

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4

2015



Dunajské vodní dílo Gabčíkovo

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



POVODÍ LABE

Povodí Labe, státní podnik

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



POVODÍ VLTAVY

Povodí Vltavy, státní podnik

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



Povodí Odry
státní podnik

Povodí Odry, státní podnik

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



VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.

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



NDCon s.r.o.

Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1

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



ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

APL - Asociace lodního průmyslu
U Závodiště 251/8, 159 00 Praha 5

Tel: +420 602 281 300 e-mail: predstavenstvo@aplcz.cz
www.aplcz.cz



projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4

Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492
e-mail: info@vodnicesty.cz

VŽDY OPTIMÁLNÍ ŘEŠENÍ
projektové, konzultační a inženýrské služby pro vodní hospodářství,
životní prostředí a infrastrukturu
Sweco Hydroprojekt a.s.

www.sweco.cz

SWECO

PRAHA: Tábořská 31, Tel: 291 102 242, paha@sweco.cz
BRNO: Minská 18, Tel: 541 214 973, brno@sweco.cz
OSTRAVA: Varenská 49, Tel: 596 638 329, ostava@sweco.cz
ČESKÉ BUDĚJOVICE: Zaprkovo nábreží 7, Tel: 386 103 611, c.budajovice@sweco.cz



AQUATIS a.s.

Botanická 834/56, 602 00 Brno

Tel.: +420 541 554 111 Fax: +420 541 211 205
www.aquatis.cz



Zakládání staveb, a.s.

K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4

Tel.: 244 004 111

www.zakladani.cz

www.metrostav.cz

METROSTAV



společně @ VINCI

SMP CZ, a.s.

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



akiová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

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

www.p-s.cz



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ

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

e-mail: info@podzimek.cz

www.podzimek.cz/synove



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ

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

e-mail: strojirny@podzimek.cz

www.podzimek.cz/machinery



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1
405 91 Děčín I
e-mail: info@cspl.cz

ČSPL



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,

tel.: 266 797 146, 266 797 119

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

www.ceskepristavy.cz



PRAGUE BOATS

SINCE 1990

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

110 00 Praha 1 - Staré město

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



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

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



INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA

Švermovská 32, 273 41 Brandýsek

www.petrkozyeny.cz

tel./fax: 312 283 702, 718

www.marinavltava.cz

e-mail: kozyeny.petr@volny.cz

www.lodenicevltava.cz

e-mail: petr.kozyeny@petrkozyeny.cz



HOCHTIEF CZ a. s.

Piženská 16/3217, 150 00 Praha 5

Telefon: +420 257 406 000

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



Váš silný partner pro malé i velké stavby

PSG – International a.s.

Kischova 1732/5 140 00 Praha 4

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

e-mail: paha@psg.cz • www.psg.eu



STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA

Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7

Tel.: (+420) 234 637 111

www.spspraha.cz



Ředitelství vodních cest ČR

Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

tel.: +420 225 131 732 fax: +420 225 131 733

e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

REDAKČNÍ RADA

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53

140 00 Praha 4

Fax: 241 409 467

e-mail: vodnicesty@seznam.cz

www.d-o-l.cz

Objednávky a inzerce:

Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793

Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč

Vychází čtvrtletně

Roční předplatné vč. poštovného 350 Kč

ISSN 1211-2232

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Podávání novinových zásilek povoleno

Ředitelstvím pošt Praha

čj. NP 415/1994 ze dne 25. 2. 1994

OBSAH

Otec Vodného diela Gabčíkovo, Július Binder, si ako jediný Slovák prevzal ocenenie z rúk prezidenta Českej republiky Ing. Ladislav Lazár	2
Doc. Ing. Július Binder, Dr. h. c.	3
Medaile za zásluhy pro Doc. Ing. Júliu Bintera, Dr. h. c.	4
Po 23 rokoch nahradila starú dunajskú kompu nová, väčšia a výkonnejšia loď Migalová Diana	6
Polsko zriadilo Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby	7
Směle nakročeno: ČR do Evropy nepatří! Ing. Petr Forman	7
Oderská vodní cesta opět v zájmu českých dopravců Ing. Pavel Neseš, CSc.	8
Zadržování vody v krajině propojením povodí Odry, Moravy a Labe pro převádění vody využitím vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe Ing. Ivan Hošek	10
150 let Pražské paroplavební společnosti, 3. část – za I. světové války a první republiky Vlastimil Pažourek	14
Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje Ing. Jan Bukovský, Ph.D.	19
Připravované dotační tituly pro vnitrozemskou vodní dopravu v rámci OPD 2014–2020 Ing. Evžen Vydra, Doc. Ing. Denisa Mocková, Ph.D.	20
Nový jeřáb pro překlád těžkých kusů v přístavu Alberthafen v Drážďanech Mandy Hofmann	22
Nová vodní cesta spojuje centrum Lipska s přístavem Angela Zábojník	24
Rušno pod Pálavou, Mistrovství ČR v jachtingu tříd Laser, Laser 4.7, Evropa, Fireball a Cadet Eva Skořepová	26
Povodí Moravy spustilo na Batův kanál unikátní pracovní loď Jožin Dr. Ing. Antonín Tůma	27
Český úspěch v závodech školních plachetnic Eva Skořepová	28
Nový druh podnikání v okolí vodních toků po první sezoně Eva Svobodová, MBA	30
Lodní deník solární lodi Sun River – z Píšťan do Paříže (3. část) Ing. Miroslav Cink	31
K jubileu Ing. Jaromíra Klepocha, CSc. Doc. Ing. Pavel Žarnay, CSc.	36
Odešel dipl. tech. Josef Raudenský Josef Podzimek	37
Do penze odchází Ing. Jindřich Zídek, ředitel závodu Dolní Labe Josef Podzimek	41
Život není takový – je úplně jiný (60) Ing. Josef Podzimek	45



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Letecký pohled na vodní dílo Gabčíkovo (2012)

Zdroj: Vodohospodářská výstavba, š.p.

Otec Vodného diela Gabčíkovo, Július Binder, si ako jediný Slovák prevzal ocenenie z rúk prezidenta Českej republiky

Ing. Ladislav Lazár – generálny riaditeľ Vodohospodárska výstavba, š.p.



„Medailu za zásluhy o štát“ udelil prezident Miloš Zeman doc. Júliu Binderovi 28. októbra v Prahe. Slávnostný akt sa udial na Pražskom hrade pri príležitosti osláv 97. výročia vzniku Československa.

Doc. Július Binder sa ako jediný Slovák ocitol medzi rovnako ocenenými osobnosťami z rôznych oblastí československého kultúrneho a spoločenského života, či už ide o vedu, medicínu, šport alebo kultúru. Týmto sa zaradil medzi elitu ocenených osobností ako herečka Libuša Šafránková, biskup František Radkowský, skladateľ Ladislav Štáidl, či spevák Václav Neckář.

Július Binder, bývalý riaditeľ štátneho podniku Vodohospodárska výstavba, bol hlavným realizátorom výstavby Vodného diela Gabčíkovo. Bol to práve on, ktorý 24.10.1992 o 9:05 hodine počas prehradenia Dunaja vydal povel: „SYPTE!“

Doc. Binder získal svojho počas profesionálneho života niekoľko významných slovenských i medzinárodných ocenení. Najhodnotnejšie z nich mu udelil v roku 2004 pápež Ján Pavol II., keď ho menoval Rytierom rádu sv. Gregora Veľkého, čo je najvyššie cirkevné vyznamenanie pre laika. V roku 1994 sa stal Osobnosťou roka, v roku 1995 získal v Madride Európsku cenu za kvalitu (za od-

bornú a spoločenskú angažovanosť) a v tom istom roku mu prezident Michal Kováč udelil štátne vyznamenanie Rad Ludovíta Štúra I. triedy. V roku 1996 mu bol udelený Zlatý dvojkříž Ministra kultúry SR. To všetko je len krátky zoznam z množstva hodnotných prejavov úcty voči tak významnému človeku, akým je doc. Binder.

Sám doc. Binder na margo ocenenia od českého prezidenta povedal: „**Ocenenie pána prezidenta Miloša Zemana vnímam ako ocenenie za moju celoživotnú prácu vo vodnom hospodárstve, najmä za práce na príprave prieplavu Dunaj-Odra-Labe. Za satisfakciu za útoky českých médií počas realizácie náhradného riešenia VD Gabčíkovo.**“ (pozn. realizácie stupňa Čunovo, tzv. náhradného variantu C namiesto nedokončeného prehradenia Dunaja pri Dunakiliti. Vodné dielo Gabčíkovo je v prevádzke od roku 1992).

Doc. Binder počas svojho profesného života vytvoril množstvo významných vodohospodárskych projektov. Zaslúžil sa o výstavbu najväčšieho vodného diela v strednej Európe a nespočetné množstvo významných vodných stavieb, ako aj o rozvoj vodohospodárstva na Slovensku. Aj napriek zaslúženému dôchodku, ostáva naďalej aktívnym a rešpektovaným vodohospodárom.

Pánu Binderovi želám pevné zdravie a veľa elánu do ďalších projektov, ktorým sa stále venuje. Všetci v podniku sme veľmi hrdí na nášho najvýznamnejšieho generálneho riaditeľa, ktorý pre nás ostáva rešpektovanou kapacitou a uznávaným radcom pri ďalšom smerovaní podniku.

Z proslovu prezidenta ČR Miloše Zemana

“Závěrečná poznámka se bude týkat dvou lidí, kteří se dostali do určitého sporu se zelenými aktivisty. Úmyslně říkám zelenými, nikoliv ekologickými aktivisty, protože ekologové aspoň vědí co to je biomasa. Nicméně jeden z nich je náš slovenský přítel, autor mnoha významných vodních

děl, jako je například přehrada Gabčíkovo o níž zelení aktivisté prohlásili, že tam bude hnit voda a zmizí ptactvo. Voda je čistá a počet vodního ptactva se zdvojnásobil.”
Prezident republiky uděluje medaili za zásluhy Juliu Binderovi. Projektantu, vodohospodáři a manažerovi za zásluhy o stát v oblasti vědy.



UDĚLUJI

doc. Ing. **JÚLIU BINDEROVI**

ZA ZÁSLUHY O ŠTÁT V OBLASTI VĚDY

MEDAILI ZA ZÁSLUHY

I. STUPNĚ

V PRAZE DNE 28. ŘÍJNA 2015

PREZIDENT REPUBLIKY

MATRIČNÍ ČÍSLO:
MZ I. 242 INS.242

Doc. Ing. Július Binder, Dr. h. c.



Narodil sa 12. septembra 1931 v Čeklísi, terajšom Bernolákove. Základňu školu absolvoval v rodisku.

Stredoškolské vzdelanie: do roku 1944 navštevoval gymnázium v Malackách. Po prechode frontu pokračoval v štúdiu na reálnom gymnáziu v Bratislave, kde v roku 1950 zmaturoval.

Vysokoškolské štúdium na Fakulte inžinierskeho stavitelstva Slovenskej vysokej školy technickej v Bratislave skončil v r. 1955. Dvojiročné postgraduálne štúdium špecializované na ekologické stavby, absolvoval v rokoch 1977-1978.

V roku 1998 sa habilitoval na docenta na Stavebnej fakulte Vysokej školy dopravy a spojov, terajšej Žilinskej univerzity v Žiline. V rokoch 1955-1985 pracoval ako projektant, v r. 1986-1990 ako výrobný námestník a v r. 1990-1991 ako hlavný inžinier podniku Hydroconsult Bratislava. Od roku 1991 do roku 1999 bol podnikovým riaditeľom š.p. Vodohospodárska výstavba.

Po voľbách v roku 1998 bol zvolený za poslanca Národnej rady Slovenskej republiky. Poslanecký mandát ukončil v septembri 2002, kedy odišiel do dôchodku. V súčasnosti sa zaoberá konzultačnou a poradenskou činnosťou v odbore vodného hospodárstva.

Odborná činnosť

Významný vodohospodársky odborník, uznávaný doma i v zahraničí, odbornú projekčnú a investorskú činnosť vykonával v týchto oblastiach:

- hydraulika otvorených korýt tokov,
- úpravy vodných tokov,
- vodohospodárske bilancie v povodiach,
- vodárenstvo,
- ochrana podzemných vôd pred znečistením,
- čistenie odpadových vôd,
- špeciálne problémy pri rekonštrukcii elektrární,
- vodné cesty a vodná doprava,
- priehrady a vodárenské nádrže,

Podieľal sa na návrhoch a realizácii mnohých významných vodohospodárskych diel a hydrotechnických stavieb, medzi nimi predovšetkým sústavy vodných diel Gabčíkovo - Nagymaros, Vodárenských nádrží Starina, Málinec, Turček.

Ďalšie odborné aktivity:

Zúčastnil sa najmä na projekčných prácach: Vodného diela Wolfsthal-Bratislava. VD Lipovec, návrh vodnej elektrárne, Trnavská tabuľa - návrh vodohospodárskych úprav, návrh malých vodných nádrží, úpravy tokov, Generel úpravy rieky Nitry, jej energetické využitie, čiastočné splavenie, Vodné dielo Ružín - návrh dopravného riešenia prekládok ciest, železnice a mostov v oblasti Margecany. Bol hlavným inžinierom rozšírenia Elektrárne Nováky, kde boli použité špeciálne technológie hĺbkového zakladania. Doprava popolovní a ich skládka v Elektrárni Nováky a Vojany, Sanácia skládky nebezpečných odpadov v Chemku Strážske, Kanalizačný zberač mestského sektora Petržalka, a jeho Čistiarne odpadových vôd. Čistiareň odpadových vôd Chemických závodov Nováky,

Splavenie Moravy po Hodonín a iné.

Bol manažérom projektu pre zásobovanie vodou pre štát Coahula v Mexiku, a Rekonštrukcie a zvýšenia hrádze ROSEIRES na Níle v Sudane. Má rozhodujúci podiel na vyriešení ochrany podzemných vôd Žitného ostrova pred ropnými produktmi. Bol hlavným inžinierom projektu Mechanicko-chemicko-biologickej čistiareň odpadových vôd v Slovnafte - tá je príkladom ojedinelého riešenia, ktoré je dokladované v mnohých vedeckých po jednaniach, vychádzajúcich v zahraničí. Projektoval aj mnohé ďalšie stavby s významným ekologickým zameraním.

Najdôležitejší prínos Júliusa Bindera pre ekológiu a opatrenia tohto druhu, presahujúce územie štátu, je uvedenie do prevádzky slovenskej časti Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros náhradným riešením, jeho realizáciou, ktorú riadil, bolo zachránené veľké územie vnútrozemskej delty Dunaja, ojedinelej krajinej oblasti na celom toku Dunaja. Na uvedení gabčíkovského vodného diela do prevádzky mal Doc. Ing. Július Binder prvoradú zásluhu.

Doc. Ing. Július Binder, Dr. h. c. je autorom niekoľkých patentov a zlepšovacích návrhov, ako aj nositeľom viacerých ocenení, napr. Európskej ceny za kvalitu AWARD - udelenú v Madride v r. 1992 a čestným členom Nadácie Slovak Gold. Je členom Spolku slovenských spisovateľov a členom Prezídia Matice slovenskej.

Doc. Ing. Július Binder, Dr. h. c. je hlásateľom ekologických myšlienok. Ekológiu považuje za interdisciplínu. V prvom rade je hlásateľom a zástancom ekológie duše. Pracovníkmi masmédií je interviewovaný na úrovni najprominentnejších politikov. V zahraničí prednášal na tému environmentálnej politiky na univerzitách a vedeckých spoločnostiach v USA, Kanade, Švajčiarsku, Nemecku, Maďarsku, Poľsku a Česku.

Významná je i jeho editorská činnosť. V investorskom podniku, ktorého bol riaditeľom, inicioval vznik propagačného útvaru, ktorý vydal 21 popularizačných brožúr, ktorých autormi sú uznávaní odborníci. Za to isté obdobie vzniklo 14 stredometrážnych filmov s ekologickou problematikou a 3 veľké výstavy, inštalované doma a najmä v zahraničí.

Je autorom piatich publikácií so zameraním na ochranu vodohospodárskych stavieb. Spoluautorom ďalších diel najmä s poľským Prof. Dr. Januszom Dziejewským Dr. Sc.

V roku 2002 bol editorom slovenského prekladu Lipperovho „Človek Job hovorí s Bohom“.

Je predsedom redakčnej rady týždenníka Kultúra.

Minister kultúry Slovenskej republiky mu udelil poctu Zlatý dvojkříž, bol členom Stálej rady národnej kultúry. V roku 1994 obdržal zvláštnu cenu Osobnosť roka 1994. Od HN Klubu obdržal zlatý BIATEC. Ing. Júliusovi Binderovi bol za jeho prínos do slovenského národného života, do jeho vedy, realizačnej praxe a rešpektovania environmentálnych zákonitostí Vedeckou radou Slovenskej technickej univerzity udelený titul Doctor honoris causa. ako prvému absolventovi SVŠT Fakulty Inžinierskych stavieb.

Za prínosy k slovenskému národnému životu od Nadácie Matice slovenskej dostal cenu Štefana Moyzesa za rok 1997, zlatú medailu MS, od mesta Nitra Zlatú medailu kráľa Svätopluka a ďalšie.

Prezident Slovenskej republiky mu v roku 1996 udelil štátne vyznamenanie Rad Ludovíta Štúra I. triedy.

Slovak National Congress of Canada v roku 1995 mu udelil „Najvyššie ocenenie“.

V roku 1998 mu ministerka školstva udelila za pedago-

gickú činnosť Veľkú medailu svätého Gorazda, v roku 2004 mu bol udelený Jánom Pavlom II titul Rytier sv. Gregora veľkého.

Pedagogická činnosť

Popri svojej odbornej projekčnej a investorskej činnosti externe učil na Strednej priemyselnej škole stavebnej /1953 - 1978/, Strednej poľnohospodárskej škole v Bernolákove odbor hydromeliorácie /1960 - 1961/ a v r. 1978 – 1979 externe prednášal na katedre stavebnej mechaniky Slovenskej vysokej školy technickej v Bratislave. Jeho spolupráca s SVŠT, dnes Slovenskou technickou univerzitou v Bratislave, bola však omnoho širšia. Pôsobil ako člen komisií pri obhajobách diplomových prác, ako vedúci diplomových prác a aj inak sa pravidelne zúčastňoval a zúčastňuje na akademickom živote školy.

Plodná bola a je spolupráca Ing. Bindera so Stavebnou fakultou STU v oblasti výskumu. Spomenieme jeho účasť

na riešení mnohých odborných problémov, napr. v súvislosti s plavebnými komorami v Gabčíkove, výskum účinnosti tesniacich prvkov stavebných jám a prenos znečisťujúcich látok, vplyvu prietokového režimu v starom toku Dunaja na podzemné vody atď.

Ak by sme mali charakterizovať osobnú orientáciu a osobné vlastnosti Ing. Bindera, potom možno povedať, že je hlboko kresťansky orientovaný, s výrazným národným cítením. Aktívne pracuje vo vrcholnom orgáne Matice slovenskej, Stálej konferencie slovenskej inteligencie a v odborných stavovských organizáciách. Významne sa prejavuje aj v charitatívnej oblasti. Podporuje vznik nových umeleckých diel, najmä výtvarných.

Vedie striedmy život, hoci nepokoj v duši je u neho zjavný. To ho vedie k neustálej pracovnej iniciatíve, k predkladaniu nových nápadov v odbornom a spoločenskom živote.

MEDAILE ZA ZÁSLUHY PRO Doc. Ing. JÚLIA BINDERA, Dr. h. c.

Ing. Josef Podzimek

Byl jsem osobně přítomen slavnostnímu aktu ve Vladislavském sále Pražského hradu, kde prezident ČR Miloš Zeman předával Julkovi Binderovi vysoké státní vyznamenání

„za přínos pro vodní hospodářství, vodní cesty a plavbu ve střední Evropě.“



Prezident České republiky Miloš Zeman předává Juliu Binderovi státní vyznamenání

Přiznám se, že jsem byl upřímně nadšen, laureátovi státního vyznamenání jsem to z celého srdce přál. Vždyť to je první vyznamenání na půdě České republiky za modernizaci vodních cest, a to už je něco. Mohu potvrdit, že s jiným názorem jsem se na chodbách Pražského hradu nesetkal. Snad pouze letmý údiv, že to dostal občan Slovenska. Po vysvětlení, že svátek 28. října je oslava vzniku Československé republiky a vyznamenání bylo předáno pod českou, dříve společnou československou vlajkou, jsem se dočkal souhlasného přitakání.

Při úvodních slovech prezidenta ČR Miloše Zemana, kterými zdůvodňoval, proč se rozhodl udělit doc. Ing. J. Binderovi státní vyznamenání, jsem si vzpomněl na historku, kterou léta rád vyprávím.

Když bývalý federální ministr životního prostředí Ing. Vavroušek provázel velkou delegaci „ochránců přírody“ po vodním díle Gabčíkovo zahoroval: „*Vidíte tu vodní poušť? Jak tu není živáčka, ani ptáčka, prostě vodní poušť.*“ Křičel tak rozhořčeně, že najednou vzléto do oblak tisíce kormoránů. Pan ministr se zalekl, ale po chvíli zahřímal: „*Nebo se to přemnoží!*“ a spokojeně pokračoval ve svém monologu. A to musím přiznat, že jsem si pana federál-



28. října 2015 byl vyznamenán medailí za zásluhy i docent Julius Binder (v první řadě, druhý vpravo od prezidenta republiky Miloše Zemana)

ního ministra vážil, neboť když u mě byl osobně, v kanceláři generálního ředitele ETM, tak jsme udělali dohodu, nebudeme-li vehementně prosazovat labskou větev Dunaj-Odra-Labe, tak on bude souhlasit s dunajsko-oderskou větví. Bohužel po jeho tragické smrti již nic neplatilo. Ale vraťme se k oslavencovi.

S ing. J. Binderem nás pojí dlouholeté pracovní i osobní přátelství a proto je mi dovoleno laureáta oslovovat Julko.

První užší kontakt, tehdy ještě s náměstkem ředitele Hydroconsultu Bratislava, ing. J. Binderem začal ještě před sametovou revolucí, kdy útvar technického rozvoje Povodí Vltavy zpracoval ideový návrh varianty C vodního díla Gabčíkovo bez účasti Maďarska. Z toho tedy vyplývá, že není pravda, že s VD Gabčíkovo nemá Česká republika nic společného. Bylo to v období, kdy jsem myslel, že na labsko-vltavské vodní cestě je již vše hotovo a je třeba se odborně posunout dál. V té době mi Julko navrhl, aby všichni pracovníci technického rozvoje Povodí Vltavy přešli do Hydroconsultu Bratislava. Na potvrzení vážnosti své nabídky mi předal papírek s platy jednotlivých pracovníků a přidělením jednoho služebního auta. V té době Julek měl plnou hlavu VD Gabčíkovo a já a moji spolupracovníci toužili pracovat na průplavu Dunaj-Odra-Labe. Proto jsme nevyužili nabídky Julka a celý technický rozvoj PV se souhlasem ředitele Povodí Vltavy ing. Jana Chytráčka, přešel v roce 1989 do nově založené akciové společnosti Ekotrans Moravia. Tím však

naše spolupráce neskončila. Julek mi zatelefonoval, že byl po sametové revoluci v tajné volbě zvolen ředitelem Hydroconsultu Bratislava, ale že mu zároveň nabídli funkci ředitele Vodohospodářské výstavby Bratislava, která měla investorsky zajišťovat VD Gabčíkovo. A že se musí rychle rozhodnout. Na tento telefonát si přesně pamatuji. Zeptal jsem se Julka, zda chce opravdu postavit VD Gabčíkovo. Tehdy mi rezolutně odpověděl ano. Tak jsem mu řekl, že v tom případě ať vezme místo ředitele Vodohospodářské výstavby. Dal si poradit a VD Gabčíkovo postavil. Ale naše spolupráce pokračovala i při prosazování průplavu D-O-L. Stal se předsedou dozorčí rady ETM a.s. a jako jeden z mála slovenských odborníků vyhodnotil, že spojení Dunaje s Baltickým mořem je lepší průplavem D-O než spojení přes vážskou kaskádu Jablunkovským průsmykem. Začal prosazovat průplav D-O-L, kde by dunajsko-oderská větev šla částečně po slovenském území a tím by jeho země byla stále ve hře. Jsem mimořádně potěšen, že tuto svou odbornou představu neopustil ani po 25 letech, když v letošním roce vypracoval s prof. RNDr. Igorem Muchou, DrSc. studii (Komentář a návrh do diskusie) s názvem:

Kanál Dunaj-Odra-Labe a Slovensko

Opět mě Julek udivil. My Češi mluvíme a mluvíme, vypíšeme studii proveditelnosti na vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, pak vypsanou soutěž zrušíme, odvoláme

Doc. Ing. Július Binder, Dr.h.c.
Radvanská 18, 81101 Bratislava Tel.: +421903609588 e-mail: julius@binder.sk

Doc. JUDr. Róbert Fico, CSc.,
preedseda vlády SR
Úrad vlády Slovenskej republiky
Námestie slobody 1
813 70 Bratislava

V Bratislave, 29. VI. 2015

Vec: DOL – Kanál Dunaj-Odra-Labe a Slovensko

Vážený pán premiér!

Potešil nás záujem o spoločné vytvorenie vodnej cesty od Dunaja k Odra a Labe. Základom tejto vodnej cesty je vždy napojenie na Dunaj. Jej začiatok v princípe môže byť v Dunaji pri Viedni (začiatok na rakúskom území a kanál cez rakúske územie); v Dunaji pri Bratislave (začiatok od ústia rieky Morava a potom po šiestom riečnom kilometri po popri rieke Morava po slovenskom území); v Dunaji pri Komárne (začiatok po Váhu, následne kanálom a tunelom popod Karpaty).

Je zrejmé, že každé riešenie má svoje kladné a záporné stránky. Na základe našich skúseností a komplexného vyhodnotenia možných riešení, ako aj potrieb Slovenska, odporúčame synergické komplexné riešenie využitia ústia Moravy spolu so zlepšením plavby na Dunaji nad Bratislavou, vyrábaním čistej energie z hydroenergetického potenciálu nášho úseku Dunaja a získaním ďalších úžitkov pre Slovensko, ktoré podrobnejšie popisujeme v prílohe tohto listu.

Priložený dokument je v súlade s názorom generálneho riaditeľa Vodohospodárskej výstavby, š.p. Ing. Ladislava Lazára.

S pozdravom,

Na vedomie:

- **Ing. Petr Forman**, Kancelár prezidenta Českej republiky, 11908 Praha 1 – Hrad, ČR
- **Ing. Ján Počiatek**, minister, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Námestie slobody 6, P.O.Box 100, 81005 Bratislava,
- **Ing. Peter Žiga**, PhD., minister, Ministerstvo životného prostredia SR, Nám. E. Štúra 1, 81235 Bratislava,
- **Ing. Vladimír Novák**, generálny riaditeľ sekcie vód, MŽP SR, Nám. E. Štúra 1, 81235 Bratislava,
- **JUDr. Vazil Hudák**, minister, Ministerstvo hospodárstva SR, Mierová 19, 82715 Bratislava
- **Ing. Marián Supek**, generálny riaditeľ, Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Radničné námestie 8, 969 55 Banská Štiavnica
- **Ing. Ladislav Lazár**, generálny riaditeľ, Vodohospodárska výstavba, š.p., Karloveská 2, P.O.Box 45, 84204 Bratislava

ministra dopravy ČR a nový ministr studii nevypíše, tak ho odvoláme a ďalší studii vypíše a sám do sdělovacích prostředků řekne, že D-O-L je přežitá myšlenka. Zatím slovenští bratři sami vypracují ideovou studii na odbornou spolupráci tj. vodní dílo Bratislava na Dunaji a vodní koridor D-O-L. Není to poučné? Zároveň autoři pošlou osobní dopis prezidentovi Slovenské republiky na podporu D-O-L.

Julko, obdivuji Tě a za nás Čechy Ti děkuji.

Není však mým úkolem se zde podrobně rozepisovat o tomto dalším Julkově komplexním odborném přístupu k pozvednutí evropské vodní dopravy z popela.

Vrátím se opět k osobnímu vyznání na Julka Bindera. Když končila aktivita Ekotrans Moravia a.s. byl to opět Julek, který úzce spolupracoval a pomáhal českým vodním cestám při zahájení činnosti inženýrsko-projektové organizaci Vodní cesty a.s.

Po všem, co bylo výše napsáno, i co by si zasloužilo napsat o ing. J. Binderovi, bylo víc než správné, že dostal od českého prezidenta Medaili Za zásluhy.

Milý Julko,

hluboce se před Tebou skláním, co jsi vykonal pro vodní cesty a vodní dopravu, pro náš československý stát i pro naši českou a slovenskou zemi.

Tvůj Josef Podzimek / Egil

Po 23 rokoch nahradila starú dunajskú kompu nová, väčšia a výkonnejšia loď

Migaľová Diana – Vodohospodárska výstavba, š.p.

Po 23 rokoch prevádzky nahradila starú dunajskú kompu, ktorá denne premáva v prírodnom dunajskom kanáli medzi obcami Kyselica a Vojka nad Dunajom, nové plavidlo. Novú kompu dne 1. 7. 2015 slávnostne odštartovali starostovia obcí Kyselica, Vojka nad Dunajom, Dobrohošť, Bodíky, Rohovce, Horný Bar a generálny riaditeľ štátneho podniku Vodohospodárska výstavba (VV, š.p.), Ladislav Lazár. Po novej kompe volali starostovia obcí už niekoľko rokov. Stará kompa sa totiž často kazila a nebola schopná plavby za zhoršeného počasia.

„Nová kompa je nielen krajšia, ale najmä je nová, výkonnejšia a odvezie viac ľudí a áut. Zvládne aj horšie počasie, nárazový vietor a väčšie vlny, takže jej prevádzka bude plynulejšia a lepšie poslúži tunajším obyvateľom“, povedal Ladislav Lazár a dodal, že nová kompa nemá vrtulový, ale tryskový pohon, čo jej umožní premávať aj v situácii, kedy dunajský tok prináša po vode rôzne prekážky – najmä drevo a kroviny. Podľa Lazára zároveň Vodohospodárska výstavba, š.p. rozhodla, že prevádzková doba novej kompy sa rozšíri, čo znovu prispeje väčšiemu komfortu miestneho obyvateľstva.

Dunajskú kompu denne využívajú nielen miestni obyvatelia, ktorí takto šetria veľa kilometrov, ale aj turisti, cyklisti a iní návštevníci. Kompa je od začiatku svojej prevádzky pre cestujúcich zadarmo a jej chod financuje Vodohospodárska výstavba, š.p. Starostovia okolitých obcí privítali, že ich problémy nezostali nepovšimnuté a sľuby, ktoré dostali sú premenené na skutočnosť.

„Od začiatku prípravy, výstavby a prevádzky vodného diela nám bolo sľúbených veľa vecí. V prvej etape sa nám len sľubovalo, v druhej etape nám ani nesľúbili, ani s nami nejednali ohľadom našich problémov. Od roku 2012 sa nielen sľubuje, ale sa aj koná. Ale čo je najdôležitejšie, koná sa v prospech ľudí, čoho dôkazom je aj nová kompa“, hovorí Donald Álló, starosta obce Vojka nad Dunajom.

„Kompa síce nenahradí cestu, ale to nikto nikdy ani neočakával. Snažíme sa ale obciam a občanom, ktorí v nich žijú, maximálne zjednodušiť život a občiansky komfort, ktorý do istej miery obmedzilo spustenie prevádzky vodného diela Gabčíkovo. Preto som rád, že túto novú kompu môžeme dnes spoločne odštartovať“, povedal Ladislav Lazár, podľa ktorého si obce a miestni obyvatelia novú kompu jednoznačne zaslúžili. Generálny riaditeľ VV, š.p. na záver dodal, že firma vždy bola, je a chce zostať dobrým susedom všetkých ľudí, ktorí pri Dunaji žili a žijú.



Polsko zřídilo Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby

Ministrem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby byl jmenován Marek Gróbarczyk, 48letý inženýr, manažer a politik. Vystudoval námořní školu v Gdyni, plavil se na lodích, působil ve stavebních firmách. Ve vládě PiS byl místopředsedou správní rady Zaklady Azotowe Tarnów, poté – od srpna do listopadu 2007 byl ministrem pro námořní záležitosti. Od roku 2011 je za PiS poslancem Evropského parlamentu.

Novinkou je, že se změní název ministerstva na Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby. Tato změna – rozšíření úkolů ministerstva ve věci vnitrozemí – je potřeba ocenit jako plus. Vnitrozemská vodní doprava v Polsku téměř vymřela, a v posledních desetiletích se podařilo zanedbat i Odru – řeku, po které ještě v době komunismu plula loď za lodí.

Ke vzniku nového ministerstva uvádí Marek Gróbarczyk: „**Máme dvě priority. První z nich je výstavba plavebního kanálu přes kosu zátoky Visly do přístavu Elbląg. Druhým cílem je dokončení terminálu LNG ve Štětíně-Svinoúšti, jehož zpoždění může mít katastrofální následky pro naši energetickou bezpečnost. A pak celá oblast činností spojených se spuštěním lodářského průmyslu, především rozvoje vnitrozemských vodních cest, lodní dopravy na krátké a dlouhé vzdálenosti, zvýšení využití našich přístavů a přestavba rybolovu.**“

„V průběhu let, za předešlé vlády, jsme viděli, že byl zanedbán rozvoj evropské sítě TEN-T, který by měl zahrnovat oderskou vodní cestu, a nyní vidíme žalostný stav řeky. **Ted' bude Odra jednou z našich priorit.**“

Nyní se nové Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby utváří a jedná se o přenesení potřebných kompetencí z ostatních ministerstev.



Marek Gróbarczyk na staveništi LNG terminálu ve Štětíně-Svinoúšti

Redakční rada VCaP

Směle nakročeno: ČR do Evropy nepatří!

Ing. Petr Forman

V západní Evropě drží vnitrozemské plavba stále významný podíl na přepravních výkonech, evropská Bílá kniha dopravy – ve jménu omezení uhlíkových emisí – plánuje do roku 2050 přesun 50% dálkové nákladní dopravy na železniční a vodní dopravu. Zato v ČR se nákladní plavbu „daří“ stále více marginalizovat a zlepšení v nedohlednu. Marně se jednotlivé vlády zavazují ve svých programech, že alespoň labskou vodní cestu určitělepší, o smělejších vizích se ani neodvažují přemýšlet. Trvajících bezradnost potvrzuje i záznam z jednání Koaliční rady vlády ČR ze dne 12.

10. 2015, kde se s naprostou samozřejmostí počítá „s řízeným útlumem tohoto odvětví v ČR“ jako s jedním z reálných scénářů dalšího vývoje. Posoudit to společně mají ministerstvo dopravy s ministerstvem průmyslu

a obchodu, a to do 2 měsíců. Ale vždyť na tom pracují, zejména rezort dopravy, již 20 let!

Zdá se, že opravdu nechceme v Evropě být, že nehodláme přijímat rozumné trendy, ale vystačíme si s vlastními nerozumnými a škodlivými. Železná opona, která se zdála být zapomenutým reliktem minulosti, se – alespoň nad vodní dopravou – nadále klene. Dokonale to ilustruje graf podílu plavby na přepravních výkonech na západ a na východ od tohoto pomyslného, leč stále fungujícího předělu. A ČR se zřejmě chystá být tomuto propadu v čele...



Oderská vodní cesta opět v zájmu českých dopravců

Ing. Pavel Neset, CSc.

Odra prošla od 19. století vlivem rozvoje uhlénohornictví bouřlivým rozvojem. Od roku 1902 byla Odra zregulována a postupně doplněna plavebními stupni současných parametrů s plavebními komorami 55 x 9,6 x 2,0 m počínaje přístavem v Kozlí. Později byly doplněny delšími plavebními komorami 187 x 9,6 x 2,5 m. Jezy byly tvořeny hradlovými konstrukcemi, které bylo nutno na zimu sklápat a přerušovat plavbu. Kromě toho ještě za německé správy byla zahájena stavba stupňů ve vyšších parametrech, jako je stupeň Rędzin i Gliwický kanál. Po 2. světové válce polská správa obnovila plavební provoz na Odře a pokračovala ve stavbě stupňů vyšších tříd jako je stupeň Brzeg Dolny a v současnosti Malczyce, kde i u starších stupňů Janowice a Zwanowice byly postaveny plavební komory velikosti 225 x 12 x 3 m, které se později stabilizovaly na rozměrech 190 x 12 x 3 m. Postupně byly vyměněny hradlové konstrukce jezů za moderní konstrukce vhodné i pro zimní provoz. V současnosti zbývá dokončit rekonstrukce posledních čtyř jezů. Po jejich dokončení by přestala platit nutnost zimních plavebních přestávek, které ještě dnes jsou od 15. 12. do 15. 3. K překonání období sucha jsou k dispozici vodní nádrže Kameniec Zabkowski, Nysa, Otmuchów a Topola na Kladské Nyse o užitečném objemu 280 mil. m³, Dzierzno, Dzierzno Duże a Plawnowice u Gliwického kanálu o objemu 44 mil. m³. Z dalších nádrží mají pro nadlepšování průtoků význam vodní nádrže Turawa, Mietków a Kozielno o objemu 160 mil. m³. Celkově je k dispozici 500 mil. m³ pro každoroční nadlepšování průtoků v období sucha, které je potřebné především na volně tekoucí řece Odře pod stupněm Brzeg Dolny. Tento stupeň je též kritickým místem pro vyplutí z plavební komory za malých průtoků vlivem eroze pod stupněm, což bude eliminováno dokončením stupně Malczyce.

Suché období na řece Odře nenastává ve stejné době jako na Labi. Příkladem je letošní rok, kdy plavba na Labi byla dlouhodobě zastavena a na Odře byla plavba omezena jen krátkodobě díky dotacím průtoků z nádrží. Nastávají i období, kdy na Labi není provoz zastaven a na Odře je vliv sucha větší včetně vyčerpání možností dotací průtoků z nádrží. Odstraněním pravidelné zimní přestávky vlivem dokončení rekonstrukcí zbývajících hradlových jezů a dokončením stupně Malczyce bude Odra celoročně splavná a plnohodnotnou vodní cestou IV. třídy vodních cest. Dnes vyhovuje IV. třídě vodních cest Odra v úseku od Wrocławu do Štětína. V AGN v poznámkách k tabulce zařazení v bodě add 6) uvádí, že „Údaj ponoru pro konkrétní vodní cestu musí být určen s přihlédnutím k místním podmínkám“. Ponor lodí na Odře T 1,6 m proto není překážkou pro zařazení oderské vodní cesty do IV. třídy vodních cest mezinárodního významu. *Ani zimní přestávky na kanalizovaném úseku nejsou podle AGN překážkou, dle bodu bI) "Plavba musí být zajišťována celoročně s výjimkou uvedenou níže" a následně dle bodu bII) "Délka plavebního období může být kratší než 365 dní v oblastech s nepříznivými klimatickými podmínkami, kdy není možné zajistit plavební dráhu volnou od ledu a kdy je s ohledem na to nutné přerušování plavby. V těchto případech musí být data začátku a konce přerušování pevně stanovena. Délka plavebních přestávek podmíněných takovými přírodními vlivy, jako je zámraza, vysoké vodní stavy musí být minimalizována pomocí příslušných technických a organizačních opatření."* Tedy i podle AGN je možné zařadit kanalizovanou oderskou vodní cestu do IV. třídy vodních cest E mezinárodního významu. Soustavným prohlášením, že Odra je ve III. třídě vodních cest se polské úřady připravovaly o možnost zařazení Odry do mezinárodní sítě vodních cest E,



Přeprava novostavby tlačného člunu dvěma remorkéry po Odře

kam svojí podstatou patří a tím o možnost využití unijních dotací pro transevropskou síť TEN-T. Tedy i podle AGN je možné oderskou vodní cestu zařadit do IV. třídy vodních cest jako mezinárodní vodní cestu E30.

Po 40leté odmlce by se ostravský průmysl měl vrátit k využívání Odry k dopravě svých výrobků z Kozle do Štětína nebo Hamburku. Lodní park na Odře umožňuje splnění všech požadavků na přepravu. Odra, i s uvedenými omezeními z důvodů plavebních přestávek, je schopná splnit všechny požadavky na přepravu. Uvádím podle Ing. Staniszewského nosnosti současně provozovaných typů lodí na Odře v t:

Typ lodí / Ponor	1,00	1,20	1,40	1,55	1,60	1,85	2,00	2,19
BM 500	169,4	247,1	324,8	383,2	402,5	500,2		
BP 500	262,0	336,3	412,1	469,7	489,4			
OBP 500 W	250,1	325,6	402,1	460,2	479,6			
BPC 500	249,1	326,0	402,9	460,5	479,7			
BPP 500	290,3	367,3	444,3	502,0				
BP 650	327,9	427,9	528,1	604,2	629,6			
BP 750	233,5	322,9	413,2	481,6	504,4	620,3	690,6	780,1
BP 800	256,8	354,3	452,9	527,6	552,5	679,1	755,8	853,2

Z oderských přístavů pro Ostravsko je nejbližší Port Kozle, který zatím nedisponuje překladní technologií. Pro překlad nutno použít vlastní autojeřáb, ale situace by se



Závodový přístav fy. FAMET v Opolí specializovaný na překlad nadrozměrných nákladů do 500 tun Zdroj: FAMET

mohla zlepšit po připravované modernizaci přístavu. Přístav loděnice DAMEN Shipyards Kozle je možné využít ve výjimečných případech. Má možnost využití mobilního autojeřábu. Silniční napojení není vhodné pro delší soupravy. Port Gliwice má výhodu přístupu z ČR po dálnici D1. Nosnost přístavních jeřábů je omezená. Těžké a rozměrné kusy je nyní možné přeložit na Odře v závodovém přístavu fy. FAMET v Opolí s jeřábem o nosnosti 500 t. Je to varianta pro překlad těžkých a rozměrných kusů, které se, např. z důvodu sucha, nemohou dopravit do přístavu Mělník na Labi.

Pro orientaci jsou uvedeny vzdálenosti z Ostravy do jednotlivých přístavů a pro relace do Štětína nebo Hamburku v km:

Relace do Štětína	po silnici	lodí	Relace do Hamburku	po silnici	lodí
přes Kozlí	82	645	přes Kozlí	82	1 012
přes Gliwice	81	686	přes Gliwice	81	1 052
přes Mělník	380	753	přes Mělník	380	837
přes Opolí	135	590	přes Opolí	135	957



Překlad nadrozměrných a těžkých nákladů z říčního plavidla přímo na námořní loď v přístavu Štětín Zdroj: WSV

Oderská vodní cesta byla zatím českými dopravci opomíjena. Odborná veřejnost podléhá dodnes nepotvrzeným a zkresleným informacím. To se doufám změní. Vývoj na Odře dospívá ke stavu, kdy Odra bude plnohodnotnou vodní cestou, která bude i de jure vodní cestou mezinárodního významu s návazností na celoevropskou síť vodních cest a součástí transevropské sítě TEN-T. Jejím využíváním podpoříme realizaci projektu Splavnění Odry do Ostravy, jako první etapy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Literatura:

- Staniszewski S.- Sansa na dostosowanie rzeki Odry do parametrów międzynarodowych - Opole 2015
- Milkowski M. - Odra i żegluga retrospektywnie w XX wieku - Opole 2003

Zadržování vody v krajině propojením povodí Odry, Moravy a Labe pro převádění vody využitím vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Ing. Ivan Hošek – Plavba a vodní cesty, o.p.s.

Motto: Chceme-li hospodařit s vodou, musíme ji především mít.

J. A. Baťa

Světlu hrozí katastrofální sucha a konflikty o zdroje vody, na které lidstvo není připravené. Lidská civilizace směřuje když ne do záhuby, tak alespoň do velmi neradostné a obtížné budoucnosti. Jaké ale budou dopady změny klimatu pro Česko? Loni v březnu byl v internetovém deníku *Neviditelný pes* uveřejněn článek **VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ: budoucnost Česka** (publikovaný i v časopise *Vodní cesty a plavba* 1/2014). Doporučuji si jej přečíst, neztratil vůbec na aktuálnosti, popsané jevy se letos opakovaly dramatičtěji, mj. mizí nám k retenci vody stále zemědělská půda o velikosti 14 fotbalových hřišť denně, nedostatek vody a přibývání období sucha je citelnější a zlepšení bez včasných a zásadních systémových opatření pravděpodobně nenastane.

V PROGRAMOVÉM PROHLÁŠENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY, Praha, únor 2014, 3. Resortní priority, 3.4 Ministerstvo životního prostředí, na str. 8 je uvedeno:

„Vláda připraví do poloviny roku 2016 Strategii pro přizpůsobení se změně klimatu v České republice včetně konkrétních projektů zadržování vody v krajině, revitalizací vodních toků a údolních niv, důsledné ochrany spodních vod atd.“ V říjnu 2015 vláda konečně schválila strategii a podle ní by měl do konce roku 2016 vzniknout **soubor opatření pro přípravu Česka na změnu klimatu**.

V Česku by se totiž měla do roku 2030 zvednout průměrná roční teplota vzduchu o jeden stupeň Celsia a změní se i atmosférické srážky. Na to má v souboru opatření reagovat například resort zemědělství, ale i ochránáři přírody, hydrologové, správci vod apod.

Mají se realizovat všechny přírodě dostupné postupy, které pomohou zadržovat vodu v krajině a zmírnit erozi půdy. Například budování malých vodních nádrží, zavlažovacích systémů, obnova lužních lesů a mokřadů, rybníků, šumavských klausů apod.

„Jako hlavní nástroj překonání zdrojových potíží vidíme výstavbu poldrů a přehradních nádrží, které v případě přebytku povrchové vody dokážou dotovat zdroje podzemní vody, a vytvářet tak zásoby na kritická krizová období sucha,“ uvedl předseda představenstva Sdružení oborů vodovodů a kanalizací ČR František Barák.

Česko se tak pomocí stovek průzkumných vrtů chystá na katastrofální sucha, která mohou Evropu v budoucnu zasáhnout. Pokud budou navíc i nadále suché zimy, mohou podzemní zásobárny vysychat. Pomocí vrtů chce stát získat podrobný přehled, aby pak mohl vodu do suchých oblastí přečerpávat.

Podle expertů stát na rozdíl od krizového plánu pro případ záplav nemá podobný scénář pro sucha, který by například umožnil regulovat odběry vody a stanovoval pravomoci úřadů. Je také třeba vytvářet nové náhradní zdroje vody, a nikoli jenom zvyšovat poplatky za odběr podzemní vody.

Vědci ve Výzkumném ústavu vodohospodářském před-

povídají poklesy odtoku vody v Česku a větší extrémy u povodní a sucha. Ukazují, že se budou často opakovat povodně v zimním období a v létě naopak nastávat delší období sucha. Očekává se také zvýšení průměrných teplot, které znamená zvýšení odpařování vody z povrchu. Na území Česka tvoří veškeré vodní zdroje atmosférické srážky. Tuzemské řeky zde pramení, ale odtékají do moří. K ochranným opatřením orientovaným na retenci vody v povodích v souvislosti s povodněmi se ve svém prohlášení zavázala i vláda. Povodně jsou mediálně vědecké téma, o suchu se však tolik nemluví. Přitom škody na krajině a počty zasažených obyvatel jsou v případě katastrofálního sucha násobně vyšší.

Je nutné podnikat veškeré kroky k tomu, aby česká krajina, přetvořená nyní do podoby, v níž se vody spíše co nejrychleji zbavuje a nechává ji odtéct, dokázala vodu lépe zadržovat. Ohledně sucha panuje vědecký i selský konsensus, že je třeba podniknout vše pro zadržení vody v krajině, tzn. postarat se o to, aby srážková voda odtékala co nejpomaleji, ne jako jednorázová vlna. V některých oblastech jí bude příliš mnoho v důsledku vydatných dešťů a záplav, ačkoli pršet bude pravděpodobně méně často, jinde bude naopak sucho a nedostatek pitné vody, voda v půdě nezůstane a odečte povrchově. Propast mezi těmito oblastmi se zřejmě bude prohlubovat. Bioklimatolog Miroslav Trnka z Centra výzkumu globální změny Czech-Globe při Akademii věd ČR už loni na podzim varoval, že i Češi si budou muset zvyknout na nedostatek vody.

Nedaleko Česka, v Bavorsku, se rozprostírá přírodní park Altmühltal, který se svými 3 000 km² patří k největším přírodním parkům Německa a je jim veden průplav Mohan-Dunaj. Krajina v okolí průplavu, uvedeného do provozu v závěru roku 1992, se podstatně změnila a díky ekologickým opatřením, na které byla vynaložena v době stavby každá pátá marka, je na tom tamní krajina (flóra a fauna) oproti dřívějšímu mnohem lépe, hlavně díky dostatku vody.

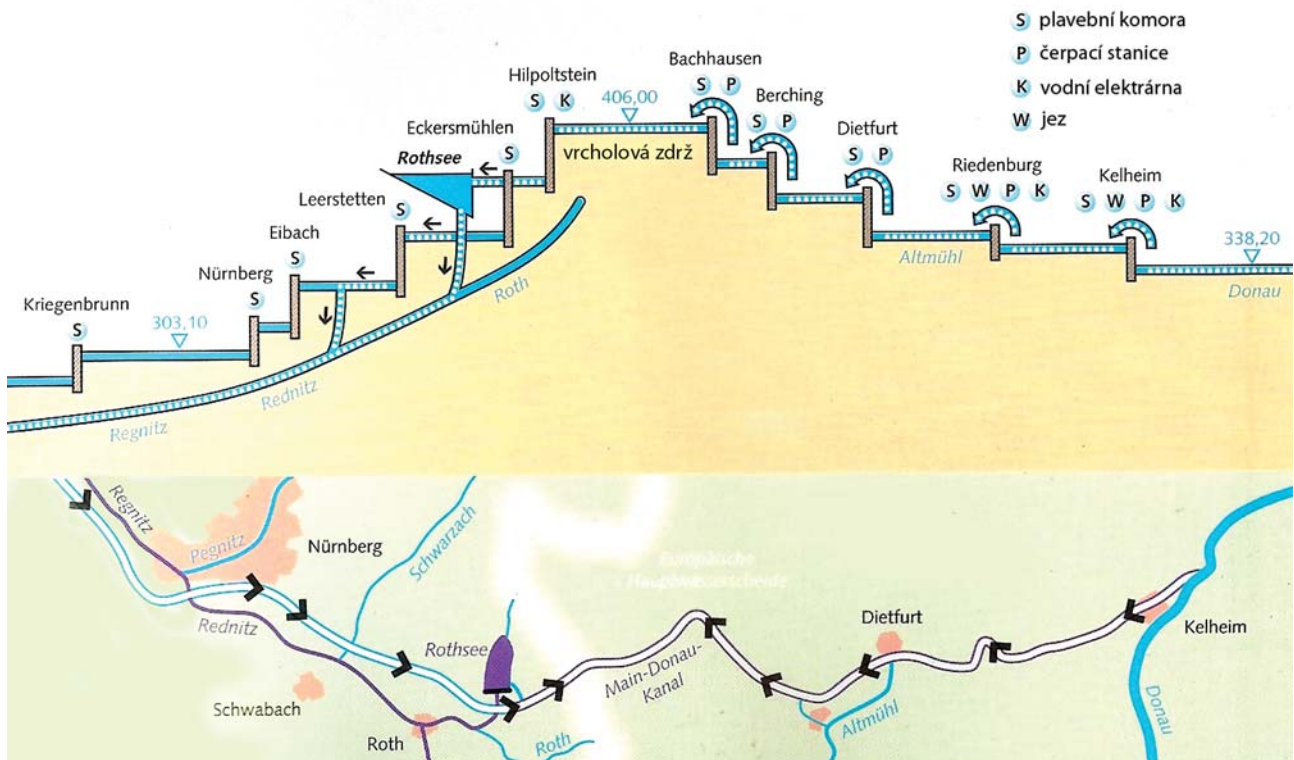
Před diskuzí o výhledových opatřeních ve vodním hospodářství doporučuji přírodní park navštívit a seznámit se s **přečerpáváním dunajské vody průplavem Mohan-Dunaj v praxi**:

V průběhu výstavby průplavu Mohan-Dunaj řešilo Bavorské ministerstvo pro rozvoj území a životní prostředí nedostatek vodních zdrojů v severní části Bavorska, zvláště v norimberské oblasti, kde na jednoho obyvatele připadá třikrát méně vody než v oblasti jižní – v podhůří Alp, přičemž v suchých obdobích se tato pasivní vodohospodářská bilance zvyšuje a nešlo ji racionálně řešit pouhou výstavbou akumulacních nádrží, a proto se rozhodlo využít jedinečné možnosti – převádění vody mezi povodím Dunaje a Mohanu pomocí průplavu Mohan-Dunaj. Z toho důvodu je na každém stupni průplavu pět soustroj s kapacitou čerpací stanice vodou celkem $5 \times 7 \text{ m}^3 \text{ s}^{-1} = 35 \text{ m}^3 \text{ s}^{-1}$ a to s ohledem na celodenní průplavování pěti plavebními komorami, neboť přečerpávání je omezeno jen na spotřebu levného proudu.

Voda se čerpá z Dunaje, viz obr. 1, do vrcholové zdrže Rothsee. Odtud stéká k řece Regnitz sestupnou větví

průplavu a menšími toky, jejichž průtok významně zlepšuje. V profilu řeky Regnitz pod Norimberkem průtoky dříve klesaly až na $12 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$, nyní se jedná celoročně o dvojnásobné množství vody.

huje $1993 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$ a je téměř pět a půlkrát vyšší než v Kelheimu. Roční rozdělení průtoků Dunaje je navíc příznivější díky alpským tokům, které ústí do Dunaje až pod Kelheimem a dosahují nejvyšších průtoků v letních mě-



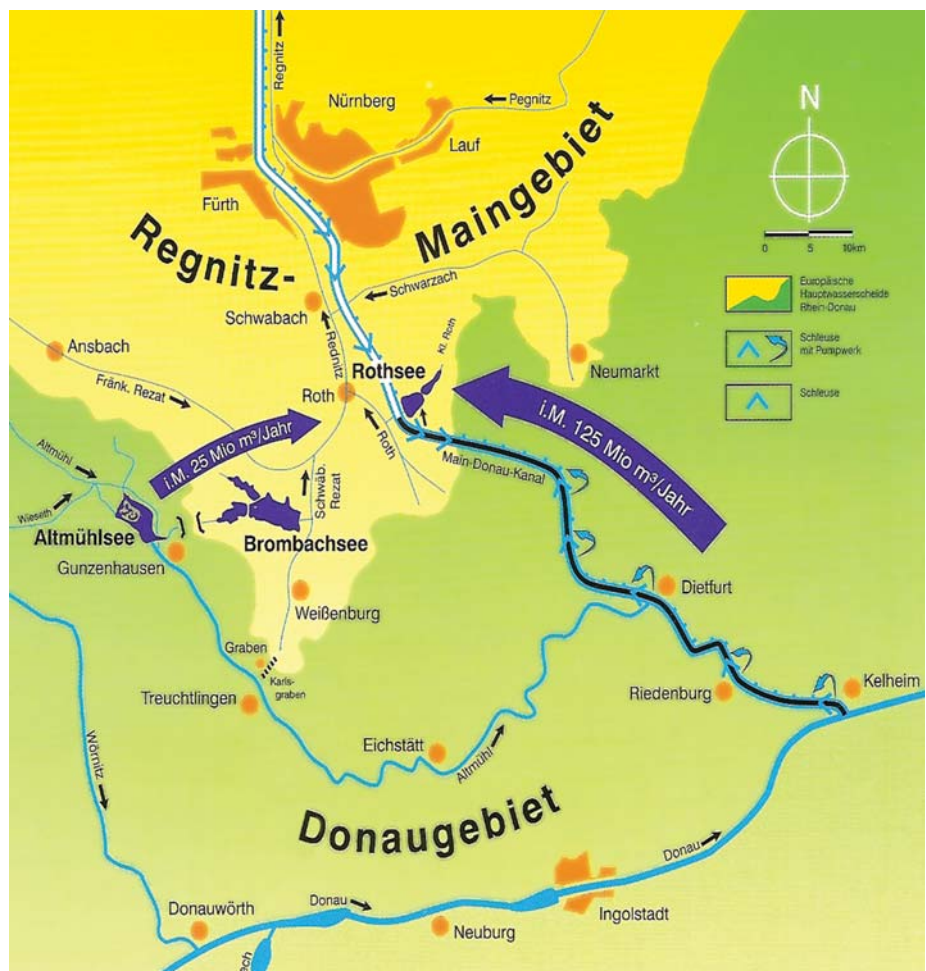
Přečerpávání vody průplavem Mohan-Dunaj (obr. 1)

Odběr vody z Dunaje při odbočení průplavu u Kelheimu má střední roční průtok $364 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$ (tj. o málo větší než řeka Labe ve Hřensku). Klesne-li průtok v Dunaji pod $140 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$, odběr se přeruší a dodávku vody krátkodobě převezmou vyrovnávací nádrže Altmühlsee a Brombachsee, zřízené v rámci přečerpávacího systému. Ročně dodá systém do povodí řeky Regnitz, resp. Mohanu cca 150 mil. m^3 vody. Z toho dle obr.2 připadá na dunajskou vodu 125 mil. m^3 a na vodu převedenou z nádrže Brombachsee 25 mil. m^3 . V suchých letech může systém dodat až dvojnásobný objem vody (pro představu to odpovídá manipulovatelnému objemu vltavské nádrže Lipno).

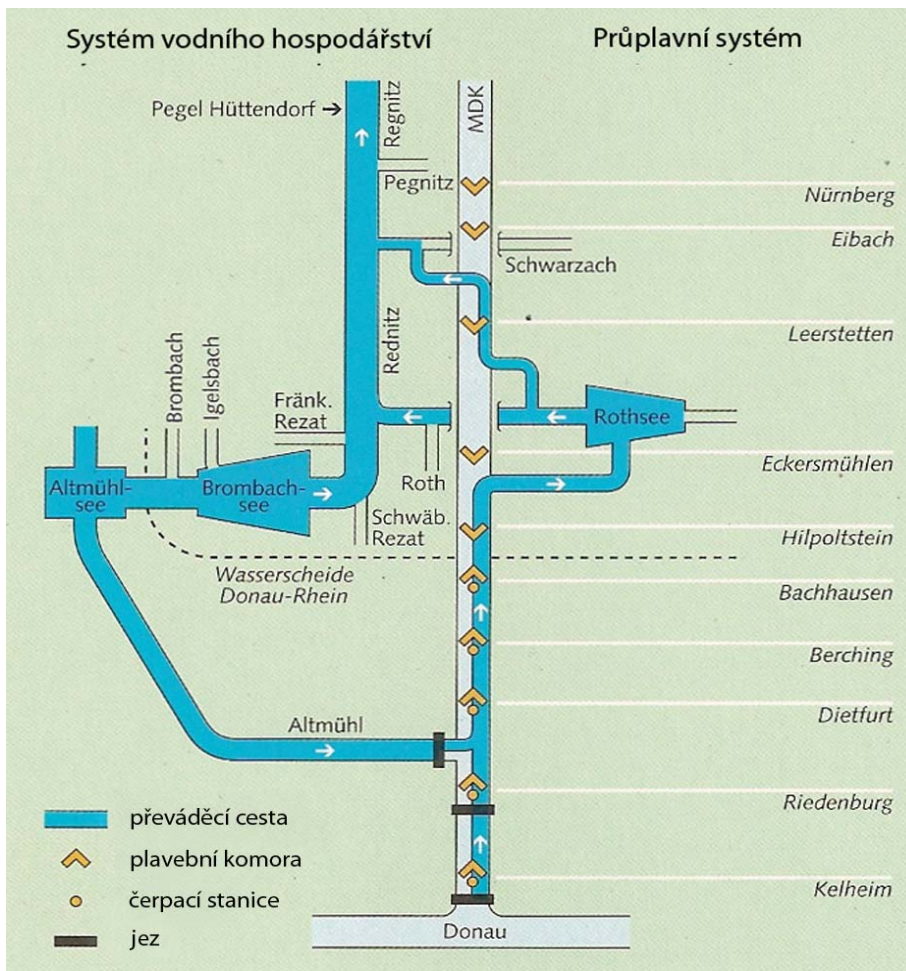
Schéma celého systému průplavového a nádržového převádění a přečerpávání je zřetelné z obr. 3.

Redistribuce vody propojením povodí Labe, Moravy a Odry bude při využití vodního koridoru D-O-L určitě příznivější než v případě průplavu Mohan-Dunaj. Je to zřejmé z těchto skutečností:

Střední průtok Dunaje v místě napojení koridoru, tj. při ústí řeky Moravy nebo v Bratislavě, dosa-



Převádění vody průplavem M-D a vodními nádržemi (obr. 2)



v řadě případů oblasti s morfolo- gicky příznivými a současně hydrologicky málo účinnými profily s oblastmi, kde se vyskytují profily právě opačných vlast- ností. Nabízí tedy optimální spl- nění obou požadavků.

Oblasti, kterými prochází trasa vodního koridoru D-O-L trpí nedo- statkem vody, zejména jižní a střední Morava. Vodní koridor umožní zvýšení nízkých průtoků v řekách a tím i zlepšení kvality vody a její retence. Voda z Dunaje bude PVE na plavebních stupních čerpána levnou elektřinou, noč- ním proudem nebo přebytky so- lárního a větrného proudu (= snížení přetoků nebo „blackoutu“ v rozvodné elektrické síti vlivem integrace intermitentních obnovi- telných zdrojů energie) v možném průtočném množství až do vrcho- lových větví vodního koridoru D- O-L, oderské 275 m.n.m. a labské 350 m.n.m. (obr. 4). Při vyšších průtocích řek v povodích bude čerpání přerušeno.

Vnitřní redistribuci vodních zdrojů zajistíme 3 vodními nádr- žemi, navrženými dle *Generelu území chráněných pro akumu- lací povrchových vod a základ- ních zásad využití těchto území, Praha, září 2011* (dále jen

Schéma převádění vody průplavem M-D a vodními nádržemi (obr. 3)

sících, kdy v oblasti Česka začíná být sucho a střední průtoky v našich řekách jsou v řádu jednotek % průtoků v Dunaji. Dunaj je tedy celoročně zřetelně vydatným zdrojem vody nejen pro naše česká povodí.

U vodního koridoru D-O-L je možno ve větší míře počítat s instalací reverzních sou- strojů - přečerpávacích vodních elektráren (dále PVE), které budou navíc s výhodou vyu- žívat vyšší průtoky v řekách Moravy a Odře, a tak se nabízí v nesrovnatelně vyšší míře využití vnitřních zdrojů díky možné redistri- buci vody mezi dílčími částmi povodí řek Labe, Moravy a Odry. Nejedná se tedy jen o čerpání vody z Dunaje jak je nezbytné u průplavu Mohan-Dunaj.

Koncepce vnitřní redistribuce vodních zdrojů

Veškerá výše zmiňovaná a navrhovaná drobná opatření budou přínosem, ale rozho- dující pro zadržení vody pro období sucha jsou velké vodní nádrže s řízeným vodoho- spodářským režimem a energetickým využitím.

Konvenční řešení vodohospodářské bilance spočívá v účelné transformaci průtoků vhod- nými akumulacími nádržemi. Nádrže je možné realizovat v profilech, které jsou vý- hodné jak morfoloicky, tak i hydrologicky. V praxi bývají jen málokdy splněny obě tyto podmínky současně, takže dochází k více nebo méně výhodným kompromisům.

Trasa vodního koridoru D-O-L propojuje



Schéma přečerpávání vody z Dunaje do vodního koridoru D-O-L (obr. 4)



Oderská vrcholová větev vodního koridoru D-O-L s vodní nádrží Spálov (obr. 5)

LAPV), které budou ve vrcholových větvích labské a oderské části vodního koridoru D-O-L, vzájemně propojených vodním koridorem a mající klíčový význam pro řešení vodohospodářské bilance v povodích Odry, Moravy a Labe. Jsou to 2 vrcholové nádrže Spálov na Odře (obr. 5) a Hoštejn na Břežné a 1 menší vyrovnávací nádrž Písečná na Počtočnici (obr. 6).

Základní funkce těchto vodních nádrží bude plnění gravitačně jejími přítoky a navíc přibude funkce redistribuce vody mezi povodími štolami (přivaděči) z vodního koridoru D-O-L čerpáním pomocí výkonných PVE, v případě nedostatku vody v některé z nich. Nádrže tak budou disponovat vodou pro odtok, jejíž roční množství nebude pouze závislé jen na atmosférických srážkách a hladina nádrží bude stále udržována po celý rok v přiměřené maximální výši k zabezpečení vody pro zmiňovaná povodí a regulovanými přebytky bude zajištěna výroba elektrické energie vypouštěním přes PVE, z nádrží Spálov do Odry, Hoštejn do Moravské Sázavy k Moravě a Písečná do Tiché Orlice k Labi.

Vodní nádrž Písečná s PVE bude navíc trvale zajišťovat nezbytné rezervní množství vody pro provoz vodního koridoru D-O-L přes štolu v případě krátkodobého nečerpání vody z Dunaje a bude vyrovnávací nádrží pro stávající nádrže Pastviny I a II, s níž bude propojena štolou do hráze nádrže Pastviny II, v Pastvinách I bude znovu zabudována PVE a provoz obou PVE bude začleněn do systému stávajících přečerpávacích vodních elektráren Dale-

šice, Dlouhé stráně nebo Štěchovice II.

Dokončený víceúčelový vodní koridor D-O-L a 3 vodní nádrže dle LAPV, s přečerpávacími vodními elektrárnami zajistí Česku **trvalé zásobování vodou**, kde jí bude nedostatek, zejména v zemědělských oblastech, které jsou již nyní každoročně postiženy suchem, vhodným propojením a čerpáním vody z vodního koridoru do vodních nádrží. Voda bude natrvalo a celoročně zajištěna v krajně řízeném vodohospodářském režimu v povodích a bude jí stále dost „tak akorát“ po celou dobu, dokud veletok Dunaj „nevyschne“...

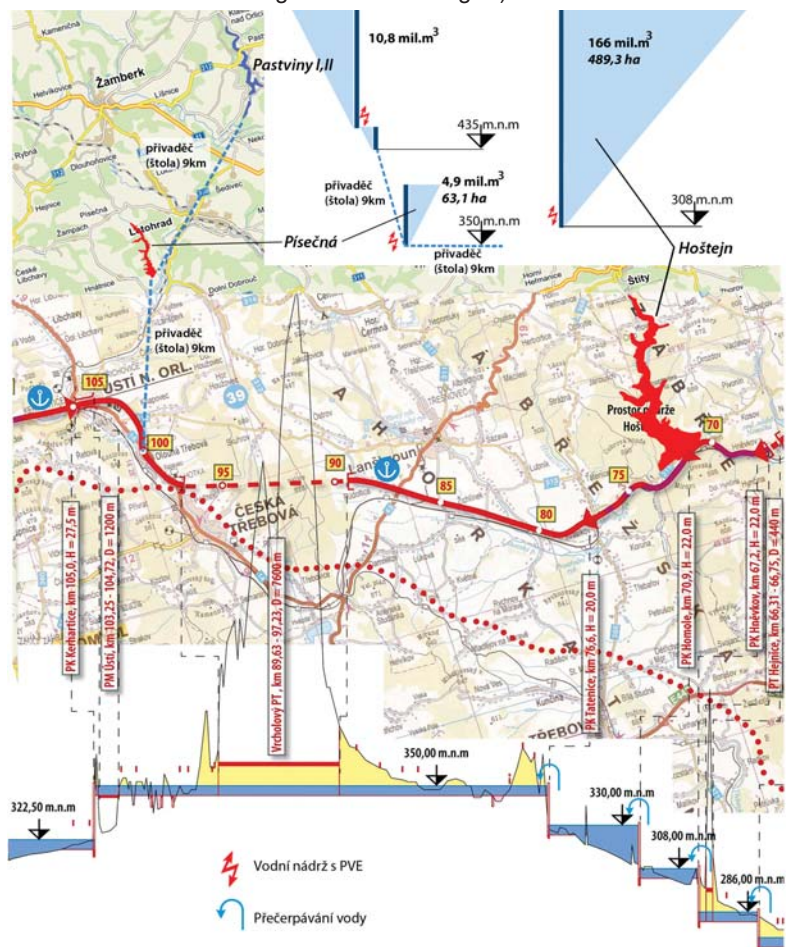
Pro zajímavost: Popsané vodohospodářské dílo „pohltní“ celkově plochu (1 800+868,1+489,3+63,1)... 3 220,5 ha. Vezmeme-li na vědomí informaci, že dosud mizí denně zemědělská půda rovnající se ploše 14 fotbalových hřišť, tj. (68 m x 105m) x 14...10 ha/den, pak pravděpodobně jen za dalších 322 dní v Česku ubude plochy, kterou „zabere“ potřebné vodní dílo.

Článek obsahuje některé dříve známé skutečnosti, ale přesto může být příspěvkem k **návruhu souhrnné koncepce řešení problematiky negativních dopadů výskytu sucha a nedostatku vody (souboru opatření pro přípravu Česka na změnu klimatu)**.

V Česku pravděpodobně dílo s případnou realizací v řádu staletí (pokud nás sucha donutí, tak i dříve), ale někdy je třeba začít s dobrou myšlenkou včas a systematicky.

Zdroj: obr. 1, 2 a 3 – Wasserwirtschaft in Bayern, ISBN:3-910088-60-0

(Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen)



Labská vrcholová větev vodního koridoru D-O-L s vodními nádržemi Hoštejn a Písečná (obr. 6)

150 let Pražské paroplavební společnosti

3. část – PPS za I. světové války a první republiky

Vlastimil Pažourek

Foto: archiv PPS, archiv Muzea hlavního města Prahy

Paroplavební provoz za první světové války

Vstup Rakousko-Uherska do válečného konfliktu pro firmu znamenal, že část zaměstnanců musela splnit brannou povinnost. Ze 120 zaměstnanců muselo 70 narukovat do války. Firma k řešení kritického stavu zaměstnanců byla nucena omezit provoz a povolát do služby starší zaměstnanci. Byla tak narušena přirozená obnova lodního personálu, což se do jisté míry projevilo v dobách poválečných. Komplikované bylo i zásobování uhlím. Nedostatek zaměstnanců i malá rentabilita provozu vedly k zastavení plavby na dolní Vltavě do Mělníka. Provoz paroplavby se soustředil na tradiční trasu z Prahy do Štěchovic, kde v roce 1915 koupila PPS známý hostinec. Ten přestavěla v moderní restauraci a hotel U parolodi. PPS se i tady poučila z provozu starší Sasko-české paroplavební společnosti, která na Labi vlastnila celou řadu podobných podniků. V Čechách byly saské hotely Dampfschiff např. v Děčíně a Ústí nad Labem, v Sasku na celé řadě míst.

V době válečného úsilí se firma snažila pomáhat i tím, že vozila zdarma zraněné vojáky. Výjimečnou událostí byl pro paroplavbu výlet exulantů z Bukoviny v Rumunsku, zpravidla představitelů státní správy, úředníků, duchovních a místních politiků nucených ze své země utéci po okupaci ruským vojskem. Plavba parníkem František Josef I. 4. srpna 1916 po Vltavě do Štěchovic byla pro účastníky zdarma a byla pro pražskou veřejnost celkem nezvyklou událostí.

Zhoršené zásobování Prahy vedlo k zvýšení významu dovážených potravin z venkova na parnicích, což měl pravomoc kontrolovat Úřad pro potírání válečné lichvy. Jeho kontrolori zabavovali zboží vezené z venkova do Prahy na trh. Při prohlídce 21. 8. 1918 bylo na palubách parníků PPS zabaveno na 39 nůšů hrušek a švestek, které byly následně úředně rozprodány.

Během první světové války je rozpoznatelný předěl v historii společnosti. Zesílily sociální tlaky na vedení firmy, současně akcionáři už chápali firmu jako zdroj vysokých stabilních dividend. V roce 1916 firma docílila „přebytek“ 81 842 korun, následující rok to byla už ztráta převyšující 18 221 korun. Volné zdroje firma v době války půjčovala státu. V roce 1917 to bylo už 6 válečných půjček na částku 35 000 korun.

Na valné hromadě PPS konané v únoru 1918, za předsednictví Ing. Tkadlece, byl přesto rozhodnuto vyplátit za rok 1917 dividendu ve výši 11,25 % tzn. 45 korun na akcii, rok předtím to bylo 60 korun na akcii tzn. 15 % dividendy. Špatný hospodářský výsledek byl asi oprávněně zdůvodňován válkou. Novým ředitelem byl tehdy zvolen bankéř František Procházka jeho zástupcem účetní Jiří Kettner.



Parníky PPS u Zbraslavi - Závisti

V době nové republiky

Ani první poválečná léta nebyla pro PPS jednoduchá, společnost ovlivnilo citelné zdražení uhlí. V roce 1920 zdražilo proti předchozímu roku o 100 %, proti cenám roku 1914 dokonce o 1100 %. Paroplavbu v té době ovlivnilo i zavedení veřejné dopravy na trase Podolí-Zbraslav po železniční vlečce cementárny 10. ledna 1919. V Praze se přitom v této době dlouhodobě rozšiřovala tramvajová síť. Ve 20. letech se začala rozvíjet i autobusová doprava. Firma byla nucena díky vysoké poválečné inflaci a růstu nákladů zdražit jízdné a zavést zlevněné dělnické permanentky.

Jednání na valné hromadě akcionářů společnosti v březnu 1919 vedl ředitel František Procházka, ve správní radě byli dále Václav Procházka, Václav Stýblo, Dr. Lev Gross a Viktor Grégr. Jednání se účastnilo 21 akcionářů reprezentujících 292 hlasů. Příjem dosáhl 783 880 Kč, náklady 709 945 Kč. Vyplácelo se 50 Kč dividendy na akcii tzn. 12,5 %. Firma řešila jako riziko zavedení osmihodinové pracovní doby. Předsedou správní rady a ředitelem se stal Viktor Grégr, zeť bývalého ředitele Františka Rašína. Ředitelství převedlo akcie z rakouské na českou měnu (v poměru 1:5). Následně bylo vydáno na 2000 kusů nových akcií po 400 korunách, firma tak měla akciový kapitál ve výši 800 000 korun. 7. ledna 1920 zemřel správce PPS František Veselý a na jeho místo nastoupil Bedřich Skočdopole.

V roce 1921 se valné hromady společnosti účastnilo 31 akcionářů zastupujících 659 z podílů. Výnos byl 2 825 852 Kč a zisk 9 547 Kč, což byl nepochybně i důsledek dvoutýdenní stávkové akce nakonec i zdražení jízdného, rok předtím byl zisk 23 431 Kč. Dividenda byla určena 50 Kč na akcii. Firma si k dopravě výletníků Svatojánskými proudy opatřila dva menší čluny a jednu větší turistickou loď. Ze zveřejněných bilancí je zřejmé, že PPS už v této době neměla dostatečné rezervy na budoucí investice. Snaha platit vysoké dividendy a současně vyhovět potřebám zaměstnanců svazovala firmě ruce. Válečné půjčky z velké části propadly a nebyly vráceny.

Pražská paroplavební společnost se proto snažila své podnikání rozvíjet. 22. června 1921 byly znovu po sedmi letech obnoveny výletní plavby do Mělníka. Slavnostní plavby na parníku Mělník se účastnil i ředitel Ing. Viktor Grégr a vedení společnosti. V té době bylo zrušeno přístaviště na Kampě a parníky do Mělníka vyplouvaly z Rašínova nábřeží. Ve stejném roce zahájila provoz i na dolním Labi, což vedlo k nutnosti dále rozšířit lodní park o nová plavidla. Byly proto pořízeny ze Saska dva kolesové parníky v Čechách pojmenované na Masaryk a Palacký, vrtnulový parník Jitka. Společnost si pro plavby na Labi najímala i plavidla od státu. Plavby na dolní Vltavě a na Labi nebyly ale příliš výdělečné. PPS se také zapojovala do organizace turistického ruchu v Praze. V březnu 1923 se účastnila hotelového veletrhu, kde provozovala plavbu dvěma šroubovými parníky mezi Střeleckým a Žofínským ostrovem. Vysoké ceny jízdného se snažila věrným cestujícím kompenzovat slevami. K tradičním plavbám na doštihy do Chuchle už v roce 1924 dopravovaly parníky diváky k automobilovým závodům na Zbraslavi.

Nezávisle na složitě a napjaté sociální situaci, která tehdy byla nejen u paroplavby, ale i u elektrických drah

i na železnici si paroplavební podnik vedl do roku 1922 poměrně dobře. Rozšiřoval flotilu plavidel, síť stanic i zájem cestujících. Vrcholu v počtu přepravených osob docílil v roce 1921, a to přes 2,1 milionu osob, což bylo i ovlivněno rozšířením plaveb na dolním Labi. Další impuls znamenalo rozšíření provozu po Praze dokončením plavební komory na Smíchově, která byla od 26. 5. 1921 už přístupná pro plavby veřejnosti.



Slavnostní zahájení plavební sezóny ve Smíchovské plavební komoře 26.5.1922

V dalších letech ale přišel poměrně razantní pokles počtu cestujících. Ztráty poněkud vyrovnávala zakázka hl. městem Praha za vlek lodí s pískem pro pražské náplavky. Za tuto službu inkasovala PPS 50 000 korun měsíčně.

Firma v té době zažívala i řadu kritických připomínek ze strany veřejnosti. Už od roku 1904 se v novinách objevovaly kritické hlasy na téma znečištění ovzduší od kouřících parníků na Palackého nábřeží. Primátor Baxa toto téma probíral i na komisi magistrátu města a bylo doporučeno v této věci s firmou jednat. Pražská paroplavební společnost na tuto výhradu reagovala školením zaměstnanců, které proběhlo 2. 6. 1924. V časopise *Moře Slovanům* zveřejnil 1. 10 1925. Dr. Josef Mildner obsáhlý text *Závady vltavského provozu* kde provoz paroplavby v Praze nešetří, ve srovnání s Paříží, leckdy i oprávněnou kritikou.

Stávky zaměstnanců a její důsledky pro PPS

Jedním z prvních zákonů nové Československé republiky byl zákon o osmihodinové pracovní době, který se následně v provozu firmy ukázal jako velká komplikace.

Počátkem roku 1919 proběhlo jednání vedení firmy se zaměstnanci. Poprvé byla uzavřena kolektivní dohoda o mzdách, která od 1. března změnila platební podmínky ve firmě. Zaměstnancům byl o 5 % zvýšen plat, současně dostali drahotní příspěvek 120 korun. Bylo i řešena přesčasová práce. Za tři dny plného zaměstnání dostane zaměstnanec jeden den volno, popřípadě za tři týdny jeden týden. Protože se firma obávala nedostatku zaměstnanců nabídla za přesčasy mimořádný příplatek 1 korunu. Vedením firmy byla oceňována především práce na malých parnicích, kde strojník byl současně i topičem. Byla sepsána poměrně obsáhlá zpráva, která přesně definuje situace, za kterých platí přesčasy. Smlouva byla uzavřena do 29. února 1920. Vyjednávání o pracovních podmínkách nicméně během roku dále pokračovalo. Právo lidu popisuje okolnosti dalšího vyjednávání. Správní rada navrhovala mzdu 800 korun měsíčně, bude-li strojník pracovat 210 hodin přes čas. Na tomto návrhu správní rada trvala při jednání, které trvalo tři hodiny, se nedošlo k jinému závěru. Ředitel firmy Viktor Grégr jednání odročil. To nakonec vedlo 181 zaměstnanců firmy ke stávce. Proto byla 6. června 1919 paroplavba na čtyři dny zastavena. Jak píší noviny: *Zaměstnanci žádali zvýšení mzdy a odstranění nepohodlného kontrolora.*

V oznámení vedení společnosti z 8. června v době stávky se píše, že stávkující požadují mzdu pro kapitány a strojníky 8400 korun ročně, pro pokladníky velkých parníků 7 800 korun ročně, pro topiče, nakladače uhlí, kormidelníky a dělníky 7 200 a pro pokladníky a lodníky 6 600 korun ročně. Ministerstvo veřejných prací přislíbilo zprostředkovat smír. Vyjádření vedení společnosti podtrhlo nutnost zvýšit ceny jízdného o 50 %, aby se požadavky zaměstnanců mohly naplnit. Stávka skončila ve středu 11. června domluvou. Mzdy zaměstnanců se zvýšily, takže plat kapitánů byl 580–600 Kč, kapitáni malých parníků 520–550 Kč, pokladníci 540 Kč, strojníci 520–570 Kč, topiči 430–450 Kč, nakladači uhlí 360 Kč a řemeslníci v dílnách 420–570 Kč, současně byl domluven příplatek za přesčasy 2 Kč za hodinu a za práci po 21. hodině večerní 3 Kč za hodinu. Zaměstnanci při plavbě dostávali 2 Kč denně, což asi byla forma denní diety.

Jednání o mzdách se zaměstnanci pokračovala i v dalším roce. Podle *Práva lidu* bylo 22. května vyjednáno zvýšení mezd o 100 korun a navíc byla zaměstnancům přislíbena mimořádná drahotní výpomoc ve výši 150 korun. Navíc byly upraveny mzdy kapitánů a posádek menších parníků. *Právo Lidu* píše, že jednání proběhlo „k naprosté spokojenosti zaměstnanců“. Zvýšené náklady na mzdy ve výši 230 000 Kč ročně a zdražení uhlí měly být uhrazeny zdražením jízdného průměrně asi o polovinu. Jak píšou 7. 8. 1920 *Národní listy* po uzavření kolektivní smlouvy počátkem roku, kdy se zvýšily mzdy o 25 %, si zaměstnanci prosadili další zvýšení mezd v květnu o 15–20 %. Mimo to jim byla poskytnuta drahotní výpomoc, ta se opakovala koncem července při vypuknutí stávky na elektrických drahách. Ve stejné době hrozila i stávka zaměstnanců na železnici. To vše přirozeně souviselo i s růstem cen a celkem vyhrcovanou sociální situací v době těsně po válce.

Přes předchozí domluvy část strojních zaměstnanců požadovala pro sebe další výhody. 29. července večer se usnesli, že dalšího dne od 6 hodin začnou se stávkou. 30. července ráno část strojního personálu nenastoupila do práce a zabráněním dopravy uhlí na parníky bránila v práci i jiným zaměstnancům. V té době měla firma 32 strojníků a topičů a 110 dalších zaměstnanců.

Firmou bylo zveřejněno, že jejich představa by znamenala mzdu 1940 korun měsíčně, což by nutilo firmu zdražit jízdné o 80 %. Z druhé strany *Právo lidu* už 1. srpna zveřejnilo seznam 7 zaměstnanců, strojníků z parníků Vyšehrad, Zlíchov a Štěchovice, kteří se odmítli ke stávce připojit a ty označila za stávkokaze. Dochoval se i opis plakátu nalepeného na domu jednoho z tzv. stávkokazů: „*Forejt je úplatkář a zrádce strojníků pražské paroplavby, je to bídný tvor a není hoden, aby s ním poctivý člověk promluvil, hájí miliony císařských radů, je z těch starých copařů asi 7, co jezdí u paroplavby 16 a více hodin.*“ Střet se odehrával i v médiích. Národní politika zase např. píše, že stávky se účastní pouze 31 zaměstnanců. Také píše, že mzdy jsou u Pražské paroplavby nejvyšší ze všech pražských plavebních podniků.

Urovnání emočně vypjaté situace pomohli zástupci Ministerstva veřejných prací vedení ministerským radou Ing. Neudörfflem. V sobotu 15. 8. v deset hodin večer se zaměstnanci a vedení firmy dohodli na kompromisu. Bylo domluveno dát jednorázový drahotní příplatek 100 korun okamžitě a dalších 100 korun do konce roku. Požadavek zvýšení platu o 300 korun a placení každé hodiny přes čas nad 10 hodin 6 Kč na hodinu bylo odmítnut, neboť by to vedlo k zániku společnosti. Jak se píše v Českém slovu doba pro stávku na konci sezóny nebyla šťastná, současně „*obecenstvo* (chápáno veřejnost a cestující) *nechovalo se k ní sympaticky*“. Zajímavé, že v té době se poprvé píše, že by se firma měla zestátnit.

V roce 1924 kdy byl nejvyšší plat ve firmě 1023 korun a nejnižší 700 korun, nařídil správce pan Skočdopole snížit platy o 30 %, zástupci zaměstnanců navrhovali smírných 5 %, firma údajně dala všem zaměstnancům výpověď. Přijmuti do zaměstnání měli být 3. března jen ti zaměstnanci, kteří přijali snížení platu. Ve stejné době ale dostali zaměstnanci nové uniformy. Snížení mezd je potvrzeno v roce 1925, kdy 5. 2. zveřejnilo Národní osvobození informace o čtrnáctidenní výluce provozu a propuštění všech zaměstnanců. PPS údajně podmiňuje přijmutí do práce požadavkem, aby zaměstnanci do srpna nesměli vznášet na společnost žádné mzdové ani drahotní požadavky. V té době činil nejvyšší plat kapitána 870,40 Kč, lodníka 666,40 Kč. Sama PPS ve svých výročních zprávách spory se zaměstnanci taktně obchází, nicméně pro rok 1923 přiznává 15 % pokles mezd.

Náklady na mzdy ve firmě nejlépe dokumentují výroční zprávy společnosti.

Rok	tržba (v korunách)	mzdové nákl. (v korunách)	počet cestujících
1918		783 880,00	1 448 613
1919	1 500 576,86	641 814,22	1 864 120
1920	2 825 852,74	1 242 371,39	2 094 840
1921	4 016 242,40	1 443 369,20	2 100 582
1922	3 329 282,31	1 354 968,10	1 469 333
1923	3 105 115,08	1 002 679,47	1 341 025
1924	3 192 355,26	1 113 124,63	1 195 038
1925	3 044 261,66	1 159 381,26	1 093 648
1928	1 934 148,11	1 289 365,96	660 180

Spor o mzdy přišel v nevhodnou dobu, paroplavba tehdy ztrácela svou konkurenceschopnost. Provoz firmy začal stagnovat a počty cestujících a tím i tržby výrazně klesaly. Dá se i odhadovat, že se poněkud posunul charakter provozu paroplavební společnosti. Snížila se role dopravce, který vozil zaměstnance do práce a obchodníky z venkova na trh, což lépe plnila železnice, tramvajová a autobusová doprava. Naopak vzrostl její význam pro zábavu a rekreaci Pražanů. Sřet vedení firmy se zaměstnanci navíc částečně ovlivnil veřejné mínění proti paroplavbě.

NA VÝLET PARNÍKEM

DO ŠTĚCHOVIC A SVATOJANSKÝCH PROUDŮ!

SPOLEČNÉ JÍZDY S PLAVBOU PO PROUDECH POŘADÁ KAŽDÉ ÚTERÝ A ČTVRTEK V 8 HOD. RÁNO, V NEDĚLI V 6 HOD. (SNÍŽ. JÍZDNÉ), V 7 A V 8 HOD.

PRAŽSKÁ PAROPLAVEBNÍ SPOLEČNOST

NA PARNICÍCH RESTAURAČNÍ ZARÍZENÍ.

Plakát PPS z 30. let

Pražská paroplavba a její spolupráce se státem

Se vznikem československého státu se změnil i vztah firmy ke státu. Vedení Pražské paroplavby mělo velmi dobré vztahy přímo s členy vlády, což bylo za Rakousko-Uherska téměř nemyslitelné. Součástí těchto vazeb byly reprezentativní plavby s členy vlády. Poprvé je to doloženo už 10. června 1920, kdy byl prezident T. G. Masaryk s členy vlády ministry Urbenským, Štěpánkem, Špačkem a Stříbrným na plavbách při obhlídce Vltavy. Část trasy pluli na pramicích, ze Štěchovic je do Prahy dopravil parník PPS Zbraslav. V dubnu 1922 byla podobná reprezentativní plavba na parníku Masaryk s ministrem obchodu Ing. L. Novákem a s ministrem národní obrany N. O. Udržalem a desítkami poslanců na místo plánované výstavby zdymadla ve Štěchovicích. Ještě větší událostí bylo „Slavnostní zahájení plavební sezóny“ pořádané Československou námořní společností a českým Jachtklubem 26. května 1922 za účasti řady předních členů vlády. Projev zde měli ministr Popelka a ministr veřejných prací dr. Kovařík. Tyto plavby mimo jiné dokumentují snahu státu zlepšovat plavební podmínky a dokončit velký projekt vodocestného zákona schváleného ještě za Rakouska, což přirozeně znamenalo živý zájem ministrů a poslanců o poznání konkrétní situace na českých řekách.

Stát se v lodní dopravě na svém území přímo angažoval, v té době vlastnil spolu s bankami majetkové podíly u tří nákladních plavebních společností na Dunaji, Odře a Labi. Akciová Československá plavební společnost Labská, spoluvlastněná státem, provozovala i dříve samostatnou firmu Remorkáže na Vltavě a Labi.

S podporou státu se rozšířil provoz PPS i na dolním Labi. Iniciátorem byl především starosta Roudnice František Vápeník, který od roku 1919 přesvědčoval představitele státu o potřebě plavebního spojení s Prahou. Při informační plavbě Čs. námořní společnosti konané s delegací amerických Čechů 2. a 3. července 1921 z Prahy do Mělníka, jednal se zástupci ministerstva veřejných prací. 8. července téhož roku byla v Roudnici pod patronací starosty F. Vápeníka zorganizována schůzka zástupců 23 polabských obcí, kteří tuto potřebu potvrdili a podepsali petici ministru veřejných prací Dr. Kovaříkovi. Díky domluvě státu a PPS byla tato plavba zahájena už 28. srpna 1921.



Saský parník Kurort Rathen a český Jarov v Litoměřicích

PPS plavby na Labi inzerovala jako „pokusnou plavbu osobní a malonákladovou“. Firma provoz na dolním Labi obvykle řešila z Mělníka do Roudnice a Litoměřic, navazovala tak i na linky Sasko-české paroplavební společnosti, v té době ukončené právě v Litoměřicích. Poprvé také vypluly pravidelně parníky z Prahy do Roudnice a Litoměřic. Následujícího roku se od 25. května v provozu pokračovalo. Plavba ale byla prodělečná, proto se této služby PPS vzdala. Protesty veřejnosti proti zastavení české plavby organizované Národní jednotou severočeskou vyvrcholily 18. března 1923 uspořádání schůze v Litoměřicích za účasti členů vlády, kde bylo přislíbeno v provozu pokračovat.



Parník Modřany v Roudnici

V roce 1923 proto plavby znovu obnovil státní Plavební úřad, který zavedl i plavby z Prahy do Roudnice, díky tomu začal vlastně PPS konkurovat na trase do Mělníka. PPS se přitom celý rok snažila trasu do Mělníka lépe propagovat, jako atrakci nabízela proplutí přes nová vltavská zdymadla. Ani provoz organizovaný Plavebním úřadem nebyl úspěšný.



Stanice paroplavby s restaurací v Mělníce

V roce 1924 se provozu na trase Neratovice-Litoměřice znovu ujala PPS, zavázala se k tomu smlouvou na 5 let. Od státu dostala nezdanitelný „režijní příspěvek“, subvenci, která kryla část nákladů. Po pěti letech došlo k prodloužení smlouvy a labský provoz se v roce 1929 rozšířil i na plavby do Hřenska. V roce 1931 měla firma své lodní můstky v Zálezlech, Děčíně, Podmoklech a ve Hřensku. Na středním Labi se také prodloužila doprava až do Jiřic u Kostelce nad Labem. Plavby na dolním a středním Labi stát dotoval do poloviny 30. let. Plavby do německého pohraničí a českých menšinových území byly v té době zejména nejrůznějšími českými spolky celkem oblíbené, ve 30. letech bylo i zvykem pořádat dvoudenní víkendové výlety do Hřenska, kterých se účastnili i cizí návštěvníci Prahy.



Oblíbený výletní parník Praha na plavbě v Děčíně

Provoz české plavby na Labi byl terčem kritiky. Dobové noviny postřehly, že zatímco české lodě plují nejvíce dvakrát denně, německá konkurence každé dvě hodiny. Bylo doporučeno např. zavést dopravu menšími motorovými čluny či zřídit ředitelství plavby na severu Čech, což se ale nikdy nestalo. Plavby na Labi byly pro PPS i přes státní

dotace nevyhodné. Státní subvence ve výši 600–800 tisíc korun ročně jen pokrývaly provozní ztrátu. Dotace neřešily potřebné investice do lodního parku. Přes snahu vedení firmy se nepodařilo vyšší státní dotace prosadit.



Plavba s prezidentem Dr. Edvardem Benešem a jeho ženou ve 30. letech

Pražská paroplavba jako soukromá firma

Jistou předzvěstí budoucích problémů PPS bylo zavedení autobusové dopravy pro výletníky do Štěchovic a ke Svatojánským proudům v roce 1925. V roce 1926 v čele PPS vystřídal Ing. Viktora Grégra bankéř Ferdinand Napravil, majitel pražského bankovního domu. Ve vedení firmy se objevila nová jména, Edmund Procházka snad ještě držel rodinnou kontinuitu, ostatní členové představenstva Jan Kratina, Rudolf Napravil, Jan Votruba a František Štván s předchozí činností PPS neměli už nic společného. Počátky jejich působení ve firmě jsou spojeny z řadou racionalizačních kroků. V roce 1926 si společnost pořídila novou základnu pro labský provoz v hostinci v Mělnice-Rybářích. Ve výroční zprávě za rok 1927 popisuje, jak se peníze podařilo ušetřit „modernizací dovozu a nakládání uhlí“, zdůrazňuje levnější systém oprav plavidel zakázkami i mimo dílny PPS. V roce 1929 také vyjednala se státem prodloužení a rozšíření smlouvy pro plavby na Labi. Firma se také snažila nahrazovat málo efektivní vrtulové parníčky modernějšími a levnějšími motorovými loděmi (Oreb, Berounka, Sázava a Vltava).

Někdy v té době došlo nejspíše k dohodě několika akcionářů ze správní rady v čele s Ferdinandem Napravilem ke snaze o koncentraci akcií do jejich rukou. Vlastníky většiny akcií nikdy nebylo více než několik desítek známých osob a v té době už snad všem tradičním akcionářům muselo být jasné, že firma vlastně žije trochu na dluh. Rezervy na investice se ve firmě nevytvářely už řadu let. Dá se odhadnout, že v této době začal bankéř Napravil skupovat akcie společnosti, což možná i vedlo k jejich vyšší ceně na burze. V roce 1925 se na pražské burze jedna akcie v nominální hodnotě 400 Kč prodávala za 1 000 Kč, v letech 1927–1929 dokonce za 1 200 Kč.

Když soustředil dostatečný počet akcií, byl Ferdinand Napravil jmenován generálním ředitelem PPS. Valná schůze akcionářů v roce 1930 odsouhlasila zvýšení akciového kapitálu PPS na 2 miliony korun o 3 000 akcií na celkových 5 000 kusech po 400 Kč. Každému akcionáři bylo ke dvěma stávajícím akciím vydány tři kusy akcií nových. Z tohoto počtu získal F. Napravil 2 600 kusů akcií, jeho bankovní dům 1 370, konzul J. Votruba 450 kusů, ing. Kozák 250 kusů. Mezi drobnými akcionáři tehdy zbylo necelých 300 kusů akcií, což téměř odpovídalo počtu akcií z doby počátku firmy, a ti tak ztratili na chod firmy jakýkoliv vliv. Nové vedení změnilo sídlo společnosti

do jeho bankovního domu v Praze II., Myslíkově ulici č.8.

Úředně byla nová emise akcií schválena vzhledem k majetku firmy, který převyšoval 6,5 milionu korun. Účetní odhad majetku ale neměl reálnou hodnotu, většina lodí byla přestárlá a potřebovala značné investice do oprav. Stará plavidla také nebyla za účetní hodnotu jinam prodejná. Navíc bilanci firmy stále více ovlivňovaly dluhy. Proč byla nová emise akcií vydána není doposud uspokojivě vysvětleno. Snad většinový majitel firmy chtěl vydělat prodejem akcií.

Nové vedení firmy se snažilo před akcionáři a veřejností dobře prezentovat. Proto chtělo udržet praxi výplat vysokých dividend v podstatě placených i na dluh. V letech 1927–1932 jsou vykazovány firemní zisky ve výši 150–180 000 Kč, z nich se platily poměrně slušné dividendy. Současně ale rostly i dluhy firmy. V roce 1927 byly ještě v přijatelné výši 104 134 Kč, v roce 1928 už dokonce 544 670 Kč. Po roce 1930 už dluhy hrály v ekonomice firmy podstatnou roli, dosahovaly 1,539 milionu Kč. V dalších dvou letech dále rostly, takže v roce 1933 byly ve výši 1,830 milionu Kč, jen placení úroků přišlo PPS na téměř 145 tisíc Kč. Rok 1933 byl také posledním, kdy paroplavba při omezení všech oprav dokázala vykázat zisk ve výši 216 korun 15 haléřů.

V této době se už v novinách celkem často psalo o tom, že jiné paroplavební podniky v okolních zemích stát subvencuje. Dá se spekulovat, že právě snaha získat státní subvence na provoz patřila k hlavním motivacím nového vedení společnosti. Vazby státu a vedení společnosti z té doby nemáme přesně zdokumentované. Je známa pouze plavba vedení společnosti s představiteli státu motorovou lodí Vltava do Mělníka v roce 1931, kde se o subvencích a provozu osobní lodní dopravy na Labi určitě mluvilo. Ve výroční zprávě z roku 1930 je dokonce uvedeno, že Maďarsko svou plavební firmu dotuje částkou 10 milionu Kč ročně, Rakousko dokonce 12 miliony Kč a Německo svou Sasko-českou paroplavební společnost částkou 7,5 milionu Kč.

Nové vedení úspěšně rozšířilo večerní plavby s hudbou. Plavby po Praze začaly sloužit i zahraničním turistům. Úbytek počtu cestujících ale pokračoval, pokles zájmu o paroplavbu ovlivňovalo prodloužení tramvajových linek, zavádění autobusové dopravy do povltavských obcí a stavba přehrady ve Vraném nad Vltavou. Ve výroční zprávě z roku 1930 si vedení firmy stěžuje na chování zákazníků, kteří raději jeli autobusem do Štěchovic za 24 Kč než parníkem za 7 Kč.

Na větší opravy lodí nebyly peníze řadu let. Pokles zájmu se řešil odstavováním plavidel a propouštěním posádek. V té době už i kapitány firma najímala na dobu dočasnou, což přirozeně vedlo k tomu, že velká část kvalitních zaměstnanců se nechala přeplatit Československou plavební společností labskou k plavbám na nákladních lodích. V roce 1932 firma vyplatila na mzdách už pouze 641 845 korun, což byla zhruba polovina z doby sporů o mzdy z let 1919–1920.

Situaci přirozeně ovlivnila hospodářská krize, která začala černým pátkem na burze v New Yorku 25. 10 1929 a velmi rychle se během týdnů a měsíců přenesla i do Evropy. S jejími důsledky nikdo dopředu nepočítal a v Československu znamenala v roce 1933 téměř milion lidí bez práce. V roce 1933 situaci PPS ještě výrazně zhoršila stavba zdymadla ve Vraném nad Vltavou, která omezila oblíbený plavební provoz do Štěchovic. Snaha získat od státu kompenzace byla neúspěšná.

Nedostatek zdrojů vedl k omezování údržby a postupným vyřazování plavidel z provozu. Firma začala dlužit na daních, dodavatelům, dokonce i na mzdách. Na jaře 1936 uznal plavební úřad provozuschopnými posledních pět plavidel. Hrozba exekuce se nezadržitelně blížila.

Epilog

20. května 1936 byla svolána řádná valná hromada akcionářů PPS, dostavili se ale pouze čtyři členové správní rady a ředitel. Ostatní akcionáři už na chod firmy neměli vliv ani o něj nejevili zájem. Na druhé schůzi správní rady 20. 8. 1936 se ředitel společnosti F. Napravil vzdal předsednictví a novým předsedou se stal J. Votruba. Ten dostal pověření jednat o investiční subvenci a eventuální sanaci PPS. Z jednání s Ministerstvem obchodu vzešlo doporučení vstoupit v kontakt s ČSPL. O průběhu jednání s ČSPL se zachovala v zápisech ze schůzí správní rady PPS charakteristická věta: „Zásady, na kterých si generální ředitel Ing. Hanáček jednání představuje, kryjí se v podstatě se zásadami plavebního oddělení Ministerstva obchodu, ČPSL má na věci vážný zájem vzhledem k programu, který si generální ředitel Hanáček pro zvládnutí plavby na našich řekách vytýčil“. Je třeba uvést, že ing Hanáček byl skutečně osobnost, jeho jmenování do funkce ředitele ČPSL 1. 1. 1936 znamenalo pro českou plavbu nebývalý rozvoj. Dá se odhadovat, že na situaci převzetí PPS se dlouhodobě připravoval a že následující vývoj byl v jeho režii.

Vláda na schůzi ministerské rady dne 4. 12. 1936 rozhodla aby provoz PPS převzala ČSPL, která za tím účelem převezme akciovou majoritu hlavního akcionáře Ferdinanda Napravila, a dále aby provedla vyrovnání s věřiteli PPS kvótou 25 % pohledávek. Ministerstvo financí dalo pokyn berní správě k zastavení exekučního řízení a k jednání o částečném zrušení dlužných daní. Na zakoupení akciové majority a úhradu dluhů uvolnila státní správa 1,1 milionu Kč. Z toho odkoupil stát 3 970 kusů akcií F. Napravila za pouhých 100 Kč za kus a ČSPL vyrovnala zbývajících oněch 25 % dluhů různým obchodním partnerům PPS. Ti byli nakonec spokojeni, protože pokud by na sebe PPS vyhlásila konkurz, přišli by o všechno. Stát dal navíc subvenci 2,93 milionu Kč ČSPL na opravu a modernizaci lodního parku PPS. Dobové noviny velmi pozitivně tento krok hodnotily jako záchranu paroplavby pro Pražany a oceňován byl osobní přínos ministra obchodu J. V. Najmana, za což mu bylo veřejně i děkováno.

Připojení PPS k Československé plavební akciové společnosti Labské patřilo k dobovým trendům doby, posilování role státu v dopravě. Přineslo jednoznačně pozitivní výsledky, neboť zastavilo pokles výkonů paroplavby a pomohlo modernizovat flotilu plavidel, mimo jiné stavbou posledních čtyř parníků.



Slavnostní křest parníku Dr. Edvard Beneš a Antonín Švehla v Ústí nad Labem dne 1. května 1938 pod protektorátem předsedy Čsl. vlády Dr. Milana Hodži

Po více než sedmdesáti letech samostatné existence české akciové plavební firmy se Pražská paroplavba stala součástí polostátní Československé plavební společnosti Labské. Jako její samostatná část přežila válku a po znárodnění v roce 1949 se stala součástí závodu Tuzemská plavba. Od roku 1961 byla osobní lodní doprava delimitována podle místa provozu a původní pražská paroplavba se převedla na Dopravní podnik hl. m. Prahy jako závod Osobní lodní dopravy. Nový impulz rozvoji firmy přinesla až 90. léta a rozvoj cestovního ruchu v Praze. Dnes je Pražská paroplavební společnost opět soukromou firmou a její dva parníky patří mezi významné turistické atrakce Prahy.



Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje

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

Přístaviště na Vltavě u Českých Budějovic hlásí hotovo

8. října 2015 se završila výstavba sítě veřejných přístavišť na nové vodní cestě mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou otevřením přístaviště Purkarec na Hněvkovické přehradě. Nyní tak mají osobní lodě i hausbóty možnost bezpečně přistát v každé zajímavé obci podél vodní cesty. Investorem stavby bylo Ředitelství vodních cest ČR.

„Vodní cesta bez přístavů a přístavišť je jako železnice bez nádraží a zastávek. Jsem rád, že dnes můžeme navršíit několikaletý program budování přístavišť na nové jihočeské vodní cestě a kvalitou se tak přibližujeme evropským řekám a kanálům, na které mnoho Čechů jezdí za rekreací,“ prohlásil ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů. „Oproti loňskému roku hlásí plavební komora Hluboká n.V. o 70 % více proplavených lodí, narůstá i České Vrbné. Přístav na Hluboké má za sebou první závaděcí sezónu, kdy zejména v její druhé polovině pohyb v přístavu citelně vzrostl. 13 lodí mělo své místo rezervováno po celou sezónu, potěšitelný je start první půjčovny, další lodě sem připlouvaly na návštěvu. Zásadní změnu čekáme od sezóny 2017, kdy poslední překážka v podobě jezu Hněvkovice u Týna nad Vltavou už nebude bránit volné plavbě na Orlík a stovky lodí z přehrady vyrazí směrem k metropoli jižních Čech,“ dodal.

Nové přístaviště má 50 m dlouhé plovoucí molo z železobetonových plováků vyplněných polystyrenem, jako osvědčené konstrukce na Vltavě. Přístup je pomocí bezbariérové rampy přímo od kostela v centru Purkarec. Molo je ukotvené k ocelovým sloupům (zvaným dalby) tak, aby odolalo povodním i zámraze hladiny. Obdobně jako jinde je k dispozici připojení lodí na elektrickou energii. Přístaviště slouží jako zastávka pro osobní lodě, malá plavidla a hausbóty zde mohou stát nejdéle 48 hodin, přečkat noc a navštívit obec i okolí.

Přístaviště vznikalo v úzké spolupráci s městem Hluboká nad Vltavou, jehož je Purkarec součástí. „Město se na stavbě podílelo přístupovým chodníkem, bezprostředně vedle začíná nádherná cyklostezka podél Vltavy na Hlubokou, takže zde se ideálně plavba propojuje s turistikou a sportem. Purkarec je historická vorašská obec, dnes se opět stává střediskem plavby,“ prohlásil starosta města Tomáš Jirsa. „Je krásný pocit, když na hladině postupně přibývají další a další lodě a turistický ruch tak dostává nový impuls. Spolu s letos otevřeným přístavem na Hluboké získává plavba potřebnou infrastrukturu a nyní je na podnikatelích, jak této příležitosti ve svých službách využijí,“ dodal.

Stavební práce zde byly zahájeny v lednu letošního roku, během snížené hladiny přehrady se do skály ukotvily masívní sloupy a poté bylo během jara a léta zkompletováno vlastní molo. Vítězem výběrového řízení na provedení stavby se stala firma Metrostav a.s. Celkové

náklady dosáhly 21,7 mil. Kč a byly financovány z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury.

V roce 2016 se pak kapitáni lodí mohou těšit na novou provozní budovu se zázemím v přístavu Hluboká, přístav České Vrbné ještě doplní jeřáb na vytahování plavidel až do výtlaku (hmotnosti) 10 tun a tankovací stanice nafty a benzínu. Právě se dokončuje výběrové řízení na modernizaci rejd plavební komory Kořensko, která je na cestě z Týna nad Vltavou směrem na Orlík. Zde už od jejího dokončení v 90. letech chybí bezpečné stání lodí pro vyčkávání na proplavování plavební komorou, které musí zůstat uprostřed řeky na motorech. Příští rok se dočkají nejen rozšířeného vjezdu k plavební komoře, ale také bezpečných úvazných prvků na ocelovém mole a nábrežní zdi.



Nové přístaviště Purkarec na Hněvkovické nádrží

Výstavba plavební komory Hněvkovice je ve své polovině

Stavba poslední chybějící plavební komory na horní Vltavě v úseku Týn nad Vltavou-České Budějovice úspěšně pokračuje a práce jsou nyní téměř v polovině. Práce také intenzivně běží na stavbě dolní rejd plavební komory na přehradě Hněvkovice, kde nyní probíhají betonáže železobetonových konstrukcí.

Stav stavby nové plavební komory Hněvkovice a navazující vodní cesty začátkem prosince 2015:

- Plavební komora se těží na základovou spáru,
- Prohrábky od Týna nad Vltavou hotové v délce 2 km,
- Probíhají přeložky sítí (O2 a ČEZ) na dně koryta řeky.



PK Hněvkovice – těžba na základovou spáru

Připravované dotační tituly pro vnitrozemskou vodní dopravu v rámci OPD 2014–2020

Ing. Evžen Vydra – MD ČR, Doc. Ing. Denisa Mocková, Ph.D. – ČVUT v Praze

Operační program Doprava 2014–2020 (OPD) představuje v programovém období 2014–2020 hlavní finanční a technický dokument pro naplňování strategických investičních potřeb a řešení klíčových problémů v sektoru dopravy v České republice. Svým zaměřením navazuje na Operační program Doprava 2007–2013, má však nově jinou strukturu. Přidány byly některé podporovatelné oblasti a jiné je také zdůvodnění plánovaných intervencí.

Z pohledu oboru vnitrozemské vodní dopravy je v rámci OPD 2014–2020 zajímavá Prioritní osa 1 a následně Specifický cíl 1.3 *Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy* a Specifický cíl 1.5 *Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku*.

Specifický cíl 1.3 (OPD 2014–2020)

V rámci vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy je pro obor vodní dopravy významný program *Modernizace a výstavba překladišť kombinované dopravy*, jehož gestorem je Ministerstvo dopravy.



Jedno z překladišních zařízení v přístavu Mělník

Zároveň připravuje aktuálně (2015) Ministerstvo dopravy program *Rozvoj a modernizace vnitrozemských přístavů v ČR*. Cílem bude podpořit formou veřejné podpory z kohezního fondu EU a státního rozpočtu ČR v režimu stavebních a nestavebních investic stávající přístavy v České republice za účelem jejich modernizace.

Je předpoklad, že Ministerstvem dopravy připravovaný program *Rozvoj a modernizace vnitrozemských přístavů v ČR* by měl být rozdělen do 3 podprogramů, a to na:

- rozvoj přístavní infrastruktury;
- přístavní skladovací prostory;
- přístavní překladišních zařízení a mobilní mechanizace.

Primárním podkladem pro přípravu dotačních titulů pro modernizaci plavidel a rozvoj a modernizaci přístavů v ČR je strategie EU v oblasti vodní dopravy. Evropská komise (EK) přijala v roce 2013 *Integrovaný evropský akční plán pro vnitrozemskou vodní dopravu NAIADES II* (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe), který navazuje na akční plán NAIADES I (přijatý EK v roce 2006) a jehož cílem bylo a stále je vytvořit podmínky pro to, aby se vnitrozemská vodní do-

prava stala kvalitním oborem dopravy – dobře řízeným, účinným, bezpečným, začleněným do intermodálního řetězce, s kvalitními pracovními místy obsazenými kvalifikovanou pracovní silou, dbajícím na dodržování přísných norem na ochranu životního prostředí.



Jedno z překladišních zařízení v přístavu Ústí nad Labem

Ve sdělení Evropské komise *Směrem ke kvalitní vnitrozemské vodní dopravě NAIADES II* je jedním z klíčových bodů, mimo jiné, problematika kvalitní infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy včetně odkazu na její nedostatečné propojení a integraci s ostatními druhy dopravy. Cílem jednotlivých členských států EU by tak dle EK mělo být zajištění dobře dimenzované sítě přístavů s dobrým přístupem k vnitrozemským vodním cestám a zařízením, které budou předpokladem pro zvýšení podílu daného odvětví v dopravě.

S ohledem na text sdělení *NAIADES II* plní vnitrozemské přístavy spíše funkci multimodálních terminálů a zároveň ale čelí různým omezením. Cílem EK je tak zahájení procesu prosazování opatření na podporu vnitrozemských přístavů. V roce 2016 má EK v úmyslu provést celkové posouzení překážek dalšího rozvoje vnitrozemských přístavů a potřeb legislativního rámce pro jejich odstranění.

V rámci rozvoje a podpory vodní dopravy odkazuje sdělení *NAIADES II* především na soulad s cíli stanovenými ve strategickém dokumentu *Bílá kniha Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje* týkající se přechodu nákladní přepravy na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu a dále na snížení škodlivých emisí ve vnitrozemské vodní dopravě.



Mobilní přístavní mechanizace v přístavu Praha-Holešovice

NAIADES II nabádá členské státy EU, aby zahrnuly vnitrozemskou vodní dopravu do svých integrovaných investic a naplánovaly podporu tohoto dopravního modu z fondů EU. V souvislosti s Operačním programem Doprava OPD 2014–2020 (na základě Prioritní osy 1 a Specifického cíle 1.3) je v rámci problematiky vnitrozemské vodní dopravy, mimo jiné, cílem podporovat aktivity pro rozvoj a modernizaci přístavů v České republice.

Jedním z hlavních cílů v rámci zapojení vodní dopravy do multimodálních logistických řetězců. Součástí tohoto cíle by měla být podpora rozvoje infrastruktury přístavů za účelem jejich využívání jako plnohodnotných multimodálních center.



Překládka ocelového šrotu v přístavu Děčín-Loubí

Vzhledem k tomu, že začlenění vnitrozemské vodní dopravy do multimodálního logistického řetězce vyžaduje integraci infrastruktury, služeb a informačních toků jsou předpokládány podporovanými aktivitami pro rozvoj a modernizaci vnitrozemských přístavů ČR investice tzv. *stavební povahy* (infrastruktura přístavů, modernizace a výstavba přístavních skladišť a přístavních skladovacích ploch) a předpokládané investice tzv. *nestavební povahy* (mechanizace, přístavní překladní zařízení a IT technologie).



Přístav Děčín Rozbělesy, zdroj: Povodí Labe, s.p.

V souvislosti s definovanými cíli NAIADES II pro plnohodnotné začlenění vodní dopravy do multimodálních logistických řetězců se v rámci ČR jeví jako nutná investice do rozvoje přístavů, které slouží k nakládce/vykládce zboží a převedení tak části přeprav na ekologicky šetrnou vnitrozemskou vodní nákladní dopravu.

S ohledem na stav zařízení a překladních technologií ve vnitrozemských přístavech ČR se jeví jako žádoucí podpořit rozvoj a modernizaci přístavů, a to formou veřejné podpory. Cílem dotačního titulu tak bude, mimo jiné, dosažení srovnání úrovně techniky a technologie s ostatními dopravními módy v ČR.

Specifický cíl 1.5 (OPD 2014–2020)

V rámci vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace doprav-

ního parku je Ministerstvem dopravy připravován dotační titul *Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy II* pro obnovu lodního nákladního parku evidovaného v Plavebním rejstříku ČR. Připravovaný program je určitou analogií k dotačnímu titulu *Modernizace vnitrozemské vodní nákladní dopravy*, který byl a stále je do roku 2015 realizován v rámci Operačního programu Doprava 2007–2013.

Vzhledem k tomu, že park plavidel vodní dopravy evidovaných v Plavebním rejstříku ČR je dlouhodobě podinvestován a obnova tohoto parku je nedostatečná nejen v důsledku vysokých investičních nákladů, ale zejména v důsledku nedostatečné splavnosti vodních cest v České republice (v oblasti nákladní dopravy) bude možné v rámci Operačního programu Doprava 2014–2020 realizovat národní program pro modernizaci nákladních plavidel. Současně je identifikována potřeba zvyšování úrovně plavidel v oblasti environmentálních standardů, jejich přizpůsobení potřebám zapojení do přepravního řetězce multimodální dopravy a v oblasti bezpečnosti a prevence nehod a havárií s nepříznivými dopady na životní prostředí.

Předpokládá se, že program *Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy II* bude rozdělen do 3 podprogramů:

- pořízení nízkoemisních pohonných a pomocných jednotek a další modernizace s přímými pozitivními dopady na životní prostředí;
- modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality nákladní přepravy;
- modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti plavby a v konečném důsledku k výraznému snížení ekologických škod.

Cílem navržených intervencí je přispět k vytvoření podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a širší využití nákladní vodní dopravy, a to zejména prostřednictvím

nastartování trvalého cyklu obnovy parku plavidel vodní dopravy. Tyto intervence zvýší environmentální čistotu provozování vodní dopravy, zlepší efektivitu provozování vodní dopravy modernizovanými plavidly a zvýší tak jejich zapojení do přepravního řetězce multimodální dopravy. V článku definované intervence pro podporu vnitrozemských nákladních plavidel zvýší bezpečnost plavby a napomohou prevenci nehod a havárií s nepříznivými dopady na životní prostředí.

V současné době probíhá u Evropské komise tzv. notificační proces (zahájený v září 2015) navrhovaného programu *Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy II*.

.....
¹ COM(2013) 623 final ² COM(2011) 144 final

Nový jeřáb pro překlad těžkých kusů v přístavu Alberthafen v Drážďanech

Mandy Hofmann – Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH

Firma Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) uvedla slavnostně v přítomnosti saského státního tajemníka pro hospodářství a dopravu Dr. Hartmuta Mangolda do provozu nový jeřáb pro překlad těžkých kusů. Za přispění Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRE) se uskutečnila investice ve vyšší cca. 5 milionů euro do nového těžkého jeřábu (model Liebherr Raupenkran LR 1600/2 – pásový jeřáb).

Přístav Alberthafen v Drážďanech se během posledních let vypracoval ke strategickému místu pro překlad těžkých a nadrozměrných kusů.

„S novým těžkým jeřábem nabízíme výrobcům takovýchto strojů a zařízení a následně přepravním společnostem možnost překládat právě v našem přístavu zboží s hmotností jednotlivých kusů až 600 tun. Toto je pro nás rozhodujícím krokem k dalšímu vývoji přístavu v Drážďanech jako důležitého dopravního uzlu,“ uvedl jednatel společnosti SBO Heiko Loroff a dále dodal, že těžké kusy a projektové náklady do 85 t/kus byly doposud překládány klasickými přístavními jeřáby, u těžších kusů za pomoci mobilních jeřábů.



Jednatel společnosti SBO Heiko Loroff

„Budoucnost s cílem šetrného způsobu přeprav leží podle mě v inteligentním propojení silničních, železničních a říčních přeprav. Hlavně možnosti intermodálních přeprav jsou jedním z důležitých prvků pro další rozvoj saského hospodářství. Přístavy na Labi jsou schopné nabízet svým zákazníkům vždy nejlepší a v případě vodních cest k přírodě nejšetrnější alternativy přeprav, protože mají propracované připojení k železnici a silnici. Nový jeřáb pro těžké kusy podporuje tento vývoj a vylepšuje pozici přístavu Alberthafen v Drážďanech jako hlavního překladiště pro nadrozměrné kusy,“ zdůraznil státní tajemník Saska Dr. Hartmut Mangold.

Firma Carl Beuthauser Baumaschinen GmbH je pro SBO kompetentním a spolehlivým partnerem, který uskutečnil už vícekrát zakázky v přístavech SBO. Mobilní pásový jeřáb Liebherr Raupenkran LR 1600/2 má vlastní hmotnost 860 tun a je schopen překládat 600 tun těžké

kusy (vyložení 11 metrů), resp. 350 t (vyložení 22 metrů). Gisbert Burgstaller, senior-šéf firmy Beuthauser, vysvětluje: „Těmito parametry patří k nejvýkonnějším mobilním jeřábům v evropských říčních přístavech.“ Udo Kleinert, ředitel drážďanské pobočky fy. Beuthauser k tomu dodává: „Jeřáby takového rozsahu nejsou běžné a vždy jsou velkou výzvou. Ale i takové komplexní úkoly zvládá náš tým pomocí svých 25letých zkušeností a specializovanými znalostmi výrobků a služeb firmy Liebherr.“

Prvním překladem nového jeřábu byl transformátor Baltic 2, který byl vyroben drážďanským závodem koncernu Siemens AG. Transformátor má rozměry: 7,75 m délka x 3,78 m šířka x 4,76 m výška, váží 115,6 t a byl naložen do tlačného člunu koncernu Deutsche Binnenreederei, který ho přepraví do Hamburku. Jeho finálním cílem je však celek větrných elektráren s názvem Baltic 2, který provozuje koncern EnBW v Baltském moři.



Nový jeřáb v celé své kráse

Foto: Miroslav Neumaier



Nakládka transformátoru

Foto: Miroslav Neumaier

Carl Beutlhauser Baumaschinen GmbH

Drážďanská pobočka je dnes třetím největším sídlem skupiny firem Beutlhauser, která je zastoupená v šesti spolkových zemích s 21 sídly. 211 zaměstnanců tu dosáhlo v loňském hospodářském roce rekordního zisku 77,6 mil. euro. Drážďanská pobočka firmy Beutlhauser patří v Sasku k vedoucím firmám v prodeji, pronájmu a údržbě stavebních strojů a stavebních zařízení.

Skupina Beutlhauser spojuje pod jednou střechou firmy v oblasti obchodu a služeb na celkem 21 lokalitách s více než 850 zaměstnanci. Rodinný podnik existuje od roku 1898 už ve čtvrté generaci a bude mít v roce 2015 obrát ve výši 285 mil. euro. Prodává a pronajímá stavební stroje, stavební zařízení, komunální a agrární techniku, vysokozdvížeň vozíky apod. a v rámci exklusivních partnerství s vedoucími výrobci těchto výrobků nabízí potřebné služby k nim. Hlavními partnery jsou: Liebherr

Baumaschinen (stavební stroje), Linde Material Handling, Mercedes-Benz Unimog a CNH Industrial.

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO)

SBO je moderním logistickým podnikem, který spojuje dopravní prostředky říční, železniční a silniční, aby vytvořil kompletní přepravní řetězec. Provozuje říční přístavy v Drážďanech, Riese a Torgau na labské spolkové říční cestě. Ke skupině firem dále patří od roku 2002 přístavy v České republice Děčín a Lovosice společnosti Českosaské přístavy s.r.o. a přístav Roßlau firmy Industriehafen Roßlau GmbH ve spolkové zemi Sasko-Anhaltsko.

Skupina přístavů je kompetentním partnerem pro dopravce a přepravce i tím, že realizuje rozsáhlý program rozvoje přístavů v těchto lokalitách a spolupracuje na konceptech pro centra nákladní dopravy v evropských říčních přístavech.



Drážďanský přístav Alberthafen patří k největším na horním toku Labe

Nová vodní cesta spojuje centrum Lipska s přístavem

Angela Zábojník – vedoucí Úřadu pro městskou zeleň a vodu Města Lipska

Dne 2. července 2015 se v Lipsku konala velká sláva, poprvé v historii mohly proplout lodě z centra Lipska až do nedokončeného přístavu Lindenauer Hafen díky dokončení vodní cesty Karl-Heine-Kanal, jejíž výstavba započala již v roce 1856.

Propojení přístavu Lindenauer Hafen a vodní cesty Karl-Heine-Kanal o délce 665 m trvalo 2 roky a stálo 10 milionů euro, 1 milion více než bylo plánováno, protože byly v zemi nalezeny odpady, které bylo nutné šetrně odstranit. Obyvatelé měli z revitalizace této části města velikou radost a novou vodní plochu si užívali celou, mimořádně horkou, letní sezónu. Z centra Lipska je tak dnes možné plout na

kánoi nebo na elektrickém člunu jednak na sever právě po nové vodní cestě, tak na jih do lipské jezerní oblasti, díky již dříve otevřené vodní cestě s několika plavebními komorami.

Přístav Lindenauer Hafen a následný plavební kanál Elster-Saale byly ve výstavbě mezi lety 1933 a 1942, kdy byla stavba hotová ze 75%.

Dnes se plánuje dokončení vodní cesty především pro rekreační účely, což by umožnilo plavbu lodí do Lipska a na přilehlá jezera z řeky Sály, Labe a dalších vodních cest.

Nyní by měl následovat rozvoj mariny Lipsko-Lindenau jako technického přístavu. Okolí přístavu má být revitalizováno a má zde vzniknout rekreačně-obytná zóna.



Propojení mezi Karl-Heine-Kanal a Lindenauer Hafen ve výstavbě (září 2014 - exkurze P&S, a.s.)



Zatáčka k přístavu ve výstavbě (2014)



Propojení mezi Karl-Heine-Kanal a Lindenauer Hafen ve výstavbě (září 2014 - exkurze P&S, a.s.)



Stejný most s již dokončenou vodní cestou (2015)



Odstraňování hráze a začátek napouštění nového plavebního kanálu (2015)



Propojení mezi Karl-Heine-Kanal a Lindenauer Hafen slavnostně otevřené (2. červenec 2015)



Propojení ve výstavbě (září 2014 - exkurze P&S, a.s.)



Slavnostní otevření propojení dne 2. července 2015



První lodě konečně dopluly do přístavu Lindenauer Hafen



Lindenauer Hafen má sloužit jako technický přístav a marina

Rušno pod Pálavou

Mistrovství ČR v jachtingu

tříd Laser, Laser 4.7, Evropa, Fireball a Cadet

Eva Skořepová – Český svaz jachtingu

Zatímco celá Pálava doslova praskala ve švech pod náporom cyklistů a milovníků vína a burčáku, na Nových Mlýnech se konalo mistrovství republiky v jachtingu v několika lodních třídách. Třidu Laser ovládl olympionik Viktor Teplý, třídu Laser 4.7 nadějný junior Benjamin Přikryl, třídu Evropa veterán Marek Směšný, ve třídě Fireball si titul odváží posádka Martin Kubový a Roman Roček a v dětské třídě Cadet polská posádka Patrycja Galazka a Daria Targos.

Mistrovství proběhlo v termínu 25.–28. 9. v areálu jachtklubu Dyje Břeclav v Pavlově za účasti 202 lodí (18 zahraničních), čímž se závod zařadil mezi největší jachtařské akce pořádané v ČR v letošním roce. Podmínky byly proměnlivé, od pátečního deště a slabého větru až po nedělní ideální jachtařské počasí – slunečno se silným větrem kolem 10 m/s.

V olympijské třídě Laser si vedli zcela suverénně oba reprezentanti. Vyhrál olympionik Viktor Teplý před juniorem Štěpánem Novotným. V této třídě nemá ještě Česká republika vyjeté místo na olympiádě v Riu. „Viktor se o to pokusí na jaře na Mallorce, kde se bude bojovat o dvě poslední kvalifikační místa pro Evropu. Proto s námi jede trénovat 1. listopadu na Nový Zéland, kde se jeho bratr Ondřej pokusí vyjet nominací do Ria ve třídě Finn,“ uvedl otec a trenér v jedné osobě roman Teplý.

„Podmínky byly hodně obtížné, vítr se často točil, mnoho rozjízdek muselo být přerušeno kvůli regulérnosti. Měli jsme štěstí, se všemi nástrahami jsme se vypořádali nejlépe,“ řekl Martin Kubový, kormidelník vítězného Fireballu. Spolu s Romanem Ročkem se vracejí na český trůn po pěti letech.

Na MČR byly uděleny tyto medaile:

Fireball – absolutní pořadí

1. Martin Kubový – Roman Roček (Jachtklub Toušeň/YC Neratovice)
2. Petr Kořan - Milan Kvasník (YC Neratovice)
3. Milan Čáp - Filip Procházka (YC Neratovice)

Fireball – žena na lodi

1. Milan Hájek - Michaela Preibischová (TJ Lokomotiva Pízeň/Yacht Club Regent)

2. Michaela Kořanová - Jakub Nápravník (YC Neratovice/ČYK Praha)

3. Michaela Štruncová - Michal Škoda (YC Neratovice)

Cadet – mezinárodní absolutní pořadí

1. Patrycja Galazka - Daria Targos (POL)
2. Zuzana Vychová - Eliška Vychová (YC Neratovice)
3. Weronika Sawicka - Wiktoria Urbanik (POL)

Cadet – české absolutní pořadí

1. Zuzana Vychová - Eliška Vychová (YC Neratovice)
2. Max Stejskal - Adam Hudec (YC Neratovice)
3. Sára Tkadlecová - Tadeáš Tkadlec (Jachtklub Toušeň)

Cadet – mezinárodní absolutní pořadí do 14 let

1. Marcell Mohácsi - Erik Juhász (HUN)
2. Pawel Grabowski - Wiktoria Razińska (POL)
3. László Fehérvári - Dániel Fazekas (HUN)

Laser – absolutní pořadí

1. Viktor Teplý (Jachtklub Brno)
2. Štěpán Novotný (Jachtklub Cheb)
3. Ivan Šenkýř ml. (YC Neratovice)

Laser – junioři do 21 let

1. Štěpán Novotný (Jachtklub Cheb)
2. Jiří Halouzka (ALT Laser)
3. Jakub Halouzka (ALT Laser)

Evropa – absolutní pořadí

1. Marek Směšný (Jacht klub Prostějov)
2. Štěpán Sivý (JO Slavoj Hluboká nad Vltavou)
3. Miloslav Soukal ml. (YC Neratovice)

Evropa – ženy

1. Vendula Škráčková (Yacht Club Jezero Hlučín)
2. Petra Šmídová (Klub jachtingu Těrlícko)
3. Michaela Zárubová (Jachtklub Cheb)

Laser 4.7 – absolutní pořadí

1. Benjamín Přikryl (Lodní Sporty Kroměříž)
2. Radek Sopoušek (Jachtklub Brno)
3. Tereza Šamšulová (Jachtklub Brno)

Kompletní výsledky: www.sailing.cz/kalendar.php



Start závodů plachetnic třídy Evropa na hladině Novomlýnské nádrže

Foto: Eva Skořepová

Povodí Moravy spustilo na Bařův kanál unikátní pracovní loď Jořin

Dr. Ing. Antonín Tůma – ředitel pro správu povodí, Povodí Moravy, s.p.

Státní podnik Povodí Moravy ve spolupráci se Stredoerópskou vysokou školou ve Skalici spustil na vodu Bařova kanálu unikátní plavidlo Jořin. Akce v přístavišti ve Veselí nad Moravou se zúčastnilo 250 lidí.

Netradiční loď dostala jméno Jořin v narážce na píseň Ivana Mládka, který ji i pokřtil. „Věřím, že se neutopí, že vykoná hodně práce a bude mít moře sil, to je jasné,“ hlásil Mládek poté, co pokřtil Jořina lahví sektu.



Křest lodí Ivanem Mládkem a generálním ředitelem Povodí Moravy Janem Hodovským



Hosté slavnostního křtu

Loď byla vyrobena jako prototyp speciálně pro Bařův kanál. Jořin je vymyšlen tak, že zvládne prakticky cokoliv. Jeho úkolem je odklízet odpadky z hladiny i pod hladinou v nepřístupném terénu, zajistit bagrovací práce a případný odtah nepohyblivých lodí. Zároveň pomůže při instalaci norných stěn a odstraňování následků živelných katastrof. Vodu dokáže vyčistit od lehkých PET lahví, skla, odpadků, těžkých větví i popadaných stromů. Tam, kde je úsek zarostlý, zanedbaný nebo zanesený, odstraní nánosy, přerostlé stromy nebo dřevo okousané od bobrů. Posádka může používat rozevíratelnou radlici, lopatu i hrabadlo. Dosáhne s nimi až do hloubky 2,5 metru. Náklad pak odveze tam, kde bude možné ho zlikvidovat nebo jinak využít. Loď má délku 14 metrů a dokáže plout rychlostí 13 km/hod.

„Naplavenin je tady velké množství a my žádnou podobnou mechanizaci nemáme. Moravská vodní cesta si přitom co nejlepší údržbu zaslouží,“ konstatoval generální ředitel Povodí Moravy Jan Hodovský.



Generální ředitel Povodí Moravy Jan Hodovský představuje novou pracovní loď

Na oblíbené a turisticky čím dál lákavější atrakci se totiž provoz zvyšuje. Jen loni přijelo během léta na 75 tisíc návštěvníků. „Minimálně stejně dobrá byla i letošní sezona,“ pochvaluje si ředitel obecně prospěšné společnosti Bařův kanál Vojtěch Bártek. „Ukázalo se, jak důmyslně Bařa kanál vymyslel, protože bez jakéhokoliv omezení fungovaly všechny komory i v extrémním až katastrofálním suchu,“ poukázal.

Nové čistící plavidlo je nutné také proto, že se na trasu vydává stále více lodí. Na Moravě je jich registrováno několik tisíc a další ani žádnou registraci nepotřebují. „I proto je nutné, aby cesta byla čistá a splavná po celou sezonu,“ doplnil V. Bártek.



Pracovní loď Jořin na Bařově kanálu



Ukázka práce lodí Jořin – vytahování klád z plavebního kanálu

Obslužné plavidlo bylo vyrobeno českou firmou JESKO CZ s.r.o. v rámci projektu přeshraniční spolupráce Plavba a krajina, který je kofinancován z prostředků Evropského fondu regionálního rozvoje, v rámci Operačního programu přeshraniční spolupráce Slovenská republika – Česká republika 2007–2013.

Český úspěch v závodech školních plachetnic

Eva Skořepová – Český svaz jachtingu

Tall Ships Races – to je název závodů, kterých se každoročně účastní kolem stovky školních plachetnic včetně těch největších jako SEDOV nebo DAR MLÁDEŽE. Posádky musí tvořit minimálně z poloviny mladí námořníci do 25 let. Česká republika zde má své zastoupení již od roku 1994, kdy jednu z etap vyhrála česká studentská posádka na polské brigantině HENRYK RUTKOWSKI. Dlouhá léta byla na startu v kategorii nejmenších plachetnic HĚBĚ Jaroslava Havelky, který nejenže posbíral mnoho trofejí, ale také přivedl k jachtingu mnoho mladých námořníků. Česká posádka se objevila také na irské plachetnici LORD RANK, která se však před nedávnem nešťastně potopila, jubilejního ročníku v roce 2000 se účastnila česká loď FREELORD. A v posledních letech hájí české barvy v té nejprestižnější kategorii těch největších plachetnic LA GRACE, replika historické lodi z druhé poloviny 18. století.

LA GRACE opět na stupních vítězů

Češi opět dokázali, že ač suchozemci, umí se porvat i s mořem zmítaným všemi živly. Plachetnice LA GRACE dokončila první etapu letošní regaty Tall Ships Races,

která se odehrála na severu Evropy, na skvělém třetím místě, jak ve své nejprestižnější skupině A, tak v celkovém pořadí lodí napříč kategoriemi. Po zkorigování dojezdových časů podle příslušných hendikepů zvítězila posádka polské lodi FRYDERYK CHOPIN. Druhá příčka patří norskému SORLANDETU.

První letošní etapa vedla z Belfastu do Alesundu, trvala 7 dní a provázely ji rozmarné počasí. „Byl to hodně těžký závod, v němž se střídaly silné bouře s bezvětřím. Pořadí na čelních pozicích bylo hodně vyrovnané a v náš neprospěch hrála velká účast domácích severských lodí zvyklých na rozmarné zdejšího počasí i specifika této oblasti,“ uvedl kapitán LA GRACE Josef Dvorský.



Mapa závodu



Historické plachetnice na regatě Tall Ships Races



Česká plachetnice La Grace

Česká loď bojovala tvrdě od samotného začátku a s přehledem převedla ostatní lodě přes startovní čáru na prvním místě! Po dvou dnech závodu vedla jak ve své kategorii A, tak celkově. Pak ale přišla taktická chyba a loď zůstala uvězněná jeden a půl dne v bezvětří mezi břehy severního Skotska a souostrovím Hebridy. Mnoha ostatním lodím se za tu dobu podařilo uplout přes 150 námořních mil směrem k cíli. Štěstí se na české barvy opět usmálo východně od Shetland. LA GRACE se dostala do silné bouře a v ní začala soupeře opět dohánět. „Naši loď zalévaly vysoké vlny, vítr fičel v lanoví, dřevěný trup úpěl, ale posádka se nevzdávala a to se vyplatilo,“ popsal drsné podmínky na moři kapitán a vyzdvihl výborné plavební vlastnosti lodi a jejího vybavení. „LA GRACE jsme postavili sice tak, aby věrně kopírovala svým vzhledem historické lodě, avšak svým námořním i bezpečnostním vybavením si nezádá s moderními loděmi. O tom svědčí i cena pro nejlépe připravenou loď, kterou uděluje komise Race control. „Jde o kontrolu, která je zaměřená na technické a bezpečnostní vybavení a provádí se na všech lodích před začátkem závodu,“ vysvětlil Josef Dvorský, který pochválil především odolnou takeláž. V náročných podmínkách obstála i lana české firmy Lanex,“ zdůraznil.

Po „Cruise in Company“ – přeplavbě z Alesundu do Kristiansandu, která je určená nejen k poznávání krás Norska, obdivování dalších historických plachetnic, ale také k poznávání odlišných kulturních i výcvikových zvyklostí jednotlivých posádek a možnosti plout na plachetnicích soupeřů, odstartovala v úterý 28. července druhá etapa z Kristiansandu do dánského Aalborgu. V ní skončila LA GRACE na druhém místě.

V roce 2013, kdy se závod konal ve Středozezemním moři, LA GRACE zvítězila ve své kategorii a stala se i celkovým vítězem závodu, na tento úspěch letos svými výkony navázala. I když ani přes nádherné pirátské oblečení,

mnohé rekvizity, večírky a mezinárodní posádka si jí nepodařilo získat hlavní cenu – The Sail Training International Friendship Trophy, na niž Česká republika zatím stále čeká. Tato cena je určená pro tu posádku, která nejvíce přispěje k přátelství, porozumění a poznávání mezi národy a volí ji kapitáni jednotlivých lodí – v praxi to znamená, že je to trofej pro loď, na níž se pořádají nejlepší večírky a která se stará na všech akcích o největší zábavu. Letos tuto cenu získala polská plachetnice Fryderyk Chopin.

Foto archiv LA GRACE a Sail Training International

Více informací o závodu a přehlídkách historických plachetnic naleznete na

www.sailtraininginternational.org

Více informací o plachetnici naleznete na

www.LaGrace.cz



Posádka lodi La Grace

AQUATIS

www.aquatis.cz

- INŽENÝRSKÁ A PROJEKTOVÁ ČINNOST VE VŠECH OBORECH VODNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ
- KONZULTACE, PORADENSTVÍ V ŽÁDOSTECH O FINANČNÍ PODPORU Z FONDŮ EU
- PROJEKTY A DODÁVKY VAKOVÝCH JEZŮ
- NÁVRHY PROTIPOVODŇOVÝCH OPATŘENÍ
- VEŠKERÉ GEODETICKÉ A PRŮZKUMNÉ PRÁCE.

PROJEKČNÍ ČINNOST:

- vodovody a úprava vod • modelování distribučních sítí • snižování ztrát v rozvodných sítích • stokování a čištění odpadních vod městských, průmyslových a jiných
- technika skládkování • vodní elektrárny všech typů a velikostí • rekonstrukce vodohospodářských objektů • úpravy a revitalizace vodních toků • jezová zařízení, vakové jezy, propusti a rybí přechody
- hráže, přehrady • kolektory, tunely • ochrana proti erozi, rekultivace • zeměměřičství, pozemkové úpravy
- inženýrská geologie, hydrologie

Botanická 834/56, 602 00 BRNO, tel.: +420 541 554 111
fax: +420 541 211 205 • e-mail: info@aquatis.cz



Nový druh podnikání v okolí vodních toků po první sezoně

Eva Svobodová, MBA – generální ředitelka Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR

Asociace malých a středních a podniků a živnostníků ČR (AMSP ČR) a APL-Asociace lodního průmyslu spolu s policií, Státní plavební správou i starosty obcí a měst vyhodnocují v závěru letní sezony dopady nové vyhlášky pro rekreační plavbu na vodních tocích ČR. Podpořila turistický ruch a tím i podnikání v oblastech kolem vody anebo způsobila pobouření občanů?

V dubnu 2015 se po mnoha letech za podpory Asociace lodního průmyslu (APL), Asociace malých a středních a podniků a živnostníků ČR (AMSP ČR) a provozovatelů lodí podařilo sjednotit nastavení stejných podmínek pro rekreační plavbu jako v ostatních zemích Evropské unie. To byla nejenom dobrá zpráva pro majitele lodí, ale i mimořádná příležitost zahájit podnikání v oblastech kolem vody a využít vyššího turistického ruchu.

Spokojenost turistů a podnikatelů v dotčených obcích v okolí řek byla ale často negována rekreanty nebo místními obyvateli v obavě ze zvýšené hladiny hluku nebo ničení okolní přírody. AMSP ČR se proto rozhodla nestranně zmapovat první sezonu, připravila statistiku nehodovosti, dopravních přestupků a provedla průzkum jak mezi místními podnikateli, tak mezi starosty dotčených obcí v okolí splavovaných řek.

Po několika měsících lze konstatovat, že skutečně **dochází k oživení turistického ruchu** v okolí vodních toků. Zájem o vodní turistiku je zřetelně rostoucí, vzniká nejen **nový druh podnikání**, spojený s vytvořením přístavišť a příslušnou infrastrukturou, ale **podpořil se život v obcích**, což pocítují malé obchody, restaurace a občerstvení. Turisté začínají navštěvovat zapomenuté vesnice a blízké pamětihodnosti. Policie ČR evidovala od dubna 74 dopravních přestupků spojených s novým režimem, zejména za **znečišťování vodních ploch odhazováním předmětů**. Občas se objevovaly i **přestupky spojené s nedodržováním vzdáleností plavby od břehu nebo parkování v nepovolených místech**.

„Policie České republiky před účinností změn z. č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě neměla pravomoc udělovat blokové pokuty za přestupky spáchané na vodě. Všechny zjištěné přestupky musely být oznamovány Státní plavební správě. S účinností změn v zákoně má policie pravomoc udělovat za vybrané přestupky spáchané „na vodě“ blokové pokuty, a to do výše 5 000 Kč. To je velký posun a Policie České republiky je za to ráda, protože někteří účastníci plavebního provozu jsou velmi nedisciplinovaní. Od 1. 1. 2015 je policií evidováno 74 přestupků, z toho bylo na místě řešeno 31 přestupků a blokových pokut bylo uděleno za více než 11 000 Kč, většinou se jednalo o pokuty za znečištění vody odhozením předmětů z plavidla, za křížení plavidla, akrobatické skoky na vodě se skútrelem a za neplatný lékařský posudek, dokonce i plavec dostal pokutu za ohrožení plynulosti plavebního provozu. 34 přestupků bylo oznámeno a předáno k řešení Státní plavební správě, v mnoha případech za požití alkoholu, chybějící poznávací znaky plavidla, chybějící nebo propadlé průkazy vůdců malých plavidel a ostatní, méně závažné, byly řešeny domluvou, např. jízda příliš blízko břehů a parkování mimo vyznačená místa,“ sděluje Martin Hrinko, ředitel Ředitelství služby pořádkové policie.

Naproti tomu **Státní plavební správa překvapivě**

uvádí, že v tomto roce došlo ke snížení přestupků páchaných porušením výtlačného režimu plavby.

„V období od začátku července do půlky srpna tohoto roku bylo kontrolováno celkem 322 plavidel, což je v porovnání s rokem 2013 o 100 plavidel více. Zároveň se jedná o stejný počet jako v roce 2014. Zvýšenou kontrolou na vodních cestách a vodních nádržích, kde lze plout s plavidlem se spalovacím motorem o výkonu nejvýše 10 kW ve výtlačném režimu a ze srovnání zjištěných přestupků v roce 2015 oproti stejnému období v letech 2014 a 2013, je patrné, že došlo ke snížení přestupků páchaných porušením výtlačného režimu plavby“, uvádí fakta Václav Novák, pověřený řízením Státní plavební správy. „Dle výsledků kontrol je nutné konstatovat, že vodní skútry zatím způsobily výrazně méně přestupků než ostatní malá plavidla. V rámci provedených kontrol bylo zjištěno, že nejčastějšími přestupky bylo vedení plavidla osobou bez průkazu způsobilosti k vedení malých plavidel (VMP) nebo bez lodního osvědčení (LO). Alarmujícím je zjištění, že 15 vůdců vedlo plavidlo pod vlivem alkoholu,“ doplňuje Václav Novák.

Podle **průzkumu mezi starosty dotčených obcí vyplývá, že mají s novým opatřením zkušenost spíše negativní**. Pouze 17% jich novou formu rekreace zcela podporuje, zatímco 58% je nespokojeno. Prakticky všichni nespokojení starostové ale uvádí, že jejich **výtky nesměřují ke zrušení nového plavebního režimu, ale k jeho úpravě**.

„Novelu zákona vnímáme pozitivně s tím, že je třeba její skutečný přínos hodnotit po delším časovém úseku jako je 1–2 roky a do té doby ji výrazně neměnit. Jako zástupce APL – sdružení firem zabývajících se výrobou a prodejem lodí a lodního příslušenství, mohu potvrdit ve sledovaném období navýšení produkce cca o 15 %. Jedná se zejména o prodej menších lodí, motorů a skútrů, půjčování lodí na vodních plochách, takže skutečně dochází k naplňování našeho cíle. Současně pozorujeme i oživení rekreační infrastruktury na domácích vodách, zvýšení zaměstnanosti v servisu, službách, v pohostinství a ubytovacích zařízeních,“ uvádí místopředseda APL Vladimír Toman.

„Co se týká negativních reakcí, musím zdůraznit, že i na vodních hladinách se musí respektovat pravidla plavby. Zde vidím nedostatek v osvětě a propagaci nové vyhlášky, protože všichni vyškolení účastníci provozu vědí, jak se mají chovat, ale ti nejhroženější, plavci, si vůbec neuvědomují, že jsou též účastníky plavby a nevnímají nebezpečí, které jim hrozí v plavební dráze. Chybí větší osvětla včetně informačních tabulí v okolí vodních toků zejména před a během plavební sezony,“ dodává Vladimír Toman.

Karel Havlíček, předseda představenstva AMSP ČR, shrnuje dosavadní poznatky: „Vše je třeba hodnotit s odstupem a bez emocí. Jedná se nový druh turistiky a podnikání, podporovaný v celé Evropě, spojený s oživením venkova, což by mělo být v zájmu všech dotčených. Díky několika neseřízným majitelům skútrů není možné paušálně odsoudit tisíce slušných turistů. Chataři a rybáři si musí zvyknout na to, že jim řeka nepatří a majitelé lodí, že se musí striktně dodržovat pravidla, podobně jako na silnici. V opačném případě musí být nekompromisně sankcionováni. V každém případě ale dochází k posílení drobných živnostenských služeb v regionech, obchody, výčepy nebo malá občerstvení začínají ožívat a vznikají nová přístaviště.“

LODNÍ DENÍK solární lodi SUN RIVER – – z Píšťan do Paříže (3. část)

Ing. Miroslav Cink

www.sunriver.eu

11. 7. 2015

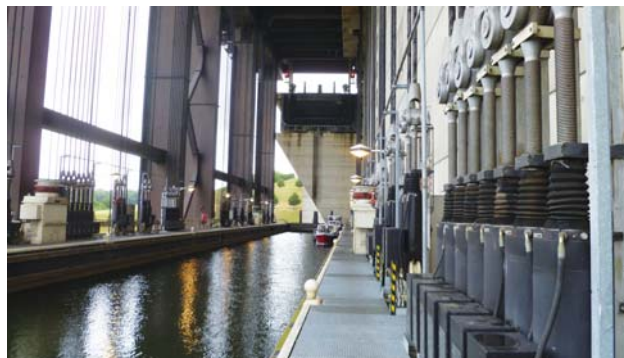
Všechny přátelé SUN RIVER zdravím konečně ze severní Francie z přístavu Peronne. Poslední týden začal v Bruselu s velkým zpožděním pro opravy plavebních komor. Bohužel zasáhly i hodně lodí nákladních a ty mají vždy přednost před námi sportáky a turisty. Na vybrané trase Brusel-Paříž je také hodně plavebních komor a to plavbu výrazně zpomalilo. Posádce to ovšem nevadilo a optimismus neutrpěl ani špatným počasím. Z Bruselu až do Francie přšelo a byl silný nárazový vítr. No a včerejší den konečně bez mráčků nám krásně připomněl, že jsme ve slunné Francii a blížíme se k Paříži. Po kanálech Brusel-Charleroi, du Centre, Nimy, Escaut, de la Sensée a du Nord se blížíme k řece l'Oise, která se vleává pod Paříží do Seiny. Na cestě byla dvě unikátní lodní zdvihadla – šikmé lodní zdvihadlo Ronquières a svislé lodní zdvihadlo Strépy. To první dvouvanové kolejové je sice technicky zajímavé, ale plavbu zdržuje, protože jeden cyklus trvá více než hodinu. To druhé je ovšem senzace. Za pár minut jsme byli i s lodičkou o více než 73 m níže v dolním kanále (viz. foto). Včera na kanálu du Nord byla další zajímavost – asi nejdelší lodní tunel, který nás čeká. Je dlouhý 4 354 m a uprostřed je rozšířený pro míjení lodí. Dosud jsme upluli 1 814 km a denní průměr trochu klesl na 50,7 km. To je stále více než jsem plánoval.



Plavba po Canal du Nord



Šikmé lodní zdvihadlo Ronquières



Svislé lodní zdvihadlo Strépy



Vjezd do tunelu Ruyaulcourt na Canal du Nord

17. 7. 2015

Tento týden začal v sobotu 11. 7. v přístavu a městě Peronne, které už leží na křižovatce kanálu du Nord, po kterém jsme připluli z Belgie a řeky l'Oise, která se vlévá pod Paříží do Seiny. V Peronne jsme také vystřídali posádky, což přineslo další den zdržení. L'Oisu jsem již proplul v r. 2002 obráceně na plavbě z Paříže do Píšťan mojí starou lodí Arabelou. A nutno říci, moc se nezměnilo. Zatím trochu nechápu, proč dokonale službami vybavené Německo a Holandsko poskytují proplutí turistům zdarma a v Belgii i Francii se hned na hranicích platí. Přístavy se téměř nevyskytují a když, tak v nich nejsou deklarované služby. Prý se to městům a obcím nevyplácí. Takže zakotvíte u výdajových panelů na vodu a elektřinu, ale nic nefunguje. Ještě štěstí, že naše loď má i svoji spolehlivou úpravnu vody a solární zdroj energie. No a značení kanálů či řek po km natož po stovkách metrů neexistuje ani na Seině. Nechci ale paušalizovat. Je to zkušenost z jižní Belgie a severní Francie. L'Oisa je řeka poklidná o velikosti našeho horního Labe, do Paříže je na ní celkem 7 plavebních komor, které již proplavují nákladní lodě i přes 1000 tun. Proplavování nás turistů je O.K. a bez zdržování. 13. 7. jsme zakotvili u nábřeží v centru města Creil, kde jsme museli den počkat, protože, jak známo, 14. 7. se koná největší svátek Francie – dobytí Bastily a to mají veškeré služby stop. V předvečer svátku jsme byli svědky obrovského půlnočního ohňostroje v trvání minimálně 30 minut – nádhera. Druhý den jsme nastartovali naše obdivuhodná elektrokola AGOGS a podnikli výlet do města Chantilly, kde je nádherný zámek a druhá největší obrazárna po Louvre (viz. foto). No a Paříž se blížila a ve středu 15. 7. jsme vpluli k večeru do Seiny. Břehy zcela souvisle obsazeny loděmi všeho druhu, většinou již určených k trvalému obývání. Nezbylo nám, než se k jedné takové opuštěné vyvázat na noc. Ve čtvrtek ráno byla jasná obloha a to trvalo až do odpoledne, a tak nám nevadil ani protivítr s protiproudem a po 72 km plavby s překonáním dvou plavebních komor jsme ve 20.30 zakotvili v nádherném přístavu Port de l'Arsenal-la Bastille v samém centru Paříže za Notre Dame. Pozoruhodné je, že je na pravobřežním přítoku Seiny oddělen plavební komorou s výškou zdvihu přes 3 m, což znamená, že je skvěle chráněn před povodněmi na Seině. Průjezd celou Paříží byl úchvatný a vyvrcholení bylo kolem Eiffelovky, kde jsem se jako kormidelník hodně zapotil. Neuvěřitelné množství turistických velmi rychlých lodí a do toho i lodě nákladní, mnoho mostů, protiproud a vlny od lodí jako na moři. Po Seině do Le Havru už plují lodě o výtlačku i 5 000 tun a tomu také odpovídají plavební komory. Dnešek jsme věnovali prohlídkám Paříže i nákupům a opět k tomu využili zmíněná elektrokola. Ta se zde opět skvěle osvědčila. Zdá se, že co Pařížan, to cyklista. Po celé Pa-

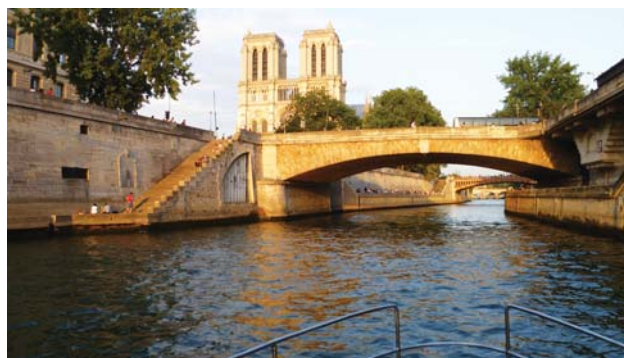
říží jsou městské půjčovny kol na paušál i celoroční. Půjčit a odložit je možno kdekoliv. Velmi důležité dnes bylo i setkání se dvěma mladými pařížskými novináři. Loď je velmi zaujala a už teď večer jsou na internetu oba články k dispozici. Zítra ráno jedeme na kolech pro noviny a pak vzhůru na Štrasburk. Od řeky Marny nás dělí posledních 5 km po Seině.



Zámek Chantilly



Kotvení v Marina Paris



Katedrála Notre Dame



Most Alexandre III. V Paříži



Pařížská Socha Svobody a Eiffelova věž

24. 7. 2015

Plavbu tohoto týdne jsme zahájili po dni volna věnovanému s chutí Paříži v sobotu 18. 7. Po pěti km po Seině jsem se po letech vrátil na soutok Seiny s řekou Marnou a právě na tuto, pro mne novou řeku, jsme se také proti proudu vydali s cílem doplout až do Štrasburku. Z tohoto cíle jsme až dosud ukrojili pouhých 311 km a proč tak málo, dále vysvětlím. Řeka Marna je splavná od soutoku se Seinou celých 176 km a hned za Paříží začnou na obou březích a stráních vinice, které pak naváží na Canal latéral a la Marne do překrásného území Champagne. Splavná Marna začíná průměrným průtokem 70 m³/s a končí na soutoku se Seinou 110 m³/s. Na tomto úseku kromě vína a intenzivního zemědělství jsou plavební komory široké ještě 12 m a dlouhé přes 100 m a kolem je mnoho průmyslu a intenzivní nákladní plavba. To se ovšem hodně změní vplutím do prvního kanálu latéral, kde jsou komory široké 5,2 m a postupně se ještě zmenší na 5,05 jako na kanálu du Midi a mnoha dalších nádherných historických kanálech Francie i EU. Takže ubývá i lodí nákladních a když jsou, tak do výtlaku 500 tun. Přesto se i zde stále vyskytují na březích velké podniky, které lodní dopravu využívají. Předkové však neuměli vyšší komory než cca 3 m, a ty se zde doslova rozmnožily. Takže např. na kanálu de la Marne au Rhin je na 131 km 97 plavebních komor, a to my právě absolvujeme. Za tento týden jsme jich propluli 65 a všechny jsou automatické. Některé na dálkové ovladače podobné televizním, jiné na fotobuňky, ty starší na ovládací tyče apod. Faktem je, že to plavbu mimořádně zrychluje. Také musím pochválit zvolené rozměry SUN RIVER jak na šířku, tak i výšku. Všechny mosty jsou zde vysoké minimálně 3,6 m a na to nám zatím stačí jen sklápět lampový stěžek a ne celou střechu se solárními panely na pouhých 2,7 m od hladiny. Boční úvazy v těžišti laterálního kanálu jsou také k nezaplacení. Po celé této trase jsme mimořádně překvapení velkým zájmem o naši loď i ostatní propagované projekty. Lidé jsou milí a vše vyvrcholilo v městě Chalons-en-Champagne, kde přišla i novinářka a udělala nám další krásnou reklamu.

Pokud bych se pustil do kritiky těchto překrásných vodních cest, tak je to nedostatečné značení plavebních km a před komorami se většinou nelze bezpečně vyvázat. Dále větve mohutných stromů zasahují často až do plavební dráhy a už od Belgie nás i ve francouzských kanálech zlobí velké množství hustých travin, které nám pravidelně zanášejí lodní šrouby. Koupeme a potápíme se tedy častěji, než by se nám chtělo, ale bereme to jako zábavu. No a posledním neduhem této krásné oblasti je stále velmi malé množství přístavů. SUN RIVER je naštěstí na nich zcela nezávislá včetně výroby kvalitní pitné vody. K dnešku jsme upluli 2 379 km a blíží se polovina plánu a můj optimismus se opatrně zvyšuje, protože stále plujeme bez závad.

Z 50. kanálu Marne au Rhin všechny příznivce plavby SR srdečně zdraví Mirek Cink.



Soutok Marny a Seiny



Pohoda na Marně



Vinice na Marně



Plavební kanál Marne-Rýn

31. 7. 2015

Přátelům plavby SUN RIVER 35 z Nancy, plné architektonických kontrastů. Historické domy rychle ustupují sklu a betonu, takže je to i vedle katedrál trochu necitlivé. To město je ale ve velkém rozmachu. Také mě zde překvapily poměrně tiché jednokolejné tramvaje – spíš trolejbusy na pneumatikách vedené jednou kolejí.

Čekám zde na výměnu posádky – jednoho za jednoho. Většinu prozatímní plavby absolvujeme ve dvou a nutno říci, že ten poslední týden jsme se hodně nadřeli. Ty historické kanály pro Péniche jsou dnes skoro výhradně využívány jen pro turisty, ale turistické lodě nemají jen o 5 cm menší šířku (5 m Péniche/ 5,05m komory). Komory jsou průtočné a jejich boky vysoké od plné hladiny max. 15 cm. Vjezd do plné komory jim nevadil. Díky ponoru je komora vždy držela. Se sportáky je to ale jiné. Fendry nám nejsou nic platné a pomáhají, až klesne hladina. Když ale jako nám celý poslední týden foukal velmi silný nárazový vítr, tak je jasné, že v 59 posledních komorách utrpěla lodička i dost šrámů. K tomu, jak už jsem psal, jsme slunce skoro neviděli, zato déšť a zimu jsme si užili dosyta a k tomu neustálé čištění lodních šroubů od neuvěřitelné trávy. Viděli jsme sice pár strojů na jejich likvidaci, ale všechny odstavené asi pro neschopnost

s tím přírodním živlem něco udělat. Pozitivní je, že jsem to zatím zdravotně neodsákal a nedobrovolně jsem se já – teplomilec otužil.

I v Nancy se nám reklamní uspořádání ve městě na nábreží osvědčilo. Přišlo hodně zájemců a také jedem místní novinář, kterému jsme věnovali s chutí přes dvě hodiny.

Před Štrasburkem totálně zhavarovalo unikátní šikmé lodní zdvihadlo Saint-Louis Arzwiller – zdvih 44,65 m místo původních sedmnácti plavebních komor. Protože jde o velmi vážnou havárii, kdy šlo snad i o životy a jednu loď to i vážně poškodilo, doporučuji našim projektantům a konstruktérům obdobného zdvihadla na Slapech (už aby bylo), aby se tam jeli podívat a poučit.

Z Nancy tedy poplujeme náhradně po krásné Mosele do Koblence a pak až do Amsterdamu, pokud vše půjde jako dosud. Po Mosele jsme se již kousek do Nancy svezli a byla to hned morální vzpruha. Trávy zmizely a řeka je to krásná i na horním toku. No a v Nancy slavíme bez pěti km půlku splněného plánu, tedy 2 495 uplutých km z Píšťan.



Moderní a přítom historické město Nancy



Propagace v Nancy



Fotografie havárie šikmého lodního zdvihadla Saint-Louis Arzwiller z francouzských novin

10. 8. 2015

Plavba z Nancy do Koblence byla uskutečněna od 31. 7. do 9. 8., tedy do dneška. Celkem bylo upluto 398 vesměs krásných km a propluto 26 plavebních komor. Počasí bylo podstatně lepší, než jsme dosud zažili a Mosela i Sára jsou krásné řeky poseté na obou svahových březích viničemi, malebnými vesnicemi i městy a také zříceninami i zachovalými hrady a zámky. Perlami krásy i architektury byla postupně města Metz, Saarbürg, Cochem a dnes Koblenec. Z Mosely na Sárú jsme si odbočili pro určitý časový náskok z nemožnosti doplnout pro poruchu zdvihadla Arzwiller do Štrasburku a nelitovali jsme. Překvapilo nás i na ni mnoho vinic, ale i hustota nákladní dopravy až do 5 000 tun výtaku s plavebními komorami shodnými s Moselou, tedy 176 x 12 m. A jako obvykle v těchto zemích nové velké investice. Na Mosele se už staví a připravují, vedle těch uvedených, plavební komory 210 x 12,5 m. Protože ještě všude nejsou, museli jsme často i dosti dlouho čekat na proplavení. Abych vše jen nechválil, tak na všech stupních Mosely jsou i automatické sportovní komory 18 x 3,4 m. Jsou krásné, ale ten poměr nepochopím. Kéž by to bylo široké alespoň 5,05 m, jako pro Péniche.

Pokud jde o vína, dali jsme přednost vínům moselským návštěvou krásného malého vinařství a jejich sklepa přímo u břehu Mosely s ochutnávkami a nákupem. Cítili jsme se tam podobně dobře, jako ve sklepích moravských a českých a vzorečky denně úspěšně testujeme. No a už se těšíme na rýnské a na cestu do Amsterdamu. Nechci to zakřiknout, ale k dnešnímu dni jsme upluli 2 922 km a stále bez poruch a to je u prototypu plného nových technologií pozoruhodné snad i pro skeptiky. S přibývajícím upluto vzdáleností přibývá i obdivu a začínají nás kontaktovat i motorové lodě přímo na řece, a tak jsme i z paluby na palubu předali několik prospektů a informací. Ještě na francouzské moselské komoře přijel na kole komorník pro prospekt a informace a teprve potom nás proplavil. To je ovšem příjemné, ale dokud nebude první objednávkou či zájemce o licenci, nepůjde o úspěch komerční.

I to bych ale přežil. Mám loď svých snů postavenou podle mých celoživotních zkušeností z moří, řek i plavebních kanálů a ta se mi čím dál tím více líbí a plavba s ní mi dělá velké potěšení. Samozřejmě je už seznam vylepšení pro příští sezonu a už se rýsují nové zajímavé lodní trasy po krásné EU.



Krásné údolí Mosely



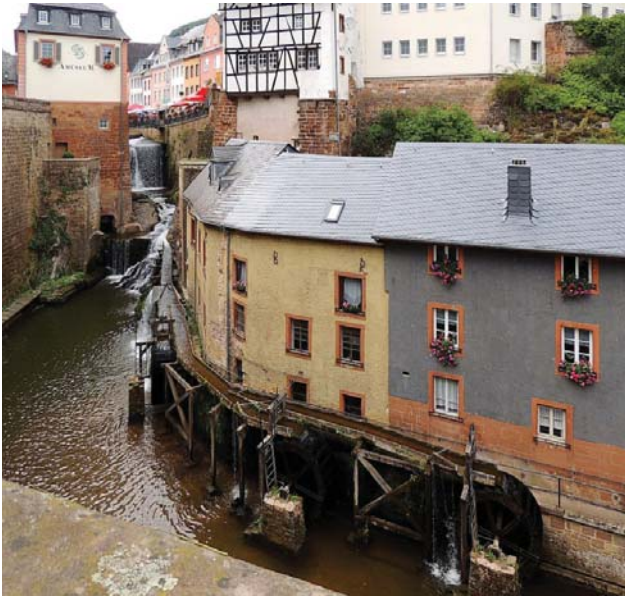
Historické město Metz



Saarburgský hrad nad řekou Saarou



Město a hrad Cochem



Vodopády a mlýny v Saarburgu

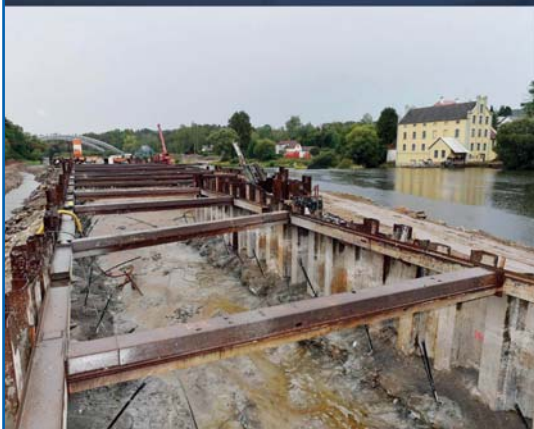


„Deutsches Eck“ - Soutok Mosely a Rýna v Koblenzi

Pokračování příště...



Modernizace jezu a stavba plavební komory Hněvkovice na Vltavě



ZAKLÁDÁNÍ
STAVEB



Váš spolehlivý partner pro
všechny stavby v kontaktu
s vodním prostředím

ZAKLÁDÁNÍ STAVEB, a. s.,
K Jezu 1, 143 01 Praha 4,
www.zakladani.cz

K jubileu Ing. Jaromíra Klepocha, CSc.

Náš významný odborník v teórii a stavbe lodí, v plavbe i logistike Ing. Jaromír Klepoch, CSc., sa koncom júla dožil významného životného jubilea, keď od jeho narodenia v Bratislave - Dúbravke uplynulo už 80 rokov.

Počas jeho doterajšej profesionálnej dráhy sa od ukončenia Gorkovského inštitútu inžinierov vodnej dopravy (dnes Volžskej štátnej univerzity vodnej dopravy v Nižnom Novgorode) v roku 1960 sa postupne vypracoval na vynikajúceho konštruktéra lodí v Slovenských lodeničiach v Komárne, vývojového pracovníka Čs. plavby dunajskej a následne od roku 1979 tiež vedúceho výskumného pracovníka v bratislavskej pobočke (neskôr divízii) Výskumného ústavu dopravného Žilina. Významne taktiež ovplyvnil práce Výskumného ústavu dopravného - sekcie vodnej dopravy v Prahe, ktoré taktiež určitý čas v dobe federálneho usporiadania ČSFR aj riadil. Zaslúžil sa tak aj o rozvoj tlačnej technológie plavby na riekach Labe i Vltava. Spolupráca českých a slovenských plavebných odborníkov v tej dobe bola veľmi úspešná. Od roku 1994 vykonával aj predsedu predstavenstva a. s. NAVICOM - Výskumného ústavu stavby lodí v Komárne a už dávno predtým bol mnoho rokov aj vysokoškolským učiteľom v Bratislave i v Žiline.

V komárňanských lodeničiach sa ako konštruktér sa významne podieľal najmä na vývoji lodí pre tlačnú technológiu plavby. Išlo o lodné zostavy štvorvrtuľového tlačného remorkéra katamaranového typu TR 2800 s tlačnými člmi TČ 1500 (nosnosti cca 1500 t). Vo sfére vývoja a stavby osobných lodí v Slovenských lodeničiach v Komárne ako hlavný projektant technicky i organizačne videl vývoj v tom čase najväčšej kajutovej osobnej lode typu OL 400, ktorá prešla v Komárne do sériovej výroby a v roku 1976 ju vyhodnotili ako najlepšiu a technicky dokonalý výrobok odboru československého ministerstva strojárstva, z hľadiska dizajnu ocenený visačkou CID. Dodnes lode tejto série brázdia vody bývalého Sovietskeho zväzu.

Po obhájení kandidátskej dizertačnej práce z oblasti hydrodynamiky na tému „Silové účinky otočných dýz ako kormidlovacieho prostriedku lodí“ mu v roku 1977 Strojnícka fakulta Slovenskej vysokej školy technickej (dnes Slovenskej technickej univerzity) v Bratislave udelila vedeckú hodnosť kandidáta technických vied. Už od roku 1963 pravidelne spolupracoval s Katedrou spaľovacích motorov a lodí. Spočiatku to bolo predovšetkým pri vedení a konzultáciách diplomantov, následne aj pri štátnych záverečných skúškach.

Keďže sa chcel spolupracovať aj pri odstraňovaní nedostatkov odbornej prípravy aj riadiacich a prevádzkových pracovníkov vo vodnej doprave, tak sa spolu s pracovníkmi Katedry cestnej a mestskej dopravy Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Vysokej školy dopravy a spojov (dnes Žilinskej univerzity) v Žiline podieľal na založení študijného programu Prevádzky a ekonomiky vodnej dopravy a neskôr aj na vytvorení samostatnej Katedry vodnej dopravy. Prví absolventi tohto študijného programu v dennej i externej forme prešli do praxe už v roku 1990. Spolupráca aj s fakultou i novozaloženou katedrou v Žiline intenzívne pokračovala aj v ďalších rokoch tak priamou externou výučbou, tvorbou a posudzovaním učebných textov, konzultačnou činnosťou, ako aj členstvom v štátnych skúškových komisiách a už od roku 1985 aj vo vedeckej rade fakulty. Ako ocenenie jeho prínosu v pedagogickej činnosti ho pre roky 2000 – 2009

rektor Žilinskej univerzity v Žiline vymenoval za hosťujúceho univerzitného profesora.

Počas pôsobenia vo výskumných projektoch a úlohách pre rezort Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (dnes Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja), sa aj ako člen vedenia Slovenského plavebného kongresu a Slovenskej dopravnej spoločnosti pri SAV zamerával predovšetkým na

- špecifiká interakcie plavidiel a vodnej cesty, najmä v jej stiesnených úsekoch,
- progresívne prepravné systémy vo vnútrozemskej i námornej plavbe a možnosti ich integrácie,
- optimalizáciu plavidiel pre transeurópsku magistrálu Dunaj – Mohan – Rýn,
- racionalizáciu prepravných reťazcov vnútrozemskej, námornej, cestnej a železničnej dopravy,
- prípravu legislatívnych materiálov pre novokoncipované zákony vnútrozemskej a námornej plavby,
- strategické, koncepčné a analytické materiály pre rozvoj vnútrozemskej vodnej dopravy SR.

Významne sa v roku 2004 tiež podieľal na založení lodného registra Slovenský Lloyd a stal sa jeho prokuristom. Dodnes sa napriek vysokému veku aktívne podieľa na činnosti lodného registra a v rámci medzinárodnej spolupráce lodných registrov najmä na tvorbe predpisov a noriem pre posudzovanie technickej úrovne lodí vnútrozemskej plavby. Kontakty s odborníkmi v Českej republike udržiava až do súčasnosti a podieľa sa aj na práci Odbornej skupiny pre Moravské vodné cesty Českého plavebného a vodocestného združenia.

Do budúcich rokov prajeme Ing. Jaromírovi Klepochovi, CSc. dobré zdravie a veľa energie pri úsilí o ďalší rozvoj vodnej dopravy.

Doc. Ing. Pavel Žarnay, CSc.



ODEŠEL DIPL. TECH. JOSEF RAUDENSKÝ



Milý Josefe, jak je již mým zvykem, píšu tam nahoru lidem, kterých si velmi vážím a kteří něco dokázali na našich zanedbaných a opomíjených vodních cestách. Opustil jsi nás navždy 19. října 2015 a od tohoto dne vím, že Ti musím napsat.

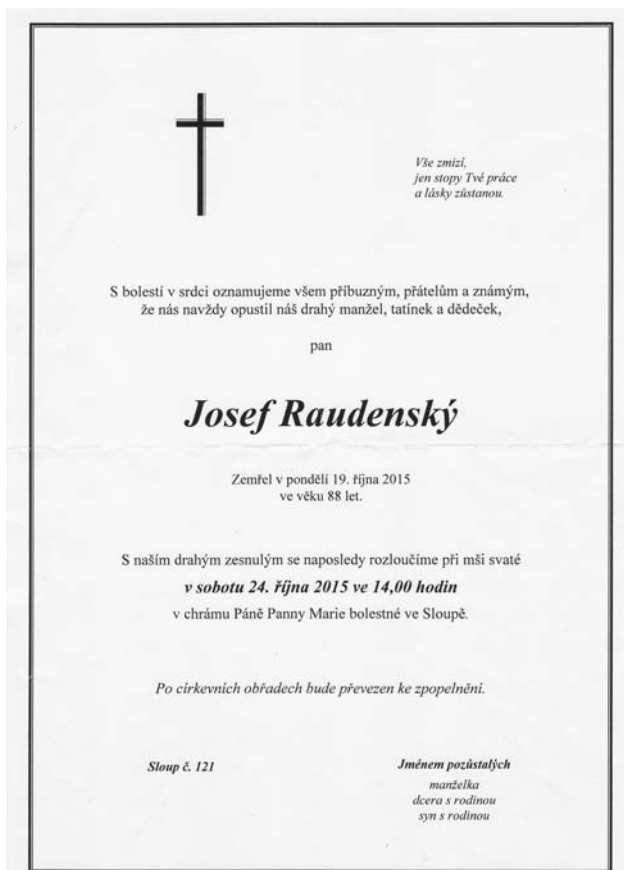
Řadím Tě opravdu mezi nejvýznamnější odborníky, s kterými jsem spolupracoval v období,

pro malé vodní elektrárny do Litvy, Rumunska, Slovenska, Egypta a dalších zemí. Právě, když píší tyto řádky, jsme dodali a příští týden začínáme montovat stavidla a další vodohospodářská zařízení v Peru.

Byl jsi to právě Ty, Libor Záruba a prof. František Čihák, kteří mne podpořili při nabídce na dodávku největších podpíraných klapek v Evropě, a možná na světě, do horního ohlavi plavebních komor na VD Gabčíkovo. Ve výběrovém řízení jsme vyhráli, a tak tehdejší generální ředitel Vodohospodářské výstavby Bratislava ing. Julius Binder mohl podepsat hospodářskou smlouvu na dodávku. A právě tyto klapková vrata, výrazně snížily hladinu při stoleté povodni na Dunaji.



Podpírané klapky v horních ohlavi plavebních komor Gabčíkovo



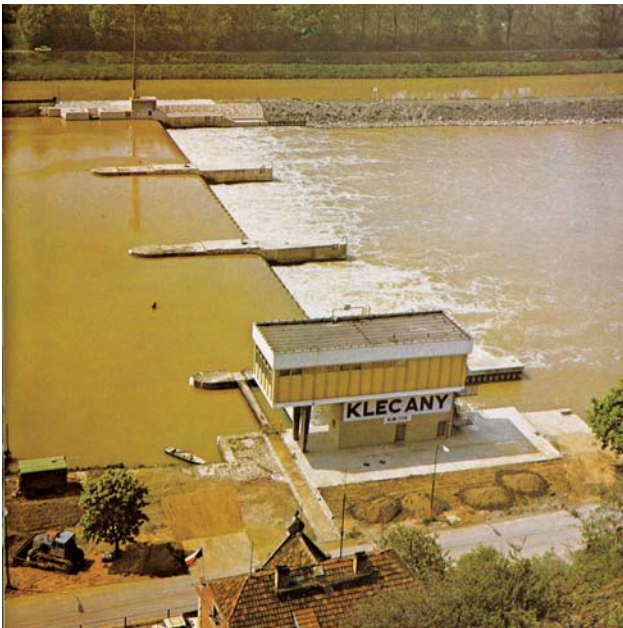
které prof. Jaroslav Čábelka nazýval **renezací československých vodních cest**. Byl jsi to právě Ty, který vedle již zmiňovaného prof. Jaroslava Čábelky a ing. Libora Záruby nám nejvíce pomáhal v 60.–70. letech při modernizaci labsko-vltavské vodní cestě.

A opět jsi to byl Ty, kterého jsem pozval po sametové revoluci do mých restituovaných strojírén, abych se Tě zeptal, zda se v těch zanedbaných halách dá něco pořádného vyrábět. Ani nevíš, jak jsi mi zvedl sebevědomí, když po prohlídce strojírén jsi přinesl památnou větu: „*Vždyť ty máš větší nůžky na stříhání plechu, než máme v ČKD Blansko. Můžeš tu vyrábět nejsložitější a největší ocelové konstrukce*“. Tato věta nastartovala výrobu technologií pro vodní díla na horní a dolní Vltavě i dolním a středním Labi a posléze jsme začali dodávat naše ocelové konstrukce, čistící stroje a turbíny



Mladý Josef Raudenský

Milý Josefe, jistě si pamatuješ, jak jsem se za Tebou jezdil radit, zda Strojírny Podzimek tu dodávku zvládnou a Ty jsi mě uklidňoval slovy: „*Buď klidný, dokážete to*“. Ale to bylo jen vyvrcholení naší spolupráce. Nejvíce plodná léta byla při modernizaci labsko-vltavské vodní cesty. Tu dobu považuji za nejlepší v mém odborném životě. Mohu si to dovolit říkat i napsat, neboť po restituci rodinných firem nemohu být podezříván, že bych chtěl, aby se vrátil minulý režim. Bylo to na labsko-vltavské vodní cestě období, které se může opakovat jednou za sto let. Stavěla se tepelná elektrárna ve Chvaleticích a železnice neměla kapacitu na přepravu uhlí, a tak se moudře využila přílehlá labská vodní cesta. Když jsme dokončili její modernizaci, začaly padat staré hradlové jezy na dolní Vltavě a my byli opět připraveni. V technickém rozvoji vznikl nápad, pak první technické výkresy a já přišel za Tebou jako vedoucím konstrukčního oddělení a krátce i za zastupujícím ředitelem ČKD Blansko a Ty jsi návrh prohlédl, řekl, že je realizovatelný, nechal jsi udělat konstrukční výkresy a ty dal do výroby a za pár měsíců přišly podpírané jezové klapky, náhradní vrata, dynamická ochrana vrat, či samotná vrata plavebních komor přímo do Gabčíkova.



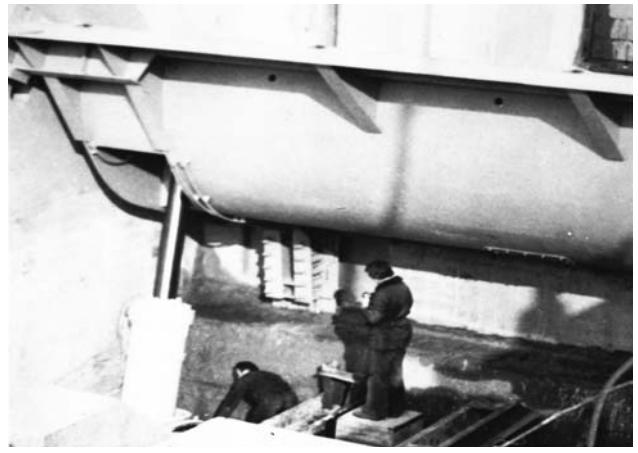
Jez Klecany s šesti typizovanými podpíranými klapkami

Jaká to byla krása proti dnešní době, kdy se všichni hádají, technická erudice se vytratila, nejsou peníze, a když náhodou jsou, tak současní provozáci ve snaze, aby napodobovali konstrukce těch starých dědků, realizují jiné konstrukce a často v rozporu se zdravým, technickým rozumem. A když náhodou použijí osvědčenou typovou, podpíranou klapku, tak ji podepřou alespoň válcem s jiným zdvihem a průměrem a to i přesto, že na Vltavě a Labi jich jsou desítky typizovaných, osvědčených po desítky let a stačí díky typizaci pouze několik náhradních dílů skladovat.

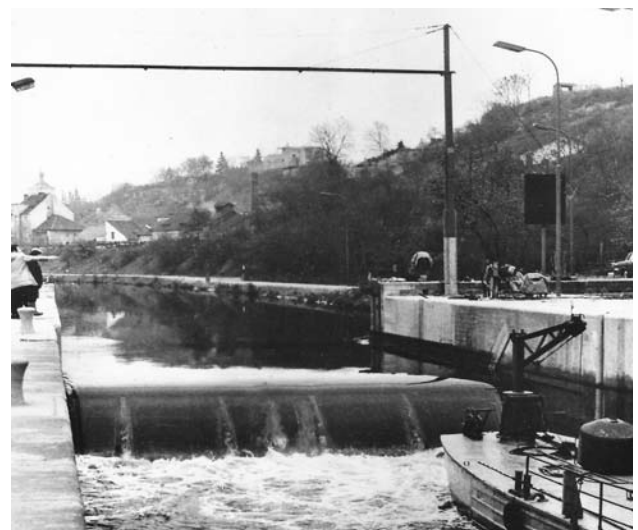


Osazování jezové klapky na VD České Vrbné

Když je potřeba převádět velkou vodu plavebními komorami, tak se najednou zapomene, že na dolním Labi (4 plavební komory) a dolní Vltavě (2 plavební komory) jsme téměř před padesáti lety osadili horními klapkovými vraty podpíranými hydraulickým válcem, které převádění vody hravě zvládnou.



Montáž horních klapkových vrat v Dolních Beřkovicích

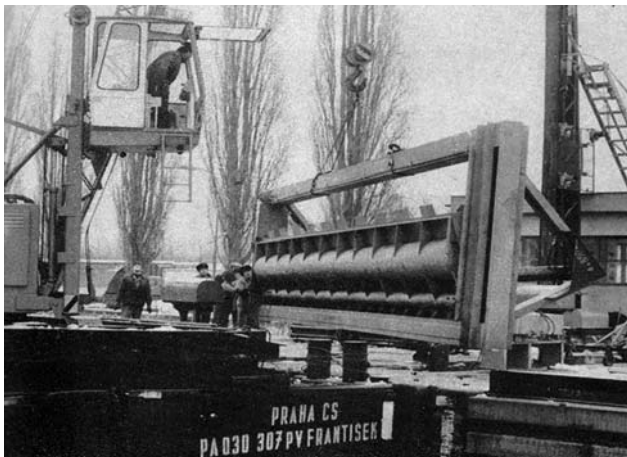


Horní klapková vrata umožňují převádět vodu plavebními komorami

Ale proč napodobovat staré dědky. Takže, když se před několika lety modernizovala plavební komora na Vltavě v Podbabě, osadily se do horního ohlavi velké plavební komory Čábelkova vrata, který sám pan profesor ve svém článku v časopisu Vodní hospodářství z roku 1981 napsal, že jeho vrata nejsou vhodná pro převádění velkých vod. Stejně tak do modernizovaného ohlavi malé plavební komory byla osazena klapková vrata, ale ne osvědčeného typu s podpíraným hydraulickým válcem, ale s klapkou taženou hydraulickým válcem umístěným ve zdi komory. Josefe, co tomu říkáš? Je to normální?

Ale to není všechno. Konstrukční, kteří na objednávku Povodí Vltavy podrobně staticky zhodnotili obě vrata se závěrem, že nejsou vhodná pro převádění velkých vod a předložili k posudku i výše citovaný článek prof. J. Čábelky, dostali od provozovatele další objednávku, aby

navrhli, jak vrata vyztužit jen proto, aby nemuseli použít návrh z dob technického rozvoje Povodí Vltavy s klapkou v rámu, kterou lze umístit do drážek provizorního hrazení. Josef, věřil bys, že ji nemohou najít, tak jsme jim dali fotografii.



Speciální klapkový uzávěr pro malou plavební komoru v Praze-Podbabě pro převádění nezámrazného průtoku

Nepřesvědčili jsme je, ani když jsme jim připomněli náhradní vrata, která jsi konstrukčně zpracoval a vyráběl v ČKD Blansko.



Náhradní vrata

Pamatuješ si, jak jsi nás provázel ve vaší výrobní hale a já byl vyděšený, jak je ten portálový jeřáb veliký. Tehdy mi Libor Záruba, který šel s námi řekl: „Aspoň víš, proč to všechno malujeme v měřítku 1:100, aby ses nebál to dát do výroby“. A věřil bys, že Povodí Vltavy neví, že tento portálový jeřáb je od roku 2002 trvale umístěn na pla-

vební komoře v Dolních Beřkovicích a závod dolní Labe ho tam nechává stále a nikomu, ani plavbě nevadí?

Josefe, nezlob se, že Ti tam nahoru všechno píší, ale jsem toho plný a Ty, stejně jako Libor, který je jistě tam nahoře vedle Tebe, to určitě pochopíte.

Stále víc si uvědomuji ten rozdíl práce tehdy a nyní. Současníci vědí, proč to či ono nejde udělat. Za nás jsme pracovali na tom, jak to udělat. A protože jsme byli dobrý technický i lidský tým, tak jsem přesvědčen, že vznikaly pod našima rukama dobré věci.

Milý Raudo, jistě víš, že jsme Ti tak za zády říkali, když jsi odešel do konstruktérského nebe, tak jsem hned začal listovat v časopisu Vodní hospodářství a Vodní cesty a plavba v dobré víře, že najdu nějaký článek od Tebe. Úplně marně, až jsem našel svoje povídky k Tvým 80tým narozeninám. Jako zázrakem jsem Tě tehdy donutil, abys i ty napsal něco o své práci a o Tvém životě. I po letech mě opět zaujalo, kolik jsi měl v ČKD Blansko pod sebou konstruktérů a jak se u vás pracovalo. Cítuji doslova a věřím, že se snad někdy vrátíme k tomuto způsobu práce.

„V roce 1942 jsem dokončil studia ve Sloupě a nastoupil jsem do Skodawerke Adamshal do učení jako strojní zámečnick. Po dvou letech učení jsem byl přijat na Vyšší průmyslovou školu strojní v Brně na Sokolovské, kam mne fabrika po dlouhých tahanicích nakonec pustila. Na průmyslovce jsem maturoval v roce 1948 a nastoupil hned do konstrukce ČKD Blansko, kde jsem pracoval jako konstruktér v různých funkcích 39 let a prožil celý poválečný rozvoj ČKD. V době mého nástupu měla konstrukce turbín, regulátorů a uzávěrů celkem asi 40 lidí. Konstrukce neměla detailisty, každý konstruktér dostal technickou specifikaci, projekt a zařízení zpracoval kompletně celé včetně detailů a další výrobní dokumentace. Po rozměrové kontrole šly podklady do výroby, každý konstruktér si musel případné výrobní problémy ve výrobě řešit sám a u větších celků sledovat montáž na stavbě a uvedení do provozu. Tak se můj pracovní čas skládal z práce u prkna, z návštěv v dílnách a někdy i delších pobytů na montáži. Tento způsob znamenal velmi rychlý technický růst konstruktérů, kteří byli ochotni tento způsob práce podstoupit.“

„Od roku 1973 až do důchodu, kam jsem odešel v roce 1987, jsem byl vedoucí konstrukcí. Náplní tohoto oddělení byly konstrukce turbín, regulátorů uzávěrů, OCK, karuselů, konstrukce speciální (vojenské) techniky v Letovicích, dále pod tuto funkci patřil výkresový archiv, světlotisk a zvláštní postavení mělo teoretické oddělení, což byla výzkumná a výpočtová skupina. Jeden čas v konstrukci ČKD Blansko pracovalo až 220 techniků a pomocného personálu.“

Ke konci Tvé kariéry jsme si začali tykat a občas jsem tě navštívil ve Tvém rodinném domku ve Sloupě a vzpomínali na staré, dobré časy. Taky jsem obdivoval Tvoji vášeň stavět a pouštět radiem ovládané modely letadel.



Později jsem se seznámil s Tvým synem, profesorem Vysokého učení technického v Brně, který mi za stoleté povodni na Vltavě v roce 2002 nabídl, že mě jako pilot malého sportovního letadla umožní fotografovat z letadla naše i zahraniční vodní cesty a později i stověžatou Prahu. Tehdy jsem se ho zeptal, jak se stalo, že on vysokoškolský profesor je taky pilotem. Odpověděl: „Vždyť jste znal mého tatínka, a tak znáte jeho vášeň pro modely letadel. Jako malý kluk jsem se snažil tátu napodobit, ale když se mi to pořád nedařilo, tak jsem si později udělal pilotní zkoušky a teď létám s pořádným letadlem“.

Nevím, jestli jsem Ti, když jsi byl ještě mezi námi, vyprávěl moji rozmluvu s Tvým synem při prvním našem letu. Tehdy jsem se ho zeptal: „Pane profesore, to je Cessna?“ Odpověděl: „Ano“. Opět jsem se zeptal: „To je ta, co se v ní zabil Ted Kennedy?“ Pan profesor odpověděl: „Ne, ten měl lepší.“ Musím přiznat, že mě tehdy opravdu nepotěšil. Ale díky němu jsem mohl vydat knížku Křížovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a knihu Stověžatá Praha.

Milý Josefe, taky jsem se ptal svých kolegů na nějakou vzpomínku na Tebe. Uvedu pouze tři.

Ing. Petr Forman si vzpomněl, jak jsi mu vyprávěl, že nejlepší auto, které jsi kdy měl, byl „moskvič“. Když Ti prý úplně zrezivěla podlaha, tak jsi na ni navařil tři traverzy a jezdil další léta. Také Josef Vaverka si vzpomněl na Tebe slovy: „Vzpomínám si, že tak velké hydraulické válce, jaké jsme potřebovali pro podpírané horní klapková vrata pro VD Gabčíkovo žádná firma, kromě ČKD Blansko nebyla schopna v kvalitě a termínu dodat. Proto jsme se obrátili na Raudu, který konstatoval: „Válce nakreslím, trubky a pístnice koupíme ve ŽDASU, já tam zavolám, soustružené díly podle mé dokumentace vyrobíte sami, oka a těsniva nakoupíme. Sestavu válců budu dozorovat.“

A tak byly vyrobeny 4 kusy válců v „nesmyslně“ krátkém termínu s výrobní cenou hluboko pod cenami nabídek ostatních výrobců.

Právě, když jsem dopsal tento dopis Tobě, tam nahoru, přišli k nám na návštěvu manželé Skokanovi z Veletova. Upřímně si zavzpomínali, jak jsi nám ještě za hluboké totality zvedl sebevědomí při obnově malé vodní elektrárny ve mlýně na Labi. Tehdy, již v roce 1987, jsme založili fiktivní akciovou společnost SKO-ČA-PO (Skokan-Čábelka-Podzimek), a tak jsme ještě za socialismu začali soukromě podnikat.

Mám Tě od nich pozdravovat a vyřídít dík.

Milý Josefe, dnes je svátek „dušiček“, o to víc na Tebe myslím. Měj se tam nahoře pěkně a drž nám palce, ať ještě něco dobrého na vodní cestě postavíme.

Tvůj Josef Podzimek / Egil



Josef Raudenský s rodinou

DO PENZE ODCHÁZÍ ING. JINDŘICH ZÍDEK, ŘEDITEL ZÁVODU DOLNÍ LABE

Milý Jindro, dovol, abych Ti jako bývalý ředitel závodu Dolní Vltava položil pár otázek. Jako nejdéle sloužící ředitel závodu na labsko-vltavské vodní cestě budeš jistě mít co vyprávět pro poučení tvých mladších následovníků.



Jindřich Zídek

Rozpovídej se o svém mládí a profesním životě

V mém životě od narození byla vlastně samá voda.

Narodil jsem se v roce 1948 na plavební komoře v Lovosicích a od 4 let do dokončení studia vodního hospodářství na ČVUT Praha 13. září 1971 s diplomovou prací na téma Rekonstrukce přístavu Mělník jsem žil na zdymadle v Roudnici n.L.



Malý Jindřich Zídek

Hned po ukončení studia jsem nastoupil do práce na závodech Dolní Labe Vaňov jako asistent stavební inženýrské činnosti s měsíčním platem 1 400 Kč. Vojenskou službu jsem absolvoval kde jinde, než u vody, u ženijní brigády v Litoměřicích. Mimo jiné jsem řídil stavbu velkého vojenského karuselového záchodu pro 20 vojáků na letním cvičení v přístavu Mělník. Zpestření mé činnosti na vojně byla účast na celostátním vojenském závodě pramic na Váhu. Nakonec v záloze jsem u vojáků dosáhl hodnosti kapitána, takže mám dva průkazy, jeden na loď a druhý do války, ještě že jsem již v důchodu. Následně jsem pra-

coval nepřetržitě 44 let ve správě a provozu na Labi od Mělníka po Hřensko, z toho posledních 25 let jako ředitel závodu Dolní Labe se sídlem ředitelství v Roudnici n.L., a to do 30. 9. 2015, kdy jsem odešel do důchodu.



Zdymadlo Roudnice nad Labem

Jako dítě žijící bezprostředně u řeky Labe jsem prožil bezpočet příhod. Jako pětiletý jsem se topil, když jsem se rozhodl sám se koupat v horním plavebním kanálu. Proto jsem se rychle naučil plavat a následně se stal nevýznamným členem významného plaveckého oddílu, který měl závodní dráhu rovněž v horním plavebním kanálu. Často jsem chodil chytat ryby, zejména ale do ruky v roudnickém komůrkovém rybím přechodu.



Láska k rybaření mi zůstala dodnes...



...stejně jako k vodním sportům

Již jako desetiletý jsem podával náradí potápěči, svému strýci Karlovi při opravě čepů konstrukce hradlového jezu v Roudnici n.L. Také jsem proplaval vorovou propust a potloukl si nohy v rozražečích pro zpomalení vorů a také se masíroval vodou protékající mezi hradly jezu. Nejradši

jsem se koupal v bouři s blesky. V zimě jsem bruslil a hrál hokej na zamrzlém horním plavebním kanálu. Při ledochodech v zimě jsem přecházel řeku a při povodni plul pramicí po Labi. Rodiče to měli se mnou těžké, ale táta, vedoucí jezny zdymadla Roudnice n/Labem, bývalý lodní strojník z první republiky, to snášel celkem s nadhledem. Asi si vzpomněl na to, co prováděl svému tátovi, vedoucímu plavidelníkovi na zdymadle Štětí-Račice. Ale nejvíce jsem byl fascinován proplouvajícími loděmi do Hamburku, kde můj strýc Lojza dělal ředitele české části přístavu. Ve čtvrté třídě základní školy jsem se proto s kamarádem uvázal s pramicí za nákladní člun a odplul naštěstí jen do Vaňova nad největší český jez Střekov, kde jsme v přilehlém kopci stanovali.



Hrad a zdymadlo Střekov

Když jsem chodil do roudnického gymnázia, s kamarády jsem odplul motorovou pramicí opačným směrem k novému vedoucímu hráznému na přehradě Orlík, shodou okolností k mému bratrovi Zdeňkovi. Byli jsme vlastně prvním plavidlem přepraveným lodním výtahem pro sportovní lodě.

Po jmenování ředitelem závodu Dolní Labe v roce 1992 jsem zorganizoval se spolupracovníky experimentální plavbu měřicí lodí do Hamburku a zpět. Před plavbou jsme na jezu Střekov po dobu dvou dnů zajistili setrvalý průtok 100 m³/s, a následně jsme nově pořízeným echografem ATLAS provedli měření plavebních hloubek až do Hamburku. Od roku 1999 z iniciativy Severočeského sdružení obcí přednáším jako odborný asistent na Univerzitě J. E. Purkyně Ústí n.L. předměty Provoz vodohospodářských děl a Vodohospodářský management.

Co říci ke své 44ti leté práci na dolním Labi. To by bylo na vyprávění pro celý večer. Práce ve správě a provozu na dolním Labi pro mne byla vždy koníčkem a realizací mých zájmů. Člověk od řeky se pořád učí, zkušenost a praxe jsou základem kvality řízení.



Kolektiv Závodu Dolní Labe

Měl jsem také štěstí a čest učit se a spolupracovat s takovými kapacitami u podniku Povodí Vltavy, jako Ing. Podzimek, Ing. Wolfem, Ing. Chytráčkem, Ing. Stratílkem, Ing. Myslivcem, u Povodí Labe s Ing. Vaňkem, Ing. Kremšou, Ing. Jiráskem, Ing. Trejtnarem, a na závodě s Ing. Ždárkem, Ing. Jirešem, Ing. Charvátem, panem Neureiterem, Ing. Cvrkem, Ing. Ulrichem a dalšími spolupracovníky.

Byl jsem šťastný, že jsem byl po celou dobu obklopen lidmi odborných osobních kvalit, zaujatými svojí prací s přirozenou autoritou a kolegiálnítou.

Nebál jsem se konkurence, snažil jsem se naopak obklopit kvalitními a ambiciózními spolupracovníky, a proto jsem jim připravoval dostatečný prostor a vybavení moderní technikou pro jejich osobní rozvoj a uplatnění.

Jejich samostatnost, schopnost pracovat v týmu, odbornost, a spolehlivost se nejvíce projevil při mimořádných situacích, jako jsou povodně, sucha, havarijní znečištění, a havarijní stavy při mimořádných situacích v provozu vodohospodářských objektů.

Čtyřiačtyřicetiletá praxe ve správě a provozu Labe od Mělníka po Hřensko, to byl rychlý sled činnosti reagující na vodohospodářské a provozní situace na řece a jejich vodohospodářských objektech ve správě Povodí. Největší nářez a zvýšení mé kvalifikace byla povodeň v roce 2002, prakticky druhá velká povodeň na dolním Labi od roku 1890. Předčasný odlet z dovolené u moře, minimum spánku, brzy ráno první porada Krajské povodňové komise a krizového štábu, návrat na pracoviště, vypracování provozní a vodohospodářské prognózy vývoje, zejména pro obce, krátká porada se spolupracovníky, monitorovací let vrtulníkem Robinson, druhá porada Krajské povodňové komise a krizového štábu, neustálé telefonování, přijímání informací, odpovědi na dotazy a řídicí práce.



Zatopené sídlo Závodu Dolní Labe

Nejdůležitější a nejtěžší situace ale nastala po návratu řeky do koryta. Obrovské množství bahna, zničené vybavení dílen, skladů a služebních bytů na vodních dílech, elektroinstalace, osvětlení lávek, semaforů na PK, chybné sociální zázemí atd. Musel jsem to řešit krátkodobým operativním dovybavením zdymadel – auty, buňkami, sociálním zázemím, čerpadly, náhradními zdroji elektrické energie, a postupně se probíjovat bahnem do provozních objektů, velinů PK a jezů a následně je zprovozňovat. Díky enormnímu pracovnímu nasazení pracovníků závodu, dobrovolníků a vojáků se ale podařilo uvést do provizorního provozu alespoň jednu plavební komoru a všechny jezy do 14 dnů. V té době ještě pořád stála doprava na polabské železnici a dlouhodobě byla uzavřená silnice přes Krušné hory k námořním přístavům.

2. Ač dolní Labe, po založení podniku Povodí Labe, pár let patřilo do Povodí Vltavy, nesledoval jsem moc dění na tvé řece. Změnilo se to až v roce 1968, kdy mě vyhodili z funkce ředitele závodu Dolní Vltava, a tehdejší ředitel závodu Dolní Labe Ing. Charvát mi dovolil, abych napsal knížku s názvem Dolní Labe, která následně vyšla v roce 1976. Seznam proto naše čtenáře, co se dělo v provozu na vaší řece.



Cvičení záchranářů na plavidlech Povodí Labe

Tvoje kniha Dolní Labe je klenot, mám již jen jediný exemplář, který jsem si pro svoji potřebu dovolil oskenovat. Co se dělo v provozu na dolním Labi? To je na dlouhé vyprávění. Došlo k cílevědomé modernizaci všech plavebních komor a jezů D. Beřkovice, Štětí, Roudnice n.L., Č. Kopisty a Lovosice. Ty jsi měl samozřejmě se svými spolupracovníky největší vliv na tuto modernizaci, a to zvláště z pozice vedoucího technického rozvoje Povodí Vltavy. Já jsem ještě studoval, když se stavěly. Po zkušenosti s jejich provozem jsem ale pracoval na odstraňování některých nedostatků a závad. Vzpomínám například na protiproudni nejrychlejší proplavení nákladní lodi v MPK Roudnice s využitím nových klapkových vrat. S úžasem jsem jel autem podél horního plavebního kanálu souběžně s protiproudni vlnou ženoucí se rychlostí až 8 km/hod. a vyhazující na břeh železné pramice zde uvázané. Později jsi se přiznal, že jsi dal příkaz k rychlému sklápění horních vrat plavební komory a pak nastal ten masakr. Prý tě tehdy přítomný prof. Jaroslav Čábelka označil za zruďného provozního technika.

Samozřejmě praxe a provoz objevily některé nedostatky sektorových jezů, jako je chybějící prostor sedimentační v tlačných komorách jezů a způsob jejich transportu do podjezí. Některé sektory samovolně padaly, či nešly zvednout po povodních.

3. Jak jsi se účastnil modernizace jezů a nových plavebních komor na dolním Labi?

Modernizace VD Štětí na segmentový jez (1970) a výstavba nových hydrostatických sektorových jezů v Lovosicích, Č. Kopistech a Roudnici n.L. probíhala v době, kdy jsem byl ještě na ČVUT. Na rekonstrukci a modernizaci MPK Lovosice a VPK D. Beřkovice, Roudnice n.L. a Č. Kopistech jsem se podílel. Někdy to ale byla lidová tvořivost ve spolupráci se SPS Děčín, kde ale aktivně a velice dobře spolupracoval pan Horák.

4. Co říkáš rychlosti, s jakou se tehdy dolní Labe modernizovalo? Pro připomenutí uvádím termíny modernizace jezů: Roudnice (1972), České Kopisty (1971), Lovosice (1972), Štětí (1970) a Dolní Beřkovice (1973).

Ano, proudová metoda výstavby a umístění technologie pro výstavbu na lodích, kvalita projektové dokumentace a částí dodavatelských prací byla obdivuhodná. Zkušenost polských stavebních firem s výstavbou z vody byla mimořádná.

5. Jak hodnotíš modernizaci malých plavebních komor na dolním Labi, na které jsem již jako vedoucí technického rozvoje Povodí Vltavy aktivně podílel? Opět uvádím termíny pro srovnání s výstavbou, či nevýstavbou objektů na vodní cestě dnes. Lovosice

(1977), České Kopisty (1976), Roudnice (1975), Štětí (1970), Dolní Beřkovice (1974).

Hodnotím velmi dobře a s úctou.

6. Jak hodnotíš po letech provoz na modernizovaných malých plavebních komorách na dolním Labi, zvláště funkci horních klapkových vrat podpíraných hydraulickým válcem pro převádění povodňového průtoku?

Po drobných úpravách mohu říci, že klapková vrata umístěná na horních ohlavích MPK na dolním Labi se osvědčila.

7. Použili jste někdy na dolním Labi náhradní vrata pro plavební komoru?

Ano, několikrát. Jako mladý inženýr jsem dokonce řídil četu, která náhradní vrata při havárii osazovala. V současné době spíše ale preferujeme rychlé zahrazení hradišly, ale také se osazuje těžkým kolovým jeřábem tabule náhradních vrat bez stavění portálu. Jednu sestavu havarijních vrat jsme nakonec osadili trvale (2002–2015) na horním ohlaví MPK v Dolních Beřkovicích a používáme ji tam jako hrazení při poruchách klapkových vrat.



Náhradní vrata v Dolních Beřkovicích stojí již 13 let

8. Jak hodnotíš změnu plánovaných VD Dolní Žleb a Malé Březno na jedno VD Děčín?

Naprostě negativně, nerad o tom mluvím. Již v roce 1995 proběhlo na Magistrátu Ústí n.L. kladné projednání EIA těchto vodních děl, ale druhý den bylo zrušeno.



Četné politické delegace na dolním Labi

9. Rád bych znal tvůj názor na to, že o vodních dílech na dolním Labi se kecá již 40 let a stále nic?

Je to neuvěřitelné, nepochopitelné a jedná se o ryze český přístup v porovnání s jinými evropskými zeměmi. Labe sice není Rýn, ale pro Čechy je to jediná vodní dopravní cesta navíc bezúplatná, vedoucí k evropským námořním přístavům a českému přístavnímu území v Hamburku.

10. Myslíš si, že se budeme muset vrátit i k výstavbě VD Malé Březno?

Ano, ale se vzduším vyšším než 2,2 m. Tak by se zajistily dostatečné plavební hloubky pro zaplouvání plavidel do dolního ohlavi PK Střekov.

11. Řekni nám pár veselých historek z tvého rekreačního sídla na ostrově u Roudnice.

Na ostrově je konferenční středisko GŘ PL. Konaly se zde opakovaně dozorčí rady, školení, ale také soutěž



Kolektiv Závodu Dolní Labe

zručnosti vodohospodářů všech správců vodních toků Čech a Moravy. Chybou v organizaci této akce byl společenský večer před soutěží, opila se tu totiž hodnotící komise, a musela být jmenována jiná.

12. Jak hodnotíš časopis Vodní cesty a plavba a jeho přínos pro modernizaci vodních cest v České republice?

Časopis Vodní cesty má vynikající úroveň a je to jediný časopis v oboru vodních cest a vodní dopravy v Evropě.

13. Jaký máš názor na dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe?

Koridor je zapotřebí chránit a zejména je nutno co nejdříve zahájit jeho stavbu. Je šance dosáhnout na finanční příspěvek z EU. Pokud by se za rok postavělo alespoň za 5–10 miliard, mohl by být do 20 let dokončen. Byl by obrovským přínosem, nejen pro vodní dopravu, ale také pro vodní hospodářství, zejména na Moravě tolik významné z pohledu současného sucha a potřeby rozšíření závlah zemědělských pozemků, o jeho významu při povodních nemluvě.

14. Jak hodnotíš poslední organizační změny v Povodí Labe?

K organizačním změnám u Povodí Labe po mém odchodu se zásadně nevyjadřuji.

15. Jak hodnotíš dlouholetou skutečnost, že závod Dolní Labe spravuje řeku bez přítoků?

Chybějící správa a provoz drobných přítoků na dolním Labi v praxi nebyl pro mne problém, ale spíše přínos. Spolupráce s povodím Ohře je výborná, mohl jsem se soustředit pouze na splavnou řeku Labe.

16. Jak se stavíš k názoru na opětovné převzetí investiční výstavby na vodních cestách z Ministerstva dopravy na Ministerstvo zemědělství?

To slyším poprvé. Převedení Ředitelství vodních cest z MD je podivné. Doufám ale, že naše společnost a politici po období sucha a povodní konečně prožou a bude založeno Ministerstvo vodního hospodářství, pod kterým

by byla zejména správa všech vodních toků, ale také správa a provoz vodovodů a kanalizací, závlah a meliorací, péče o zdroje podzemní vody, ČHMÚ, VÚV, atd. Zdůrazňuji, že voda do Čech a Moravy přichází z 90% vzduchem, proto bilance a prognóza sněhohodešťových srážek je pro nás důležitá!

17. Jak bys po případné reorganizaci řešil dokončení vodního koridoru D-O-L, které nepatří do žádného podniku povodí?

Tady jsi neodpověděl na otázku.

18. Čím jsi ty, dle svého názoru, přispěl k milovanému dolnímu Labi?

To nechám na ostatních, zejména na svých spolupracovnících.

Já osobně v duši mám dobrý pocit, práci jsem myslím dělal uvážlivě, rozumně a odpovědně, myslím, že se nemám za co stydět. Určitě mám klidné spaní po dobré

práci. Snad za zmínku stojí moje účast při založení bakalářského studia vodního hospodářství na Univerzitě J. E. Purkyně Ústí n.L., kde od roku 1999 externě jako odborný asistent přednáším.

19. Jak hodláš jako penzista podporovat modernizaci vodních cest v ČR a dokončení vodního koridoru D-O-L?

No, zatím i jako penzista mám plno práce. Samozřejmě časem se začnu nudit, a pokud budu O.K., rád budu spolupracovat s kýmkoliv v oblasti vodního hospodářství a vodní dopravy.



Mimo vodních sportů Jindra má rád také motorová vozidla všech druhů

Děkuji za rozhovor a těším se na další spolupráci.

Tvůj Josef Podzimek / Egil

Já děkuji Tobě za to, že jsem Tě ve svém životě potkal a bylo pro mne čest s Tebou spolupracovat, považuji Tě za výjimečného vynikajícího odborníka v mnoha oblastech a obdivuji Tvou trvalou činnost.

Jindřich Zídek

Život není takový – je úplně jiný (60)

Ing. Josef Podzimek

*Jen prací a opět prací
lze dělat politiku moderní,
jen prací a opět prací
lze dělat politiku světovou
a tím zároveň uniknout
té tísnivé malosti.*

T.G. Masaryk – 1908

Výše uvedený citát našeho prvního prezidenta republiky z jeho knihy „O naší nynější krizi“ platí dodnes. Nechci mluvit obecně, ale jako vždy o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Z tohoto pohledu jsme na tom v posledním čtvrtstoletí nejhůře za posledních 115 let. Naši předci, bez ohledu na státní či politické uspořádání stále na vodní cestě související s vodním koridorem D-O-L stavěli a vybudovali víc jak jeho polovinu za 200 miliard Kč, ale my jejich potomci stále jen mluvíme, zpracováváme studie, vydáváme plytké vládní usnesení, pořádáme konference, ustavujeme komise a mluvíme a mluvíme. Dovolím si proto naše čtenáře pouze v kostce seznámit s několika výroky vybraných mužů i některými skutečnostmi z historie i současnosti a to vše pro připomenutí, že všechno bylo již řečeno a rozhodnuto. A také proto že:

**Všechno dopadne dobře,
ale pouze když zápasíte a obětujete se,
pak to teprve dopadne, jak vy chcete.**

Lee Iacocca

Tento výrok slavného a úspěšného amerického manažera, který zachránil automobilku Ford, doplním:

**Ne, zda já to chci,
ale proto, že to potřebuje
tento národ a Evropa.**

Josef Podzimek

Podle statistické ročenky vydané EU, vnitrozemská vodní doprava je jediným dopravním módem, který v období 1995–2013 stále roste. To však neplatí pro Českou republiku, kde vodní doprava jenom za období 2012–2013 poklesla o 34%.



**ÚŽASNEJ NÁROD TÍHLE ČEŠI. ŠKODA,
ŽE NEBYLI U STVOŘENÍ SVĚTA. MOHU PORADIT.**

Můžeme však poradit ústy současného ministra dopravy ČR, ing. Dana Ťoka.

Otázka: (Radek Bajgar, Reflex): Promiňte, ale viděno laicky – není to celé úplně blbost (D-O-L)?

Odpověď: To jste řekl vy, já to politicky říct nesmím. Musíme se k tomu konečně jasně vyjádřit.

Otázka: (Petr Korbel, Josef Pravec, Ekonom, 23. 7. 2015): Co si myslíte o průplavu Dunaj-Odra-Labe, o němž se mluví už desítky let?

Odpověď: **Tento evergreen bude ještě chvíli žít. Slíbili jsme a máme ve vládním programovém prohlášení, že připravíme studii. Její výsledky nechci předjímat, ale osobně si myslím, že je to projekt, který měl šanci na život před 50 lety.** V dnešní době bude velmi obtížné jej prosadit. Jde o velmi ambiciózní projekt a je otázka, zda obrovské prostředky, které by si vyžádal, nepotřebujeme spíše pro výstavbu vysokorychlostního spojení či na dálnice. Myslím si však, že má obrovský smysl, abychom usilovali o splavnění Labe, a chceme vést jednání s Poláky, zda by nestálo za to, propojit Ostravu přes Odru do Baltského moře. Ostatní části by byly složitější. Musíme si uvědomit, že spojení Dunaj-Odra-Labe znamená vytvořit vodní soustavu, která překoná 400 výškových metrů. To není snadné. Šlo by o systém, který by byl velice finančně náročný nejen z hlediska pořízení, ale i údržby. To vše musí posoudit ta studie. O vodní dopravu přitom máme zájem. Na ministerstvu si myslíme, že nákladní doprava po Labi i rekreační plavby jsou dobrou příležitostí k rozvoji podnikání a ekonomiky. Nechtěl bych však stavět vzdušné zámky.

Pouze malá připomínka. Vodní koridor D-O-L je veden nejnižším místem rozvodí řeky Dunaje a Odry v tzv. Moravské bráně s vrcholovou zdrží na kótě 275 m.n.m., tedy s převýšením od Dunaje asi 150 m a řeky Odry asi 110 m. Vrcholová zdrž na labské větvi je ve výši 350 m.n.m., tedy převýšení od Labe je asi 130 m. Pan ministr nahlíží na vodní koridor D-O-L jen z hlediska dopravního a proto mu rád připomenu jiný komplexní pohled.

Nikdy se nedostaneme ani krůček dopředu v budování blahobytu obyvatelstva země Moravskoslezské, pokud si neuděláme pořádek ve svých hlavách. Není potřeba umělých čísel výnosnosti plavby, neboť kromě plavby jest zde výnos z vodní síly, zisk z nezničené úrody, vyšší výnos pozemků a hlavně rozvoj života a podniků okolo řeky.

Tomáš Baťa – 1930

Jsem rád, že kromě ministra dopravy ČR se k průplavu D-O-L vyjádřil na Plavebních dnech v Českých Budějovicích dne 16. 9. 2015 i generální ředitel Povodí Vltavy, který

vyzval přítomné odborníky, aby se ztišili, překladatelky netlumočily, neboť chce pronést nebezpečnou a zakázanou větu: **Dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.** Nastalo hrobové ticho, při kterém **RNDr. Petr Kubala** sdělil, že se dříve domníval, že jako představitel Povodí Vltavy se ho tato problematika netýká. Byl však poučen, že se ho vodní doprava týká a jen proto, že název vodního koridoru by byl moc dlouhý, jsou uvedeny pouze řeky Dunaj-Odra-Labe. Pak vyzval na tribuně svého kolegu, **generálního ředitele Povodí Labe ing. Mariána Šebestu** zda se také nechce odvážit říct tato nebezpečná slova, ale ten té příležitosti nevyužil.

Ale velmi mě potěšil **kardinál Dominik Duka**, který dne 22. 9. 2015 na lodi při slavnostním otevření malé vodní elektrárny na Labi ve Štětí ve svém projevu pronesl tato slova: „*Moc bych si přál, aby se splnil sen ing. Josefa Podzimka o dokončení průplavu Dunaj-Odra-Labe. Aspoň by na Labi, po kterém plujeme, jezdily opět lodě.*“

Do třetice všeho dobrého. Při osobním rozhovoru s **prezidentem ČR Milošem Zemanem** na Pražském hradě 21. 9. 2015 mě pan prezident ujistil, že náš časopis Vodní cesty a plavba čte, i když má daleko méně času

než na Vysočině a že na stálou výstavu o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe, kterou naše o.p.s. Plavba a vodní cesty instalovala v blízkosti kanceláře prezidenta na Pražském hradě (VCaP č. 3/2015), naposled vzal rakouského prezidenta Heinze Fischera a opět mu vysvětlil přednosti vodní dopravy a vodního koridoru D-O-L.

VODA–SUCHO a D-O-L

Nyní se opět vrátím k tématu dne, o kterém jsme psali i v posledním čísle našeho časopisu a zveřejnili jsme vytvoření zvláštní mezirezortní komise VODA–SUCHO, kde jsme zvolnili, že mezi šesti rezorty chybí Ministerstvo dopravy ČR. Do uzávěrky tohoto čísla mi není známo, že by MD ČR bylo do komise doplněno, nebo o to mělo zájem. Pouze se hovoří, že by měl do komise být dodatečně nominován ing. Petr Forman jako poradce prezidenta ČR v oblasti vodní dopravy a vodních cest. Tato komise, jak jsem se dočetl v novinách MF DNES v článku STRACH O VODU, nezhádá. Několik ministerstev společně vymyslelo jak zachránit krajinu před suchem a ušetřit 250 miliard eur za rok. Nevěříte? Přečtěte si celý článek v originále. **Máme to vyřešeno, za to si postavíme 31 vodních koridorů Dunaj-Odra-Labe každý rok. A pak, že jde o gigantickou stavbu.**

Ve výše jmenovaném čísle VC a P č. 3/2015 jsme také připomněli vodohospodářský plán České socialistické republiky z roku 1976, který se průplavem D-O-L i ostatními vodními cestami zabýval seriózně. Tento vodohospodářský plán obsahoval velmi komplexně i výstavbu nových údolních přehrad. O to víc mě potěšilo, že po 40 letech jsem se dočetl v našich novinách:

„**Kvůli extrémnímu suchu se narychlo opráší staré plány na stavbu přehrad.**“

„*Pokud Česká republika, která leží na střeše Evropy a veškerá voda z našeho území odtéká, nezačne efektivně nakládat s vodou, nezačne ji zadržovat, abychom ji mohli co nejlépe využít, tak pro další generace zde necháme značně změněnou a vyprahlou krajinu,*“ varuje ředitel Povodí Moravy Jan Hodovský. Podle něj se už otevřelo jednání o pěti nových nádržích. „*Nejdále jsme v přípravě tři lokalit: pro vodní dílo Vlachovice na Zlínsku, vodní dílo Rychtářov na Vyškovsku a vodní dílo Skalička na řece Bečvě,*“ přibližuje J. Hodovský. Další dvě přehrady se plánují v Čučicích na Třebíčsku a vodní dílo Hanušovice pod Kralickým Sněžníkem. Ve Vlachovicích už vodohospodáři přijeli probrat celou situaci přímo na místo. Podle starosty Zdeňka Hověžáka z hnutí Sta-

Strach o vodu

Několik ministerstev společně vymyslelo, **jak ochránit krajinu před suchem.** Změny se dotknou nejen lesů a polí, ale i dopravy.

Pestré lesy, více hasičů v pohotovosti

Budou se vysazovat druhově pestřejší lesy, které lépe odolávají rozmarům počasí. Bude se v nich hospodářit šetrněji, před umělými zásahy se upřednostní jejich přirozená obnova. Na kritických místech bude možné vysazovat i druhy, které do Česka geograficky nepatří, pokud nemají tendenci vytlačovat zdejší stromy. Kvůli lesním požárům se posílí letecká hasičská služba.

CO SE ZMĚNÍ KVŮLI SUCHU

Vláda rozjždí boj s počasím

Vojtěška místo řepky

Bude se sázet méně řepky olejky a kukuřice, nahradí je vojtěška, len či hrách. Stát bude zemědělcům ke změnám motivovat peníze. Omezí i používání herbicidů a pesticidů. Některá pole podléhající erozi se nově změní na lesy. Rozlehlé lány budou rozčleněny remízky a mezerami, které lépe udrží vodu. Vybudují se také malé vodní nádrže a zavlažovací systémy. Stát bude podporovat ekologické zemědělství a pěstování více druhů plodin.

250 miliard eur

za rok by stála likvidace škod, pokud by Evropa nepřijala žádná opatření v souvislosti se změnami klimatu. To je šest a tři čtvrtě bilionu korun – šestnáásobek ročního rozpočtu Česka.

Boj proti nemocem z horka i povodní

Změny klimatu se podepisují i na zdraví – stát se chystá na urputnější boj s nemocemi, jako je klišťová encefalitida, lymfská borelióza či alergie. V plánu je lepší prevence proti přenosným chorobám po záplavách, které pocházejí z plísni nebo je přenáší komáři. Stát podpoří výzkum nových vakcín proti infekcím a zlepší systém varování například v případě horkých vln, sesuvů půdy či záplav.



Více aut na plyn

Veřejná doprava bude vybavena klimatizací. Alespoň vozidla, která jezdí dlouhé trasy. Podél silnic se vysadí aleje stromů. Stát podpoří dopravu založenou na elektrickém pohonu, na zemním plynu (CNG, LNG) a biopalivech, cyklistiku a veřejnou dopravu zejména na elektrický pohon (trolejbusy, tramvaje, metro, vlaky). Železnice, dálnice a silnice 1. třídy se budou budovat s ohledem na stoletou vodu.

Pojistky proti blackoutu

Stát se znovu zaměří na bezpečnost elektráren či továren. Zdokonalí se elektrická síť, aby lépe čelila výpadkům a fungovala i bez podpory ze zahraničí. Zásoby zemního plynu by měly stačit na pokrytí 40 procent roční spotřeby. Stát chce také udržovat v zásobě více ropy a podporovat výrobu ropných produktů v Česku. Dále by rád snižoval emise z továren, s vodou by se při výrobě mělo zacházet efektivněji, průmysl by měl více využívat obnovitelné zdroje energie.



Méně kaprů v rybnících

V plánu je vybudovat nové přehradní nádrže a v krajině umělé mokřady. Obnoví se říční nivy, zatopí se lomy a povrchové doly. Omezí se chov ryb v malých vodních nádržích, které budou nově využívány vodohospodáři. Propojí se dnes oddělené regionální vodohospodářské systémy, aby bylo možné pitnou vodu přečerpávat do suchších oblastí. Omezí se využívání kvalitní pitné vody k zalévání či splachování toalet.

2,7 stupně Celsia

o tolik budou v roce 2050 vyšší letní teploty v Česku. V srpnu to budou dokonce téměř 4 stupně. Častější budou tropické dny.

V zimě raději bez soli

Ve městech se přemění některé umělé zpevněné plochy na propustné, aby se mohla voda z dešťů vsakovat. Města si postaví vlastní nádrže a vysadí pásy zeleně. Zmizí používání umělých hnojiv v zahradách a parcích. V zimě by se mělo omezit solení silnic a v létě se budou častěji čistit, aby se na nich nehromadily nečistoty. Stavět se mají protipovodňové bariéry a úsporné domy. Radikálně se bude šetřit pitnou vodou.

Dvě tváře Orlíku

Vodní nádrž Orlík a stejnojmenný zámek. Nahofe typický obrázek z posledních let, dolo fotografie z minulého týdne – tak přehradu změnilo letošní úmorné sucho.

2x foto: CTK

MLADÁ FRONTA DNES
pondělí 12. 10. 2015



rostové a nezávislí lidé o starých plánech na přehradu ví. „Je to stará záležitost, už několik desetiletí. Dokonce už se tady budovaly nějaké piloty, které měly být v místě přehrad,“ říká starosta.



Sucho letos v létě odkrylo v řece Moravě dřevěné kůly z 19. století. Foto: Štěpánka Kadlečková



Plánované přehrady

Co k tomu dodat: Snad pouze úryvky z článku **Boj se suchem od ing. Josef Bertovského, který byl uveřejněn v časopisu Plavební cesty D-O-L v roce 1949.**

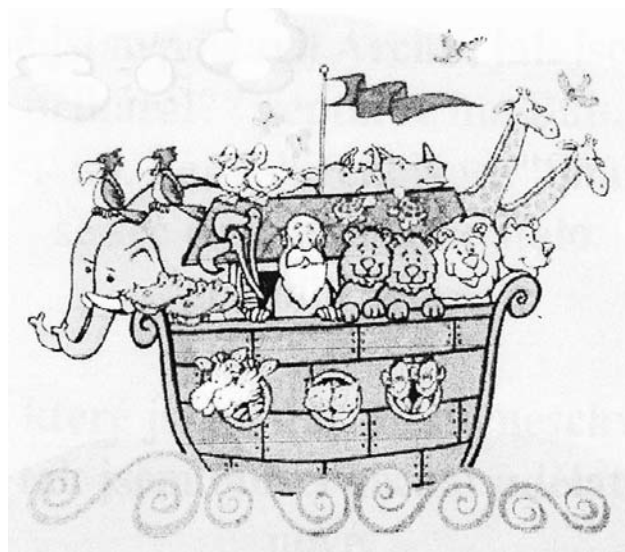
Dovolím si citovat několik myšlenek ze závěru tohoto článku:

„Úvahy o příčinách sucha, komentáře a stanoviska zemědělsko-technická končíme touto naší stručnou vodohospodářskou bilancí boje se suchem. V uplynulých letech již bylo dokázáno vodohospodářskými studiemi, že plánované nádrže v povodí Moravy a Odry – tedy i nádrže projektované pro zásobování průplavu D-O vodou – by podstatně zmírnily zhoubné účinky sucha. Opatřily by provozní vodu, potřebnou pro zemědělství a pro ony průmyslové podniky a osady v oblastech, které trpí nedostatkem vody, zejména v kraji ostravském.“

„Pokud nebude celostátní vodohospodářský plán v celém rozsahu a ve všech krajích republiky uskutečněn, musíme se spokojit jen s částečnými úspěchy a snad i s dočasnými místními neúspěchy v boji se suchem a proti suchu. Nejsme dosud ani na půl cesty ke krásnému cíli. Nedospěli jsme dál, jelikož nepřátelská rakouská politika, první světová válka a její následky i druhá světová válka nám zabránily uskutečnit včas vodohospodářské a vodocestné programy, postupem času (1901, 1931, 1945) změněné a doplňované.“

„Proto jsme nemohli vybudovat všechny potřebné nádrže, nemohli jsme dokončit úpravy řeky Moravy, Odry, Váhu, Labe, Vltavy a neprovedli jsme naléhavé regulace ostatních řek a menších toků i důležité práce meliorační. Proto také jsme vodní energii využívali jen v poměrně malém rozsahu. Nemohli jsme vybudovat D-O průplav a jeho vodohospodářské objekty. Na zmíněné příčiny tohoto nepříznivého stavu se někdy zapomíná při kritice účinků dosud provedených vodohospodářských a vodocestných staveb a podniků. **Upozorňuje na nebezpečí z prodloužení v boji se suchem a proti tvoření sucha. Je to vodohospodářské S.O.S. z Moravy.**“

Co ještě uvést k těmto závěrům starým 65 let o boji se suchem. Snad jenom položím otázku na co se budeme před historií vylouvat my za nečinnost posledních 25 let, kdy si vládneme sami a trochu to odlehčím prognózou o blížící se povodni:



Pán řekl Noemovi:

„Za šest měsíců na zem sešle déšť, který bude trvat čtyřicet dní a nocí.“

Voda zaplaví celou zemi, hory i údolí, a všechno zlé bude zničeno.

Chci, abys postavil archu a zachránil pár zvířat od každého druhu. Tady na ni máš plány.“

Šest měsíců uplynulo jako voda. Obloha se zatáhla a začal padat déšť. Noe seděl na dvorku a plakal. „Proč jsi nepostavil archu, jak jsem ti přikázal?“, zeptal se ho Bůh.

„Odpusť mi, Pane,“ řekl Noe. „Snažil jsem se, seč jsem mohl, ale stalo se tolik věcí.“

Plány, které jsi mi dal, město neschválilo, a tak jsem musel nechat udělat nové.

Pak jsem měl další problémy, protože město tvrdilo, že archa je nepovolená stavba, takže jsem musel běžet na katastr sehnat si k ní povolení. Lesnická správa požadovala povolení ke kácení stromů, a byl jsem žalován ochranáři zvířat, když jsem se snažil pochyttat ta zvířata.

Ministerstvo životního prostředí požadovalo vyjádření o ekologických důsledcích záplavy.

Vnitro ode mě chtělo předběžné plány šíření vody.

Na finančním úřadě zablokovali má aktiva, protože tvrdili, že se snažím vyhnout placení daní tím, že opustím zemi.

Úřad práce měl podezření, že ilegálně zaměstnávám Ukrajince, takže jsem musel dokazovat opak.

Je mi líto, Pane, ale nemohu archu dokončit dříve než za pět let.“

Najednou přestalo pršet, obloha se vyjasnila a vysvitlo slunce. Noe se podíval vzhůru a zeptal se:
„Pane, znamená toto, že nebudeš ničit náš svět?“

„Správně,“ odpověděl Bůh. „Úřady to už udělaly za mě.“
Přesto prosím, Pane Bože dej nám Čechům a Moravanům ještě jednu příležitost a zasuň nám do hlavy, že

VÍCEÚČELOVÝ VODNÍ KORIDOR DUNAJ-ODRA-LABE JE NUTNO JEDNOU PROVŽDY POCHOPIT VE VŠECH JEHO SOUVISLOSTECH.

- 1) Terminologie VODNÍ KORIDOR není náhodná**
- 2) Univerzálnost je unikátní**
- 3) Financování postupné výstavby při dotacích z EU je běžné**
- 4) Šetrnost vodní dopravy k přírodě je mimořádná**
- 5) Protipovodňová ochrana a boj se suchem při komplexním řešení je zásadní**
- 6) Podíl na dlouhodobé zaměstnanosti je nezastupitelný**
- 7) Pro zásobování vodou z Dunaje do vodohospodářsky deficitních oblastí střední a jižní Moravy je nenahraditelný**
- 8) Jako součást energetické bezpečnosti státu je nenahraditelný (doprava zkapalněného zemního plynu, obnovitelný zdroj elektrické energie)**
- 9) Z hlediska krajiny jde o ekologickou páteř Moravy**
- 10) Česká republika je jediným státem z 28 zemí EU, která není přímo nebo nepřímo kvalitní vodní cestou spojena s mořem**



VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA a. s.



- ◆ Řízení investičních procesů (příprava, realizace, uvádění do provozu)
- ◆ Identifikace, formulace a příprava VH projektů pro získání podpory z EU a státních zdrojů
- ◆ Zpracování žádostí o poskytnutí finančních dotací
- ◆ Projektování vodohospodářských staveb
- ◆ Koncepční a studijní práce v oblasti vodního hospodářství
- ◆ Zpracování tendrové dokumentace a organizace veřejných soutěží
- ◆ Technicko-ekonomické a finanční analýzy, zpracování studií proveditelnosti
- ◆ Zpracování Plánů oblastí povodí ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a rady 2000/60/ES
- ◆ Koncepce, strategické plánování a matematické modelování v oblasti vodního hospodářství
- ◆ Výkon technicko-bezpečnostního dohledu na vodohospodářských dílech III. a IV. kategorie
- ◆ Výkon koordinátora BOZP dle zák. č. 309/2006 Sb.
- ◆ Zpracování koncesních projektů a organizace koncesních řízení, optimalizace provozních vztahů

150 56 Praha 5 - Smíchov
tel: 257 110 338

www.vrv.cz
vrv@vrv.cz

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

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

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

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

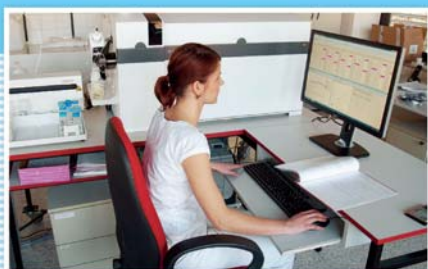
Potřebujete **hydrobiologický rozbor** pro inventarizační průzkum, studii EIA či jiné hodnocení (analýzu rizika, sanační studie...)?

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

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

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

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



Valentýna



Joska

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

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

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



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



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

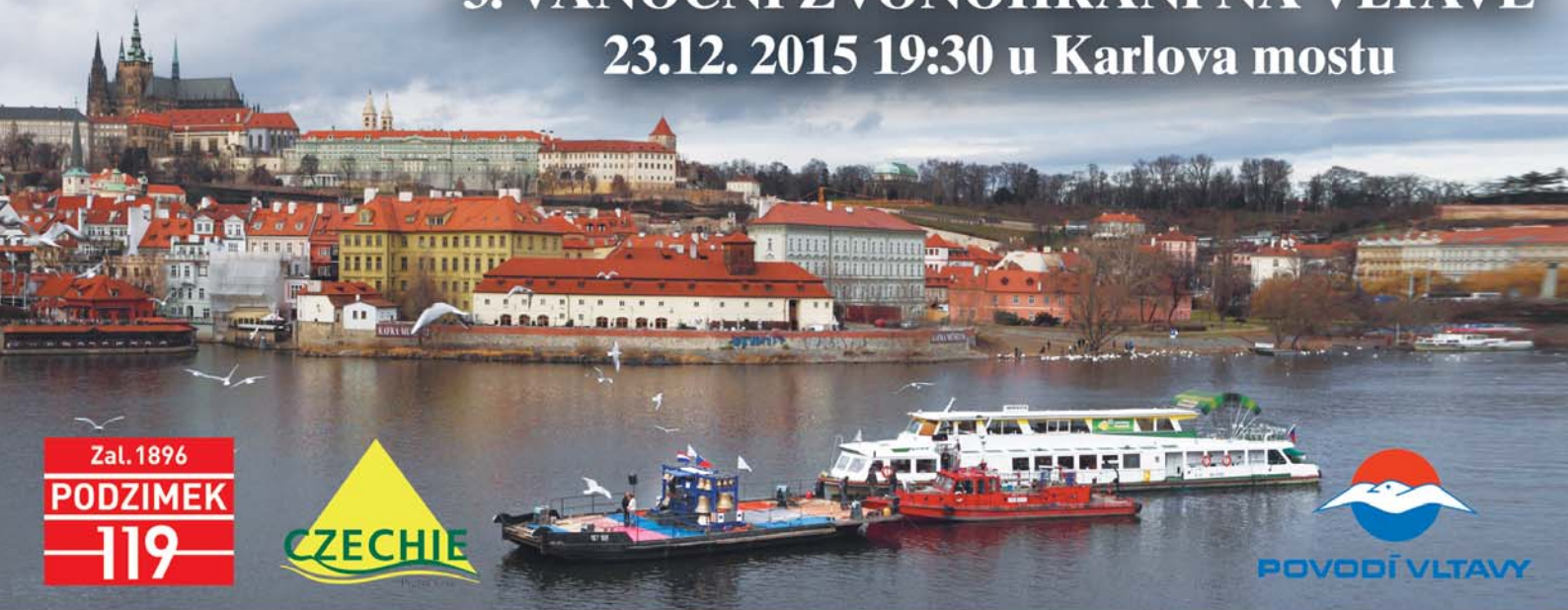


Výletní a restaurační lodě
MORAVIA a CZECHIE



www.lodmoravia.cz

3. VÁNOČNÍ ZVONOHRA NÍ NA VLTAVĚ
23.12. 2015 19:30 u Karlova mostu



Zal. 1896
PODZIMEK
119



ZVONAŘSTVÍ  MANOUŠEK 

www.carillon.cz