva. Je dodnes symbolem britské námořní síly. Úspěšná životní dráha HMS Victory trvala dlouhých čtyřicet let. Rozměry Victory se těsně blíží přípustným číslům pro dřevěné lodní konstrukce.

Legendární loď admirála Nelsona HMS Victory



## Technické parametry HMS Victory

Celková délka: 69,2 m • Šířka: 16 m • Výtlak: 3 500 t  
Max. rychlost 8 uzlů • Celková délka lanoví: 45 km  
Pořizovací cena: 63 176 liber • Váha proviantu: 940 t  
List kormidla: 1,7 m široký a 11 m dlouhý  
Počet nezkrácených palub: 4  
Posádka: 821 mužů (admirál Nelson a 11 vyšších důstojníků, 128 nižších důstojníků. 398 lodníků, 90 pěšáků, 40 chlapců, 4 královští námořní důstojníci a 149 námořníků)  
Počet děl: 102 pro koule o váze 16,12 kg  
Počet krátkých děl: 2 pro koule o váze 34 kg  
Palebná schopnost jedné salvy: 550 kg koulí na vzdálenost 1600 m

### Doky páry a oceli

Královské doky v Portsmouthu byly původně vybudovány aby sloužily plachetnicím, nevyhovovaly však velké parní flotile viktoriánské doby. Loděnice byla rozšířena o 3 nové doky, parní kovárnu, slévárnu a závody na výrobu kotlů a strojů. Nový komplex slavnostně otevřela královna Viktorie 25. května 1848 za účasti 15 000 občanů.

Již po patnácti letech byly nároky natolik odlišné, že bylo zapotřebí provést další výrazné rozšíření. Roku 1864 získala admirálie souhlas k záboru 73 ha půdy, kde byly následně vybudovány další tři suché doky, soustava dvou komor, 4 nová kotviště se 4,5 km přístavního mola a nová továrna na výrobu pancéřových plátů. Miliony tun půdy byly přemístěny a z vybagrovaného materiálu vznikl ostrov – Whale Island (Velrybí ostrov), na kterém byla postavená přední dělostřelecká škola.

Lomy z Devonu a Cornwallu dodaly miliony tun žuly a kamene na výstavbu tohoto komplexu, jež je jedním z největších projektů v historii Británie.

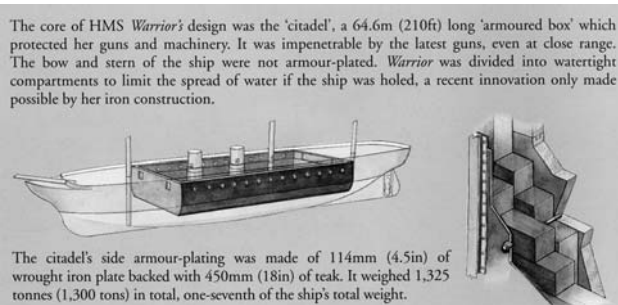
Otevírání komplexu roku 1876 probíhalo současně se spuštěním největší bitevní lodi *Inflexible*, která si také zapsala prvenství jako první loď s elektrickým osvětlením.

### HMS Warrior – Černý had

kotví hned při vjezdu do přístavu a kontrastuje tak s moderními válečnými loděmi, které kotví opodál. Tato válečná plachetnice doplněná parním strojem a lodním šroubem patří k výrazným památkám britského válečného námořnictva. Její srdce – citadela – je 64,6 m dlouhý pancéřový box chránící výzbroj a strojní zařízení. Byl neprů-



Pohled na část historického přístavu Portsmouth s lodí HMS Warrior postavenou v roce 1860.



Pancéřový box lodi HMS Warrior

střelný i na krátkou vzdálenost. Boční pancéřové pláty tvořil 114 mm silný plech vyztužený 150 mm příčkou z týkového dřeva. Vážil 1 325 tun což představuje 1/7 celkové váhy plavidla. Loď byla již rozdělena na jednotlivé vodotěsné sekce.

### Technické parametry HMS Warrior

Celková délka:	127 m
Šířka:	18 m
Výtlak:	9 200 t
Max. rychlost	14,33 uzlů
Pořizovací cena:	332 000 liber
Posádka:	705 mužů
Dokončena:	r. 1860

### Námořnictvo moderní doby

I v současnosti je Portsmouth centrem britského námořnictva a domovem lodí současné špičkové úrovně plných elektroniky.

Nelson naříkal nad nedostatkem průzkumných fregat, Jellicoe před 80 lety potřeboval celou eskadru, aby objevil nepřátelskou loď. Dnes stačí jediná loď osazená radarem pro monitoring do vzdálenosti 2 000 mil. Moderní fregata osazená pouze jedním 4,5 palcovým dělem zasype nepřítele větším množstvím munice, než co dokázala děla na celém boku křižníku z 2. sv. války.

Nejen šedé bojové lodi jsou však k vidění v přístavu. Nalezneme zde také tankery i nákladní lodě. V napoleonských válkách eskadra, která se nazývala – Channel Squadron, měla za úkol zásobovat flotilu na moři prostřednictvím malých nákladních lodí. Dnes tento úkol spočívá na bedrech RFA, která zásobuje lodě na všech sedmi mořích.

Po prohlídce historického přístavu v Portsmouthu urychleně odjždíme do Andertonu.

### Katedrála průplavů

tak je někdy nazýváno nejstarší lodní zdvihadlo na světě u Andertonu v blízkosti anglického Liverpoolu.

### Historické pozadí

Těžba soli a hrnčířství byly dva základní obory, které v severovýchodní Anglii nastartovaly proces industrializace.

První ložiska usazené soli byly využívány již v dobách římské nadvlády v 1. – 4. stol n.l. a první písemná zmínka, týkající se těžby soli, pochází z knihy Domesday Book z roku 1086. V této době se sůl začala těžit v oblasti Middlewich, Nantwich a Northwich.

Do 17. stol byla sůl a další zboží přepravována po pevnině na koních či povozech, po velmi špatných cestách. Obchodníci proto začali v parlamentu vyvíjet tlaky na splavnění řeky Weaver. V roce 1721 byl vydán výnos parlamentu a roku 1734 bylo splavněno 20 mil toku od Frodshamu po soutok s Mersey.

Další podmínkou rozvoje vodních cest byl požadavek na zajištění paliva pro pece. Ložiska uhlí v této oblasti zajistila oboru dlouhodobou prosperitu. Dnešní město Stock-on-Trent původně tvořilo pět měst: Burslem, Tunstall, Henley,



Lodě s malý ponorem pro plavbu na horním toku řeky Weaver jsou nakládány solí pomocí násypek, kresba z roku 1856.

Stoke, Fenton a Longton, která byla počátkem 18. století hlavním centrem keramického a hrnčířského průmyslu.

John Wedgewood se stal roku 1765 velkým propagátorem propojovacího kanálu mezi řekou Trent, kanálem Bridgewater a dále pak na severozápad s řekou Mersey (Kanál Trent & Mersey).

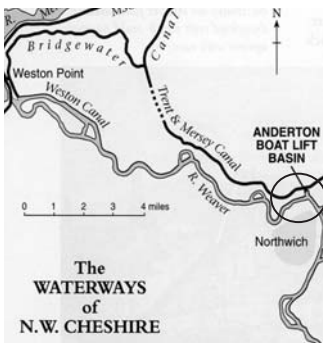


Schéma vodních cest v blízkosti Andertonu.

Výnos parlamentu z roku 1766 umožnil stavbu nového kanálu. Úsek o délce 93 mil, byl považován za nejvýznamnější inženýrské dílo v Anglii této doby. Hlavní úsek kanálu byl v délce 150,44 km dokončen roku 1777, včetně 5 tunelů a 76 komor, 164 akvaduktů a přetíná jej 109 silničních mostů.

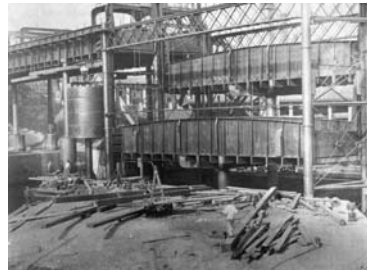
Plavební cesta Weaver se táhne v délce 27 km od Windshamu. Má nyní 5 jezů se zdymadly. Podniky na řece Weaver se však vybudováním kanálu dostaly do izolace, a tak se zejména solní společnosti začaly zabývat myšlenkou na propojení kanálu s řekou Weaver. Vhodným místem k takovému spojení se stal právě Anderton, kde obě cesty probíhaly téměř souběžně ve vzdálenosti 400 stop, odděleny převýšením 50 stop. V roce 1793 byly započaty práce na severním břehu řeky ve strmém údolí pod kanálem, kde byl vyhlouben přístav pro překládání pomocí násypek na sůl.

Původně většina zboží proudila z kanálu do řeky, tudíž shora dolů. Přepravu zajišťovaly dva jeřáby, které od roku 1792 sloužily zejména pro překládání surovin pro keramické podniky. Od dubna roku 1795 do dubna 1800 bylo přepraveno 17 674 tun soli z Middlewich přes kanál a přeloženo u Andertonu na řeku. Mnohé společnosti si kolem tohoto překladiště vybuďovaly sklady.



## Lodní zdvihadlo Anderton

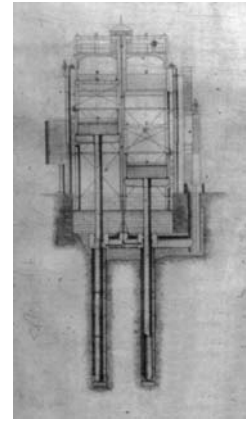
V listopadu 1871 se v parlamentu znovu začalo diskutovat o možnosti propojení obou vodních cest. První návrh počítal s využitím plavebních komor. Ten však byl zamítnut pro velký zábor půdy a také pro velký úbytek vody z kanálu při vypouštění komor. Bylo proto rozhodnuto postavit u Andertonu lodní zdvihadlo.



Jediná fotografie dokumentující výstavbu v roce 1874. Dobře je zde vidět jak hydraulický zásobník tak obě vany a jejich rám.

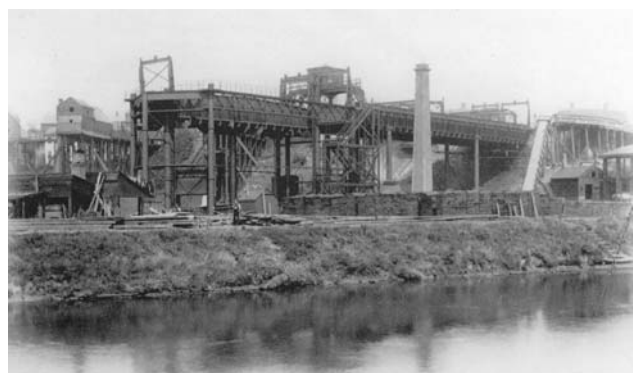
Toto dvojité hydraulické lodní zdvihadlo bylo vybudováno v 1874 – 75 Edwardem L. Williamsem a Johnem W. Sandemanem podle patentu Edwina Clarka.

Plán výtahu mezi kanálem Trent and Mersey a řekou Weaver z roku 1872.



Lodní zdvihadlo Anderton bylo po dokončení v zajištění solného průmyslu

Lodní zdvihadlo, které spojilo řeku Weaver a kanál Trent & Mersey bylo uvedeno do provozu 26. července roku 1875 překonal spád 50 stop (15,34 m). Oproti všem ostatním pozdějším hydraulickým zdvihadlům, Anderton přepravoval lodě ve vanách naplněných vodou. Vany podíraly hydraulické válce. Médium byla říční voda, která později byla destilována. Tím bylo zabráněno korozi ze slané vody, jejíž koncentrace stoupala úměrně s těžbou soli. Parní čerpadlo a hydraulické akumulátory pomáhaly překonávat odpor při spuštění a zdvihání vany. Při ukončení pohybu obou vah byla hladina horní vany o 15 cm nižší než hladina v akvaduktu a hladina spodní vany o 15 cm vyšší než hladina ve spodní rejdě. Pak se otevřela horní i dolní vrata a tím se přidalo do horní vany 15 cm vodního sloupce a naopak z dolní vany stejné množství vody oteklo do spodní rejdě. Tím se obě vany daly proti sobě do pohybu. Pokud vany pracovaly v propojeném režimu, trvalo spuštění či vyzvednutí 2,5 min. Pokud pracovaly nezávisle pomocí čerpadel, cyklus se prodloužil na 30 min.



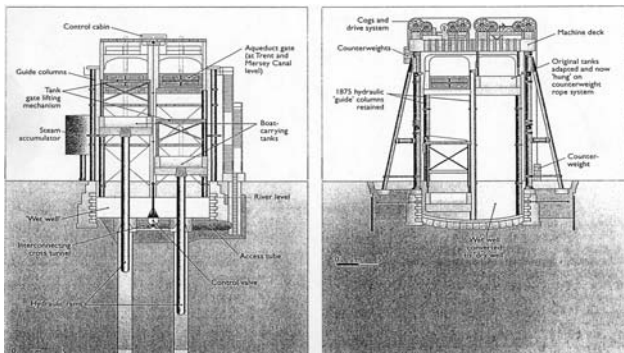
Na fotografii z roku 1880 je dobře vidět, jak ocelová konstrukce zdvihadla byla jednodušší a nižší při hydraulickém pohonu.

Každý z lodních žlabů má užité rozměry 75 x 15 stop (22,9 x 4,6 m). Toto lodní zdvihadlo bylo navrženo pro lodě o nosnosti 100 t.

Portál nad akvaduktem na straně výtahu kdysi nesl dřevěnou řídicí budovu, ze které operátor otvíral a zavíral ventily pro zdvihání a spouštění van. Z tohoto místa měl operátor ničím nezakrytý výhled na akvadukt, výtah a komory. V cihlové budově pod akvaduktem se nachází dodnes parní stroj na uhlí o výkonu 10 koní.

### První rekonstrukce lodního zdvihadla Anderton

Kolem roku 1900 se začaly vyskytovat problémy s korozi hydraulického systému. V roce 1904 byla situace neúnosná a J.A.Saner připravil studii rekonstrukce výtahu z hydraulického pohonu na mechanický.



Srovnání konstrukce lodního zdvihadla s hydraulickým pohonem z roku 1875 (vlevo) a mechanickým pohonem z roku 1908.

Saner zároveň vypracoval realizační plán tak, aby nedošlo k dlouhému narušení přepravy. Počítal se třemi krátkými odstávkami.

V roce 1906 započaly práce na zesílení základů, které probíhaly 24 hodin denně během devatenáctidenní odstávky provozu výtahu v dubnu 1906.

Druhá odstávka trvala deset dní a zahrnovala přípravné práce vč. instalace kovových rámu pro vrata na straně řeky. Žádné další odstávky provozu nebyly. V dubnu r. 1908 proběhly práce na základech nového rámu, který byl osazen společně s kladkovým mechanismem nad stále fungujícím hydraulickým zdvihadlem.

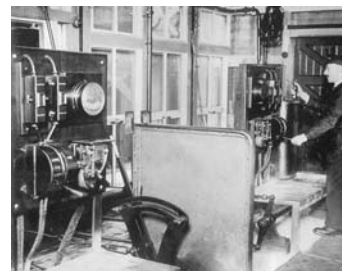
Třetí a závěrečná odstávka trvala 20 dní v dubnu a květnu 1908, kvůli úpravě východní vany, odstranění zvedacího ramene, instalaci zvedacích lan a závaží.

Plně rekonstruovaný výtah byl slavnostně otevřen předsedou společností 29. července 1908 za přítomnosti čtyřiceti pozvaných hostů. Konečná cena přestavby dosáhla 25 869 liber. Saner dokázal naplnit své předsevzetí a podařilo se mu zvládnout transformaci výtahu za 27 měsíců se třemi odstávkami provozu v celkové délce 49 dnů, jak slíbil.



Nádherný záběr výtahu po transformačních úpravách z konce roku 1908. Jasně jsou vidět nové podpěry, mechanické ovládání, nový systém kladek, horní plošina a soustava lan nového výtahu.

Přestože výtah s kladkovým pohonem určitě nebyl elegantním architektonickým dílem, je důkazem Sanerových inženýrských schopností. Přebudovaný výtah využíval jak původní konstrukci z roku 1875, tak novou těžší konstrukci z r. 1908. Masivní železná konstrukce nesla těžkou litinovou soustavu převodů 60 stop nad hladinou řeky. Vana vážící 252 tun byla v tomto provedení vyvažována 18ti litinovými závažími po 14 tunách, která byla zavěšena na lanech. Pohyb každé z van zajišťoval přes převodové ústrojí elektrický motor o výkonu 30 koní. Vany byly zvedány a spouštěny rychlostí 9 stop/min. Doba od vplutí lodi do vany do vyplutí byla 10 až 12 min.



Velín zdvihadla z roku 1931.

### Přepravené zboží v letech 1875 – 1947

YEAR	TONNAGE	YEAR	TONNAGE	YEAR	TONNAGE
1875	17,028	1886	75,942	1897	169,449
1876	31,294	1887	78,611	1898	186,035
1877	30,886	1888	75,375	1899	186,571
1878	37,363	1889	66,989	1900	181,276
1879	37,874	1890	59,688	1901	177,394
1880	40,097	1891	76,600	1902	177,931
1881	44,847	1892	87,763	1903	191,317
1882	22,066	1893	84,434	1904	191,886
1883	48,339	1894	68,920	1905	191,886
1884	49,722	1895	129,187	1906	192,181
1885	67,783	1896	154,849	1907	166,043

YEAR	TONNAGE	YEAR	TONNAGE	YEAR	TONNAGE
1908	163,782	1920	90,538	1932	74,165
1909	211,071	1921(Dec)	79,802	1933	69,298
1910	-	1922	97,805	1934	66,622
1911	-	1923	89,756	1935	74,153
1912	-	1924	125,922	1936	72,497
1913	-	1925	19,962	1937	75,126
1914	213,771	1926	107,134	1938	69,673
1915	200,606	1927	129,960	1939	66,207
1916	166,987	1928	137,316	1940	45,025
1917	133,013	1929	140,042	1941	64,115
1918	105,234	1930	112,596		
1919	72,962	1931	77,785	1947	32,624

### Provoz lodního zdvihadla

Uplynulé roky a znečištěné prostředí zanechaly stopy na konstrukci výtahu. Je paradoxem, že komponenty, které nejvíce podlehly korozi byly ty „nové“ z roku 1908. To lze vysvětlit lepším zpracováním původních komponentů, které byly zpracovány z litiny, jež v té době měla vysokou kvalitu ale byla zranitelnější. V roce 1965 proběhla inspekce výtahu, která měla za úkol zhodnotit stav zařízení, identifikovat nejvíce poškozené části konstrukce a doporučit způsob opravy. Odborníci varovali před zřícením celé konstrukce. V polovině 70. let se již výtah využíval výhradně k rekreačním účelům. V roce 1976 byl andertonský výtah jako historický monument zařazen do památkového fondu. V roce 1978 ze špatně těsnící vany unikla voda v takovém množ-



Lodní zdvihadlo Anderton v roce 1989. V popředí chemické závody Winnington.

ství, že protizávaží vanu převážila a zrychlila její pohyb natolik, že se spálil elektromotor. Další nehoda se stala v roce 1979, kdy loď s posádkou uvízla v půli cesty na dvě hodiny. Při další nehodě obsluha vrat spustila omylem vrata na projíždějící loď, naštěstí zde nedošlo k žádným vážným újmám na zdraví či majetku. Dne 14. dubna roku 1981 vrata vany na straně akvaduktu nebyla správně zavřena a při spuštění lodi s pasažéry unikající voda způsobila, že závaží převážila vanu a ta se opět začala pohybovat vzhůru. Zde měla zafungovat bezpečnostní lana, která měla eliminovat polovinu protizávaží a tak vyrovnat rovnováhu. Bohužel bezpečnostní lana se vyhákla z kotev a pohyb vany vzhůru nebyl zachycen a vana narazila do akvaduktu. Tento náraz způsobil značné škody na zařízení, nikoliv však újmu na zdraví. Výtah byl okamžitě uzavřen. V tomto roce byly již některé části konstrukce 108 let staré. Tak byl výtah po více jak stoletém nepřetržitém provozu uzavřen.

Celé zařízení, jeho konstrukce, transformace a provoz mohou být považovány za komerční úspěch. Odvážnou technickou konstrukci však udolal zub času a Britské vodní cesty zahájily průzkum a vyhodnocení alternativ rekonstrukce.

Zpráva popsala 4 základní možné varianty záchranu zařízení:

- a) zrestaurování výtahu s plně funkčními dvěma vanami
- b) částečná rekonstrukce – jedna vana funkční
- c) modifikace výtahu na moderní synchronizovaný provoz s rekonstrukcí pouze nutných součástí konstrukce
- d) zakonzervování výtahu jako statického monumentu

### Nová rekonstrukce lodního zdvihadla Anderton

Roku 1986 se ustavila skupina pro obnovu výtahu Anderton Lift Development Group, která spolupracovala s Britskou plavební společností, která si vytyčila za cíl plnou funkční obnovu zařízení. Otázkou bylo, zda jej rekonstruovat v původní podobě hydraulického zdvihadla, nebo v podobě ze 20. stol. jako mechanické s protizávažím.

Vlastník, British Waterways, rozhodl, že neefektivnější cestou k obnově výtahu bude návrat k původnímu řešení, hydraulickému zdvihadlu podobnému původnímu z roku 1875. Toto provedení sníží zatížení konstrukce. V konečném důsledku bude vyžadovat náhradu pouze 2-3% konstrukce oproti 60-70% konstrukce, které by bylo třeba nahradit pro obnovu konstrukce z roku 1908. Byly vyrobeny zbrusu nové písty, válce a osazena moderní hydraulická čerpadla. Hydraulickým médiem se stala olejová náplň. Převodové ústrojí a A-konstrukce z počátku 20. století byly zachovány. Zatížení konstrukce se odejmutím závaží snížilo o 540 t. Lodní zdvihadlo bylo kompletně demontováno a opět sestaveno.

Kladné vyřízení žádosti u památkového loterijního fondu zajistilo 3,3 mil. liber z rozpočtu, který byl odhadován na 7 mil. liber a zahrnoval i řídicí a návštěvní středisko v hodnotě 1 mil. liber.

### Průběh rekonstrukce

Práce byly zahájeny v březnu roku 2000. British Waterways vystupovala jako klient, projektant i dodavatel. Nikdo nemohl předpokládat, na jaká úskalí může narazit obnova 125 let staré



Autojeřáb o nosnosti 1000 tun v květnu 2000 při rekonstrukci lodního zdvihadla Anderton.

kovové konstrukce. Bylo proto rozumnější, aby všechny role na sebe vzal jeden subjekt a tím byla zajištěna dokonalá kontrola. Realizační tým zahrnoval jak projektanty a inženýry Waterways, tak zhruba 20 externích konstruktérů, jejichž spolupráce byla nutná

zejména pro vyhodnocování stávajícího stavu a detailů projektu. Jednalo se zejména o konzultanty NEC divize Odborné služby a Strojní a konstrukční dodávky (ECC).

S firmou Bosch Rexroth byl uzavřen kontrakt v rozsahu 1,5 mil. liber na dodávku hydraulických pístů a řídicích a kontrolních systémů. Tato část byla jedinou, kde byla zodpovědnost částečně předána jinému subjektu. Pro demontáž, opravy a konstrukční práce využila ECC služeb firmy R&R Engineering.

Postup byl následující:



Osazování 17 m dlouhého pístu při zpětné rekonstrukci zdvihadla na hydraulický pohon.

Demontáž van z roku 1908, připravit pro opětovné využití akvadukt, čelní plošiny a hlavní konstrukční prvky, instalace pístů, připevnění van na písty, obnova konstrukce z roku 1908, instalace nového automatizovaného řídicího zařízení.

Vyzvednutí van vyžadovalo instalaci jednoho ze tří největších jeřábů v Evropě o nosnosti 1000 tun. Nejprve musely být odstraněny tisíce tun říčních nánosů, aby mohla být zbudována pevná plošina do níž bylo zavrtáno 16 šestnáctimetrových pilot pro vyztužení podkladu pro čtyři podpěry jeřábu. Po dobu 10 týdnů zbavovali montéři konstrukci nýtů a šroubů.

Vany byly vyjmuty a stejně jako akvadukt byly nově opláštěny. Dřevěná řídicí kabina byla odvezena společně s vraty a dalším zařízením do Northwiche k rekonstrukci.

Rekonstrukce zahrnovala:

otryskání, důkladnou kontrolu, nátěr konzervační barvou, zhotovení výkresů pro schválení (celkem 1000), provedení oprav, otryskání konzervační barvy a třívrstvý nátěr.

K rekonstrukci bylo zapotřebí provést 2 km svárů, osadit 6 000 nýtů a natřít celou konstrukci. Přičemž použité množství barvy by stačilo na nátěr 6 fotbalových hřišť.

Původní šachty z roku 1875 vyžadovaly značné úsilí pro jejich vyčištění. Do těchto šachet o průměru 0,94 m a hloubce 17 m byly zapsušeny o něco menší válce. Hydraulické písty, manipulační a ovládací zařízení byly vyprojektovány a zkonstruovány firmou Bosh Rexroth. Oba válce a plunžry jsou pokryty keramickou vrstvou. Celková délka pístů je více než 17 m. V původním záměru se uvažovalo o automatizaci systému z roku 1875 a o náhradě hydraulické náplně minerálním olejem. Bylo však zjištěno, že k překonání tření je potřeba větší mechanické síly.

### Změna projektu

Alternativa projektu využívá objemové čerpadlo na podporu průtoku oleje mezi válci. Objem obou válců je totožný,



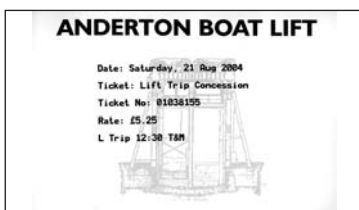
Pohled na lodní zdvihadlo Anderton po rekonstrukci (srpen 2004).



Napojení akvaduktu na konstrukci lodního zdvihadla.



Anglický inženýr, jehož manželka 10 let agitovala pro záchranu lodního zdvihadla Anderton, zajišťoval rekonstrukční práce.



Lodní lístek



Horní vrata se zdvihají.



Vplouváme do vany v horní poloze.

Rekonstrukce zdvihadla byla dokončena v roce 2001 a po zkouškách a zkušebním provozu bylo zařízení v březnu 2002 otevřeno.

### Zázemí pro 50 000 návštěvníků ročně

Další úkoly spojené s projektem:

- archeologický výzkum mapující průmyslovou vyspělost 19. století v dané oblasti
- vyčištění kanálu Trent and Mersey od kontaminovaného bahna a oprava stěn kanálu
- rekonstrukce malých mýtnic před výtahem
- terénní úpravy, včetně vybudování nových komunikací a chodníků.
- vybudování nového řídicího a návštěvního centra

Práce byly zahájeny v dubnu 2002 a dokončeny v dubnu 2003. V nové budově nalezneme kontrolní panel, zázemí pro personál, kavárnu a obchod pro turisty a naučnou

proto bylo vybráno uzavřené oběhové čerpadlo, které může fungovat oběma směry. Toto řešení zajišťuje spolehlivou funkčnost bez ohledu na hladinu ve vanách. Pomocí přídavných čerpadel se mohou vany pohybovat nezávisle na sobě a pracovat v individuálním nebo společném režimu. Původně bylo zamýšleno využít pro instalaci hydraulického a řídicího zařízení původní cihlové budovy pod akvaduktem. Jelikož nový záměr počítal s další soustavou čerpadel, nádrží pro hydrauliku a dvěma 500 kVA transformátory, bylo nutné vybudovat větší zázemí. K tomu bylo nutné získat souhlas památkářů, provést archeologický průzkum základů původní budovy a vyčkat 4 týdny, až mláďata drozda, kteří měli hnízdo v původní budově vyletí z hnízda. Tyto faktory zapříčinily několikátýdenní zpoždění, které však bylo posléze dohnáno.

Renovované vany byly upevněny na křížové nosné rámy. Na původní místa se vrátili „A“ podpěry, propojovací nosníky a nosná konstrukce strojního zařízení. Vše bylo opět znýtováno. Vanová vrata byla opatřena novým těsněním, vodítky a zdvihadly. Nainstalovány byly také nové nárazníky na ochranu vrat a těsnění proti nárazům lodí.



Budova informačního centra.



Schéma lodního zdvihadla v informačním centru.

expozici. Turisté mají také možnost vyzkoušet si plavbu a vyzvednutí lodním zdvihadlem ve speciálních vyhlídkových člunech s prosklenou kabinou. Odhaduje se, že místo ročně navštíví až 50 000 turistů. Celkové náklady, které vzrostly na 7,8 mil. liber, byly pokryty z fondu památkové péče a příspěvku agentury North West Development Agency.

### Unikátní ocelový otočný akvadukt u Bridgewater

Asi hodinu jízdy od lodního zdvihadla Anderton se nachází otočný akvadukt, který umožňuje mimoúrovňové křížení velké vodní cesty – Manchester Ship Canal a Bridgewater Canal, který se napojuje na Leeds & Liverpool Canal. Manchester Ship Canal umožňuje i velkým námořním lodím délky 170 m a šířky 19 m a ponoru 8,1 m přístup daleko do vnitrozemí, až do přístavu Manchester. Historický průplav Leeds & Liverpool je 228,1 km dlouhý a je na něm postaveno celkem 100 stupňů. Naopak Bridgewater Canal, který byl postaven v letech 1762 – 1773 je pouze 40 mil dlouhý a není na něm ani jediná plavební komora.

Tento otočný akvadukt patří mezi světové unikáty. Na světě existuje velké množství akvaduktů, které umožňují mimoúrovňové křížení dvou vodních cest, ale jenom akvadukt u Bartonu, vybudovaný v roce 1893, je ocelový otočný. Je 71,7 m dlouhý se žlabem 5,8 m širokým a 1,8 m hlubokým. Stojí na místě původního kamenného průplavního



Největší otočný akvadukt na světě u Bartonu.

mostu postaveného proslulým stavitelem Brindleyem v roce 1761. Tuto mimořádnou stavbu lze snadno najít, ale na rozdíl od lodního zdvihadla Anderton působí spíše opuštěným dojmem. Je oblíbeným objektem místní omladiny, která si dokazuje své hrdinství skokem z horní pánvice příhradového nosníku do vody v hlavním žlabu.

### Existuje poučení z těchto anglických NEJ-NEJ-NEJ pro suchozemského Čecha?

Podle mého názoru velmi významné. Všechny nej, které jsme viděli:

- nejrychlejší feera katamaránového typu
- nejstarší námořní přístav Portsmouth
- nejstarší lodní zdvihadlo Anderton
- největší otočný akvadukt u Bartonu

spojuje jeden moderní fenomén tj. turistický ruch, rekreační plavba a rekreace v obecním slova smyslu. Zároveň v této oblasti díky vodní cestě a provozu sportovních a rekreačních plavidel je velmi výrazně patrný rozvoj přílehlých regionů. Připojíme-li k tomu:

- nejmodernější lodní zdvihadlo Falkir, nazývané příznačně kolo štěstí, o kterém jsme psali v našem časopise 3/2002 a které v roce 2000 otevřela ve Skotsku samotná britská královna, dojdeme k závěru, že dokončení stavby lodních zdvihadel na VD Slapy a VD Orlik s prodloužením hornovltavské vodní cesty do Českých Budějovic je nejen záslužné, ale velmi prospěšné pro rozvoj přílehlých regionů.

V Anglii se při zdůvodňování obnovy historických kanálů a obnovy či budování lodních zdvihadel vůbec neoperuje nákladní lodní dopravou. Z toho lze usoudit, že podmiňovat dobudování hornovltavské vodní cesty nákladní vodní dopravou je spíše snahou celou věc zpochybnit než podpořit.

Ještě jedno poučení pro ty, kteří prosazují dokončení hornovltavské vodní cesty si lze z Anglie přivést. Obrnit se velkou trpělivostí. Shodou okolností nás při návštěvě lodního zdvihadla Andertonu provázal ing. E. Thompsow, který byl při celé přestavbě a zároveň je manželem hlavní aktivistky pro obnovu tohoto unikátního objektu. Barvitě nám vyprávěl jaké úsilí po dobu 10 let bylo nutno vynaložit než úřady a organizace pochopily, jaký význam pro rozvoj turistiky

a celého regionu bude mít obnova lodního zdvihadla u Andertonu. Zároveň nám potvrdil informace z tisku, že celá stavba byla zastavena do doby než mláďata vyletí z hnízda, které si drozdi postavili ve velínu na horní části lodního zdvihadla. Na tomto příkladu je možno dokumentovat, že paličatost a vytrvalost při prosazování užitečného projektu se někdy dočká i odměny.

V Anglii se naplnily všechny předpoklady ekonomické návratnosti přílivem až 200 000 turistů ročně do okolí lodního zdvihadla Falkir a 50 000 návštěvníků ročně do oblasti lodního zdvihadla Anderton. Z vlastní zkušenosti mohu potvrdit, že tento příliv turistů je velmi rozptýlený, využití přílehlých vodních cest všemi druhy historických i moderních plavidel nezatěžuje životní prostředí a je pro účastníky velmi příjemným prožitkem. Nové informační centrum s veškerou osvětou i restaurační činností bylo i pro mne velkým přínosem. A to vše se odehrává posledních 5 let v konzervativní Anglii.

Proč ne v Česku?

Použitá literatura:

- J. Kubec – J. Podzimek – Vodní cesty světa – 1994
- D. Carden & Neil Park House – The Anderton boat lift – 2002
- M. Clarke – Anderton boat lift: restoring the Cathedral of the Canals – 2004
- Portsmouth – Historic dockyard – 2004
- Brian Roberts – Britain's waterways – 1999
- Hans-Joachim Uhlemann – Canal Lift and Inclines of the World - 2002

## VOLTNER

**znalecká činnost v oboru ekonomika a vodní doprava, stavba, oprava lodí a zprostředkovatelská činnost, školení vůdců malých plavidel**

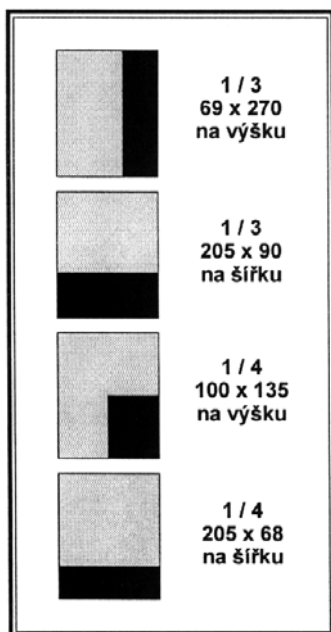
kpt. Petr Voltner  
Wolkerova 240  
779 00 Olomouc  
tel.: 585 413 840  
602 866 004, 608 320 530

## PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na účet Plavby a vodní cesty o.p.s. mohou podniky přispět formou příkazu k úhradě. příspěvek je odpočitatelnou položkou z daňového základu pro výpočet daně z příjmů. Účet o.p.s. je veden u České spořitelny v Praze, číslo účtu: **81609319/0800**

Příspěvek může být i jednorázový nebo pravidelný. Podnikům, které se rozhodnou přispívat pravidelnou měsíční částkou, bude časopis **Vodní cesty a plavba** uveřejňovat v každém vydání **barevné logo na druhé straně obálky**.

Úhrada pro logo v poli činí 9000 Kč/číslo. Cena inzerce na 3. a 4. straně obálky se zvyšuje o 20%.



PLOŠNÁ INZERCE	čb	barevně
1/4 strany	3 750 Kč	–
1/3 strany	5 000 Kč	–
1/2 strany	7 500 Kč	15 000 Kč
1/1 strany	15 000 Kč	30 000 Kč

ŘÁDKOVÁ INZERCE	
Minimálně 42 Kč za celý inzerát	
První řádek	28 Kč
(tištěný tučně)	
Každý další řádek	14 Kč

### OBJEDNÁVKA PŘEDPLATNÉHO ČASOPISU VODNÍ CESTY A PLAVBA

Název firmy: .....

Jméno a příjmení: .....

Ulice, číslo: .....

Obec: ..... PSČ: .....

Peněžní ústav: ..... Číslo účtu: .....

IČO: ..... DIČ: .....

Telefon: ..... Fax: .....

E-mail: .....

Počet kusů: .....

Podpis + razítko

**Parametry měření alternativně:**

- šířky měření (m) 8, 14, 20, 28, 34, 48 v jednom měřicím pruhu
- rozsah měření hloubek min. 0,5-200 m
- rychlost měření max. 15 km v rozsahu 5-100 m hloubky
- přesnost měření hloubek  $\pm 4$  cm + 0,025% z měřeného rozsahu
- určení polohy v souřadnicích x, y je 25 cm.



**POVODÍ VLTAVY**



**Vyměřovací loď Valentýna II je speciálním moderním plavidlem určeným k měření hloubek na vodních tocích, ke kontrolám toků po průchodu velkých vod a k vyhledávání plavebních překážek na vodních cestách. Loď je osazena moderní ultrazvukovou aparaturou Merldata MD 300.**

**Povodí Vltavy, státní podnik, oddělení vyměřovací loď  
Průhon č.p. 900, 276 01 Mělník  
Tel.: 315 624 302, fax: 315 621 270, mob.: 602 140 517**

*Ukázka kontroly trati*

**AQUAVIA**  
Praha s. r. o.

**Výletní a restaurační lodě  
MORAVIA • CZECHIE**



**Tel.: 602 323 988 • Fax: 271 767 625 • e-mail: rezervace@lodmoravia.cz  
www.lodmoravia.cz**



## Orlík, Oprava vodohospodářského vývaru a sanace dna za vývarem

Práce budou zahrnovat zaražení štětovic, provádění odlehčovacích a kontrolních vrtů do drenážního systému stávajících konstrukcí, vytvoření jímky, vyčerpání vody, vybourání a odvezení poškozeného betonu, vyčištění pracovních spár, osazení tyčových kotev, doplnění výztuže a betonáž konstrukcí. Uvedeným operacím předchází další navazující činnosti např. odtěžení náplav, zpevnění příjezdové komunikace, zřízení sjezdových ramp. Po ukončení prací bude jímka v celém rozsahu odstraněna.



## Blatensko, Zásobení pitnou vodou

Dílo se skládá z následujících částí: vodní dílo Římov (zdroj surové vody pro vodárenskou soustavu jižních Čech); úpravna vody Plav (centrální dvoustupňová úpravna se sedimentačními a pískovými rychlofiltry); vodojem Drahonice; rozdělovací objekt Vítkov (gravitační přívod z VDJ Drahonice, zásobení Písku, Strakoníc a nově pro budovaný vodovod pro zásobení Blatenska pitnou vodou); dálkový vodovod (v profilu DN 400 v délce 7,485 km a v profilu DN 300 v délce 20,766 km; zahrnuje čerpací stanici Drhovle); vodojem Dubina.