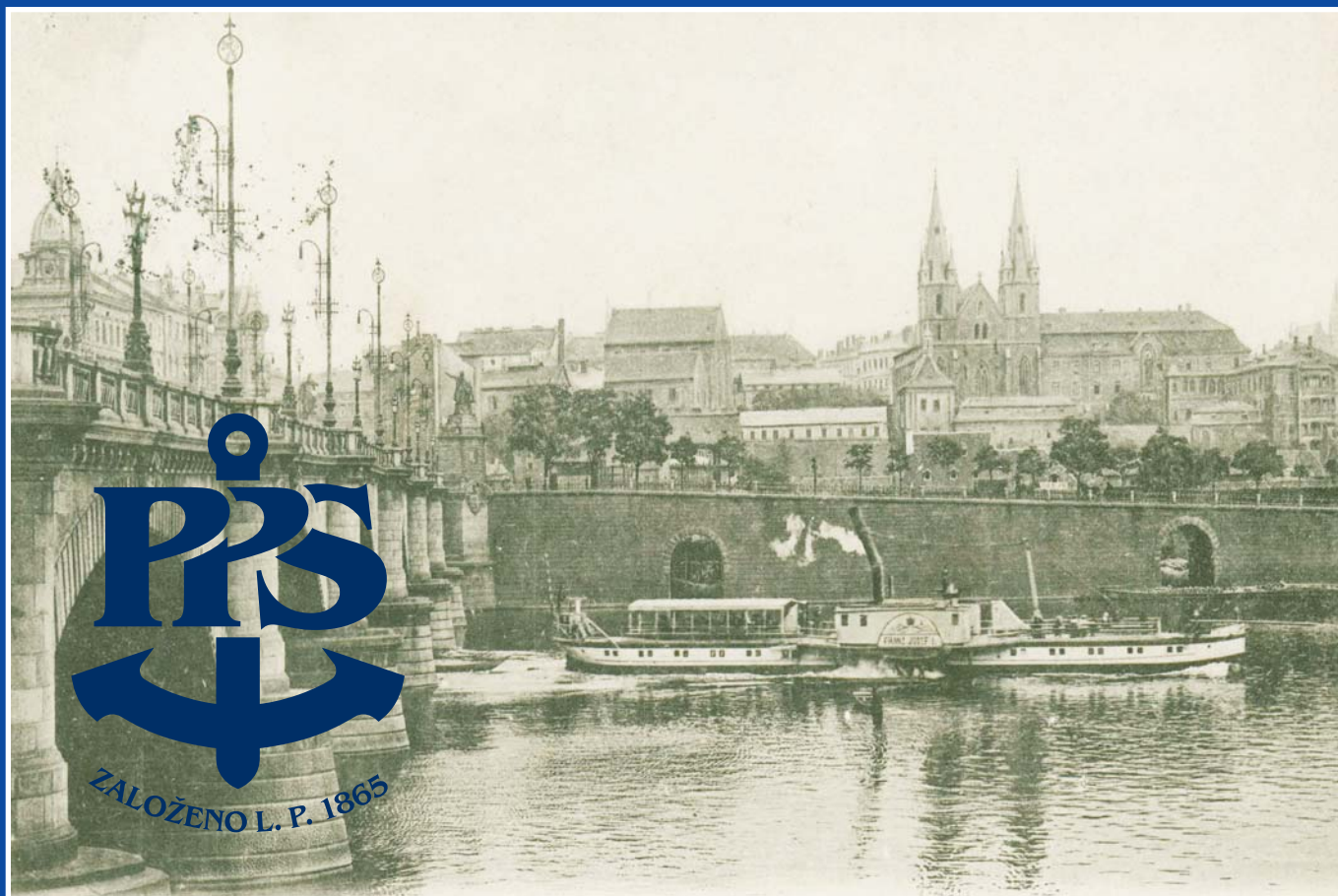


WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2  
2015



**150 LET PRAŽSKÉ PAROPLAVEBNÍ SPOLEČNOSTI**

Vydává

 **PLAVBA** o.p.s.  
A VODNÍ CESTY

## VYHRAZENO PRO POVODÍ MORAVY



**Povodí Vltavy, státní podnik**  
Holečkova 8, 150 24 Praha 5  
Tel.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 [www.pvl.cz](http://www.pvl.cz)



**Povodí Labe, státní podnik**  
Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové  
Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 [www.pla.cz](http://www.pla.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: [vrav@vrav.cz](mailto:vrav@vrav.cz), <http://www.vrv.cz>  
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno  
tel.: 541 212 048, fax: 541 211 431  
e-mail: [brno@vrav.cz](mailto:brno@vrav.cz)



**Povodí Odry, státní podnik**  
Varenská 49 701 26 Ostrava  
Tel.: (+420) 596 657 111 e-mail: [info@pod.cz](mailto:info@pod.cz)  
[www.pod.cz](http://www.pod.cz)



**ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU**  
APL - Asociace lodního průmyslu  
U Závodiště 251/8, 159 00 Praha 5  
Tel: +420 602 281 300 e-mail: [predstavenstvo@aplcz.cz](mailto:predstavenstvo@aplcz.cz)  
[www.aplcz.cz](http://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](mailto:info@vodnicesty.cz)



**NDC on s.r.o.**  
Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1  
E-mail: [ndcon@ndcon.cz](mailto:ndcon@ndcon.cz)  
[www.ndcon.cz](http://www.ndcon.cz)



**AQUATIS a.s.**  
Botanická 834/56, 602 00 Brno  
Tel.: +420 541 554 111 Fax: +420 541 211 205  
[www.aquatis.cz](http://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](http://www.zakladani.cz)

[www.metrostav.cz](http://www.metrostav.cz)

**METROSTAV**



společně @ VINCI

**SMP CZ, a.s.**  
Pobřežní 667/78, 186 00 Praha 8  
[www.smp.cz](http://www.smp.cz)



**akciová společnost**

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4  
Tel.: 2 4141 0302, e-mail: [p-s@volny.cz](mailto:p-s@volny.cz)  
[www.p-s.cz](http://www.p-s.cz)



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ  
Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034  
e-mail: [info@podzimek.cz](mailto:info@podzimek.cz)  
[www.podzimek.cz/synove](http://www.podzimek.cz/synove)



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ  
Tel.: 567 214 550-1, Fax: 567 214 040  
e-mail: [strojirny@podzimek.cz](mailto:strojirny@podzimek.cz)  
[www.podzimek.cz/machinery](http://www.podzimek.cz/machinery)



**ČSPL a.s.**  
K. Čapka 211/1  
405 91 Děčín I  
e-mail: [info@cspl.cz](mailto:info@cspl.cz)



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,  
tel.: 266 797 146, 266 797 119  
fax: 220 802 857, e-mail: [info@czechports.cz](mailto:info@czechports.cz)  
[www.ceskepristavy.cz](http://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](http://www.prague-boats.cz)



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



**LIPNO-ASCHACH, s.r.o.**  
Senovážné náměstí 981/21  
Praha 1 - Nové Město

Přečerpávací vodní elektrárna  
z Lipna do Dunaje o výkonu 1000 MW

INFO - Tel: 604 241 379, e-mail: [miracink@seznam.cz](mailto:miracink@seznam.cz)  
[www.marinalabe.cz](http://www.marinalabe.cz) [www.sunriver.eu](http://www.sunriver.eu)



**INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA**  
Švermovská 32, 273 41 Brandýsek  
[www.petrkozeny.cz](http://www.petrkozeny.cz) tel./fax: 312 283 702, 718  
[www.marinavltava.cz](http://www.marinavltava.cz) e-mail: [kozeny.petr@volny.cz](mailto:kozeny.petr@volny.cz)  
[www.lodenicevltava.cz](http://www.lodenicevltava.cz) e-mail: [petr.kozeny@petrkozeny.cz](mailto:petr.kozeny@petrkozeny.cz)



**Národní strojírenský klastř, z. s.**  
Ruská 2887/101, 703 00 Ostrava – Vítkovice  
Telefon: 595 957 008, E-mail: [klastr@nskova.cz](mailto:klastr@nskova.cz)  
[www.nskova.cz](http://www.nskova.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](mailto:paha@psg.cz) • [www.psg.eu](http://www.psg.eu)



### STÁTNÍ PLOVEBNÍ SPRÁVA

Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7  
Tel.: (+420) 234 637 111  
[www.spspraha.cz](http://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](mailto:rvccr@rvccr.cz) • [www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz)



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

## VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLOVBA

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

### REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. 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; 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](mailto:vodnicesty@seznam.cz)  
[www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz)

### Objednávky a inzerce:

Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793  
Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč

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

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Podávání novinových zásilek povoleno  
Ředitelstvím pošt Praha  
čj. NP 415/1994 ze dne 25. 2. 1994

### OBSAH

Zasedání vlád České a Slovenské republiky jednalo o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe .....	2
Tři premiéry na Labi: Splavnost Labe je společnou prioritou našich zemí PhDr. Štěpán Rusňák .....	3
Návštěva prezidenta republiky ve Středočeském kraji .....	4
Na Ministerstvu dopravy ČR proběhla konference Vodní doprava na Labi Tomáš Kolařík .....	5
Odra ožije hromadnou dopravou, říká náměstkyně ministryně infrastruktury a rozvoje Polské republiky Ze zahraničního tisku .....	6
Regiony v příhraničí nutně potřebují prodloužit splavnění Odry až do Ostravy Tomáš Kolařík .....	8
Průplav, který by vedl i Jablunkovským průsmykem, vláda nakonec zavrhla Z domácího tisku .....	13
Poznámky k nesúlhasu s navrhovanou vodnou trasou Odra-Váh Ing. Jaromír Hladký, CSc., Ing. František Stolárik .....	13
Pražská paroplavební společnost slaví 150 let! PhDr. Štěpán Rusňák .....	14
150 let Pražské paroplavební společnosti, 1. část - založení PPS Vlastimil Pažourek .....	16
Nový Suezský průplav Luděk Netušil .....	22
ČR se musí více zaměřit na rozvoj vodních cest pro nákladní plavbu Tomáš Zdechovský .....	24
Česko je mistrem ve vodní dopravě, předstihlo i Němce. Ale jen v čerpání dotací Z domácího tisku .....	25
Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje Ing. Jan Bukovský, Ph.D. ....	26
Eurofondy pre vodnú dopravu a verejný prístav Bratislava - prvýkrát v histórii SR Slavomír Kollár .....	29
Střední Čechy brzy nabídnou nové atraktivní možnosti vodní turistiky Ing. Nicole Martinová .....	30
Stavba středové části tankeru v loděnicích Lhotka Tomáš Kolařík .....	32
FOTOREPORTÁŽ: Premiéra tankeru na středním Labi .....	34
Na Labi proplula výjimečná osobní loď Viking Beyla .....	38
Staronová loď Niké místo zboží vozí umění Miroslav Neumaier .....	39
10 let pražských přivozů lidé slavili na gondolách, kajacích i s žízalí televizí Marek Bartoš .....	42
Na Baťův kanál vyplula edukační loď Gabriela Tomíčková .....	43
Poznávací plavby historickou Olomoucí Mgr. Šimon Pelikán .....	44
LODNÍ DENÍK solární lodi SUN RIVER – z Píšťan do Paříže (1. část) Ing. Miroslav Cink .....	46
Vzpomínka na Ing. Jiřího Obračaje Pavel Neseť .....	48
Ludvík Vaculík a Dunaj-Odra-Labe Josef Podzimek .....	49
Život není takový – je úplně jiný (58) Ing. Josef Podzimek .....	50



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: 150 LET PPS - Parník Franz Josef I. Pražské paroplavební společnosti proplouvá koncem 19. století okolo dnešního Rašínova nábřeží (viz. str. 14–21)

# Zasedání vlád České a Slovenské republiky jednalo o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe

Dne 12. května 2015 se sešli ke společnému zasedání vlády České a Slovenské republiky ve Valticích. Jedno z důležitých témat v oblasti dopravní infrastruktury byl i vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.

**Slovenský premiér Robert Fico:** Hovořili jsme dnes také o iniciativě, která nebyla původně v textu prohlášení, a to je **vodní dílo nebo vodní propojení Dunaj-Odra-Labe. Zdá se že tento projekt je velmi důležitý, ale zejména že je zrealizovatelný.** A proto musíme dát zajistit v co nerychlejší čas studii proveditelnosti tohoto vodního propojení, protože na jejím základě budeme moci říci jaké jsou priority v tomto propojení a s čím začít. V rámci tohoto velkého projektu se velmi intenzivně hovoří i o propojení řek Váh a Morava někde na úrovni Hlohovce v závislosti na tom, kam až bude řeka Váh splavněná. Považoval jsem za důležité připomenout i tuto vodní infrastrukturu, protože většinou mluvíme jenom o železnicích a dálnicích.



Zdá se, že tento projekt je velmi důležitý, ale především že je zrealizovatelný.

**Robert Fico**

Premiér podporuje projekt kanálu Dunaj-Odra-Labe.

O tomto projektu se v nějaké teoretické podobě hovoří už poměrně dlouho, ale nebyla zatím odvaha říct, že jdeme dále. Proto vítám rozhodnutí české vlády, která si zakotvila do svého programového prohlášení, že se vypracuje studie proveditelnosti. Je to projekt, který má dlouhodobou historii a myslím si, že není potřeba hovořit o jeho významu, protože by se vytvořila neuvěřitelně zajímavá dopravní infrastruktura. Poměrně levná, poměrně rychlá, která by dokázala spojit různé části Evropy. Ani si neumíme domyslet, co to všechno znamená, kam všude by se dalo po Evropě dopravit zboží. I pro nás to znamená velkou výzvu,

protože nás to nutí diskutovat na téma dalšího splavnění řeky Váh proti proudu směrem na Žilinu, protože úsek ve kterém je Váh splavný je poměrně krátký. Proto budeme v součinnosti s Českou republikou sledovat přípravu této studie a navážeme na to i přiměřenými aktivitami na území Slovenské republiky. Je to však velice ambiciózní dílo pro následující roky, ale každé velké dílo nějak musí vzniknout. I Gabčíkovo-Nagymaros se několik roků takto teoreticky probíralo a potom padlo nějaké rozhodnutí.

**Český premiér Bohuslav Sobotka:** Pokud jde o průplav Dunaj-Odra-Labe, my jsme se v programovém prohlášení vlády zavázali, že naše vláda zajistí studii proveditelnosti. Měla by proběhnout mezinárodní soutěž na tuto studii, která by se měla zabývat i těmi alternativami napojení na vodní toky v okolních zemích. Teprve až tato studie proveditelnosti bude zpracována, pak bude možné hovořit o tom, jestli ten projekt je efektivní a jestli na tomto projektu nadále české vlády budou pracovat. A na základě této studie proveditelnosti budou probíhat už konkrétnější konzultace s okolními zeměmi. Klíčová je samozřejmě komunikace s Polskem, Slovenskem a Rakouskem.

Pokud jsme dnes mluvili o projektech v oblasti silnic a železnic, tak jsou to projekty, které se dají připravit a realizovat v řádech let. Průplav D-O-L spíše v řádech desetiletí z hlediska přípravy a realizace. Čili je to velice ambiciózní projekt, nicméně musím konstatovat že z pohledu České republiky, jsme země orientovaná na výrodu, zejména na průmysl. Patříme mezi nejprůmyslovější státy v Evropě. K průmyslovým zemím patří také Slovensko. A my máme zájem o to, abychom byli integrováni do evropských dopravních sítí. Proto se snažíme, abychom zlepšili naše přeshraniční spojení na silnicích, železnicích a samozřejmě musíme také přemýšlet o alternativách, které se týkají vodní dopravy. **Takže to vidím jako důležitý projekt včetně silnic a železnic, abychom byli schopni dobře integrovat naši ekonomiku do evropské ekonomiky, abychom snížili přepravní náklady a abychom poskytli alternativy z hlediska přepravy zboží, které se vyrábí v České republice.**



Tisková konference po společném zasedání vlád České a Slovenské republiky, 12. května 2015. Foto: Vláda ČR

# Tři premiéři na Labi: Splavnost Labe je společnou prioritou našich zemí

**PhDr. Štěpán Rusňák** – výkonný ředitel Pražské paroplavební společnosti

Předseda vlády ČR Bohuslav Sobotka při své návštěvě v Sasku v pátek 12. června 2015 společně s ministrem dopravy Danem Ťokem jednali s ministerským předsedou Saska Stanislawem Tillichem a ministerským předsedou Saska-Anhaltska Reinerem Haseloffem. Hlavním tématem setkání byl rozvoj dopravního spojení obou zemí, především splavnosti Labe.

Jednání proběhlo na palubě historického parníku Vltava při plavbě z Děčína do Bad Schandau. Řešení splavnosti Labe je důležité pro všechny plavební společnosti využívající toku Labe včetně provozovatelů osobní plavby.

**Česko se chystá zajistit splavnost řeky na svém území výstavbou dvou plavebních stupňů u Děčína a Přelouče. Německá strana se zaručila, že zajistí minimální plavební hloubku 160 centimetrů.** „*Jak Sasko, tak Sasko-Anhaltsko to podporují, aby došlo k dodržení této dohody,*“ poznamenal Bohuslav Sobotka.

**Saský ministerský předseda Stanislaw Tillich na závěrečné tiskové konferenci zdůraznil, že jeho země respektuje rozhodnutí Česka postavit na Labi plavební stupně,** proti čemuž v Německu v minulosti protestovaly hlavně ekologické organizace. „*Je to suverénní rozhodnutí České republiky,*“ prohlásil Stanislaw Tillich. Očekává nicméně, že Česko vyslyší všechny námitky Saska v rámci posuzování vlivu těchto projektů na životní prostředí.

„Česká vláda má zájem na pokračování tohoto projektu, ale přirozeně budeme respektovat všechna legislativní omezení, která dnes dávají společná pravidla v rámci Evropské unie,“ poznamenal k tomu Bohuslav Sobotka.

Ministr dopravy Dan Ťok se poté setkal v Drážďanech se svým saským protějškem Martinem Duligem. Hlavním tématem jednání bylo splavnění Labe a jeho využití v budoucnosti. Ministr Dulig jej ubezpečil, že Sasko ručí za splavnost řeky. Podle ministra Ťoka je možné, že děčínský plavební stupeň dostane stavební povolení nejdříve v roce 2019.

„*Pokud se nám podaří projít procesem posouzení vlivu na životní prostředí EIA, čeká nás územní řízení a získání výjimek pro zvláště chráněné živočichy. Pak budou následovat projekční práce, samozřejmě s tím, že musíme získat veškerou půdu, která je potřeba,*“ řekl při jednání Dan Ťok.

**Ten nevidí vodní stupeň jenom v zabezpečení splavnosti Labe po celý rok, ale je to zároveň krok, který by měl pomoci přírodě a ochraně proti povodním. Zároveň je Labe také ideální pro rekreační účely.**

„*Nejde jen o dopravu zboží, ale vidíme potenciál pro podnikatele a další zaměstnanost a pro turistické využití Labe. Existuje velký zájem provozovatelů vnitrozemské vodní turistiky na cestě z Prahy do Drážďan nebo opačným směrem,*“ dodal český ministr.

**Podle saského ministra Martina Duliga je v zájmu celé Spolkové země Německo prosazovat to, aby se pravidelně čistilo a odbahňovalo koryto Labe a zaručila se splavnost.** „*Budeme se tím zabývat, aby zájmy ČR byly naplněny a aby byly podpořeny i saské zájmy, tedy ochrana životního prostředí v prostoru kolem řeky,*“ řekl Martin Dulig.

Foto: Milan Dvořák, archiv Vlády ČR



## Návštěva prezidenta republiky ve Středočeském kraji

Ve čtvrtek 30. dubna 2015, třetí den návštěvy Středočeského kraje, navštívil prezident republiky Miloš Zeman Brandýs nad Labem. Při projížďce výletní lodí Král Jiří po Labi prezident debatoval s odborníky z vodního hospodářství a starosty o problematice rozvoje obchodní a rekreační plavby na Labi. Generální ředitel státního podniku Povodí Labe Ing. Marián Šebesta informoval pana prezidenta o aktivním a vstřícném přístupu státního podniku k rozvoji této problematiky.



Prezident Zeman se na chvíli ujal i řízení lodi. Foto: Pražský deník



Diskuse o problematice rozvoje obchodní a rekreační plavby na Labi na palubě výletní lodi Král Jiří v Brandýse nad Labem

Na lodi prezidenta přivítali kapitán lodi Jan Šubert a provozní plavební společnosti Zdeněk Havlas. Pan prezident navštívil kapitána na můstku a vyzkoušel si kormidlování osobní lodi.

„Informoval jsem pana prezidenta o našem úsilí vybudovat na Labi nová přístaviště a zvýšit tak přitažlivost naší největší řeky pro turisty, vodáky a všechny, kdo mají rádi vodu,“ prohlásil po plavbě hejtman Středočeského kraje Miloš Petera.



Výletní loď Král Jiří



Výstava o vodním koridoru na výstavišti v Lysé nad Labem

### Výstava o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe v Lysé nad Labem

Obecně prospěšná společnost Zlatý pruh Polabí, která dlouhodobě propaguje rozvoj vodní dopravy na Středním Labi představila v průběhu dubna putovní výstavu o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe na výstavišti v Lysé nad Labem. Expozice se setkala s velkým zájmem.

V loňském roce byla výstava zapůjčena také na Vyšší odbornou školu stavební a Střední školu stavební Vysoké Mýto.

Putovní výstavu je možné si na vyžádání zapůjčit od obecně prospěšné společnosti Plavba a vodní cesty.

Rdakce VCaP

# Na Ministerstvu dopravy ČR proběhla konference Vodní doprava na Labi

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

Foto: MD ČR, Pavel Vrána

Tato významná konference se uskutečnila 14. května 2015 za osobní účasti ministra dopravy Dana Ťoka, ministra životního prostředí Richarda Brabce, čtyř náměstků, tří poslanců parlamentu a dalších více než 110 odborníků a novinářů. Kromě expertů, kteří přednesli své prezentace, se diskuze účastnili nejen pracovníci státní správy resortů dopravy, životního prostředí a zemědělství, ale také řada uživatelů vodních cest z oblasti nákladní, osobní i rekreační plavby. Důležité byly podněty podnikatelské sféry z oblasti průmyslu, kteří vodní dopravu využívají k transportu své produkce a kteří zaměstnávají tisíce občanů.

Úvodem oba ministři vyjádřili svou vůli konečně po 20 letech dohadů rozhodnout o výstavbě plavebního stupně na Labi. Shodli se, že vodní doprava do České republiky patří a současné podmínky Labe nejsou dále udržitelné. Ministr životního prostředí tak očekává brzké předložení doplněné dokumentace posouzení vlivů na životní prostředí EIA a slíbil, že se jí jeho resort bude kvalifikovaně a odpovědně zabývat.

*„Rozvoj vodní dopravy je téma velice důležité a já jsem přesvědčen, že Česká republika potřebuje dostat svému závazku postarat se o to, že Labe bude opravdu splavné. Já nevnímám plavební stupně Děčín a Přelouč pouze jako dopravní stavby, ale jako víceúčelová vodní díla, která slouží také k vodohospodářským, energetickým, turistickým a jiným účelům. Od konference očekávám, že by tu měla proběhnout odborná debata, jak ze strany příznivců plavby, tak ze strany ekologů. Myslím si, že máme všichni společný cíl, že chceme postavit vodní dílo, tedy splavit Labe, a chceme to udělat způsobem, který nebude mít negativní vliv na životní prostředí a který umožní profesionální přístup ze všech stran. Cílem je pomocí hospodářství a neekologičtějšímu způsobu dopravy v České republice, ale neuškodit krajině,“* řekl v úvodním slovu ministr dopravy Dan Ťok.

*„Život je příliš krátký na to, abychom 20 let rozhodovali o jednom jezu na Labi. A já si myslím, že se tato vláda nebojí tyto věci řešit. Pro mě je vodní doprava dopravou ekologickou. Ale stavba plavebního stupně Děčín bude*

*mít vliv na životní prostředí, tak jako má na něj vliv jakákoliv jiná stavba, musíme proto jako ministerstvo životního prostředí objektivně projekt plavebního stupně posoudit v procesu EIA. Já nemohu nijak zasahovat do tohoto procesu a ani na to nemám právo, ale dohlédnu na to, aby se nedocházelo k dalším neodůvodněným zpožděním a aby se ten proces nezdržoval další roky,“* dodal ministr životního prostředí Richard Brabec.

Na konferenci zazněly výzvy ze strany podnikatelského sektoru, aby se celý proces v co nejkratší době dokončil a zlepšení podmínek pro plavbu na Labi se stalo realitou.

Velký prostor byl věnován diskuzi o variantách, jak plavební podmínky zlepšit. Zazněly tak nejen argumenty z akademické sféry ČVUT, projektantů i dopravců, proč jiné řešení než pomocí plavebního stupně Děčín není vhodné, tak také názory některých nestátních organizací a dalších účastníků, kteří naopak doporučují řešení bez výstavby jezu.

Jeden z diskutujících vyjádřil přesvědčení, že města Děčín a Přelouč netrpělivě očekávají výstavbu obou plavebních stupňů a s ní spojený rozvoj vodní dopravy, který především Děčínu pomůže zvrátit dosavadní špatný vývoj v úbytku obyvatel, atraktivitu města pro investory, ale také se špatnou splavností související pomalý rozvoj vodní turistiky.

V daném časovém prostoru pro konferenci dostali všichni účastníci možnost vyjádřit veřejně a svobodně svůj názor, což může přispět ke vzájemnému vysvětlení svých postojů. Možná tak se zrodil první krok ke konstruktivnímu dialogu.



## Odra ožije hromadnou dopravou, říká náměstkyně ministryně infrastruktury a rozvoje Polské republiky

Piotr Stefaniak, wnp.pl - 3. 6. 2015

„Budeme vyvíjet úsilí k dosažení jasně vytčeného cíle, aby na Odře byla pravidelná plavba možná přibližně 240 dní v roce, nikoliv jen 90, jak je tomu dnes, a aby tam byly v provozu stovky lodí vnitrozemské plavby, nikoliv jen několik desítek,“ říká Dorota Pyć, náměstkyně polské ministryně infrastruktury a rozvoje.

**Co je příčinou toho, že celá léta se nikdo o stav řek nestaral? Co vedlo k propadu vnitrozemské plavby: absence ekonomického programu, nedostatek peněz, nebo absence důslednosti?**



Náměstkyně polské ministryně infrastruktury a rozvoje Dorota Pyć

„Je nejvyšší čas soustředit se na modernizaci vnitrozemských vodních cest,“ zdůrazňuje Dorota Pyć.

Omezené prostředky si vynucovaly výběr prací a volbu priorit. V hierarchii modernizace celé dopravní infrastruktury, kterou již řadu let realizujeme, šlo o co nejrychlejší dosažení dobrých dopravních výsledků na hlavních komunikačních tazích. Proces byl zahájen programem stavby silnic a dálnic, později modernizace železnice a současně námořních přístavů a letišť.

**Tyto úkoly jsou už do značné míry splněné nebo se dokončují.**

Nejvyšší čas soustředit se na modernizaci vnitrozemských vodních cest. I z toho důvodu, abychom mohli využívat výhod vnitrozemské vodní dopravy včetně jejich „ekologických předností“, ale i rozšířit paletu dopravních služeb a rozvíjet intermodální dopravu.

**Není problémem zdvojené řízení vnitrozemské ekonomiky dvěma resorty?**

V kompetenci Ministerstva infrastruktury a rozvoje (MliR) je starat se o integrovaný dopravní systém země, jehož součástí je vnitrozemská vodní doprava. Nesmírně důležitá je zde bezpečnost vnitrozemské plavby a vzdělávání personálu vnitrozemské plavby na patřičné úrovni požadované mezinárodním právem. Jsme odpovědní mj. za to, aby lodě vnitrozemské plavby splňovaly požadavky na bezpečnost, k čemuž slouží inspekce lodí a to, aby

posádky na nich pracující měly příslušnou kvalifikaci.

Obecně řečeno jsou to veškeré záležitosti spojené s provozováním plavby na vnitrozemských vodách. Kdežto údržbu a modernizaci vnitrozemských vodních cest v Polsku, tzn. stav vodních cest a jejich správné plavební označení má na starosti ministr životního prostředí s pomocí předsedy Polské správy vodního hospodářství (KZGW).

**To nebyl žádný meziresortní vládní program pro sektor vnitrozemských vodních cest? Aby se předešlo povodním, jejichž důsledky stojí miliardy zlotých a aby se při této příležitosti zároveň zprůchodňovaly řeky?**

Vnitrozemská vodní doprava byla komplexně obsažena ve Strategii dopravního rozvoje. Za jeden z hlavních cílů bylo přijato obnovení provozních parametrů Odry minimálně III. třídy (možná plavba jednotek s ponorem 1,8 metru), na určitých úsecích třídy IV a V, revitalizace dolního toku Visly a také propojení Odra-Visla-Viselský záliv. Ke strategii je přiložen Implementační dokument, jenž obsahuje seznam projektů sloužících ke zlepšení infrastruktury vnitrozemských vodních cest.

**Kolik jich je?**

Pětadvacet, z toho ty nejdůležitější, určené selektivně podle principu výběru priorit, se týkají oderské vodní cesty. Podle našich předpokladů je důležité zprůchodnit celou oderskou arterii pro přepravu nákladů, ale také pro osobní dopravu.

Jde nám také o to, abychom získali maximální ekonomický efekt. Vytvořit podmínky k posílení a povzbuzení podnikání podél Odry a růstu zaměstnanosti i v přístavech a říčních loděnicích tam existujících a v jejich okolí. Chtěli bychom tam také přitáhnout české a slovenské podnikatele.

**Jak velké to budou investice?**

Na dotaci investic do vnitrozemských vodních cest z prostředků z finanční perspektivy 2014 – 2020 plánuje MliR vyčlenit celkem 1 mld. zlotých. Navíc má Ministerstvo životního prostředí možnost vyčlenit prostředky na vnitrozemské investice, včetně prostředků z tzv. protipovodňových opatření, z Národního fondu ochrany životního prostředí, státního rozpočtu a dalších zdrojů.

**Můžete uvést příklady hlavních projektů?**

Klíčovým investičním úkolem je zvýšení parametrů tzv. Odry volně tekoucí, tedy v úseku od Malczyc k soutoku s Lužickou Nisou. To je ta část středního toku Odry, která je úzkým místem a bez níž nemůže fungovat pravidelná doprava mezi Slezskem a námořními přístavy Štětín-Svinoústí a vodními cestami západní Evropy.

**Je v plánech také propojení Odry průplavem s Labem a Dunajem (D-O-L)?**

Ano. Avšak, aby se dalo o takovém propojení hovořit, musíme mít přesvědčení hraničící s jistotou, že naši obchodní partneři, kteří se tohoto mezinárodního projektu zúčastní, vynaloží úsilí srovnatelné s polským.

**Češi už léta Poláky přemlouvají k takovéto investici.**

Musí se pracovat v souladu se zdravým rozumem. Provést ekonomickou analýzu, analýzu nákladů a návratnost investice. Kromě toho je třeba uskutečnit mnohostranný průzkum trhu a stanovit potenciální práh zapojení zahraničních podnikatelů.



### Jaké jsou předběžné odhady?

Náklady budou pro jednotlivé státy různé. Polsko by muselo zbudovat průplav asi 50 km dlouhý mezi Kedzierzyn-Kozle a Bohumínem, což bude stát přes 2,7 mld. zlotých (cca. 18 mld. Kč - pozn. redakce).

### To je jako plánovaný jižní obchvat Varšavy.

Ano, ale jsou to jiné výzvy a jiná míra obtížnosti. Investice do vnitrozemských vodních cest musejí být také koordinované ve stejné době ve třech zemích, aby se mohlo plně využít propojení D-O-L.

### Kdy by mohly práce začít?

Polsko má čas na přijetí rozhodnutí do roku 2020. To už budeme vědět, do jaké míry se na Odře realizují investiční úkoly obsažené v implementačním dokumentu.

Nebude-li úroveň jejich provedení uspokojivá, pak by nemělo smysl se snažit, aby se Odra propojovala s mezinárodním říčním systémem.

Proto je třeba obrovské úsilí nasměrovat na správné zpracování dokumentace těchto projektů, aby se pak mohli rychle a zodpovědně vybrat zhotovitelé a aby se mohly zahájit práce.

### Času je málo.

Uvědomujeme si to. Ale dokonce i když ne všechny plánované projekty pro Odru z Implementačního dokumentu budou realizovány a vyúčtovány do roku 2022, nýbrž jen ty hlavní, tak stejně díky tomu bude dosaženo významného zlepšení provozních parametrů, které dovolí zvýšit dopravu.

Budeme vyvíjet úsilí k dosažení jasně určeného cíle, konkrétně aby na Odře byla pravidelná plavba možná přibližně 240 dní v roce, nikoliv jen 90, jak je tomu dnes, aby byla možná pravidelná plavba a aby na Odře byly v provozu stovky lodí vnitrozemské plavby ročně, nikoliv jen několik desítek.

### Dobrym příkladem mezinárodní spolupráce je smlouva s Německem.

Podepsali jsme ji letos koncem dubna, i když jednání trvala 11 let. Převážilo přesvědčení na obou stranách Odry, že ustanovení, která byla ve smlouvě přijata, zajistí zlepšení bezpečnosti a mohou zvýšit konkurenceschopnost pooderských regionů a přispět k rozvoji podnikání. Pomohlo také to, že jsme zavedli systém RIS (harmonizovaný informační systém o lodní dopravě), díky němuž jsme vstoupili do evropské vnitrozemské plavební ligy.

Podle smlouvy budou obě strany investovat značné prostředky na hraničním úseku Odry, aby byla zajištěna minimálně III. třída splavnosti, což dovolí úspěšné lámání

ledu a obnovu vnitrozemské plavby na požadované výchozí úrovni.

### Implementační dokument předpokládá v optimistické variantě nárůst dopravy po řekách v roce 2030 až na 14 mil. tun z dnešních necelých 5 mil. tun. Bude to úspěch?

Ztrojnásobení dopravy po Odře bude úspěch. Je šance, aby na začátku dalšího desetiletí měla vodní doprava asi 1% podíl na celkovém objemu pozemní dopravy v Polsku (dnes – 0,3 %) a dále rostla.

Ale zdůrazňuji, že podmínkou je realizace plánovaných investic. Ty totiž uvolní potenciál a vzbudí zájem dopravců a podnikatelů, což už pozorujeme na příkladu již realizovaných investic v polských námořních přístavech. Vzniknou plně konkurenční podmínky pro vnitrozemskou dopravu a kontejnerovou přepravu, tedy pro realizaci koncepce intermodality dopravy v Polsku.

*Materiál přetištěn z portálu [www.wnp.pl](http://www.wnp.pl). ©*

*Polská společnost pro podporu podnikání 1997–2015*



*Je čas se zaměřit na modernizaci vnitrozemských vodních cest - říká Dorota Pyć, náměstkyně ministra pro infrastrukturu a rozvoj. Foto: PTWP (Andrzej Wawok)*



*Modernizace plavební komory Rudziniec na Gliwickém průplavu*



*Modernizace plavební komory Różanka na Odře*

# Regiony v příhraničí nutně potřebují prodloužit splavnění Odry až do Ostravy

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

Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje společně s polským Sdružením pro rozvoj vnitrozemské plavby a vodních cest – Radou kapitánů – budou usilovat o splavnění řeky Odry k českým hranicím až po Ostravu-Mošnov. Shodli se na tom účastníci konference **Oderské fórum-Forum Odrzańskie**, která se konala 20. května letošního roku v Chalupkách a kterou organizovali oba partneři. Ti také iniciují stejnojmenný projekt Oderské fórum-Forum Odrzańskie, jehož hlavním cílem je koordinovat stanoviska místních samospráv, podnikatelské sféry a odborníků na česko-polském pomezí podél řeky Odry k prosazení prodloužení jejího splavnění až na moravskoslezské území a zvýšení povědomí veřejnosti o potenciálu tohoto záměru.

Projekt **Oderské fórum-Forum Odrzańskie** finančně podporuje Fond mikroprojektů operačního programu Přeshraniční spolupráce Česká republika–Polská republika 2007–2013.

Řeka Odra je splavná od námořního přístavu ve Štětíně až po město Kędzierzyn-Koźle, které leží asi padesát kilometrů od hranic s Moravskoslezským krajem. Splavněním Odry až do **Ostravy-Mošnova** se oderská vodní cesta prodlouží o devadesát kilometrů. Jde o samostatný úsek vodní cesty, který je nezávislý na jiných projektech. Do budoucna by však mohl být součástí vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, nebo společně se Slezským průplavem propojit také Odru s Vislou. Trasa tohoto úseku **probíhá územím**



Prezident Sdružení pro rozvoj MSK Pavel Bartoš



EVROPSKÁ UNIE / UNIA EUROPEJSKA  
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ / EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO  
PŘEKRAČUJEME HRANICE / PRZEKRACZAMY GRANICE



Oderské fórum se konalo na zámku v polských Chalupkách

„Splavnění Odry do Ostravy by mělo **být součástí ekonomické restrukturalizace regionu**. Kraj vodní cestu potřebuje, protože bude znamenat hospodářské oživení,“ uvedl na konferenci v Chalupkách **Pavel Bartoš, prezident Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje**, s tím, že splavnění Odry do Ostravy by mohl být jedním z nosných projektů Evropského seskupení pro územní spolupráci TRITIA.

**nejprůmyslovějších částí Česka i Polska**, kde žije téměř sedm milionů obyvatel, z nichž polovina by mohla být ovlivněna přínosem prodloužení splavnění Odry.



Mapa prodloužení Oderské vodní cesty do Ostravy-Mošnova

„O hospodářském významu splavnění Odry se hovoří již desítky let. Je třeba si také uvědomit, že vodní cesta

jako jediná umožňuje dopravu při zachování využívání životního prostředí, současně i samotná plavba je vůči životnímu prostředí ze všech typů dopravy nejšetrnější," připomněl **Andrzej Podgórski, mluvčí Rady kapitánů.**

„Dnešní setkání vnímám jako setkání dvou stran, moravskoslezské a polské, což je velice významné. Myslím si, že současné vedení ministerstva životního prostředí důsledně dbá na to, aby ochrana životního prostředí nebyla neodůvodnitelnou překážkou rozvojových projektů. Budeme chtít, aby se vyhodnotily všechny vlivy na všechny složky životního



Mluvčí Rady kapitánů Andrzej Podgórski

prostředí, tedy i na evropsky významnou lokalitu Hraniční meandry Odry, ale také na ptačí oblast a další lokality na polské straně. Ale jak tady dnes zaznělo, kde je vůle, tam je cesta. Takže je potřeba ta řešení hledat. Výsledné řešení nesmí ale být jednostranné a musí respektovat všechny veřejné zájmy. **Z pohledu vodní cesty je neoddiskutovatelné, že se jedná o dopravu, která má celou řadu ekologických výhod, je ale v první řadě potřeba ukázat potřebnost vodní cesty. Jakmile budou otázky životního prostředí a veřejného zájmu jasně zodpovězeny, pak je ministerstvo životního prostředí připraveno velice poctivě spolupracovat na posuzování všech možných variant,** uvedl náměstek ministra životního prostředí **Vladimír Mana.**

Prodloužením oderské cesty dojde k přímému propojení regionů a průmyslových podniků v příhraničních česko-polských oblastech. Pro Ostravu, Bohumín či Racibórz a subjekty působící na jejich území i v sousedství se získá přímý přístup k námořním přístavům u ústí Odry nebo Visly a dále potom až na atlantické přístavy. „Prodloužení Oderské vodní cesty přinese vznik nových pracovních míst nejen při její výstavbě, ale i při jejím využívání, ať se bude jednat o vodní dopravu, výrobu lodí a přístavních zařízení či v neposlední řadě o vodní turistiku,“ zdůraznil na konferenci **Jiří Cieñciała, vládní zmocněnec pro Moravskoslezský a Ústecký kraj,** s tím, že to bude mít také význam vodohospodářský, protože zkapacitnění koryta Odry poslouží jako ochrana před povodněmi.

Splavnění Odry po Ostravu-Mošnov podpoří také **energetickou nezávislost** regionu, a především také jeho **konkurenceschopnost.** „Odpovídající infrastruktura udrží v kraji tradiční těžký průmysl. Může se totiž klidně stát, že pokud nebudou mít místní podniky možnost dopravovat své produkty po vodě, mohou z regionu odejít,“ řekl Pavel Bartoš. O významu vodní cesty pro region, zejména při přepravě velkých nákladů, hovořil také **Ladislav Mravec, generální manažer Národního strojírenského klastru.** „Napojení Ostravy na vodní cestu podporujeme, protože bez ní nemůžeme udržet konkurenceschopnost,“ přiznal Ladislav Mravec. „Vybudováním vodní cesty bude umožněna nejen samotná přeprava nákladů, ale bude také lepší hospodaření s vodou, vyrovnávání její bilance v průběhu roku,“ argumentoval **Paweł Macha, starosta města Kuźnia Raciborska.**

Devadesát kilometrů splavnění Odry do Ostravy by podle odhadů mohlo přijít na 800 milionů eur.



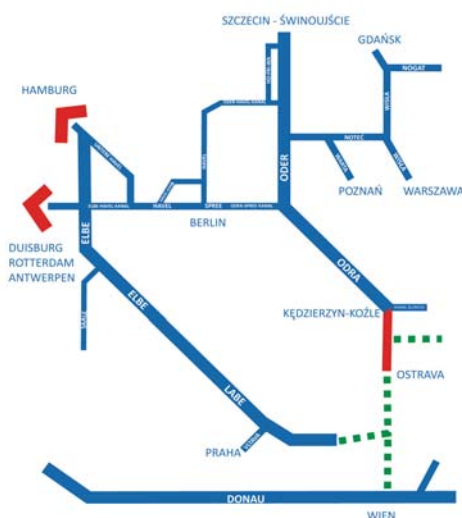
Náměstek ministra životního prostředí Vladimír Mana



Vládní zmocněnec pro Moravskoslezský a Ústecký kraj Jiří Cieñciała

**PRODLOUŽENÍ ODERSKÉ VODNÍ CESTY O ČESKO-POLSKÝ PŘESHRAŇNÍ ÚSEK**

**Kędzierzyn-Koźle - Racibórz - Chałupki (PL) - (CZ) Bohumín - Ostrava - Mošov**



Ostrava	km	dnů / dni
Szczecin-Świnoujście	700	7
Gdańsk	1000	14
Berlin	650	6
Hamburg	1100	10
Rotterdam	1600	12

„Pokud by byla tato trasa zařazena na mapu transevropských dopravních sítí TEN-T, bylo by možné z evropských fondů získat až osmdesát pět procent z celkových nákladů,“ uvedl v Chalupkách **Petr Forman, poradce prezidenta České republiky pro oblast vodních cest.**

Účastníci semináře se proto shodli, že je třeba zpracovat **studii proveditelnosti** úseku Kędzierzyn-Koźle – Ostrava-Mošnov, implementovat projekt do plánů a strategií v oblasti dopravní politiky na všech úrovních a uzavřít **mezivládní česko-polskou dohodu** o vý-

stavbě zmíněného úseku vodní cesty. „Dále je nutné zařadit tuto vodní cestu **na mapu transevropských dopravních sítí TEN-T** a na tomto základě požádat o spolufinancování z evropských fondů. V neposlední řadě rovněž zajistit v regionech informovanost o přínosech této vodní cesty,“ stojí v závěrech konference.

Významnou měrou se na úspěchu Oderského fóra podílel **projektový manažer Pavel Santarius**, který v současné době zastupuje Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje ve věcech rozvoje vodní dopravy.



Hlavní řečníci Oderského fóra



Splavná řeka Odra



Odra - Starý Bohumín



Nákladní loď na Gliwickém průplavu v Polsku. Foto: Janusz Niemczuk

### Základní informace

Odra v úseku od česko-polských hranic do souměstí Kędzierzyn-Koźle je regulována, i když příslušné regulační stavby (výhony) jsou vážně poškozeny. V současné době je tedy splavná pouze pro malá plavidla s malou tonáží.

Zlepšením splavnosti Odry od přístavu v Kędzierzyn-Koźle k hranicím Polska s Českou republikou, a dále do Ostravy a Mošnova, se Oderská vodní cesta prodlouží asi o 90 km. Odpovídající parametry vodní cesty pro nákladní lodě se zajistí výstavbou plavebních stupňů jak na polské tak i na české straně, využijí se při tom i již existující jezy. Jejich souhrnný počet má být 9 nebo 10, v závislosti na výběru varianty "mokré" nebo "suché" nádrže Racibórz Dolny, která už je ve výstavbě.

Jedná se o zcela samostatný úsek vodní cesty, nezávislý na realizaci jiných projektů. Úsek, který ale může být do budoucna součástí spojení Dunaj-Odra-Labe, nebo - společně se Slezským kanálem - propojit také Odru s Vislou. Trasa tohoto úseku probíhá územím nejprůmyslovějších oblastí Polska i České republiky, obývané celkem téměř 7 miliony obyvatel. Bezprostředním přínosem by měla být ovlivněná minimálně polovina z tohoto počtu.

Myšlenka na využití Odry není nová. Již v roce 1975 byly zahájeny přepravy loděmi polské správy vodní cesty na Odře z Kopytova na české straně, byť jen v provizorních podmínkách. Za účelem zřízení jednoduchého překladiště bylo provedeno zpevnění břehu a další úpravy nábřeží. Celkem se uskutečnilo 17 plaveb a bylo přepraveno 1100 t převážně válcovaných výrobků. Plavby po Odře v tomto úseku byly ukončeny v roce 1981.



### Přínosy projektu

Prodloužením Oderské vodní cesty o úsek Kędzierzyn/Koźle - Ostrava až po Mošnov dojde k přímému propojení regionů a průmyslových podniků v příhraniční česko-polské oblasti podél řeky Odry. Např. pro města Racibórz, Bohumín nebo Ostrava i subjekty působící na jejich nebo sousedních územích se získá i přímý přístup vodní cestou k námořním přístavům u ústí Odry (Štětín-Svinoústí) nebo Visly (Gdaňsk), prostřednictvím evropské sítě vodních cest pak i na západní aglomerace a atlantické přístavy (Berlín, Duisburg, Hamburk, Brémy, Amsterdam, Rotterdam, Antverpy). Vodní cesta jako dopravní spojení bude využita např. i pro budované logistické centrum v Mošnově. Prodloužení Oderské vodní cesty až na území České republiky má také potenciál iniciovat další hospodářské oživení spojeného nejen s její samotnou výstavbou, ale také s hospodářskými, ekonomickými a vodohospodářskými přínosy při jejím následném využívání. Jedná se zejména - a to na obou stranách hranice - např. o:

- podporu konkurenceschopnosti místních průmyslových a dalších výrobních podniků,
- vytváření nových pracovních míst v rámci nového podnikatelského segmentu v regionu jako je lodní doprava, výroba lodí a přístavních zařízení a vodní turistika,
- zkapacitnění koryta Odry pro průchod velkých vod při povodních,
- podporu energetické nezávislosti regionu a výrobě elektřiny z obnovitelných zdrojů, cestovního ruchu nebo volnočasových aktivit.

## FAQ (nejčastěji kladené otázky)

### Je dostatek vody v Odře ?

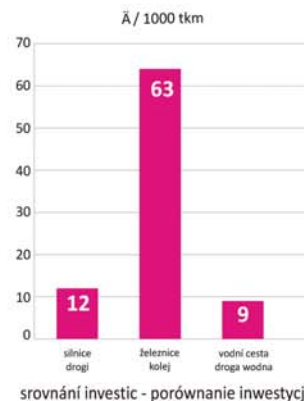
Vodní cesta vodu nespotřebovává, potřebná hloubka se nezískává množstvím vody, ale vzduším na jezích a plavebních komorách. Průměrný roční průtok Odry v profilu Miedonia je cca 60-70 m<sup>3</sup>/s. Řeky s mnohem menším průtokem, než je horní Odra, byly splavněny pro velké nákladní lodě právě výstavbou jezů a plavebních komor. K naplnění plavební komory je dostatečný průtok cca 2,7 m<sup>3</sup> / s a po opuštění lodě z komory tato voda se vrací zpět do řeky. U průplavních úseků, které mají slabší dodávku vody z řek s nízkými průtoky jsou dobudovány nádrže, ze kterých se voda přepouští do nebo z plavební komory. Tento úsek Odry není výstavbou takových typů plavebních komor podmíněn.

### Jaké objemy zboží se předpokládá přepravovat po vodě ?

Analýzy a dlouhodobé trendy dokladují, že jen pro tento úsek je zajištěno množství 3,45 mil. tun/rok v roce 2020 a 4740 mil. tun/rok v roce 2050. V tomto objemu není zahrnut odhad přeprav LNG (zkapalněný zemní plyn).

### Bude tato investice rentabilní ?

Vodní cesty jsou celoevropsky nejlevnějšími investicemi při porovnání vložených investic a dosahovaných výkonů všech vnitrozemských dopravních způsobů.



### Jak splavnění tohoto úseku ovlivní životní prostředí ?

Vodní cesta jako jediná umožňuje dopravu při zachování využívání životního prostředí pro ryby, ptáky a jiné tvory. Současně i samotná plavba je vůči životnímu prostředí ze všech typů dopravy nejšetrnější. Tím se vodní cesty a plavba naprosto liší od železnic, silnic a letišť. Vodní cesty všude na světě přitahují také turisty - na vodě i březích. Nicméně každá investice může být navržena dobře nebo špatně. Projekční fáze tohoto úseku předpokládá také vstřícnou a přátelskou spolupráci s profesionálními ekology.

## Co je nutno udělat ?

- 1/zpracovat analýzu (studii proveditelnosti) vodní cesty Kędzierzyn-Koźle - Ostrava, Mošov jako přeshraničního samostatně funkčního úseku Oderské vodní cesty,
- 2/ implementovat projekt do plánů a strategií v oblasti vod a dopravní politiky na všech úrovních: místní i vládní, a to současně v České republice i v Polské republice,
- 3/uzavřít mezivládní česko-polskou dohodu o výstavbě úseku Kędzierzyn-Koźle - Ostrava, Mošov, včetně určení hraničního bodu,
- 4/společně (česká, polská a německá strana) dosáhnout zařazení Oderské vodní cesty do soustavy transevropských dopravních sítí TEN-T a na tomto základě požádat o spolufinancování z evropských fondů,
- 5/ zajistit v regionu odpovídající informovanost o přínosech realizace vodní cesty, jako je vytváření nových pracovních míst, rozvoj služeb a obchodu, posílení konkurenceschopnosti průmyslu a nový podnět pro volnočasové aktivity a rekreaci u vody.

# Průplav, který by vedl i Jablunkovským průsmem, vláda nakonec zavrhla

Darek Štalmach iDNES.cz – 11. června 2015

Nikdy se o něm nemluvilo tolik jako o průplavu Dunaj-Odra-Labe, a přesto mohl výrazně zkomplikovat situaci v regionu. Nad průplavem Odra-Váh, který měl vést přes Jablunkovský průsm, ale vláda zlomila hůl.

Majitelé stavebních firem jsou možná smutní, starostové měst ležících na řece Olši se radují. Vláda zrušila veškeré plány na případnou stavbu kanálu Odra-Váh, který měl vést právě po řece Olši a Jablunkovským průsmem na Slovensko.

„V rámci aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky byl záměr vodní cesty Odra-Váh vypuštěn,“ řekla ředitelka odboru komunikace Ministerstva pro místní rozvoj Veronika Vároši.

„Většina dopravních odborníků i z oblasti vodní dopravy zrušení tohoto spojení schvaluje,“ komentoval rozhodnutí vlády Tomáš Kolařík, šéfredaktor odborného časopisu Vodní cesty a plavba. Zrušení trasy Váh-Odra podpořil i Moravskoslezský kraj a Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje.

Konec plánů na stavbu průplavu, který by musel na své trase překonat výškový rozdíl téměř 350 metrů, udělal radost také starostům měst a obcí ležících na řece Olši, jejíž koryto měla plánovaná trasa průplavu kopírovat.

**Průplav by byl komplikací pro města i podniky**

„Neřeknu, co to Třinci přinese, ale co by mu vzalo, kdyby se takový plán realizoval,“ komentuje rozhodnutí vlády starostka Třince Věra Palkovská. „Pro město i pro železárny by stavba průplavu, tak jak byla plánována, znamenala velké problémy co se územního hlediska týče. To, že vláda případnou stavbu zrušila, je jen dobře.“

Stejně reagovali i zástupci Třineckých železáren. „I pro nás je to dobrá zpráva,“ řekla mluvčí Třineckých železáren Petra Jurásková. „Realizace záměru vodní cesty Odra-Váh by měla zásadní vliv na vývoj našeho regionu. Jeho zrušení tak znamená, že se nemusíme obávat případné hrozby stavební uzávěry či stavební aktivity v areálu Třineckých železáren, jímž Olše protéká.“

Na fakt, že plány stavby kanálu nijak výrazně nepokročily, upozornil starosta Jablunkova Jiří Hamrozi. „Věděli jsme, že něco takového tady má být, ale detaily jsme neznali, nijak zvlášť se to neřešilo. Takže ani nevíme, kudy by případný průplav měl vést. Kdyby po Olši, tak bychom museli zbourat snad půlku města, takže jsem jenom rád, že to nevyšlo,“ řekl. Stejně reagoval i starosta Mostů u Jablunkova Josef Sztokowski. „Údolí je úzké a nám už tak dělají problémy bloky kvůli silnici. Průplav by to ještě zhoršil.“

## POZNÁMKY K NESÚHLASU S NAVRHOVANOU VODNOU TRASOU ODRA-VÁH

Ing. Jaromír Hladký, CSc., Ing. František Stolárik – Dopravno-vedecká spoločnosť

„Ministerstvo pre miestny rozvoj ČR toto prepojenie vyškrtlo z politiky územného rozvoja“. Tak znie základná informácia k návrhu vodnej trasy Odra-Váh s následnou parafrázovanou hamletovskou otázkou: „**Je to dobre, alebo nie?**“

Genéza vzniku tohto zámeru sledovala „**národný záujem**“ so zámerom zapojenia Váhu (európska vodná cesta č. E 810, Schéma č. 3) do systému transeurópskych vodných ciest riečno-kanálovou sústavou „Dunaj-Odra-Labe“ (zákon č. 06 – zákon o stavbe vodných drah a o provedení úpravy řek ze dne 13. června 1901).

**Považuje sa za vhodné uviesť zahrnutie kanálovej trasy údolím rieky Olša do schémy vodných ciest ako chýbajúce prepojenie (Schéma č. 3).**

Vyššie uvedený text má výlučne konštatčný charakter. Autorom textu nie je známa skutočnosť, podľa ktorej by realizácia akejkoľvek dopravnej infraštruktúry znamenala „**faktické zastavenie rozvoja**“ akéhokoľvek územia. **Opačkom je skutočnosť, že alokácia dopravnej infraštruktúry v území vyvoláva jeho následný územný rozvoj, ako aj sociálno-ekonomický, možno iného charakteru.**

**Zámer zapojenia rieky Váh do vodnej trasy Odra-Váh sledoval snahu o zvýšenie dopravného potenciálu Považia, čo treba hodnotiť ako zámer presahujúci prepravné nároky produkčnej sféry celého Považia.** Navyiac treba konštatovať dostatočnú prepravnú kapacitu alokovaných dopravných systémov – železničného a diaľničného. Začiatkom 90. rokov 20. storočia **došlo k likvidácii veľkej časti vyspelých výrobných aktivít považského regiónu**, čím tento stratil svoju dôležitosť z pohľadu O-D systému. Na tomto príklade možno uviesť, že strata hlavne výrobných aktivít v regióne je príčinou neatrakti-

vity v ňom alokovaných výkonných dopravných trás. Všeobecne konštatovaný hromadný **jav likvidácie železničnej dopravy** na málo vyťažených tratiach z dôvodu **nedostatku cestujúcich**, resp. **tovarov** ako dôsledku znižovania počtu obyvateľov v obsluhovanom regióne, resp. likvidácie výrobných procesov v regiónoch **sú reálnymi príčinami tohto nežiaduceho likvidačného procesu.**

**Vyjadrenie niektorých firiem o nezaujímavosti vodného koridoru Dunaj-Odra-Labe dokumentuje krátkozrakosť ich vedúcich pracovníkov/vlastníkov.**

Postupné **zosilňovanie názoru** o potrebe prihraničných regiónov ČR/PR **splavniť rieku Odra do Ostravy** naznačuje ich zámer svojho napojenia na prístav Štetín riečno-kanálovou trasou Odra, tým aj na medzinárodný námorný systém.

**Riečno-kanálová vodná cesta Dunaj-Odra-Labe je súčasťou európskeho vodného dopravného systému európskeho až transkontinentálneho/euroázijského významu.**

Treba podporovať urýchlenú kompletnú štúdiu (štúdia realizovateľnosti), ktorá posúdi technickú realizovateľnosť diela a jeho ekonomickú efektívnosť v čase.

Je potrebné **eliminovať** v procese realizácie štúdie všetky **nekvalifikované názory** lokálneho charakteru pri nutnosti **rešpektovať kvalifikované odborné názory** a požiadavky. **Jedná sa o dielo s nelimitovanou zotrvalosťou v čase** v danom území, pre ktoré bude potrebné zabezpečiť medzinárodné/medzištátne zmluvy medzi dotknutými krajinami a zmluvy v oblasti financovania, prevádzkovania diela, ...

**Záverom treba vyjadriť súhlas s elimináciou vodného diela Odra-Váh s požiadavkou vyvinutia maximálneho úsilia v prospech realizácie „Feasibility Study“ vodného koridoru Dunaj-Odra-Labe.**

# Pražská paroplavební společnost slaví 150 let!

PhDr. Štěpán Rusňák – výkonný ředitel PPS



V letošním roce **uplyne už sto padesát let od zahájení pravidelné osobní lodní dopravy**. Jsem neobyčejně hrdý na to, že nositelem této tradice po celou dobu zůstala a zůstává Pražská paroplavební společnost, založená roku 1865 osvícenými českými podnikateli

a osobnostmi veřejného života, pražskými primátory Václavem Bělským a Františkem Dittrichem a plavcem, stávkářem a mecenášem Vojtěchem Lannou.

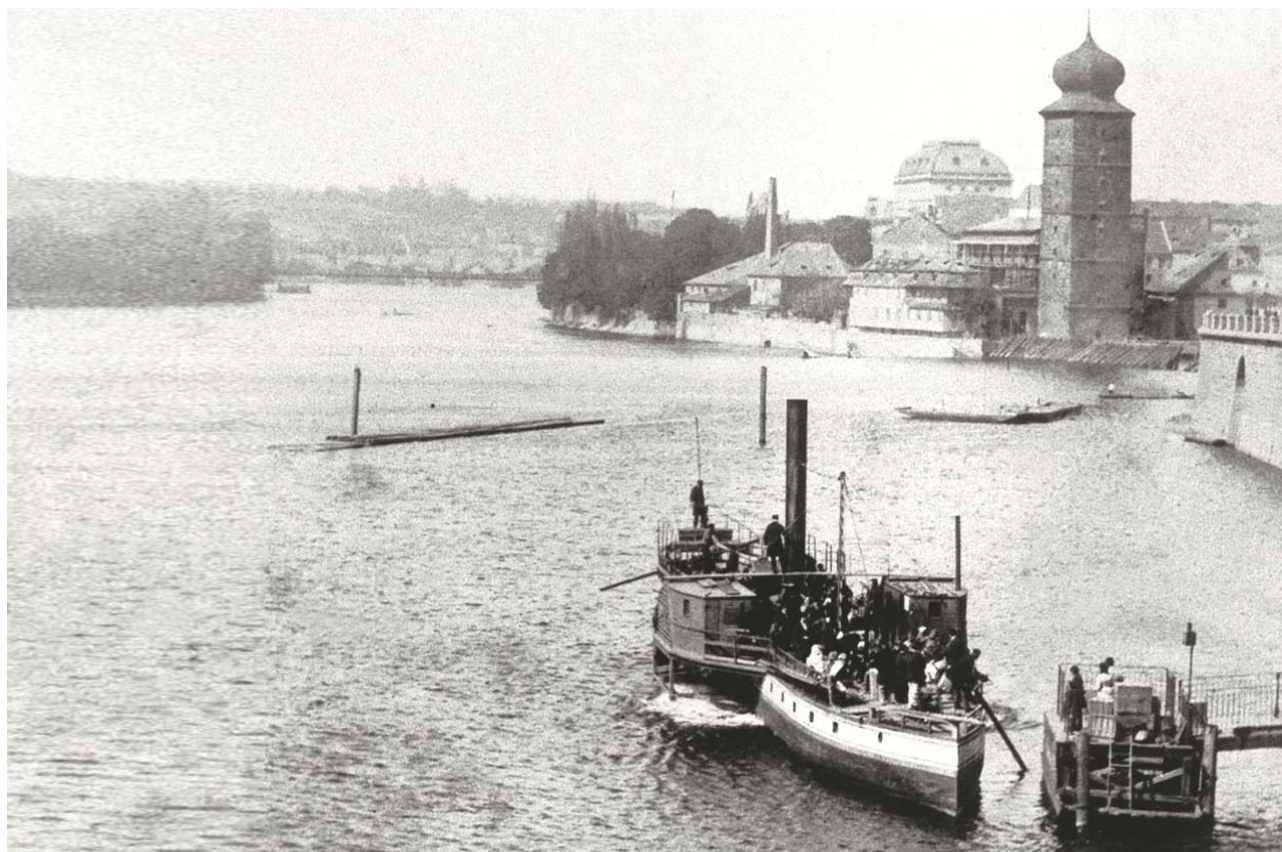
Za uplynulého půl druhého století se osobní lodní doprava, jejímiž symboly jsou a zůstanou velké pražské parníky, stala neodmyslitelnou součástí společenského a kulturního života Prahy a středních Čech, Pražanů i návštěvníků hlavního města. **PPS připravila ve spolupráci s Národním technickým muzeem oslavu 150. VÝROČÍ ZALOŽENÍ PPS, které vyvrcholí letos v létě velkým výstavním projektem.** Na jeho přípravě a na dalších doprovodných akcích participuje také řada dalších institucí. Speciálně chci zdůraznit roli Národního muzea, Muzea hl. m. Prahy, Národního archivu, Archivu hl. m. Prahy, Národního filmového archivu či starobylého plaveckého spolku Vltavan. Nad celým projektem převzala

záštitu řada osobností českého veřejného života, kterým za jejich přízeň velice děkujeme.

Během příprav projektu došlo k několika mimořádně zajímavým objevům na poli uměleckých děl slavných tvůrců, jakými byli Bedřich Havránek, Jakub Schikaneder či Josef Šíma. Zásluhou NFA se podařilo objevit také řadu dokumentárních filmů, které mohli diváci vidět naposledy ve 20. letech 19. století. **Díky předběžné rešerši na webu Českého rozhlasu víme o existenci nesmírně cenných zvukových záznamů uložených v rozhlasovém archivu. Výstava Umění paroplavby po řece Vltavě 1865–2015 tedy nebude založena pouze na exponátech technického charakteru, ale stane se také prvořadou kulturní akcí letošního léta v Praze.** Prostřednictvím cenných exponátů představí podobu a společenskou a uměleckou reflexi pravidelné osobní lodní dopravy v Praze, jejích lodí a provozu na nich od roku 1865 do současnosti.

V rámci celoročního plánu připravuje PPS také bohatý kulturní a vzdělávací program přímo na Vltavě. Při jeho realizaci počítáme s úzkou spoluprací s výše zmíněnými institucemi. **Vzácnou událostí bude srpnový příjezd historického parníku Krippen z Drážďan.** Parník Krippen podnikne v rámci oslav několik plaveb po Vltavě v historickém centru Prahy. Součástí slavností bude rovněž velký koncert na hladině Vltavy, setkání parních strojů na vltavské nábřeží, nebo celoroční vzdělávací projekt pro školy.

Rád bych vás pozval na všechny připravované akce. Věřím, že se spolu s vámi podaří oslavu 150. výročí založení pražské paroplavby úspěšně uvést do života.



Parník Praha odplouvá kolem roku 1880 z přístaviště v centru Prahy

Archiv Muzea hlavního města Prahy



# PRAŽSKÁ PAROPLAVEBNÍ SPOLEČNOST



## Kalendář akcí ve 150. plavební sezóně 2015

<b>Březen</b>	28. března	Zahájení linky do ZOO Praha, historicky první společné vstupné	<b>Srpen</b>	22. – 23. srpna	OSLAVY 150. LET PRAŽSKÉ PAROPLAVBY – DNY PÁRY, příjezd parníku KRIPPEN, slavnostní plavba parníků Prahou, dělová salva z Mariánských hradeb, trubačské troubení z mosteckých věží Karlova mostu
<b>Duben</b>	3. – 6. dubna	Velikonoční plavby Prahou, oslavy Velikonoc na náplavce		<b>Září</b>	6. září
	25. dubna	Den získání koncese PPS, PLAVBA O MODROU STUHU	28. září		Oslava dne české státnosti
<b>Květen</b>	25. – 26. dubna	6. ročník výstavy LODĚ NA VODĚ	<b>Říjen</b>	15. září – 12. října	ARCHITECTURE WEEK
	1. května	Zahájení 150. sezóny PPS slavnostní plavbou obou parníků na Slapy, 77. narozeniny parníku Vyšehrad		18. září	Konference parníkem na vlnách řeky Vltavy (NTM)
	7. května	Příjezd nové lodě BOHEMIA RHAPSODY, křest a uvedení do provozu KAMPA		24. září	Křest nové známky České pošty s parníkem PRIMÁTOR DITTRICH
	9. května	Připomenutí 70. VÝROČÍ KONCE DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY		15. – 18. října	3. ročník festivalu světla SIGNAL – PLAVBY ZA SVĚTLEM
<b>Červen</b>	15. května	Žehnání nové lodě J. E. Dominikem kardinálem Dukou v rámci Navalis	<b>Listopad</b>	21. října	140. výročí od úmrtí primátora Františka Dittricha – UDĚLENÍ CENY PRIMÁTORA DITTRICHA ZA PŘÍNOS PPS, Vltavě a lodní dopravě
	1. června	Den Děti – Paroplavba dětem		28. října	Státní svátek – vznik Československé republiky
		Otevření lodi „Vltavská beseda“ na Střeleckém ostrově		1. listopadu	Tryzna za utonulou u sochy Vltavy
	5. – 7. června	S paroplavbou na Primátorky		2. listopadu	ZAKONČENÍ VÝSTAVY 150. LET PAROPLAVBY v NTM, zakončení 150. paroplavební sezóny
	16. června	Tisková konference, Vernisáž výstavy Umění paroplavby (1865 - 2015) v Národním technickém muzeu		14. listopadu	SVATOMARTINSKÉ VÍNO NA NÁPLAVCE
<b>Července</b>	30. června	Plavba za školní vysvědčení	<b>Prosinec</b>	17. listopadu	Státní svátek – Den boje za svobodu a demokracii
	25. července	Červencová plavba parníku VLTAVA na Mělník		28. listopadu – 20. prosince	Adventní plavby Prahou
<b>Srpen</b>	15. srpna	Srpnová plavba parníku VLTAVA na Mělník		25. – 26. prosince	VÁNOČNÍ PARNÍK DO ZOO, ČESKÁ POŠTA NA PALUBĚ
				31. prosince	Silvestrovská plavba

## Plavební řád oslav 150 let PPS, 22. – 23. srpna 2015

<b>21. srpna pátek</b>	9:00	Odjezd parníku KRIPPEN z Mělníka do Prahy	<b>23. srpna neděle</b>	13:30	Plavba parníku KRIPPEN (Rašín, Vyšehrad, Barrandov a zpět)
	17:00	Slavnostní příjezd parníku KRIPPEN do Prahy (Rašín)		16:00	Plavba parníku KRIPPEN (Rašín, Vyšehrad, Barrandov a zpět)
<b>22. srpna sobota</b>	9:00	Plavba parníku VLTAVA do ZOO	<b>24. srpna pondělí</b>	9:00	Odjezd parníku KRIPPEN na Mělník
	11:30	Plavba parníku KRIPPEN (Rašín, Vyšehrad, Barrandov a zpět)			
	12:00	Plavba parníku VLTAVA (Rašín, Žofín, Vyšehrad a zpět)			
	14:00	PRAŽSTÍ OSTROSTŘELCI VYPÁLÍ 150 RAN Z MUŠKET KE SLÁVĚ PAROPLAVBY			
	14:00	Průjezd parního vlaku přes železniční most u Vyšehradu			
	14:00	Velká slavnostní plavba parníků VLTAVA, VYŠEHRAAD a KRIPPEN Prahou (Rašín, Vyšehrad, Smíchov, Štvanice a zpět)			
	19:00	SLAVNOSTNÍ VEČERNÍ PLAVBA PARNÍKŮ VLTAVA, VYŠEHRAAD a KRIPPEN s tematickým dobovým cateringem, jídelním lístkem z roku 1865 a programem (kapacita 500 míst)			
20:00	Večerní koncert na terminálu Rašínovo nábřeží, projekce historie 150 let PPS				
21:45	Zakončení koncertu ohňostrojem z pontonu na hladině Vltavy s hudebním motivem Smetanovy stejnojmenné symfonické básně s hořícími cíframi „150“				



# 150 let Pražské paroplavební společnosti

## 1. část - založení PPS

**Vlastimil Pažourek**

Foto: archiv PPS, archiv Muzea hlavního města Prahy

Plavba parníkem po Praze je tradičně spojovaná s Pražskou paroplavební společností (PPS). Vznik společnosti před 150 lety souvisel s emancipací české politické elity v tehdejší Rakousku a byl jednou z mnoha tehdy tak četných zakladatelských akcí pražské měšťanské společnosti. Pozoruhodné je, že téměř veškerá dokumentace ze založení firmy je dodnes dohledatelná a nabízí mnoho inspirace pro podnikání i v současné době.

### Společnost Měšťanské besedy

Počátky paroplavby jsou úzce propojeny se zrodem pražské Měšťanské besedy. Ta svou činnost zahájila 31. ledna 1846 projevem Františka Palackého. Zpočátku sídlila v I. patře domu u Černé růže. Jejím prvním předsedou byl JUDr. Josef Fryč, mezi zakladateli byla řada předních českých osobností té doby, jmenujme F. A. Braunera, P. Fastera, K. Havlíčka, F. Palackého, F. Pštrosse, F. L. Riegera či A. P. Trojana, ale také Františka Dittricha, který byl zároveň členem jejího prvního výboru. O oblibě *Měšťanské besedy* svědčí fakt, že již rok po svém založení měla více než 520 členů a jejich počet nadále rychle stoupal.

*Měšťanskou besedu* si lze asi nejlépe představit jako elitní pánský klub s restaurací, poskytující možnosti účastnit se různých forem dobové společenské zábavy, jako byl biliár, karetní hry apod. *Měšťanská beseda* ale fungovala i jako místo poučení, neboť její členové zde měli k dispozici čítárnu s množstvím titulů domácích (českých, rakouských), ale i zahraničních novin a časopisů. Konaly se tu vzdělávací přednášky, debaty o veřejných otázkách ale také plesy, výlety apod. Přirozeně měla svůj význam i jako místo vhodné pro setkávání, domlouvání, uzavírání dohod v obchodě, ve vytváření českých spolků atp. V 50. letech 19. století, kdy byla omezena politická práva, plnila funkci veřejného fóra a zčásti nahrazovala roli neexistujících politických spolků, do určité míry i parlamentu, čímž připravovala budoucí politiky k jejich veřejné činnosti.

Po odstoupení rakouského ministra vnitra Alexandra Bacha 21. srpna 1859 se v zemi obnovil rozvoj veřejných aktivit. Při obecních volbách v Praze roku 1861 s aktivním přispěním členů Měšťanské besedy vyhráli čeští liberálové. Purkmistrem byl zvolen František Pštross, do té doby známý především činností v Hospodářské komoře, již v roce 1858 předsedal. V době jeho politického působení byla čeština prosazena jako jednací řeč radnice a jako hlavní vyučovací jazyk pražských škol. Dobrá znalost češtiny se stala podmínkou pro přijetí do zaměstnání na radnici.

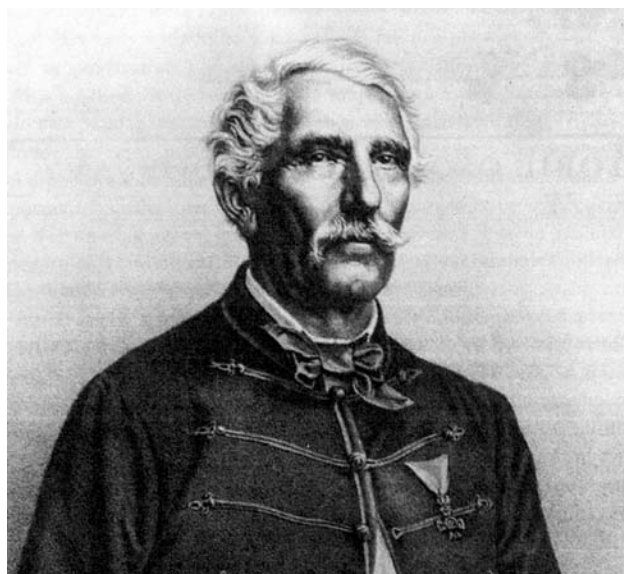
V době vlády purkmistra Pštrosse v Praze inicioval Miroslav Tyrš s Juliem Grégrem založení Sokola, zakladací schůze 17. února 1862 se účastnilo 75 osobností. Ve stejné době na počátku roku 1861 Jan Ludevít Lukes, známý pražský zpěvák, ze svého pěveckého sboru vytvořil veřejný spolek Hlahol, který se stal prototypem českých pěveckých spolků. Podobně vzniklo i Prozatímní divadlo. Sbor pro vybudování Národního divadla zakoupil v roce 1852 pozemek na břehu Vltavy. Díky sbírkám mezi lidmi nastřádal 100 000 zlatých a na návrh Františka Ladislava Riegra se rozhodl v roce 1862 postavit Prozatímní divadlo. Všechny tyto „české“ veřejné skutky byly významně podporovány členy Měšťanské besedy a v je-

jích salónech se hojně diskutovaly. Později se staly vzorem pro založení paroplavební společnosti. Nově vzniklé spolky do svého programu velmi brzo zařadily akce na Vltavě. Už v roce 1864 podnikali Sokolové dvoudenní výlety k Svatojánským proudům. Z pozdější doby známe i četné výlety spolku Hlahol, uskutečněné na parnicích Pražské paroplavby.

František Václav Pštross zemřel v úřadě na záněť mozkových blan ve věku 40 let. Jistě ale není náhoda, že jeho otec se stal o dva roky později jedním ze zakládajících akcionářů paroplavby.

Nástupcem na místě purkmistra se stal 7. července 1863 jeho náměstek Dr. Václav Bělský (narozen 5. 3. 1812), dříve tajemník obchodní a živnostenské komory, od roku 1858 advokát. Proslavil se návrhem na zřizování spořitelny na venkově a úpravou jednoty rakouských cukrovarníků pro vzájemné pojištění. Během revoluce roku 1848 byl členem Národního výboru a pražského obecního zastupitelstva. V letech 1863-1872 byl poslancem zemského sněmu. V době výkonu své funkce založil obecní plynárnu, reálné gymnázium na Malé Straně a obecní pojišťovnu. Nechal také vybudovat Most císaře Františka Josefa I. Zásluhou purkmistra Bělského nespočívalo těžiště činnosti obecní samosprávy ve vnějším „počeštění“ města, nýbrž stále výrazněji v jeho modernizaci. Právě tehdy se prosadila myšlenka, že české hlavní město musí důstojně reprezentovat svůj národ především tím, že se vyrovná nejvyspělejším evropským metropolím. Předpoklady pro její naplnění v praxi vytvořil nový stavební řád z května 1864. Dr. Bělský si jako purkmistr vybral za svého náměstka Františka Dittricha. Pravděpodobně se poznali při organizaci spolkových akcí v Měšťanské besedě.

**František Dittrich**, narozený 18. 2. 1801 v pražském Podskalí, byl v té době majitelem proslulé Podskalské



František Dittrich (1801-75) český vlastenec a politik, známý jako iniciátor vzniku a první představitel Pražské paroplavby na Vltavě. Za zřízení tohoto podniku dostal F. Dittrich rytířský kříž Františka Josefa. Pražský purkmistr v letech 1870-1873

radnice a celnice a známým obchodníkem s dřívím. Patřil mezi přední osobnosti českého politického života v Praze a mezi výtečné znalce Vltavy. Určitě byl jedním z těch, kteří se angažovali ve stavbě „Mostu císaře Františka Josefa I.“. Kromě národních aktivit byl znám svou činností při ochraně zaplavené Prahy. Při povodni v roce 1845 spolu se synem zachránil na pramici na 80 lidí ze zaplavených domů. Jako řídící komisař prvního okresu povodního v Praze pomohl řadě lidí zachránit majetek při záplavě v únoru 1862, za to mu byl purkmistrem Pštrossem udělen záslužný zlatý kříž s korunou. Dittrich byl také znám podporou a organizací péče o chudé.

V prostředí vzdělaných a ambiciózních pražských politiků a podnikatelů vynikal především poctivostí a důvěryhodností. Narodil se v zámožné rodině kupce a dřevaře v pražském Podskalí. Jeho dětství nebylo šťastné. V jeho třech letech mu zemřela matka, v roce 1810 otec a rok poté zlikvidovala hospodářská krize celé jeho dědictví po rodičích. Poručník ho využíval k těžké práci. Mladý Dittrich se nechal najmout jako plavec vorů na Vltavě a Labi, šetřil tvrdě vydělané peníze a v 25 letech si otevřel vlastní dřevařský obchod a později i hostinec. V roce 1828 se stal pražským měšťanem a postupně se zapojoval do veřejného života. Roku 1832 se při zakládání opatrovny na Hrádku seznámil s učitelem Janem Svobodou a spisovatelem Frantou Šumavským. Dittrich se už v této době znal se všemi českými osobnostmi politiky, vědy a umění. O dva roky později se stal členem Matice české. Kontakty s obrozenci i četba historické literatury ho přivedla k vlasteneckému hnutí. Podporoval například spolek Podskalák nebo Kajetánské divadlo na Malé Straně. Roku 1839 koupil Poříčskou radnici v Podskalí a o dva roky později založil s přáteli „českou společnost“. Ta pak zorganizovala velké národní schůze: první, několikatisícovou, roku 1842 na hradě Točnick, druhou pak o Velikonocích 1845 na ledě v Podskalí. Cílem bylo podpořit v českém obyvatelstvu národní uvědomění a myšlenku spolčování.

Jak již bylo řečeno, Dittrich patřil k zakladatelům Měšťanské besedy. Účastnil se schůze ve Svatováclavských lázních 11. března 1848, na niž byly přijaty návrhy na zřízení obecní samosprávy a zrušení cenzury. Byl i v pražské deputaci, která roku 1848 tlumočila požadavky Čechů rakouskému císaři Ferdinandu Dobrotivému. V té době byl také zvolen do pražského obecního zastupitelstva. S nástupem Bachova absolutismu ukončil svou politickou činnost a stáhl se do ústraní. Zápasil přitom s těžkou nemocí i depresemi. Vedle toho však podnikl soukromou cestu do Kostnice a Švýcarska a roku 1851 se stal členem prvního výboru pro stavbu Národního divadla.

Jako obecně respektovaná osobnost byl v 60. letech zvolen přednostou výboru Měšťanské besedy. Jak píše dobový časopis Světozor: „Dlouhodobá zkušenost plavecká, pak každodenní pozorování Vltavy vzbudilo v něm myšlenku, že by se mohla po ní zařídit trvalá paroplavba“.

Myšlenka zřídit v Praze paroplavbu se hojně diskutovala v Měšťanské besedě delší dobu. Všichni zúčastnění měli v živé paměti první český plavební podnik Andrewse a Rustona, díky němuž už v roce 1841 vyplul z Prahy parník Bohemia. Rovněž byl znám neúspěšný pokus parník Mescéry z roku 1857. Současně všichni věděli, že i Pražská akciová strojárna staví parníky pro německé rejdáře. Z Prahy je po Labi komplikovaně dopravovala do Německa.

Výbor Měšťanské besedy sdružoval i další strůjce vzniku paroplavební firmy: Josefa Huleše, obchodníka, městského zastupitele a náměstka přednosty; Dr. Václav Bělského, purkmistra města Prahy; kupce Jiřího Kettnera; Vavřince Kirsche, kupce a továrníka, který byl pokladníkem Měšťanské besedy. Při založení společnosti se stal akcionářem

i první přednost Měšťanské besedy JUDr. Josef Fryč.

Dittrichův věhlas poněkud zastihuje osud druhého muže Pražské paroplavby Josefa Huleše. Narodil se v Rakovicích v prácheňském kraji 31. 12. 1813. Brzy se přestěhoval do Prahy, kde se věnoval obchodu s oděvy. V roce 1842 získal měšťanská práva. Roku 1848 byl zvolen do sboru obecních starších, ale již o dva roky později odešel z politiky a dobu Bachova absolutismu prožil v ústraní. Od roku 1861 byl znovu členem obecního zastupitelstva, kde se soustředil především na otázky hospodářské. Byl dlouholetým podporovatelem českých spolků Hlahol, Sokol, Svatobor. Josef Huleš často Františka Dittricha zastupoval, jak v záležitostech komunální politiky, tak i při vzniku a organizaci paroplavební společnosti. V roce 1865 se také stal Dittrichovým nástupcem ve vedení Měšťanské besedy. Později se jako purkmistr Prahy zasloužil o zakoupení nového domu pro Měšťanskou besedu a o zřízení besedních místností.

### **Založení paroplavební společnosti**

První oficiální jednání ke vzniku nové paroplavební společnosti probíhalo v Měšťanské besedě v neformálním kruhu tzv. „přátel pokroku“ 6. listopadu 1864. Tehdy se dvacet osm osobností dohodlo a stvrdilo podpisem, že bude společně usilovat o postavení parolodi, vydání akcií a založení akciové společnosti k jejímu financování. Byl zvolen pětičlenný výbor pánů Dittricha, Huleše, Václavíka, Starého a Kriesche s úkolem vyjednat povolení s místodržitelstvím. Je zmíněno, že se má jednat i s Rustonovou strojárnou. Z protokolu lze vyčíst, že o postavení parníku se jednalo už dříve. Dle návrhu purkmistra Dr. Bělského se mělo pořídit 300 akcií po 100 zlatých.

Další setkání 13. listopadu řešilo alternativní možnost nákupu lodi v Sasku a schválilo přistoupení pěti nových členů. Jeden z nich, Karel Bondy, pocházející z pražské židovské obchodnické rodiny, měl později funkci pokladníka. Je dochován ještě zápis ze 17. listopadu 1864. Z prosince a ledna nemáme mnoho nových informací, předpokládá se ale, že výbor se snažil získat další akcionáře. 26. února 1865 je už v seznamu potenciálních akcionářů 45 osob, mezi nimi nově Vojtěch Lanna, František Saidl, Jaroslav Procházka a Joseph John Ruston. Tehdy se dohodlo vydat 200 akcií po 200 zlatých. Nejvíce akcií se zavázal odebrat Vojtěch Lanna, a to 20 kusů, dále pak Peter Voitl 15 kusů, Ruston a společník Lannův Siedek 10 kusů, ostatní podílníci, např. tehdy Vincenz, později Čeněk Rott, Dr. Václav Bělský, František Dittrich, měli obvykle 5 akcií, řada lidí se ale zavázala odebrat i jednu nebo dvě akcie. Akcionáři byla celá řada v Praze tehdy známých osobností, známý pivovarník Jan Michael Šáry, knihkupec Bohumil Stýblo, pekař Odkolek, továrník Václav Sommerschuch, kníže Öttingen, majitel zbraslavského panství atp.

Velmi účelně byla řešena organizace tak velkého počtu lidí. Každé jednání prozatímního výboru bylo doloženo zápisem, který byl součástí oběžníku. Poslůček jednotlivé interesenty o vznik podniku obešel a ti podpisem stvrdili, že zápis četli. Už 12. března skládali podílníci 40 % podíl z ceny akcií pokladníkovi, v té době také objednali parník v Rustonově strojárně.

Během dubna výbor vypracoval stanovy schválené na schůzi 25. dubna, předsedou zatímního výboru byl na návrh Dr. Bělského zvolen František Dittrich, místopředsedou J. Huleš, dalšími členy byl pokladník K. Bondy, Kriesche, Václavík a Starý. Už 18. května zástupci zatímního výboru Dittrich, Huleš a Bondy osobně předali českému místodržiteli Belcredimu žádost o povolení paroplavební společnosti. Žádost byla postoupena dvorské kanceláři Františka Josefa I. Ta vydala svolení k založení akciové

společnosti 25. srpna. Stanovy ale měly být opraveny. Po úpravách je schválilo pražské místodržitelství 26. září 1865. Společnost se oficiálně jmenovala Pražská společnost pro paroplavbu na řece Vltavě. Určitě je zajímavé, že v době, než byla akciová společnost schválena, už společnost „neformálně“ od podílníků vybrala peníze a pořídila za ně parník a další věci potřebné k fungování paroplavebního podniku. Nešlo přitom o zrovna malou sumu, před oficiálním schválením akciové společnosti bylo „rezervováno“ 175 akcií po 200 zlatých a peníze byly od potenciálních akcionářů vybrány, neboť loděnice dostala zaplacené. Vedení společnosti od svých členů vybralo 35 000 zlatých, což v tehdejší době byla cena několika domů. Je zřejmé, že František Dittrich musel mít opravdu velkou důvěru mezi lidmi. Ta byla ještě podpořena velmi otevřeným jednáním přípravného výboru. Každý krok prozatímní rady byl mezi interesenty zveřejněn oběžníkem. Nakonec i díky tomu o založení firmy tolik víme.

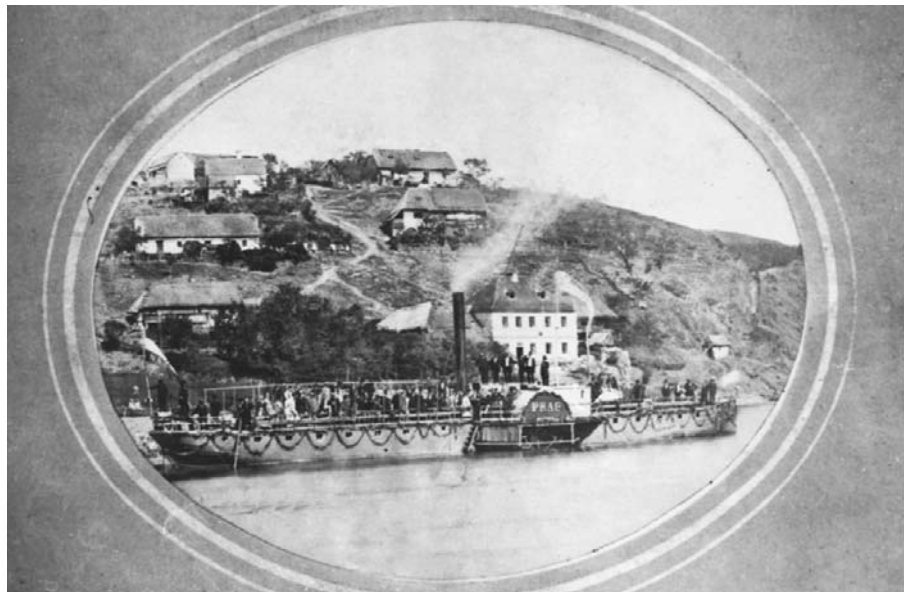
Výjimečnou realizací bylo i zřízení plavebního provozu. Rustonova loděnice předvedla parník Praha-Prag už 15. srpna, pět a půl měsíce po objednání lodi. Ten den vykonal první úřední plavbu do Štěchovic. Následně, nejspíše po drobných opravách v loděnici, byl 25. srpna komisionálně předán společnosti, téhož dne již potvrzené, k pravidelnému provozu. V plavební ročence z roku 1923 je uvedeno, že povolení k provozování paroplavby bylo Pražské paroplavbě uděleno výnosem ministerstva ze dne 29. srpna, rozhodnutím ze dne 26. srpna. Toto vlastně dokládá, že úřady provoz paroplavební firmy dodatečně legalizovaly.

Dá se předpokládat, že nad novou paroplavební firmou držel ochrannou ruku hrabě Richard Belcredi, který v letech 1863–1865 v Praze působil jako pražský místodržící. Velmi dobře se znal s Dr. Bělským, s nímž za svého pobytu v Praze úzce spolupracoval. Jeho působení na úřadu místodržícího nebylo nijak v rozporu se zájmy osobností z řad Měšťanské besedy, s představiteli české politické elity vedl četná jednání. 27. července, tedy měsíc před zahájením paroplavebního provozu, byl jmenován ministerským předsedou celého Rakouska. Belcredi byl i současníky hodnocen jako „nestranný a spravedlivý politik“.

**Slavnostní zahájení paroplavby na Vltavě proběhlo 26. srpna.** Ohlášeno bylo na vytištěných pozvánkách, což znamená, že vedení společnosti je muselo dopředu zadat s vědomím, že úřední povolení dopadne tak, jak bylo kuoloárně domluveno. Parník Praha vyplul na svou první plavbu přesně ten den, co společnost bez schválených stanov dostala povolení provozovat paroplavbu. Zahajovací plavby 26. srpna se účastnilo 75 osob, mnoho vzácných hostů v čele s náměstkem pražského místodržícího Lažanským, Dr. Bělským, Vojtěchem Lannou atd. Už 27. srpna byl nastaven a zveřejněn pravidelný jízdní řád na plavby třikrát denně do Zbraslavi se zastávkou v Chuchli.



Pozvánky k zahajovací plavbě 26. srpna 1865



Fotografie ze slavnostní zahajovací plavby parníku Praha-Prag ve Štěchovicích z 26. srpna 1865



Parník Praha-Prag u břehu na Smíchově počátkem srpna 1865 při přejímce plavidla vedením společnosti od loděnice

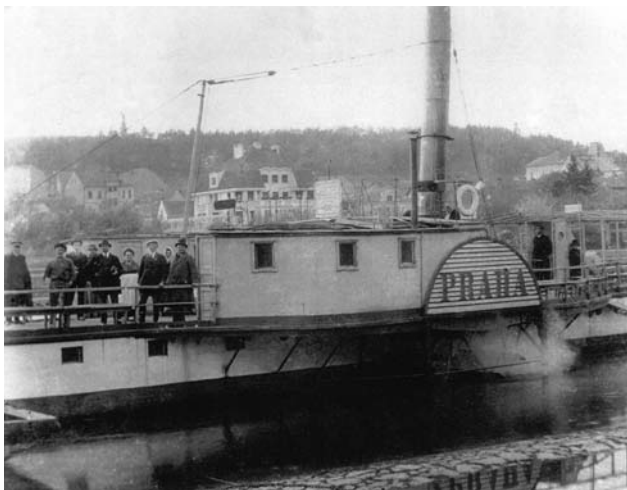
The image shows a historical railway timetable for the Prague Steamship Company. It includes a title "paroplavba na Vltavě" and "Moldau-Dampfschiffahrt". Below the title, there is a table with columns for "Odjezd:" (Departure) and "Návrat:" (Return). The table lists departure and return times for various destinations: Praha, Chuchle, Zbraslav, and Kladno. There are also tables for "Fare prices for passengers" and "Fare prices for freight".

Odjezd:	Návrat:
Praga 7 hod. 15 min.	ze Zbraslavi 8 hod. 15 min.
Praga 10 hod. 15 min.	ze Chuchle 11 hod. 15 min.
Praga 12 hod. 15 min.	ze Zbraslavi 13 hod. 15 min.

Fare prices for passengers:	Fare prices for freight:
Praga - Chuchle: 20 15 5	Praga - Chuchle: 10 5 5
Praga - Zbraslav: 20 15 5	Praga - Zbraslav: 10 5 5
Praga - Kladno: 20 15 5	Praga - Kladno: 10 5 5

První jízdní řád Pražské paroplavby na Vltavě ze srpna 1865

První oficiální vedení firmy bylo zvoleno až po definitivním schválení stanov společnosti, a to 17. listopadu 1865. Jak se píše v zápisu z jednání, František Dittrich byl zvolen ředitelem 118 hlasy v souladu s počtem akcií. Jediný další kandidát Karel Bondy dostal pět hlasů za akcie a to pouze od samotného Dittricha, který ho za ředitele také navrhl. Do vedení představenstva byly zvoleni Josef Huleš, Karel Bondy, Jiří Kettner, Vavřinec Kriesche Ing. František Siedek a Karel Turek. Tehdy také padlo rozhodnutí vydat dalších 200 akcií po 200 zl. a za ně pořídit druhé plavidlo, parník Vyšehrad.



Paluba parníku PRAHA

#### Odkaz zakladatelů paroplavby

Společnost zakladatelů firmy v pražském veřejném životě hrála důležitou roli, která přesahovala vznik paroplavební společnosti. Politicky nejvýznamnější byl určitě **Dr. Václav Bělský**.



Právník Václav rytíř Bělský, pražský politik, který pomáhal Františku Dittrichovi svými právními zkušenostmi zakládat paroplavební společnost. Pražský purkmistr v letech 1863–1867

V létě 1866 byla Praha po prohrané bitvě u Hradce Králové obsazena pruským vojskem. V situaci, kdy byli vyšší rakouští úředníci evakuováni, vyjednal purkmistr Dr. Václav Bělský s pruským vojenským vedením udržení chodu města, aby zabránil rabování a omezil válečné škody. V té době se Bělského náměstkem stal Josef Huleš. Následně mu spolupráce s Prusy byla vyčítána, veřejné mínění ve

městě ale pevně stálo za svým primátorem. Bělský odstoupil z funkce purkmistra v roce 1867 po urážce ze strany náměstka místodržícího, který mu udělil důtku, jakou obvykle dává svým podřízeným. I díky kontaktům z Pražské paroplavby byl Dr. Václav Bělský od 1. července 1869 ve správní radě Pražské akciové strojírně, nástupkyně strojírně Rustonovy. V roce 1870 byl zvolen poslancem říšské rady a jako reprezentant českých liberálů jednal ve Vídni s předsedou tehdejší rakouské vlády Alfredem Potockim ohledně rozšíření rakousko-uherského urovnání i pro Čechy. Byla mu nabídnuta i funkce ministra spravedlnosti, ale nakonec k dohodě nedošlo. Purkmistrem byl zvolen ještě v roce 1873, ale císař ho již neschválil. Zemřel na mrtvici 22. května 1878. Pražská paroplavba na své valné hromadě počátkem roku 1879 jeho smrt neopomněla zmínit.

Po Dr. Bělském v řízení města následně působil purkmistr Karel Leopold Klaudy, který byl ve funkci v době od 7. ledna 1868 do 23. září 1869. Na protest proti zásahům místodržitelství do pražské samosprávy rezignoval, byl znovu demonstrativně zvolen, ale funkci nepřijal. Po několikaměsíčním bezvládí byl v roce 1870 zvolen jako purkmistr **František Dittrich**, stále ředitel a předseda správní rady Pražské společnosti pro paroplavbu na řece Vltavě.

Ve funkci starosty se podílel na založení peněžní burzy, kde se v následujících letech prodávaly akcie Pražské paroplavby. V jeho době bylo zřízeno hlavní nádraží v Praze. Byl patronem při založení podskalského podpůrného spolku Vltavan, jenž vznikl 11. 6. 1871. V čele města stál do roku 1873, po skončení funkčního období už znovu nekandidoval. Za zásluhy v podnikání a paroplavbě mu byl udělen rytířský kříž řádu Františka Josefa.

Jeho syn František Antonín Dittrich byl akcionářem firmy od jejího založení, byl také prvním kapitánem parníku Praha a ve své funkci společnosti sloužil téměř třicet let. V prvním roce provozu paroplavby by vyškolen známým kapitánem Stolzem z Weiheru (dnes část Děčína), kapitánskou zkoušku složil v Drážďanech v roce 1866. Následně školiil další kapitány Pražské paroplavby, a tak až do 90. let významně ovlivňoval výchovu palubního personálu pražských parníků. S jeho jménem také můžeme spojit přebírání plavebních dovedností ze Saska i vznik české plavební terminologie. Aktivním akcionářem společnosti byl až do 80. let i Josef Dittrich, nejspíše druhý syn Dittrichův.



František Antonín Dittrich byl prvním kapitánem parníku Praha. Na obr. parník Praha u Braníka na olejomalbě z prvních let provozu

**Josef Huleš** se stal nástupcem Dittricha v roli pražského purkmistra poté, co císař v roce 1873 odmítl schválit Dr. Bělského. Funkci purkmistra zastával do roku 1876. Během jeho působení byly založeny Městská společnost pražská (1874), koněspřežná tramvaj (1875) a nádraží Severozápadní dráhy (1875). U příležitosti návštěvy císaře Františka Josefa v roce 1874 byl Hulešovi udělen Řád železné koruny 3. třídy. Byl uznávaný pro svou pracovitost, poctivost a úsilí, s jakým nezištně hájil zájmy Prahy i celého národa. Jeho dcera Anna Eleonora byla první manželkou politika Julia Grégra. Zemřel v roce 1887. Jistě není náhoda, že jedním z pozdějších ředitelů Pražské paroplavby byl v letech 1919–1926 Ing. Viktor Grégr.



*Pražský obchodník Josef Huleš, zástupce Františka Dittricha v zakládacím výboru společnosti i jeho nástupce na postu pražského purkmistra 1873–1876*

Po smrti Františka Dittricha 21. 10. 1875 se stal ředitelem správní rady **Jaroslav Procházka**. Jeho konkurentem byl Josef Huleš, který ale neuspěl. Přitom byl Huleš řadu let náměstkem ředitele a firmu řídil i po smrti Františka Dittricha. Následně na místo v představenstvu rezignoval.

Ve firmě pak patřila rodina Procházek k nejdůležitějším. Zajímavou informací je, že Josef Huleš vlastnil v roce 1872 i „cukerní“ firmu, kde se zaučoval mladý František Procházka, pozdější známý člen představenstva paroplavby. Otec Jaroslava Procházky, Jan Procházka, byl věrným přítelem Dittrichovým, jak píše Světozor v roce 1875. Jaroslav Procházka působil jako ředitel do roku 1890. V představenstvu Pražské paroplavby je znám od 90. let 19. století po dobu téměř třiceti let František Procházka, ředitel Zemské banky, a následně i další člen rodiny Václav Procházka byl ve 20. letech členem představenstva Pražské paroplavební společnosti.

Jedním z hlavních akcionářů byl Petr Voitl. Jeho syn, císařský rada Ferdinand Voitl, byl náměstkem primátora Prahy, členem správní rady od roku 1892 a náměstkem ředitele od roku 1903. Od roku 1905 do své smrti v roce 1918 byl ředitelem společnosti. Dlouholetými aktivními

členy správní rady a akcionáři byli obchodníci otec a syn Jiří Kettnerovi, či pražští tiskaři a knihkupci Bedřich a Adolf Stýblovi; knihkupec Stýblo je jedním z akcionářů ještě v roce 1923. V prvních třiceti letech byla Pražská paroplavba spíše rodinným podnikem zakladatelů společnosti. Akcionářů bylo kolem padesáti, ale aktivně se na řízení firmy podílela sotva třetina.

#### **Firemní zvyklosti Pražské paroplavby**

Stálými zaměstnanci paroplavby byli pouze kapitáni, strojníci, popř. konduktéři, ti také dostávali měsíční mzdu. Mimo sezónu se věnovali opravám a údržbám plavidel. Ostatní členové posádek byli najímáni pouze na sezónu a vyplácejí nejdříve denně, později týdně. Pokud se v provozu zaměstnanec neosvědčil, v dalším roce nebyl znovu přijat. Ze spolehlivých lodníků byli vybíráni kormidelníci, z nich pak kapitáni. Posádky byly často najímány z plavců z povltavských obcí Davle, Vrané, Štěchovice a Zbraslav, strojníci většinou z Prahy. Plavci se sdružovali do svépomocných spolků, vzorem byl pražský Vltavan, které měly pomáhat rodinám v případě zranění, nemoci či úmrtí.

Zejména zpočátku byla vazba zaměstnanců k firmě dána velkou vděčností za příležitost pracovat. To dokládá např. děkovní dopis posádky parníku Vyšehrad vedení společnosti z roku 1866. Pražská paroplavba té doby byla prestižním zaměstnavatelem, jinde v oboru byly pracovní podmínky nepoměrně horší. Dochovaný mzdový list z parníku Praha z roku 1871 ukazuje, že kapitán měl plat 65 zlatých, kormidelníci 45 a 40 zlatých, strojník 50 zlatých, ti všichni byli placeni měsíčně, lodníci 1 zlatým a 50 krejcarů nebo 1 zlatým 20 krejcarů denní mzdy, na svou dobu to bylo poměrně hodně, nicméně téměř třicet let byly tyto platy téměř neměnné.



*Původní parník Vyšehrad začátkem 20. století*

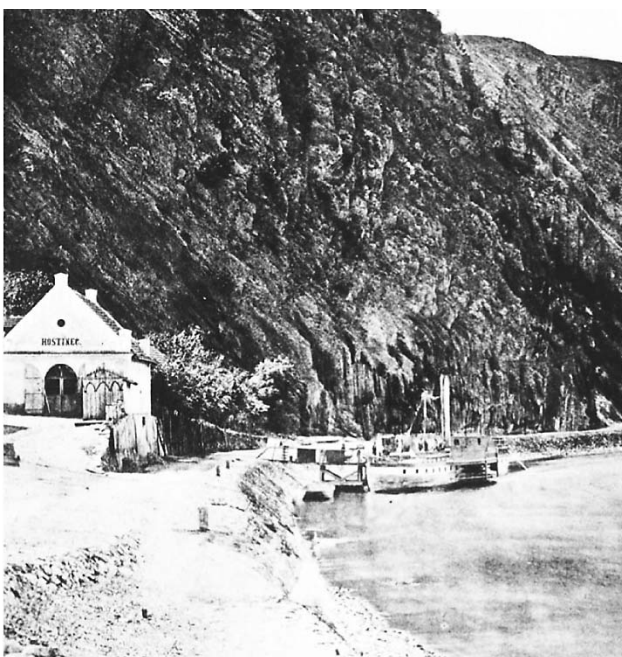
Správní rada společnosti se řadu let scházela tradičně v Měšťanské besedě, popř. v bytě předsedy nebo v kavárně. Jejím úkolem bylo starat se o plavební provoz, zřizovat nová přístaviště a řešit financování společnosti a účetnictví souvisejícím s provozem, údržbou a opravami lodí. Už v 60. letech vedení firmy vytvořilo první provozní instrukci pro zaměstnance. Zpočátku firma neměla ani žádné administrativní zaměstnance. Členové správní



*Parník PRAHA na své stanici v Podskalí v roce 1874*

rady i ředitel řídili firmu po léta bezplatně. Firma po prvních dvou komplikovaných letech měla i poměrně slušné výdělky, nicméně akcionářům vyplácela dividendy pouze ve výši 3-6 % podle výsledku hospodaření, zbývající vydělané peníze byly ukládány do rezervního fondu na příští investice. Akcie firmy se obchodovaly na burze a časem měly i poměrně značnou cenu, 2-3 x převyšující jejich nominální hodnotu.

Významnou agendou představenstva Pražské paroplavby byla snaha přesvědčovat úřady ke zlepšování plavebních podmínek na Vltavě. Úsek řeky do Štechovic, kam pluly první parníky Praha a Vyšehrad, byl regulačně upraven firmou Lanna v letech 1850–1862. Od Podskalí směrem po proudu Vltavy plavbě bránily staré pevné kamenné jezy. Členové představenstva pravidelně a veřejně informovali akcionáře o potížích plavebního provozu. Každý rok posílali připomínky k plavebnímu provozu na pražské místodržitelství. Občas se v jejich zprávách objevuje informace o slibech místodržitelství, které se ne-daří naplnit.



*Parník Vyšehrad na konečné stanici ve Štechovicích v roce 1875*

I díky snaze členů představenstva bylo místodržitelství nuceno řešit nevyhovující stav řeky. Už v roce 1871 ve výroční zprávě informují, že stát pořídil lodní parní bagr k prohrábkám u Chuchle, i v dalších letech komentují činnost státu. Firma všechny snahy státu v úpravách řeky vždy pečlivě připomínkovala a veřejně komentovala. Akcionáři firmy svým společenským a politickým vlivem tradičně významně pomáhali k prosazování plavebních úprav v Praze i v celých Čechách. Jejich úsilí bylo korunováno v roce 1921, kdy byla dokončena plavební komora na Smíchově a celá Vltava v Praze byla přístupna parníkům Pražské paroplavby.

Vznik první české paroplavební společnosti patřil k nejdůležitějším dobovým událostem Prahy. Pro českou společnost znamená dobrý příklad tradic českého podnikání. České politické elity 19. století propojené s vedením Pražské paroplavby nezapomínaly na potřebu spojit Čechy s mořem a aktivně prosazovaly splavňovací práce na českých řekách. Češi se naučili obsluhovat parníky a díky firmě se i do jisté míry kodifikovala česká plavební terminologie. Model vzniku firmy byl využit v desítkách dalších příkladů korporativních investic, inspirace ve spolkovém hnutí je přitom více než zjevná. Můžeme si jen přát, aby parníky a paroplavba i nadále patřily ke koloritu Prahy. Nejsou totiž jen technickými zajímavostmi ale jsou součástí české kulturní historie.

*Pokračování příště*

#### *Literatura*

- Ing. Miroslav Hubert-Michael Bor: Osobní lodě na Vltavě 1865–1985, Praha 1985.*  
*František Vichta: Historie pražské paroplavby, Praha 2008.*  
*Miroslav Hubert: Historie založení pražské osobní paroplavby v roce 1865, Praha 2014.*  
*Miroslav Hubert: Pražská Rustonka a rod Rustonů, Praha 1915*  
*Otto Urban: Česká společnost 1848–1918, Praha 1982*  
*Robert Sak: Rieger konzervatívec nebo liberál, Praha 2003*  
*Prameny*  
*Světozor. 11 1867, roč. 1, čís. 18, s. 176.*  
*Světozor. 5 1868, roč. 2, čís. 21, s. 207–209.*  
*Světozor. 5 1878, roč. 12, čís. 22, s. 279.*  
*Humoristické listy. 3 1887, roč. 29, čís. 10, s. 77.*  
*Výstřížková kniha Pražské paroplavební společnosti z let 1894–1938, Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy*  
*Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, fond Pražské paroplavební společnosti.*

# Nový Suezský průplav

## Luděk Netušil

Pro současný Egypt je 5. srpen 2014 významné datum. V tento den zahájil egyptský prezident Abdal Fattáh Sísí výstavbu Nového Suezského průplavu. Stávající průplav je 163 km dlouhý, 80–225 m široký a během posledních úprav byl prohlouben na 24 m. Současné parametry průplavu umožňují pouze jednosměrný provoz. Dopoledne se lodě pohybují směrem do Středozemního moře a odpoledne je to obráceně, přičemž cesta jim trvá zhruba 15 hodin. Pro Egypt je Suezský průplav významným zdrojem příjmů. V současné době jsou příjmy z tranzitních poplatků za průjezd Suezským průplavem přibližně 5 miliard dolarů. Nový průplav má umožnit pohyb lodí oběma směry současně. Odhaduje se, že čekací doba lodí se díky paralelnímu průplavu sníží z 11 na 3 hodiny.

Nový průplav umožní, že místo 49 lodí denně jich propluje průplavem 97. Zisk za tranzitní poplatky by se měl zvýšit z dnešních 5 miliard dolarů na 13,5 miliardy dolarů.

### Výstavba Nového Suezského průplavu (NSC)

Tento gigantický projekt znamená vytvoření Nového Suezského průplavu souběžného s nynějším průplavem v celkové délce 72 kilometrů, ale nových bude pouze 35 km, zatímco v případě dalších 37 km se jedná o rozšíření a prohloubení. V rámci přestavby má být prohlouben a rozšířen existující vodní koridor, aby se umožnilo proplutí i lodím o hmotnosti do 240 tisíc tun. Poté by průplavem mohly proplouvat i supertankery, které se doposud do průplavu nevešly. Ani poté ale nebudou moci využívat Suezský průplav všechna plavidla spadající do kategorie supertankerů. Nejde jen o hloubku ponoru, šířku a délku, ale i o výšku, protože přes průplav vede most, pod který se všechna plavidla musí vejít. Náklady na tento nový průplav se odhadují na 4 miliardy dolarů a Egypt stavbu provede vlastními silami. Na financování této stavby vydala egyptská vláda vládní dluhopisy, což se v Egyptě

setkalo s pozitivním ohlaselem, protože pro Egypty byla koupě dluhopisu vlasteneckou povinností i výnosnou investicí. Další zdroje financování tohoto projektu mají být ze Saudské Arábie a Spojených arabských emirátů, kde již byly slíbeny miliardové investice.



Egyptští občané vykoupili během několika dnů dluhopisy na stavbu Nového Suezského průplavu

Stavbu nového průplavu má zrealizovat přibližně 20 armádních stavebních firem. Výstavba nového průplavu se plánovala na tři roky, ale egyptský prezident Sísí vyzval stavitele, aby plánovanou dobu stavby zkrátili ze tří let na rok. Prezident Sísí již stanovil datum slavnostního otevření Nového Suezského průplavu na 6. srpna 2015.

### Parametry Nového Suezského průplavu (NSC)

Celková délka 72 km, z toho úplně nový průplav 35 km (na obrázku fialově). Hloubka 24 m, šířka v hladině 317 m.

Prohloubení 37 km, z toho v oblasti By-passu Balah 10 km a v oblasti Velkého hořkého jezera 27 km. Hloubka taktéž 24 m.





### **Ekonomické důvody projektu**

Egyptská vláda doufá, že realizací tohoto projektu dojde k podobnému ekonomickému oživení, které nastalo po znovuotevření průplavu, který byl v důsledku války mezi Egyptem a Izraelem v roce 1967–1975 uzavřen. Po znovuotevření průplavu nastal v okolí průplavu hospodářský a dopravně technický rozvoj. Celá pobřežní oblast a dříve opomíjená města Suez, Ismailia a Búr Said ekonomicky i jinak doslovně „rozkvetla“. Tento „zázrak“ chce egyptská vláda zopakovat a tím oživit churavějící egyptskou ekonomiku a vylepšit popularitu hlavy státu.

Vedle nového průplavu má vyrůst nová průmyslová zóna, která má zahrnovat nové přístavy, letiště, průmyslové kapacity – celkem zhruba milion pracovních míst. K vylepšení dopravní infrastruktury má být vybudováno 6 nových tunelů pro auta a vlaky k usnadnění spojení Sinajského poloostrova se zbytkem Egypta. Investice do této zóny o roz-

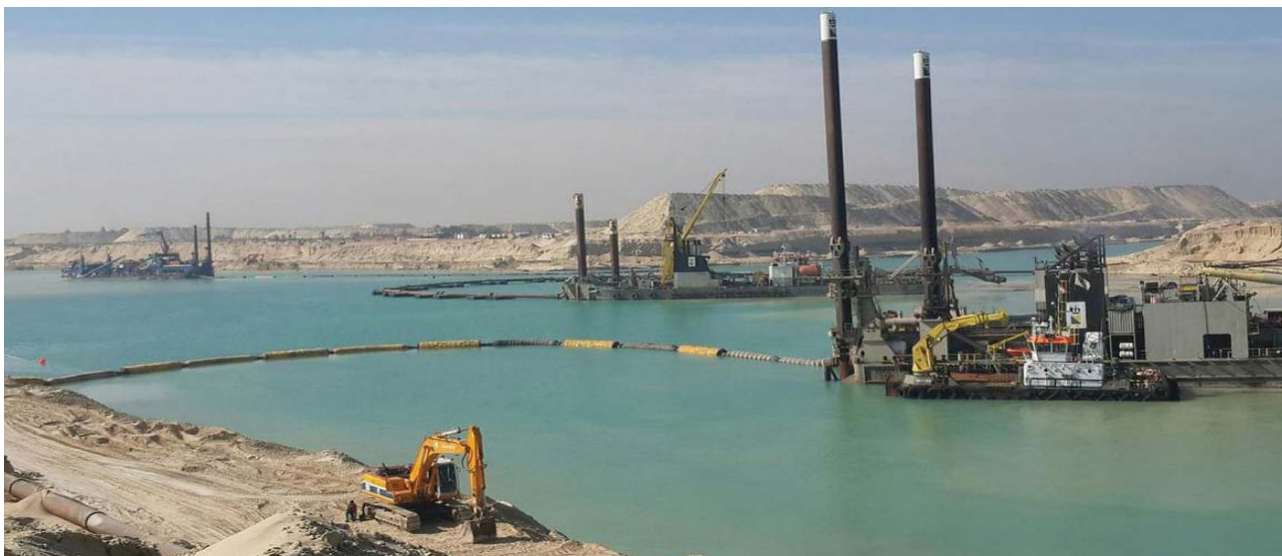


loze 76 tisíc kilometrů čtverečních mají dosáhnout 10 miliard dolarů a měly by přijít ze zahraničí.

Realizace tohoto projektu přinesla zvýšení mezinárodní prestiže Egypta ve spojení s velkými ekonomickými zisky.



Na stavbu nového průplavu se shromáždila největší stavební technika světa. Foto: DredgingToday.com



Výstavba Nového Suezského průplavu. Foto: The Cairo Post

# ČR se musí více zaměřit na rozvoj vodních cest pro nákladní plavbu

Mgr. Tomáš Zdechovský – poslanec Evropského parlamentu

Česká republika schytila další obrovskou kritiku od poslanců Kontrolního výboru Evropské parlamentu za čerpání peněz z Evropské unie. Tentokrát výbor projednával zprávu Evropského účetního dvora o vnitrostátní vodní dopravě v Evropě. Od roku 2001 se podle auditorů podíl tohoto způsobu dopravy ani splavnost pro nákladní dopravu v České republice vůbec nezlepšila.

Ve zprávě je České republice věnován poměrně velký prostor. Kontroloři Českou republiku opakovaně navštívili a přesvědčili se, že se u nás namísto zvyšování splavnosti řek, snažil stát utratit finanční prostředky na opravy přístavů nebo dílčí práce na projektech. **Nicméně se splavněním Labe se vůbec nepokročilo.**

Auditoři se zaměřili na několik projektů hrazených z peněz Evropské unie a nešetřili ve zprávě kritikou. Například znovu připomněli naprosto předraženy „zvedací“ most v Kolíně, nebo splavnění Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Vltavou, které je určené pro rekreační plavbu. Auditoři kritizovali například přístaviště pro malé a soukromé čluny na Vltavě financované v rámci projektu Platina.

Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice Hluboká stálo 32 milionu eur, z čehož přes 20 milionů bylo hrazeno z peněz Evropské unie. A přestože se čerpaly na projekt peníze jako na projekt vnitrozemské vodní dopravy, souvisel především s rozvojem cestovního ruchu.

## Projekty nemají žádnou strategii a jen se utrácely evropské peníze

Podle auditorů zemím včetně Česka chybí dlouhodobá strategie v oblasti lodní dopravy. Státy tak utrácí peníze bez efektu pro lodní dopravu. Kritika se snesla například na národní administrativu, která je příliš komplikovaná a způsobuje zpoždění projektů. **Navíc chybí spolupráce mezi jednotlivými státy Evropské unie, která by dala například projektu splavnění Labe nebo napojení České republiky na Dunaj absolutní prioritě.**

V České republice bylo v období mezi roky 2007 a 2013 přiděleno přes čtyři miliardy korun z Evropské unie na úpravu problematických míst na Labi kolem Děčína. Protože nebylo možné zajistit povolení ze životního prostředí, byla realizována řada projektů, které neměly nic společného s nákladní dopravou po českých řekách. Přidělené prostředky byly vyčerpány, aniž by došlo k významnému zlepšení vnitrozemské nákladní vodní dopravy.

## Kritika ekologických aktivistů kvůli blokování staveb

Auditoři opakovaně upozorňují, že lodní doprava je naprosto neekologičtější způsob dopravy. Proto by mělo dojít ze strany státu k jeho absolutnímu upřednostnění. Pokud se srovnají plyny ovlivňující klima, látky znečišťující ovzduší, hluk a nehody, vychází podle auditorů lodní doprava jako naprosto nejlepší způsob dopravy.

Podle auditorů si tak často ekologové protiřečí. Namísto toho, aby pomohli životnímu prostředí jako celku, hledají zástupné důvody, proč blokovat různé vodní dopravní stavby. Stát by měl proto daleko důrazněji v těchto sporech postupovat a snažit se pro lodní dopravu v České republice připravit konkurenceschopné prostředí.

## Reakce na výtky auditorů Evropského účetního dvora

„Je pravdou, že investice zatím nákladní dopravě významným způsobem nepomohly,“ přiznal v pořadu Pro a proti Českého rozhlasu Plus zástupce šéfa Ředitelství vodních cest Jan Bukovský.

Podle něj vinu na tom nesou stále neodstraněná kritická místa v povodí Labe, zejména splavnost v okolí Děčína, která je klíčem pro splavnost celé labské vodní cesty.

Zprávu Evropského účetního dvora nevnímá Jan Bukovský jako kritiku, ale jako apel, že je třeba se více soustředit na odstranění kritických úzkých míst.

**Jan Bukovský: „Podmínky pro financování z Evropské unie v období, o kterém hovoříme, umožňovaly financovat jak projekty pro nákladní plavbu, tak pro turistickou rekreační plavbu. Vzhledem k tomu, že stavební povolení na Děčín stále nemáme, bylo rozhodnuto na ministerstvu dopravy, že tyto prostředky nebudou vráceny, ale budou použity na ten druhý, méně důležitý účel, a to turistickou stavbu na Vltavě.“**



Kolínský železniční most je jednou z nejčastěji zmiňovaných investic na vodních cestách dotovaných z EU. Prý je chybou, že se nezvedá. Přesto už nyní zvýšení podjezdné výšky na standardních 5,25 m umožňuje větším nákladním lodím dosáhnout přístavu Kolín a loděnice ve Chvaleticích. Foto: Pavel Vognar

## Česko je mistrem ve vodní dopravě, předstihlo i Němce. Ale jen v čerpání dotací

Hospodářské noviny – Eliška Nová, Kateřina Surmanová, 29. 5. 2015

V letech 2001 až 2012 dostalo Česko na vybudování vodních cest, po kterých by mohly lodě převážet zboží, 138 milionů eur. To je zhruba polovina celkového rozpočtu dalších 12 zemí EU. Několikanásobně větší Německo čerpalo 110 milionů eur.

V přístavech v Hluboké nad Vltavou i Českém Vrbném může zakotvit jakákoli soukromá loď. V jednom z nich dokonce na den zdarma. V Hluboké, hned vedle, mohou vodáci trénovat sjíždění divoké vody. Zájemci si o pár kroků dál mohou půjčit kajak. Nebo kolečkové brusle. Oba přístavy jsou na vodní cestě z Českých Budějovic do Hluboké, která stála bezmála 800 milionů korun. Z toho 80 procent zainvestovala EU. Peníze měly jít přitom na říční dopravu, tvrdí Evropský účetní dvůr, který hlídá financování unie.

Evropa se dlouhodobě snaží přemístit nákladní dopravu ze silnic a železnic na vodu. A Česko má teď díky penězům z EU nejsplavnější řeku v Evropě. Alespoň na papíře.

V letech 2001 až 2012 dostalo na vybudování vodních cest, po kterých by mohly lodě převážet zboží, 138 milionů eur.

To je zhruba polovina celkového rozpočtu dalších dvanácti zemí EU. Několikanásobně větší Německo čerpalo 110 milionů eur, ostatní státy v desítkách i jednotkách milionů. Výsledek je ale takřka nulový. I přes výši investic se totiž ve stejných letech podíl vodní dopavy v Česku nezvedl. Stále činí jen 0,1 procenta.

Nákladní doprava se ale na české řeky může přemístit jen těžko. Prioritou je totiž splavnění Labe, po kterém by přes Česko mohly jezdit nákladní lodě z Německa. To ale nemůže fungovat bez jezu v Děčíně, který je pro splavnění Labe klíčový. V cestě však stále stojí ekologové.

Právě na jez v Děčíně, který má vyjít na pět miliard korun, chtělo Česko peníze z Evropy využít. Když ale

bylo jasné, že se stavbou v příslušném dotačním období začít nemůže, o peníze nechtělo přijít.

Investovalo tak do komerčních a turistických projektů, které posílí říční dopavy nijak nepomohou.

Právě projekt vltavské vodní cesty z Budějovic do Hluboké se nelíbí Evropskému účetnímu dvoru. Stejně jako zvedací most přes Labe v Kolíně, který se ale nezvedá.

**138 mil. eur** získala Česká republika na zlepšení vnitrozemské vodní dopavy od EU v letech 2001 až 2012.

**0,1 procenta** je podíl vodní dopavy v Česku. Během let 2001 až 2012 tento poměr stagnoval.

*„Splavněním Vltavy se otevřela také možnost pro komerční rekreační účely. Projekt tedy sice neřeší stěžejní problémy labsko-vltavské vodní cesty, ale má pozitivní dopad na ekonomický rozvoj oblasti,“* říká k tomu mluvčí ministerstva dopavy Tomáš Neřold.

V obou přístavech na vltavské cestě teď kotví dohromady méně než desítka lodí.

A divokou vodu si včera přišli vyzkoušet dva zájemci.

Přístaviště, postavené rovněž za evropské peníze, se využívá především k vyhlídkovým a turistickým trasám. Z Budějovic do Hluboké a zpět odjíždí loď dvakrát denně. Navíc jen o víkendech.

Česko na tom ale zdaleka není špatně samo. Evropský účetní dvůr uvádí, že zvýšit podíl vodní dopavy se podařilo jen Francii, Belgii a Nizozemsku.

Podle auditu se navíc nedaří spolupráce členských států. A tak zatímco pro Česko je splavnění Labe klíčové, Němci naopak Labe ve svých investičních prioritách nemají.

Kritice se nevyhnula ani Evropská komise, která by se měla napříště zaměřit na to, aby byly financovány jen stavby, jež jsou pro vodní dopravu nejvíce potřebné.

### Poznámka redakce - JAK JE TO OPRAVDU?



**!** Přístav Hluboká nad Vltavou bývá médií spojován s evropskými dotacemi na dokončení splavnění Vltavy do Českých Budějovic. Skutečnost je však taková, že na výstavbu tohoto sportovního přístavu nešlo ani jedno euro



**!** Se splavněním Vltavy je spojován dokonce vodácký areál v Českém Vrbném, který je ale ve skutečnosti samostatný projekt s investicí do vodní cesty nesouvisející



## Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje

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

### Přístav Hluboká nad Vltavou, přístaviště Purkarec a další veřejná přístavní infrastruktura začíná sloužit veřejnosti

Výstavba veřejné přístavní infrastruktury určené pro osobní a rekreační plavbu představuje v posledních letech významnou část investičního programu Ředitelství vodních cest ČR. Nové přístavy a přístaviště vyrůstají na Vltavě, Labi a tradičně i na Baťově kanálu.

Vzorem je právě Baťův kanál, kde byla od roku 2000 postupně vybudována síť veřejných přístavišť, která byla důležitým impulzem pro následný dynamický rozvoj rekreační plavby. Zejména v posledních letech rostoucí sektor plavidel z půjčoven představuje hlavní uživatele přístavišť i celé vodní cesty. Základní síť přístavišť je nyní prakticky hotova, ale začíná se citelně projevovat nedostatek kapacity pro stání plavidel. V letošním roce se na Baťově kanálu výstavbou přístavu Petrov pozornost přenáší na zvýšení kapacity zejména dlouhodobějšího stání plavidel v atraktivních lokalitách včetně zajištění servisních služeb. Tímto se otevře prostor pro větší provázanost plavby s místním turistickým zázemím. V dalších letech budou následovat i přístavy Veselí nad Moravou a Napajedla.



Přístav Petrov

Foto: Vojtěch Bártek

### Hluboká nad Vltavou

V neděli 31. května 2015 zažila Vltava v okolí Hluboké nad Vltavou nebyvalý ruch. Za účasti starosty města, ředitele Ředitelství vodních cest ČR, několika členů Parlamentu a dalších hostů byl slavnostně otevřen nový přístav pro rekreační plavbu. Vody přístavu brázdily čluny, malé kajutové lodě, plavidla záchranářů i Povodí Vltavy, s.p. Na břehu byl ve spolupráci s městem zorganizován zábavný program pro děti.

„Je mi potěšením, že dnes stříháme pásku nového moderního přístavu, který si Vltava jistě zasloužila. Pravidelně se hlásí další zájemci o stání lodě, takže věřím, že brzy

bude celý přístav plný lodí. Jsem přesvědčen, že tento unikátní přístav si rychle najde své návštěvníky a zdejší Vltava se stane oázou rekreační plavby tak, jako mimořádně úspěšný Baťův kanál na Moravě,“ prohlásil ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů. „Těším se, že mnoho lidí, kteří tráví svoji dovolenou na lodí v Holandsku a ve Francii, nyní objeví i malebnou Vltavu,“ dodal.

V minulých dvou letech byla v bočním rameni Vltavy vybudována nejen přístavní mola, ale celé rameno bylo vyčištěno od sedimentů, prohloubeno a na vjezdu byl vybudován uzavírací objekt se zdvižnou pěší a cyklistickou lávkou. Plavba se tak vrátila do míst, kde před vybudováním stávajícího pohyblivého jezu ve 30. letech 20. století procházelo hlavní koryto Vltavy, sloužící jako páteř české voroplavby. Investorem stavby bylo Ředitelství vodních cest ČR. Město Hluboká nad Vltavou na tyto práce navázalo parkovištěm, komunikací k přístavišti osobních lodí na řece a novým systémem cyklostezek, které po dokončení navazujících úseků brzy bezpečně propojí levobřežní cyklistický koridor od Českých Budějovic na Purkarec.

V přístavu je k dispozici několik druhů stání lodí. Okolo středního ostrůvku jsou u plovoucího mola s plovoucími výložníky nebo dřevěnými mooringy k dispozici dlouhodobá stání pro 37 plavidel, kde je možné si rezervovat stání až na celou sezónu. Naopak na obvodu přístavu jsou stání určená jako krátkodobá, na západní straně jako plovoucí molo s výložníky, na východní straně jako molo pevné na ocelové konstrukci. Všechna tato mola mají pro pohodlné a bezpečné užívání podlahu z dřevěných prken. Podél severní strany přístavu byla vybudována železobetonová nábrežní zeď, obložená kamenem, kde jsou další krátkodobá stání a stání pro zásobování plavidel. Nezbytná je rampa pro spouštění plavidel z automobilových vleků. Celkem může v atraktivním místě přímo pod zámek bezpečně stát až 73 rekreačních motorových lodí. Bezprostředně vedle vjezdu na východní straně bazénu je stání pro osobní loď délky až 44 m, určené pro výstup a nástup cestujících. U navazujícího mola může stát osobní loď i déle. U všech stání jsou k dispozici přípojky lodí na elektřinu i vodu, ovládané přes jednotný systém přístavní karty.

„V části přístavu, kde je možné si pronajmout stání na celou sezónu, je nyní jich již více než polovina obsazena klienty. Jsem rád, že zde začíná fungovat i půjčovna lodí, která nabízí rekreaci na vodě široké veřejnosti i bez kapitánské oprávnění,“ upřesnil Lubomír Fojtů. „Druhá polovina přístavu ale bude sloužit pro krátkodobé zastavení návštěvníků na pár hodin, přes noc nebo na několik dní.“

Přístav je zároveň i ochranný, tudíž mimo sezónu nebo v období zastavené plavby z důvodu povodňových průtoků (nad 100 m<sup>3</sup>/s) budou malá plavidla soustředěna k plovoucím molům v západní části bazénu. Tato mola jsou vedena podél daleb až do úrovně nejvyšší povodně. Osobní lodě mají ochranné stání na východní straně u přístavní zdi, kde jsou vybudovány tři vysokovodní dalby.

Rovněž osobní lodě tak zde bezpečně překonají povodeň. Vjezd do přístavu je možné zahradit, takže při menších povodních až do 20leté vody lze uzavřením přístavu ochránit přilehlou část města před zatopením.

Provozovatelem přístavu je Ředitelství vodních cest ČR a veškeré služby jsou poskytovány v režimu veřejného přístavu, tj. dle zveřejněných cen. Rezervací stání účtovanou na celou sezónu od května do října, měsíční sazbou nebo denní sazbou za stání delší než 4 hodiny jsou kryty náklady na provoz a údržbu přístavu. Vlastní provádění údržby pro ŘVC ČR zabezpečuje dodavatel vybraný veřejným výběrovým řízením. Stání plavidel v délce do 4 hodin je bezplatné. V přístavu si podnikatelé rovněž mohou rezervovat stání pro provoz půjčovny plavidel. Režim přístavu je organizován tak, aby rozsah dlouhodobě obsazených míst vždy zaplnil jen část kapacity a bylo k dispozici dostatek stání pro návštěvníky, kteří do Hluboké nad Vltavou vyrazí v rámci svého putování po vodní cestě.

Architektonický rámec projektu vtiskl českobudějovický ateliér A8000 architektů Jiřího Stříteského a Martina Krupauera. Snahou bylo maximálně zasadit přístav do krajiny, proto maximum viditelných ploch tvoří dřevo. Tam, kde bylo nutné postavit nábřežní zdi, tvoří jejich povrch přírodní kámen. Projektovou dokumentaci vypracovala firma Pöyry Environment a.s. a zhotovitelem stavby bylo sdružení firem SMP CZ, a.s. a Metrostav a.s. Celkové náklady dosáhly 209,8 mil. Kč a byly financovány z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury.

Přístav vznikl v úzké spolupráci s městem Hluboká nad Vltavou. „Město vybuodovalo nejen parkoviště, ale také nové cyklostezky, aby se tento prostor v centru města otevřel pro občany i turisty,“ prohlásil starosta města Tomáš Jirsa. „Již od první myšlenky město přístav podporovalo jako další příležitost pro rozvoj celého regionu. Nádherná krajina Vltavy zde neprávem zůstávala neobjevena,“ dodal.

Pro sezónu roku 2015 je zázemí pro posádky v přístavu zatím provizorního charakteru, kdy správce přístavu sídlí v dočasně buňce. Během letošního roku začne Ředitelství vodních cest ČR stavět novou provozní budovu se sociálním zázemím, a tak v sezóně 2016 bude k dispozici nejen provozní a informační centrum, ale také moderní hygienické zázemí včetně sprch. Vedle vyrostle ještě služebna Státní plavební správy, která bude míst v přístavu využívat jako základnu pro dozorovou činnost v Jihočeském kraji i jako kontaktní centrum pro vůdce a provozovatele plavidel.

**Přístav Hluboká nad Vltavou obdržel titul ČESKÁ DOPRAVNÍ STAVBA/TECHNOLOGIE/INOVACE ROKU 2014.**



Přístav Hluboká nad Vltavou - celkový pohled

## Další práce na dokončení splavnění horní Vltavy

Hlubokou nad Vltavou práce na přístavní infrastruktuře v jižních Čechách nekončí. V letošním roce se rozběhly stavební práce také na přístavišti Purkarec, ležícím uprostřed délky Hněvkovické nádrže mezi Hlubokou nad Vltavou a přehradní hrází VD Hněvkovice. Tato malebná obec na břehu nádrže se dočká 50 m dlouhého plovoucího přístavního mola, umístěného přímo v centru u kostela. Molo je řešeno s bezbariérovým přístupem, kdy část mola výšky 0,9 m nad hladinou bude sloužit jako zastávka osobních lodí a nižší část výšky 0,6 m pro malá plavidla. Na molu bude k dispozici standardní přípojné místo pro elektrickou energii. Vlastní konstrukce mola bude obdobná jako na přístavišti Lannova loděnice v Českých Budějovicích, tedy z plovoucích železobetonových plováků s polystyrenovou výplní, vedených podél daleb. Tyto dalby stabilizují molo za všech vodních stavů, na rozdíl od Českých Budějovic jsou podstatně nižší, ale zase naopak jejich kotvení do skalního podloží bylo velmi náročné. Přístaviště začne sloužit během července 2015.

Pro plavební sezónu roku 2016 se objeví další novinky v přístavu České Vrbné. Osazen zde bude otočný sloupový jeřáb pro plavidla hmotnosti až 10 tun, s vyložením 10 m, umožňující jednoduché a rychlé vytažování malých plavidel na souš. Ředitelství vodních cest ČR dále dobuduje čerpací stanici pohonných hmot a bude tak k dispozici nejen bezpečné a komfortní tankování nafty i benzínu, ale také vyčerpávání znečištěných nádních vod. Tento standard se bude rozšiřovat i na jiných vodních cestách České republiky.

Přístavem ale práce na Vltavě v jižních Čechách nekončí. Od prosince loňského roku se rozběhla výstavba poslední zbývající plavební komory ve Hněvkovicích u Týna nad Vltavou. V létě 2016 se tak pro rekreační plavbu malých člunů, jachet, hausbótů i osobních lodí brázdících vody Orlické přehrady otevře cesta po 33 km nové vodní cesty až do centra Českých Budějovic. Těchto celkem 98 km vodní cesty od přehradní hráze Orlíku umožní navštívit řadu turisticky atraktivních míst od zámku Hluboká až po romantická údolí řeky. V sezóně roku 2017 tak nový přístav Hluboká čeká zatěžkávací zkouška stovek nových lodí.

Tomuto očekávanému růstu zájmu o plavbu bude nutné přizpůsobit také přístaviště v Týně nad Vltavou a proto město začíná s Ředitelstvím vodních cest ČR aktivně řešit podmínky pro rozšíření současného přístaviště.



Přístav Hluboká nad Vltavou - vjezd do přístavu

## Situace na Labi

V uplynulých letech Ředitelství vodních cest ČR vybudovalo síť veřejných přístavišť osobních lodí v Ústí nad Labem, Dolních Zálezlech, Libochovanech, Lovosicích, Nučnicích a Libotenicích. Zájem plavců na malých plavidlech vzbuzují také veřejná přístaviště v Dolních Zálezlech, Nučnicích a Libotenicích, kde je možné bezplatně stát až 48 hodin, přečkat noc a navštívit obec. Od letošního roku funguje systém pro napojení plavidel na elektrickou energii, který je ve všech těchto přístavištích k dispozici. Pro odběr je využívána přístavní karta, platná jednotně na všech vodních cestách.

### Přístaviště na Labi obdržela titul **ČESKÁ DOPRAVNÍ STAVBA/TECHNOLOGIE/INOVACE ROKU 2014.**

V letošním roce by mělo dojít k modernizaci přístaviště v Litoměřicích, kde bude nově pro malá plavidla i pro osobní lodě připojení nejen na elektřinu, ale také na pitnou vodu. Do příští plavební sezóny 2016 Ředitelství vodních cest ČR připravuje postavit další přístaviště. Pokud se podaří včas získat povolení, vyrostou tato přístaviště zejména v Nymburku, Neratovicích, Čelákovících, Osečce, Štětí, Roudnici nad Labem a v Děčíně.



Přístaviště Dolní Zálezly

## Přístavní karta

V roce 2015 Ředitelství vodních cest ČR spustilo nový koncept tzv. přístavní karty, jako předplatné čipové karty na odběr přístavních služeb. Tato karta vychází k původního konceptu pilotně provozovaného již 4 roky na Vltavě u Českých Budějovic, nyní jsou ale tyto karty platné ve všech přístavech a přístavištích budovaných Ředitelstvím vodních cest ČR. Kromě horní Vltavy se karta nyní využije na dolním Labi. Dynamický růst bude během léta na Baťově kanálu. Nejen že bude na tuto kartu možné odebírat média v novém přístavu Petrov, ale postupně se budou zprovozňovat odběrné sloupky na dalších 12 přístavištích podél celého Baťova kanálu. Tak jak v příštím roce budou zprovozňována další přístaviště na Labi, na každém z nich bude pomoci karty možné připojení plavidel.

Přístavní karty jsou prodávány v přístavech i v dalších zařízeních u přístavišť jako předplatné karty. Celý systém provozuje Ředitelství vodních cest ČR. Momentálně je Ministerstvem dopravy ČR schváleno zahájení realizace rozšíření funkcionality tak, aby bylo možné přístavní karty přes internet jednoduše bezhotovostně „dobíjet“ a karta tak mohla zůstat trvale u plavidla. Zároveň tak bude zavedena možnost rezervace stání v přístavu, přihlašování a odhlašování v přístavu a další inovativní služby. Jejich provoz by měl začít v roce 2016.

Závěrem několik technických detailů. Na elektrickou energii je možné napojit plavidlo pomocí vidlice CEE (kempingové), s napětím 230 V a příkonem 10–16 A. Pro osobní lodě jsou k dispozici i třífázové přípojky 400 V. Voda je odebírána hadicí zapojenou vsuvkou do NITO ½“ rychlospojky. Pro osobní lodě budou k dispozici na některých přístavištích ještě bajonetové přípojky C 52.

Ředitelství vodních cest ČR věří, že pomocí standardizovaných břehových přípojek bude k dispozici nová kvalita pro bezpečné a pohodlné využívání přístavů a vodní cesty pro plavbu.



Přístaviště Nučnice - s novými odběrnými sloupky elektřiny a vody

# Eurofondy pre vodnú dopravu a verejný prístav Bratislava - prvýkrát v histórii SR

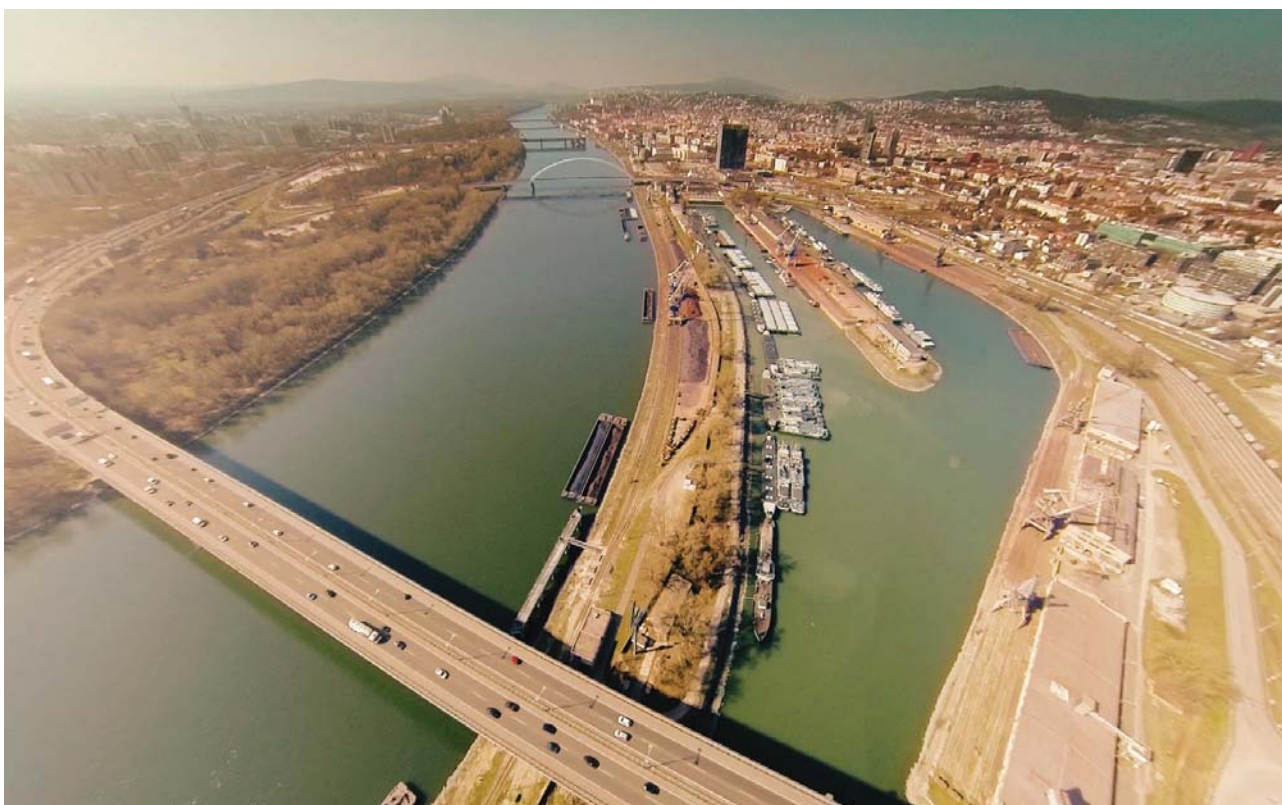
Slavomír Kollár – vedúci odd. rozvoja a riadenia projektov, Verejný prístav, a. s.



Jedným z prioritných záujmov EÚ je dosiahnuť v rámci integračného priestoru environmentálne šetrnejší dopravný systém, rozvoj vodnej

dopravy ako rovnocenného módu dopravy a vytvorenie moderného intermodálneho dopravného systému. Európska komisia schválila dňa 29. októbra 2014 strategický dokument Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OP II) 2014 - 2020, prostredníctvom ktorého bude možnosť čerpať finančné prostriedky z eurofondov na rozvoj jednotlivých druhov dopravy a podporu informačnej spoločnosti. **Pozitívnu správou je, že prvýkrát v histórii bola vytvorená samostatná prioritná os na rozvoj infraštruktúry vodnej dopravy, pre ktorú boli vyčlenené zdroje v objeme 137 mil. Eur.** Túto príležitosť na čerpanie nenávratných európskych zdrojov využila spoločnosť Verejný prístav, a.s., ktorá má na modernizáciu verejného prístavu Bratislava predschválené finančné linky v celkovom objeme 76,450 mil. Eur. Zámerom je modernizácia nákladného a osobného verejného prístavu Bratislava, aby bol zabezpečený lepší dopravný potenciál prístavu, ako aj splnenie technických a bezpečnostných požiadaviek platných v EÚ, bez environmentálnej záťaže na okolité prostredie. Investičné zámery spoločnosti Verejný prístav sa týkajú modernizácie prístavnej infraštruktúry, nových výstražných označení a dobudovania spevnených plôch, čím sa verejný prístav Bratislava priblíži moderným zahraničným

prístavom na Dunaji, ako Budapešť, Viedeň, Linz, a pod. Táto vízia je naplniteľná za podmienky vypracovania kvalitného Master plánu, zabezpečenia potrebnej projektovej a prípravnej práce a vysporiadania majetkovo – právnych vzťahov, spočívajúcich vo vlastníctve infraštruktúry a superštruktúry vo verejnom prístave Bratislava. V súčasnosti je to najdôležitejšia etapa, pre získanie nenávratného finančného prostriedku, ktorá je v odbore vodnej dopravy témou č. 1. Časový horizont pre finálne posudzovanie jednotlivých projektov na čerpanie eurofondov z OP II je stanovený Európskou komisiou na rok 2016, a management spoločnosti Verejný prístav, a.s. je pripravený byť v rámci tohto záverečného hodnotenia úspešný.



Prístav Bratislava

# Střední Čechy brzy nabídnou nové atraktivní možnosti vodní turistiky

Ing. Nicole Mertinová – Středočeský kraj

**Další možnosti rekreace a turistiky brzy nabídne Polabí ve středních Čechách. Už letos se začnou budovat nová veřejná přístaviště pro lodě hotelového typu i pro výletní vyhlídkové lodě, ale také pro malá rekreační plavidla a hausbóty.**

Během třetího čtvrtletí 2015 se začne stavět přístaviště Nymburk a Čelákovice. Pokud se podaří získat včas stavební povolení, mohly by se zahájit stavby na Mělnicku. Projekt, který dlouhodobě prosazuje hejtmán Středočeského kraje Miloš Petera (ČSSD) by měl zahrnovat

v první vlně 9 nových veřejných přístavišť. Jejich síť má postupně vzniknout i na Vltavě, první vlnou je Davle, kde se začne se stavbou v posledním čtvrtletí 2015.

„Nová veřejná přístaviště by měla vzniknout od Neratovic až po Kolín. Kromě Nymburka, Čelákovice, Neratovic, Osečku a Mělníka by měla vyrůst ještě v Lysé nad Labem, Sadské, Poděbradech a v Kolíně. Slibujeme si od toho zvýšení turistického ruchu v našem kraji podle vzoru Bažova kanálu. Tento způsob turistiky je velice populární v západní Evropě, takže předpokládáme příliv turistů i ze zahraničí,“ uvedl středočeský hejtmán Miloš Petera.



Mapa plánovaných přístavišť na Labe

Zdroj: ŘVC ČR

## Města už před pěti lety sepsala dohodu o spolupráci

Mělnický přístav na soutoku Labe a Vltavy je významné mezinárodní lodní logistické centrum a křižovatka mezi různými druhy dopravy. Za posledních několik let do jeho rozvoje investovala společnost České přístavy asi 700 milionů korun. Přístav si v doprovodu generálního ředitele Českých přístavů Miroslava Černého a ředitele mělnického přístavu Jana Šnejdárka prohlédl hejtmán Miloš Petera ve čtvrtek 19. března 2015. „Je tu vidět ohromný kus práce. Viděl jsem přístavní protipovodňovou hráz navýšenou minimálně na stoletou vodu a také opravené zázemí přístavu. Diskutovali jsme i o využití materiálu vytěženého z koryta Labe, který přístav nabízí za velmi příznivou cenu. Obce, které by o zeminu měly zájem, se mohou obrátit přímo na kraj,“ dodal hejtmán Petera.

Města, ve kterých se plánují přístaviště, už před pěti lety sepsala dohodu o spolupráci, kterou Miloš Petera ještě jako nymburský starosta inicioval. „V Nymburce se také proto zřídila obecně prospěšná společnost Plavba



Hejtmán Středočeského kraje Miloš Petera (uprostřed) a generální ředitel Českých přístavů Miroslav Černý (vpravo) si prohlédli mělnický přístav



po Labi, která bude zajišťovat propagaci této turistiky a připravovat široký program využití Labe pro rekreační, sportovní a kulturní aktivity a starat se o co nejvyšší komfort turistů," dodal Petera.

dočeského kraje nezbytné, aby na středočeském úseku Labe byl co nejdříve druhý plně funkční přístav. „V současné době slouží takový přístav v Mělníku. Ale to je málo. Ve středních Čechách by neměl být pouze jeden



Hejtman Středočeského kraje Miloš Petera si prohlédl přístav Mělník

### Všechna přístaviště budou veřejná

Kapacita stání v nových přístavištích bude 10 až 16 rekreačních plavidel, samostatně bude zastávka pro osobní loď. Lodě pro malou rekreační plavbu, jako například čluny, kabinové lodě s ubytováním zvané hausbóty mají zpravidla délku do 10 metrů. V přístavech si výletníci budou moci doplnit vodu, připojit se na elektrickou energii a zbavit se odpadu. „Všechna přístaviště budou veřejná. Pro kotvení bude povoleno 48 hodin. V tuto chvíli ještě není jasné, ve kterém přístavišti bude možnost doplnit paliva,“ uvedl zástupce ředitele Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC) Jan Bukovský.

Ředitelství vodních cest vybuduje a bude provozovat vlastní přístavní mola, města a obce je doplní parkovišti a další infrastrukturou a sociálním zázemím. Náklady na stavbu jednoho přístaviště se budou pohybovat mezi 15 až 20 miliony korun. Stavby financuje ŘVC prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury, města základní infrastrukturu mimo řeku a následnou péči o objekty.

### Hejtman Miloš Petera podporuje výstavbu druhého středočeského veřejného přístavu na Labi v Kolíně

Plnou podporu rozvoji veřejného přístavu v Kolíně vyslovil hejtman Středočeského kraje Miloš Petera, který jej v úterý 26. května 2015 navštívil v doprovodu generálního ředitele akciové společnosti České přístavy Miloslava Černého.

„Přístav v Kolíně je součástí sítě nejvýznamnějších evropských přístavišť. Po dokončení plavebního stupně Přelouč bude možné po Labi plavit náklady až do Pardubic. Po řece bude možné vozit nejen nadrozměrná břemena, ale i zboží, které je dnes přepravováno kamiony po přetížených silnicích. Přitom doprava lodí je nehluká, ekologická a levná,“ zdůraznil Miloslav Černý.

Podle hejtmána Miloše Petery je pro další rozvoj Stře-

přístav. Podporuji rozvoj veřejného přístavu v Kolíně a budu jednat se státními orgány o podpoře jeho výstavby,“ vysvětlil hejtman Miloš Petera.

Podle generálního ředitele Českých přístavů Miloslava Černého brzdí další rozvoj kolínského veřejného přístavu výstavba terminálu kombinované přepravy. Pro jeho dokončení je nutné přelit část slepého ramene. „Přestože jsme na to v roce 2011 získali povolení, Česká inspekce životního prostředí tuto stavbu zastavila. Máme připraveno náhradní řešení. Chceme podat novou žádost na úpravu starého ramene Labe v souladu se schváleným územním plánem města Kolína,“ doplnil Miloslav Černý.

Hejtman Středočeského kraje Miloš Petera nové řešení vítá a podporuje jej. „K největším problémům středních Čech patří přetížení silnic, zejména kamionovou dopravou. Proto usilujeme o přesunutí části této dopravy na železnici a také na labskou vodní cestu. Věřím, že se povede projekt výstavby a rozvoje kolínského veřejného přístavu co nejdříve dokončit tak, aby Labe ulehčilo našim přetíženým silnicím.“



Hejtman Miloš Petera si prohlíží plány na modernizaci přístavu Kolín s generálním ředitelem Českých přístavů a.s. Miloslavem Černým

# Stavba středové části tankeru v loděnicích Lhotka

Tomáš Kolařík

Foto: Miroslav Neumaier

Úderem 12té hodiny polední dne 17. března 2015 sjel 80,5 metrů dlouhý kolos po lyžinách do vody. V loděnici společnosti Barkmet ve Lhotce u Lovosic byla spuštěna na Labe nová středová sekce pro německý tanker CHRISTOPH.

„Jedná se o sekci nákladové části vnitrozemského tankeru. Loď převáží hlavně ropné produkty. Loď jsme stavěli pro německého rejdáře z oblasti u řeky Emže,“ říká technický ředitel loděnice Barkmet, Ing. Ivan Troutnar.

Kontrakt firma podepsala v první polovině roku 2014, pak následovalo zhotovení projektu, výpočty stability a plovatelnosti a schválení projektu od Germanischer Lloyd. Stavět se začalo na podzim.

Na středové části tankeru pracovalo až 35 lidí. „Letos je to druhý podobný výrobek. Samozřejmě bychom stihli mnohem víc, pokud by labsko-vltavská vodní cesta měla stabilní parametry,“ zdůraznil Ing. Ivan Troutnar.

Nevšední podívaná přilákala spoustu diváků, kteří byli zvědaví co bude. Na rejdě je připraven tlačný remorkér, který trup nové části lodi poveze k dokončení do loděnice ve Chvaleticích.

„Plavba bude náročná,“ říká František Hamza kapitán remorkéru, který bude část tankeru dopravovat do cílové loděnice.

„Nemá to tvar lodí, chybí tomu před, zád, takže odpor vody bude veliký. Největší problémy budou v plavebních

komorách, tam budeme muset být velmi opatrní, abychom neudělali nějakou škodu,“ doplňuje kapitán.

Trup lodi sjel do Labe a vytvořil velkou vlnu která se opřela o protější břeh. Dělníci z doku a posádka remorkéru začali ihned manévr vedoucí ke spojení obou těles a stabilizaci tankeru. Vzhledem k výšce paluby nad hladinou, rozhodl kapitán o zabalastování tankeru vodou, aby se zvýšil ponor. Ačkoliv to bude znamenat zpomalení plavby, tak výška mostů na Labi nad Mělníkem toto opatření vyžaduje, jelikož nejnižší výška je 5 metrů. Jak kapitán sám uvádí, stejně bude nutno na předě umístit hlídku, která bude vysílačkou předávat informace do kormidelny, jelikož přes trup tankeru není vidět.

„Komory jsou na středním Labi po několika kilometrech. Ale naštěstí je na horním toku dno prohrábnuté, takže dva metry ponoru si můžeme dovolit,“ dodává kapitán Hamza.

Předpokládaná rychlost soupravy se odhaduje na 2,7 uzlu (5 km/h) což odpovídá třem dnům plavby.

Kapitán se přiblížil se soupravou ke břehu, kde mezitím dělníci odstraňují lyžiny. Dokončují se poslední přípravy k odplutí, odstraňují lana a prostředky jistící loď při spuštění a druhou hodinou po poledni se tlačná souprava vydává na svou plavbu do Chvaletic.



Středová část tankeru připravená ke spuštění v loděnici Barkmet ve Lhotce



*Středová část tankeru připravená ke spuštění*



*První kontakt s vodou*



*Dosednutí na hladinu*



*Stabilizace kaska na hladině*



*Souprava odplouvá do Chvaletic*

# FOTOREPORTÁŽ

## Premiéra tankeru na středním Labi

Miroslav Neumaier

Foto: Josef Blecha, Miroslav Neumaier, Pavel Vognar

Začátkem května měli u Labe žijící obyvatelé Středočeského a Ústeckého kraje velkolepou podívanou. Z chvaletické loděnice vyplula největší říční loď, která kdy na středním Labi byla k vidění.

Jedná se o říční tanker, jehož střední část byla spuštěna na vodu v loděnici Lhotka u Lovosic, odkud ji tlačný remorkér dopravil do chvaletické loděnice k dokončení. Odtud osmdesát metrů dlouhý tanker popluje do Magdeburku, aby plavbou po německých kanálech ulehčil německé silniční dopravě.

„Z Chvaletic do Mělníka to bude pro takto velkou loď náročné, vzhledem výšce mostů a velikosti plavebních komor. Jedná se vlastně o premiéru tankeru na středním Labi,“ komentuje tuto událost Ing. Ivan Troutnar, ředitel lovosické loděnice.

Po vyplutí z Chvaletic čekala loď jednodenní cesta po labské vodní cestě na ústecká zdymadla a pak dále po regulovaném úseku Labe až do domovského přístavu.

Investicí Ředitelství vodních cest ČR byly v minulých letech zvednuty nejnižší mosty na středním Labi na podjezdnou výšku pro lodě 5,25 metru, čímž byla umožněna plavba velkým nákladním lodím jako je právě tanker Christoph (ale i osobním lodím) po středolabské vodní cestě až do chvaletické loděnice. V tomto ohledu je nejvíce zmiňován železniční most v Kolíně, který byl největší překážkou pro plavbu vyšších lodí.

**Plavba tankeru Christoph je zároveň ukázkou, jaké možnosti by nabídla labská vodní cesta po dokončení splavnění Labe do Pardubic, kde se nachází rozsáhlý chemický průmysl.**

Můžeme jen doufat, že podobných podívaných bude více a ne jen pro zahraniční rejsařství, ale hlavně pro ty české, jelikož i naše silniční doprava by potřebovala ulehčit a ne jen polykat peníze na rekonstrukce poničených přetěžovaných mostů a komunikací, neboť jedna loď nahradí 100 kamionů.



Tanker CHRISTOPH v plavební komoře Týnec nad Labem



Příd tankeru CHRISTOPH



Přístav Kolín



*Těsné podplutí kolínského železničního mostu*



*Tanker CHRISTOPH se těsně vešel pod zmodernizovaný kolínský železniční most*



*U kolínské elektrárny*



Plavební komora Kolín



Dolní rejda plavební komory Kolín



Kolínští obyvatelé mávají tankeru



Plavební komora Klavary



Plavební komora Poděbrady



Dolní rejda plavební komory Poděbrady



Pod zámek Poděbrady



Tanker CHRISTOPH v rekonstruované plavební komoře Brandýs nad Labem



Setkání se solární lodí Sun River u Kostomlátek



Plavební komora Dolní Beřkovice

# Na Labi proplula výjimečná osobní loď Viking Beyla

Miroslav Neumaier

**Jedna z největších a nejkrásnějších osobních lodí Viking Beyla letos několikrát zavítala na naši část Labe. Tato loď plující pod švýcarskou vlajkou pojme 98 cestujících. Viking Beyla byla postavena speciálně pro plavbu po řece Labi, aby cestující mohli obdivovat krásy této řeky po celém jejím toku až po Mělník.**

Viking Beyla svými rozměry – délka 110 m, šířka 11,47 m a výkon motorů 2500 HP – patří mezi největší plavidla na vnitrozemských vodních cestách, takže průjezdu takového kolosu si nevšimne jen málokdo. Vzhledem k nízkým stavům hladiny na Labi má ponor pouhý 1 m a pro pohon byla místo šroubů použita tzv. vodometka, což je v našich šířkách velmi nezvyklý způsob pohonu, ale ukazuje jistou cestu jak se vyrovnat se situací na naší nejdelší řece.

Loď pluje mezi Magdeburkem a Mělníkem se zastávkami v ČR v Děčíně a Litoměřicích a pojme 100 pasažérů. Na Labe vyplula také její identická sesterská loď Viking Astrild.

Tyto krásy patří společnosti Viking Cruisers se sídlem v USA. Hlavní provozní sídlo je v Basileji ve Švýcarsku. Společnost nejprve začínala se čtyřmi staršími ruskými loděmi a postupně se její flotila rozrostla na několik desítek lodí. Společnost má působnost po celé Evropě, v Rusku, Číně, jihovýchodní Asii a Egyptě.

**Naše říční plavba se vzpamatovává z povodní. Na řekách se objevují více lodě osobní než nákladní. Problematické ovšem pro tyto zahraniční lodě, jako je právě Viking Beyla, bude naším ministerstvem dopravy stále neřešený problém splavnosti Labe mezi Ústím nad Labem a Děčínem.**





# Staronová loď Niké místo zboží vozí umění

Miroslav Neumaier

**Cargo Gallery – zajímavý projekt se chýlí ke konci, lépe řečeno jeho přípravná část.** V neděli 17. května v 7.20 ráno byly na lodi Niké spuštěny po dlouhé době motory. Ačkoliv se toto mělo udát o den dříve, tak havárie vodní nádrže pozdržela vyplutí plovoucí galerie o jeden den.



Vyplouváme z Děčína

„Bylo to strašné,“ komentuje tuto nemilou událost Daniel Adam, jeden z iniciátorů a autorů projektu. „Už bylo vše hotové, načančané a najednou máte v podpalubí šest kubíků vody.“

Naštěstí se ale vše podařilo zavčasu opravit, vysušit a opět vrátit do původního stavu, a tak ráno mohl kapitán Jaroslav Šmída svou zkušenou rukou vyvést Niké z Křešického doku. Úleva na tváři lidí, kteří nechali kus svého života a práce na tomto projektu, když se kým lodi zakousl do vln Labe, byla znatelná. Loď jede a ačkoliv je čeká ještě kus práce, tak to hlavní je už hotové. **Tato staronová loď s nápisem Cargo Gallery je unikátní projekt, jenž je svým programem určen všem lidem, od Prahy až po Dráždany.**

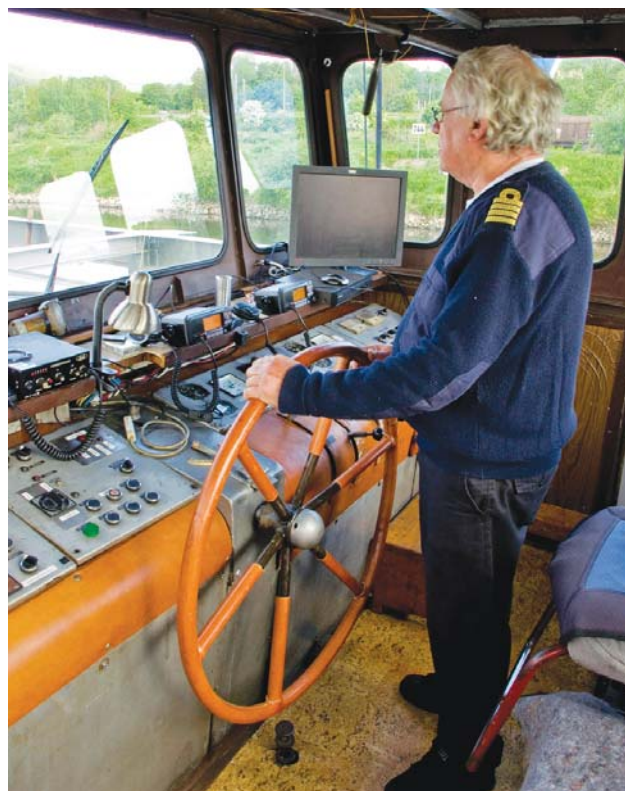
**Projekt je podporován mnoha různými subjekty z veřejného života a je spolufinancován z fondů Evropské unie v rámci programu Cíl 3.**

„**Nejprve jsme měli nápad udělat klasickou kamennou galerií, jenže ta když nemá nějakého silného mecenáše, tak nemá moc šancí,“ říká Daniel Adam. „Tak jsme se rozhodli to celé pojmout jinak, poněkud neotřele. Udělat prostě galerií jinak. Tak jsem začal projíždět plány lodí a uvažovat, jestli by to bylo vůbec možné. Nejprve jsme přemýšleli jen o statické záležitosti, ale pak nás napadlo, co kdyby to vyplulo. A tak před pěti lety vznikl tenhle nápad. Posledního půl roku žijí vlastně tady na lodi a realizují to,“ popisuje Adam.**

Na palubě Niké se dají očekávat různé kulturní akce jako jsou koncerty, výstavy, představení všeho druhu, a přednášky, propojení česko-německé tvorby a mnoho dalších kulturních, pohybových i charitativních aktivit.

Návštěvníci lodi se mohou těšit na Cargo Café podávající kvalitní portugalskou kávu a i velké koncertní pódium na takzvané Sluneční palubě. Projekt Cargo Gallery vznikl úsilím čtyř lidí a to Dana Adama, Miloše Burkhardta, Slávka Vršovského a Kurta Winkelse. Tímto

aktem podpořili česko-německou kulturní výměnu i rozvoj umění, kultury a tvorby jako takové všude tam, kde bude Niké nějaký čas kotvit.



Kapitán lodi

**Vzhledem k tomu, že se blíží léto a ministerstvo dopravy se, jak je u něj již ustáleným zvykem, ještě nerozhoupalo k řešení splavnění dolního Labe mezi Ústím a Děčínem, byl již znát nízký stav vody.**

„Bude to na krev,“ hodnotil situaci kapitán a měl pravdu. Místy Niké proti proudu takřka nejela, ačkoliv její stroje pracovaly na vysoký výkon. Přesto se této krásné lodi podařilo vše překonat a před přídílí se jí rozevřela scenerie Českého středohoří s monumentální zříceninou hradu Vrabinec. To byl ten krásný pohled. Ten horší byl na zdevastované valtířovské loděnice, ze kterých zbyly jen ruiny u kterých je starším „lodákům“ do pláče.



Setkání s Clarou Schumann



*Míjení nákladní soupravy pod Valtířovem*

Niké naštěstí nebyla jen jediná loď na řece. Nejprve se kousek před Ústím setkala s osobní lodí Clara Schumann a nedlouho poté i s tlačnou soupravou plující po proudu směr Děčín. Malé motorové jachty a čluny se nepočítají, i když i ty jsou vítaným zpestřením.

Hrad Střekov ohlásil posádce, že se blíží konec martyria s velkým proudem a blízkostí dna ke kýlu lodi, ačkoliv obsluha zdymadel pouštěla vlnu právě kvůli Claře Schumann. S 11. hodinou dopolední Niké vplula do velké komory a její motory utichly. Vzhledem k poruše jednoho z nátoků zdymadla trvalo déle, než je obvyklé, ale i tak to byla úleva nejen pro posádku, ale i pro stroje. Zhruba po více než půlhodině se otvírají vrata a Niké může pokračovat v plavbě po hlubší a klidnější vodě. Porta Bohemica vítá loď svými krásnými scenériemi, které jsou dokresleny příznivým počasím. Lodní kuchař připravil chutný oběd a plovoucí galerie nechává dlouhou a pravi-

delnou stopu ve vodní hladině. Záhy se krajina poněkud otvírá a plavce zdraví pověstmi opředený hrad Kamýk. To se ale na obzoru již vynořuje jižní výspa Středohoří – Lovoš. To je znamení, že cíl dnešní plavby je již takřka na dohled. Vzápětí se za zátočinou objevuje dominanta Velkých Žernosek – skalnatý vrch Tří kříže, který tento skalní ostroh opravdu zdobí. Jejich historie sahá až do raného novověku. Chvilí po druhé hodně spouští Niké kotvy v Litoměřicích.

V pondělí 18. 5. večer si návštěvníci této pozoruhodné galerie mohli prohlédnout výstavu Cargo Art nekomerčního umění, ve středu 20. 5. na palubě vystoupila skupina Monkey Business a od pátku do neděle 22.–24. 5. na to navázal česko-německý hudební festival Cargo Jam.

**Tak se začala psát nová historie lodi Niké.**



*Loď Niké ve velké plavební komoře VD Střekov na Labi*



# PROGRAM

ČERVENEC

WWW.CARGOGALLERY.EU

KAVÁRNA  
OTEVŘENA  
KAŽDÝ DEN!

NÁBŘEŽÍ  
EDVARDA  
BENEŠE



CARGO  
GALLERY

- 14/07/15 **DRTIČ KOSTÍ - DAS FILM FEST - FILM FREE ENTRY!**  
Německo, 2009, 121 min., německy s anglickými titulky
- 15/07/15 **KIESLOWSKI - KONCERT**  
Vykročili z písničkářského lo-fi undergroundu, aby vás něžně zasáhli mezi lopatky
- 16/07/15 **DÁMSKÁ HNÍZDA - DIVADLO**  
Ester Kočíčková a Simona Babčáková v točidlné improvizaci
- 17/07/15 **MIDI LIDI/ ČOKO VOKO/ VENTOLÍN - KONCERT/ PARTY**  
Čeká nás krystalický a dlouhý večer s trojitým generátorem tance. Rozhýbeme řeku kolem kotví Cargo Gallery!
- 21/07/15 **KVĚTY - KONCERT**  
Brněnská alternativa s plnou náručí množství žánrů. Uznávaní kritikou, oblíbení veřejností - tak moc jsou Květy barevné
- 22/07/15 **TARA FUKI - KONCERT**  
To, co se v nás odehrává v noci, je úplně jiné a mnohdy i pravdivější než to, co vnímáme ve dne, říkájí dvě zpívající violoncellistky.
- 24/07/15 **ŽIVÉ KVĚTY/ SK - KONCERT**  
Připlují z Bratislavy a rozkvetou na kotví Cargo Gallery
- 25/07/15 **MONKEY BUSINESS - 15 LETI - KONCERT**  
15 let na stezce kamarádství - Přijďte s nimi společně rozsvítit nábreží Edvarda Beneše!
- 26/07/15 **NĚŽNÉ STÁDO - KONCERT - DOBROVOLNÉ VSTUPNÉ**  
Zpěvačka bubnující na různé druhy bubnů z celého světa, na hnce, na krabicí od bot i na své tělo.
- 29/07/15 **TVRDÝ/ HAVELKA - KONCERT**  
Garáž, Psi vojáci, Panika, Hrdinové nové fronty, těch všech se to týká. Staré, stále platné a nově vystavené!
- 30/07/15 **SCHWARZPRIOR - KONCERT**  
Skvělá elektronika z Ostravy rozezní v Praze kotví železol
- 31/07/15 **Tom Holíč (live)/ Disco Morelli/ Psj - KONCERT/ PARTY - FREE ENTRY!**  
houseový talent Tom Holíč se svým live vystoupením, které výsperkuje vlastním vokálem a trou na trumpetu.



VSTUPENKY: [ticketportal](#)  
NEBO U OBSLUHY KAVÁRN

 CARGOGALLERY

[www.cargogallery.eu](http://www.cargogallery.eu)

# 10 let pražských přívozů lidé slavili na gondolách, kajacích i s žížalí televizí

**Marek Bartoš – Pražské Benátky**

**Ve čtvrtek 25. 6. 2015 si Praha připomněla 10 let od vyplutí prvního integrovaného přívozu Pražské integrované dopravy.**

Návštěvníci oslavy v Podbabě se mohli zdarma přepravit z jednoho břehu na druhý benátskými gondolami, plout na převozní lodi Bivoj, či člunem hasičů z Lysolaj. Po celou dobu hrála lidem poetické písně plavební převoznická skupina Matylda banda de la marina.

Převozníci z Pražských Benátek zahájili slavnost přestřížením stuhy s trikolórou, která symbolicky spojovala oba vltavské břehy. Pak na návštěvníky čekal bohatý program. Užívali si benátských gondol nebo vyhlídkových plaveb na převozní lodi Bivoj.

Podbabou se rozlehl křik tonoucího. Ihned k místu neštěstí vyrazili lysolajští hasiči a spustili záchrannou akci. Naštěstí to bylo jen cvičení a vyděšení přihlížející si oddechli. Děti si pak nadšeně zkoušely jízdu kajakem nebo na stále populárnějším paddle boardu společnosti Hg sport. Zemědělská univerzita v Praze točila pivo Suchdolský Jeník a na „žížalí televizi“ mohli lidé zkoumat život malých kroužkoců.

Pražské Benátky od zprovoznění prvního přívozu P1 v Sedlci v roce 2005 spustili další čtyři přívozy a jejich převozníci nyní patří mezi zkušené říční vlky. Nejstarší z nich, kapitán Mario Juhas, předával zkušenosti těm nejmenším. Na stánku Pražských Benátek učil děti vázat námořnické uzly a vyprávěl jim dobrodružné námořní historky. „Přestože si děti v přírodě hrají méně než za mých mladých let, překvapilo mě, jak moc je námořní řemeslo zajímavé,“ líčil dojmy z početné návštěvy svého stánku kpt. Mario Juhas z Pražských Benátek.

Lidé si tak připomněli službu, která pomáhá Pražanům na cestě z jednoho vltavského břehu na druhý již deset let a navazuje tak na starobylou převoznickou tradici. Za tu dobu přívozy Pražské integrované dopravy přepravily přes tři miliony cestujících a statisíce jízdních kol a kočárků.

## Stručná historie přívozů PID:

- 1. 7. 2005 Spuštění prvního přívozu P1 (Sedlec-Zámky).
- 1. 7. 2006 Další přívoz v provozu P2 (V Podbabě-Podhoří).
- 17. 7. 2007 Třetí linka přívozu P3 (Lihovar-Veslařský ostrov).
- 1. 8. 2008 Zahájení provozu přívozů P4 (Dětský ostrov-Národní divadlo-Hollar) a P5 (Císařská louka-Jiráskovo náměstí).
- 19. 9. 2009 Zahájení provozu přívozu P6 (Nádraží Modřany-Lahovičky).
- 1. 10. 2011 Ukončení provozu přívozu P4.
- 31. 3. 2012 Změna trasy přívozu P5 (zkrácení o úsek Výtoň-Jiráskovo náměstí a vznik nového levobřežního přístaviště Kotevní).
- 28. 3. 2015 Změna přístaviště přívozu P5 na levém břehu – nové Náplavka Smíchov.



# Na Baťův kanál vyplula edukační loď

Gabriela Tomíčková – Povodí Moravy s.p.

Od letošního června se mohou studenti environmentálních předmětů vzdělávat přímo na vodě Baťova kanálu. Sloužit jim k tomu bude **nová edukační loď**, kterou pořídilo Povodí Moravy, s.p. ve spolupráci se slovenským partnerem – Stredoeurópskou vysokou školou ve Skalici. Celokajutová loď o délce 11 m je poháněna benzínovým motorem a pojme celkem 12 osob.

Loď pojmenovaná po slavném učiteli národů „Jan Amos“, bude kotvit ve Veselí nad Moravou a poslouží nejen studentům ze Stredoeurópské vysoké školy ve Skalici, ale také zájemcům z dalších univerzit. Loď bude zároveň využita jako místo setkávání pro vodohospodáře, zástupce obcí, neziskových organizací a sdružení z obou stran česko-slovenské hranice. V období letních prázdnin se předpokládá využití plavidla pro potřeby tzv. dětské univerzity anebo naopak pro studenty univerzity třetího věku.

„Vodní toky, které jsou v podvědomí lidí vnímány jako dělící hranice, se díky projektu stanou jednotícím prvkem, místem společného zájmu, poznání a vzdělávání“, doplňuje generální ředitel Povodí Moravy, s.p. Jan Hodovský.

Celý projekt Edukační loď byl realizován z Fondu mikroprojektů Operačního programu přeshraniční spolupráce Slovenská republika-Česká republika 2007–2013 a byl kofinancován z Evropského fondu pro regionální rozvoj v rámci 17. výzvy Regionu Bílé Karpaty.

Dalším společným projektem České a Slovenské republiky je **projekt Plavba a krajina**, který je zaměřen na rozvoj vodní cesty Baťův kanál a její propojení s krajinou přeshraničního regionu. Projekt sleduje dva hlavní cíle:

Prvním cílem projektu je komplexní posouzení aktuálního stavu a řešení vodní cesty formou odborné studie (studie proveditelnosti), která bude analyzovat potenciál budoucího využití a rozvoje vodní cesty. Úkolem studie je posoudit a navrhnout optimalizaci využití Baťova kanálu z pohledu turistické plavby, zlepšení plavebních podmínek, propojení plavební cesty a okolní krajiny a plnění funkce liniového prvku či biokoridoru v krajině.

Druhým cílem projektu je zlepšení čistoty, průchodnosti, protipovodňové ochrany a zvýšení efektivity zásahů při havarijních stavech a odstraňování následků katastrof v české a slovenské části Baťova kanálu v celkové délce 25 km tak, aby byly minimalizovány negativní dopady na přírodu a krajinu. Teoretický a odborný základ pro tyto činnosti bude tvořit výše uvedená odborná studie. Provádění navržených opatření jdoucích nad rámec běžné správy a údržby plavební cesty bude zajištěno společným pořízením obslužného plavidla jako víceúčelového motorového pracovního stroje. Provozní řád plavidla, respektive jeho základní pravidla, budou jedním z výstupů studie proveditelnosti.



Edukační loď v přístavu Spytihněv

# Poznávací plavby historickou Olomoucí

Mgr. Šimon Pelikán – předseda spolku Řeka Morava pro Olomouc



Pro letošní turistickou sezónu nabízíme návštěvníkům města novinku v podobě prvních plaveb motorovou lodí historickou Olomoucí, které budou dostupné všem skupinám obyvatel, i těm s pohybovými a různými jinými omezeními. Turistům chceme

**nabídnout pohled na historickou Olomouc z jiné perspektivy, než bylo doposud možné.**

Loď je na řeku Moravu pořízena z Baťova kanálu, protože charakter vodního toku v Olomouci je k tomu na Baťově kanálu nejpodobnější. K nápadu zřídit v Olomouci osobní plavbu jsem se dostal díky svému blízkému vztahu k lodím. Dříve jsem závodně dělal kanoistiku, poté jsem začal provozovat kiteboarding a surfing. Díky těmto sportům jsem byl velmi často u vody a mohl jsem tak sledovat lodě, které mě odjakživa fascinovaly. Mimo plaveb na plachetnicích po Evropě jsem se v roce 2013 zúčastnil plavby přes Atlantický oceán na historické plachetnici v rámci univerzitního projektu.

Plavby budou doprovázeny o výklad historie města a jeho nejvýznamnějších památek. Plavby se dle zájmu budou realizovat každý den a možné časy pro vyplutí jsou pondělí–pátek 15.00–17.00 hodin a sobota, neděle 10.00–17.00 hodin.

Letos mají navíc návštěvníci asi poslední možnost vidět původní kamenná nábřeží z roku 1924. Příští rok by

měla začít velká přestavba nábřeží v centru města, která má zvýšit protipovodňovou ochranu města a zároveň vytvořit nové atraktivní nábřavky.

Kromě samotných výletních plaveb nabízíme mimo jiné školní výlety Olomouc pohledem námořníka. Podílíme se na příměstských táborech, organizujeme plavby pro seniory, dětské domovy a zájmová sdružení. V podvečerních hodinách bude možnost si loď pronajmout ke konání soukromých oslav a večírků, firemních akcí, menších svateb, maturitních večírků. Budeme pro vás organizovat různé degustační a romantické plavby noční historickou Olomoucí s hudebním doprovodem.

Mimo to budete mít možnost využít našeho přístaviště s občerstvením, kde budeme pro vás organizovat různé kulturně společenské akce pro všechny věkové kategorie.

Cílem projektu je oživení řeky Moravy a využití skrytého potenciálu, který řeka v daném místě má. Turistům a obyvatelům má nabídnout nové místo pro trávení volného času ve městě Olomouci, poukázat na krásy města z jiné perspektivy a díky spolupráci s našimi partnery, producenty regionálních surovin jako jsou Olomoucké tvarůžky, minipivovar Chomout a Bátkovy sirupy poukázat na regionální produkci.

**Délka plavby je 45 minut a cena plavby s výkladem 90 Kč pro dospělé a 60 Kč pro děti, seniory a studenty.**

**Více o našem projektu a rezervace plaveb na webových stránkách: [www.plavbyolomouc.cz](http://www.plavbyolomouc.cz)**



*OLOLOŽ v přístavišti v Olomouci*



*Plavba Olomoucí po řece Moravě*



*Klášterní Hradisko.*

*Foto: Miroslav Ulrych*



*Výklad kapitána Šimona Pelikána a kostel sv. Gorazda*



*Historické nábřeží řeky Moravy*



*Kostel Českobratrské církve evangelické*



*Ferdinandova pevnůstka.*

*Foto: Miroslav Ulrych*

# LODNÍ DENÍK solární lodi SUN RIVER – – z Píšťan do Paříže (1. část)

Ing. Miroslav Cink

## PLÁN PLAVBY SUN RIVER (ČERVEN AŽ ZÁŘÍ 2015) VÝHRADNĚ NA SOLÁRNÍ ENERGII

Vyplutí 3. 6. z mariny Labe po Labi do ústí kanálu Lübeck

630 km 9 dnů do 11. 6.

Lübeck-Hamburg

130 km 3 dny do 14. 6.

Hamburg-Seiten kanál až do Mittelland kanálu

155 km 5 dnů do 19. 6.

Mittelland K.-Bergeshövede-Wesl (Rhein)

235 km 5 dnů do 24. 6.

Wesl-Rhein/Wall až k ústí Albert Kanálu

290 km 5 dnů do 29. 6.

Rhein – Antwerpen – Brussel

100 km 2 dny do 1. 7.

Brüssel-Condé-Etrun-Pontoise-Paris-Dizy-Troussey-Strasbourg

1050 km 24 dnů do 25. 7.

(ev. Brüssel-Charleroi-Namur-Givet-Verdun-Troussey-Nancy-Strasbourg)

700 km 16 dnů do 25. 7.

Strasbourg-Amsterdam s odbočkami

na Neckar, Mains a Mossel

1000 km 25 dnů do 10. 7.

Amsterdam-Zwolle-Meppel-Groningen-Dörpen-Aldusburg-Bremenn

650 km 13 dnů do 4. 9.

Bremen-Mittelland kanál-Magdeburg

400 km 8 dnů do 12. 9.

Magdeburg-Píšťany

390 km 8 dnů do 20. 9.

Celkem varianta přes Paříž cca. 5030 km za 105 dnů. Průměr na den je 47,9 km. V plánu je tedy rezerva na nepřízeň počasí (silný vítr, intenzivní déšť apod.).



Trasa plavby Píšťany – Paříž a zpět

9. 6. 2015

Dobrý večer z Magdeburgu příznivcům mého projektu posílá Mirek Cink. Slíbil jsem pravidelné informace a dnes máme za sebou prvních 383 km z plánovaných 5030. I když nám trochu pomáhá proud nyní slabého Labe, začínám být optimista pro celkový plán, tedy jen na světlo (slunce je třešnička). Světlo nám zatím stačí i na komfort lodě, což je ohřev teplé užitkové vody, lednice s mrazákem, chladič nápojů a dobíjení systému 12 V, vaření a hlavně na popsanou plavbu, tedy pro oba elektromotory propelerů. Plavba je to zatím nádherná, tichá bez zápachů výfukových plynů a s prima kamarádem. Jeden redaktor z Drážďan nám už udělal velkou popularitu v sobotním vydání deníku Sächsische Zeitung a neznámý člověk nám přinesl na palubu výstřižek. I to asi přispělo k popularitě lodě u které návštěvníci oceňují komfort a hlavně řemeslné zpracování. Prospekty vaše i naše návštěvníky zajímají a hodně se vyptávají. Doůfáme, že to takto příznivě bude pokračovat a i příště vám budeme posílat dobré zprávy. Držte nám palce.



12. 6. 2015

Dnes slavíme první týden plavby z Píšťan do Lauenburgu – viz foto. Propluli jsme a na elektrokolech navštívili Drážďany, Míšeň, Magdeburg, Tangermünde, Dömitz a Lauenburg. Upluli jsme již 632 km, tj. prvních 12,6 % z celkového plánu a průměr na den 79 km. Plavba to byla krásná, napínavá, a plná očekávání, co vše nám prototyp solární jachty a počasí předvede. Počasí bylo průměrně letní, první dny spíše zataženo s občasným deštěm a poslední dva dny překrásné téměř bez mráček. Prvních 6 dnů jsme měli energeticky vyrovnaný režim při trvale zapnutém komfortu, t.j. chlazení nápojů, lednice s mrazákem a ohřev teplé užitkové vody + energie pro popsanou plavbu, což bylo povzbudivé pro plán 48 km/den. Poslední dva dny nás ale energeticky mile překvapily. Kromě kompletního komfortu a energie pro plavbu stačilo



sluníčko přes solární panely a hlavně nové měniče ČVUT Praha dosti významně dobíjet obě řady baterií. Tím máme příjemnou rezervu na zítřejší plavbu do Lübecku, protože má zase pršet. To vše zatím bez jediné poruchy, takže snad už mohu vyjádřit mírný optimismus nad plánem plavby.



Lauenburg

21. 6. 2015

Posílám malou rekapitulaci z osmnáctého dne plavby z německého Střezozemního průplavu za Hannoverem. Před tím jsme propluli Labe nad Hamburg, zde odbočili do krásného Lübecku a zpět, dále propluli celý Labský laterální průplav a nyní plujeme k západu po Střezozemním průplavu.

Zatím to jde velmi dobře až na hrozné počasí. Vypočetli jsme, že nám slunce zatím v průměru svítilo necelých 27 % za den, ale posledních 6 dnů vůbec. Opravdu slunné dny byly jen dva. Přesto stále překračujeme denní plán 47,5 km – my máme zatím 57,3 km/den. Od počátku jsme upluli 973 km a jsme za Hannoverem. Od středy má být už snad i léto zde na severu Německa. I když slunce nesvítí vůbec, tak jedeme, ale hodně pomalu – cca 7km/h. Také proto, že držíme asi 30% energie v bateriích. Jak víte, jedeme i v těchto podmínkách jen na světlo, protože slunce je zatím jen nad mraky a neexistuje se někde dobít. I to málo stačí i na komfort (takové máme tlačítko), což je vaření, ohřev teplé užitkové vody, televize, rádio, vysílačka, světla, dobíjení palubní baterie 12 V, elektrická vakuová WC a pod. Máme sice shodné solární panely, jako to švýcarské experimentální letadlo oblétající zemi, ale je to pořád jen 22 % z teoretické možnosti slunce. Až se vědci dostanou komerčně na cca 40 % ,a určitě to nebude dlouho trvat, pojedou SUN RIVER i v dešti mnohem rychleji, než výše uvádím. No a kdyby se to vědcům brzy nepovedlo, je už nyní pro další SUN RIVER také vyhráno díky rychlému pokroku v bateriích. Na prototypu máme kapacitu 2x30 kWh a to stačí při špatném počasí na tři dny svižné plavby i s tím komfortem. Jak ale jistě víte, auta TESLA mají už nyní baterie mnohem výkonnější. Na stejný objem a hmotnost cca 2,5x více energie, než na našem prototypu. To znamená, že bychom měli mít ne 60 kWh, ale cca 150 kWh a pak by mohlo pršet třeba i deset dnů a my poplujeme. Tím chci říci, že projekt SUN RIVER je už nyní plně komerčně využitelný a tato plavba to doufám potvrdí.

A požitek z plavby je úžasný. Plavba je úplně tichá a bez zápachu výfukových plynů. Zpívají nám ptáci, kukají kukačky, bečí ovce a bučí krávy. Sepjetí s přírodou je bezprostřední a lodi se nebojí ani vodní ptáci, neodlétají, ale jen trochu odplavou stranou od přídě.

A nyní z jiného soudku. **Potkáváme neskutečně množství nákladních lodí a říčních tankerů, které využívají všechny ty stále rozšiřované a modernizované úžasné vodní cesty, vanová zdvihadla a obrovské plavební komory, nové akvadukty jako je např. v Magdeburgu přes Labe, který spojil Střezozemní průplav s průplavem Labe-Havola na Berlín, Štětín atd. Překvapením je i to, kolik českých náklad-**

**ních lodí pluje právě po těchto vodních cestách, protože u nás neumíme udělat ani dva potřebné jezy pod Střezkovem. Můžeme zatím jen závidět Němcům, Holanďanům, Belgičanům, Francouzům a dalším, kteří preferují levnou vysokokapacitní lodní dopravu a stále do ni investují obrovské prostředky.** Škoda, že nemáme v čele prozíravé politiky typu císařů Karla IV. či Františka Josefa I. Ten druhý, ač Habsburk jak známo, pro české země uzákonil v r. 1901 propojení Odra-Dunaj-Labe a Dunaje s Vltavou poblíž Č. Budějovic a to již tenkrát na šestisetunové nákladní lodě. No a díky tomu již v r. 1905 kolaudoval krásný devítikilometrový kanál Vraňany-Hořín se dvěma plavebními komorami a do r. 1918 bylo z tohoto zákona postaveno mnoho dalších cenných vodních staveb. No a Tatiček Masaryk pak tento zákon celý převzal a první republika vybudovala m.j. 14 jezů, elektráren a plavebních komor z Mělníka až po Chvalečice. Nebýt druhé sv. války, mohl D-O-L už dávno stát. Doufejme, že má nyní díky Ing. Podzimekovi, prezidentovi ČR Zemanovi a dalším novou šanci. Aby byla větší, doporučuji vypravit po mých stopách na povinnou služební cestu pohodlný parník, např. Florentinu a v ní celou vládu i všechny poslance a senátory. No a z lodě je nepustit dřív, dokud stavbu koridoru D-O-L neschválí.

Zítřka oslavíme prvních 1 000 km a doufám, že 1. července budeme v Bruselu.



Torgau



Lübeck



Lodní zdvihadlo Scharnebeck

## Vzpomínka na Ing. Jiřího Obračaje

Odešel náhle 12. 12. 2014 plný energie od rozpracované práce věnované v posledních letech též oboru vodních cest a plavby. Narodil se v roce 1945 v rodině lesníka. Absolvoval Střední průmyslovou školu ve Frýdku-Místku a VUT Brno v oborech energetické stroje a teplárenství. Pracoval v Hutním projektu ve Frýdku-Místku, v ČSAD Ostrava a ve Vítkovicích jako technický náměstek ředitele. Potom pracoval v soukromém sektoru a naposledy jako místopředseda dozorčí rady Asociace malých a středních podniků a živnostníků i jako vedoucí výboru pro strukturální fondy, kde prosazoval správné nastavení podmínek pro čerpání evropských dotací.

Mimo tyto činnosti se věnoval vodní turistice a cyklistice. Tato záliba jej přivedla k problematice plavby a vodních cest. Jako člen výboru ČPVS a předseda odborné skupiny Moravské vodní cesty organizoval pracovní setkání odborníků na Moravě. Jako hlavní koordinátor projektu v kooperaci s širším pracovním týmem se zasloužil o vypracování studie proveditelnosti Využití řek Ostravice, Olše, Opavy, Odry a Lučiny pro rekreační plavbu. Prosazoval také realizaci prvních úseků splavnění Odry a Opavy pro rekreační plavbu. Též inicioval obnovu zasedání česko-polské skupiny OKO (Odra Kožle-Ostrava) pro řešení splavnění Odry z Kožle do Ostravy jako první etapy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Byl otcem čtyř vlastních a dvou nevlastních dcer a dědečkem pěti vnoučat. Náhlá nemoc přerušila jeho život plný elánu a tvůrčí činnosti. V oboru plavby a vodních cest budeme postrádat jeho energii a navážeme na jeho činnost především v odborné skupině Moravské vodní cesty.

*Pavel Neset*



*Foto: Jan Popelka*



*Foto: Luděk Cidlina*

## Ludvík Vaculík a Dunaj-Odra-Labe

Vážený pane spisovateli, asi se divíte, že Vám píši tam nahoru, abych Vám do datečně sdělil, jak jsem si Vás vážil.

Poprvé jsem si uvědomil význam Vaší osobnosti jako pracovník Povodí Vltavy v Praze v roce 1989, kdy na společném podnikovém shromáždění jsme diskutovali o právě vydaném článku 2000 slov. Byla to zvláštní doba plná očekávání a po bouřlivé diskusi jsme Vaší výzvu podepsali.

Po sametové revoluci jste mě a mé spolupracovníky v akciové společnosti Ekotrans Moravia zklamal, když kolem roku 1992 vyšel v novinách Váš článek, v kterém jste kritizoval naši snahu připravit a realizovat průplav Dunaj-Odra-Labe. V té době jsme v hotelu Internacional v Brně organizovali konferenci na toto téma a přizvali celou řadu odborníků z tuzemska i ze zahraničí. Přednášejícím byl i světoznámý německý ekolog prof. Reinhard Grebe, jehož názory byly rozhodující pro dokončení výstavby průplavu Rýn-Mohan-Dunaj. Na této konferenci z úst pana profesora zaznělo, že když byl osloven investorem průplavu Rýn-Mohan-Dunaj měl velké osobní dilema, jestli on, přesvědčený ekolog, má spolupracovat s technokraty na projektu tohoto významného průplavu. Rozhodl se pro konstruktivní spolupráci, aby mohl přímo ovlivňovat projekt ve prospěch přírody. To se povedlo a průplav R-M-D byl realizován a sehrává významnou roli v propojené soustavě evropských vodních cest.

Po konferenci jsem se Vás, vážený pane Ludvíku Vaculíku, zeptal, zda už jste změnil názor na Dunaj-Odra-Labe? Vy jste tehdy odpověděl: „*Pane Podzimku, svůj názor jsem nezměnil, ale budu-li někdy chtít si průplav postavit, objednáám si ho jenom u vás, protože jste mi všichni velmi sympatiční.*“ Vaší upřímností jste mi udělal větší radost, než kdybyste mi přikývl.

Pak jsme se ještě jednou setkali v nějaké komisi ohledně průplavu D-O-L v Brně a Vy jste byl již poučenější a k tomuto projektu shovívavější.

Když vyšla v roce 2002 publikace Stověžatá Praha, věž Jindřišská, věž ve věži byla uvedena do života krom jiného i spisovatelem a předsedou PEN klubu Jiřím Stránským v 12. podlaží Jindřišské věže v Praze. K tomu slavnostnímu aktu zpíval i pěvecký sbor PEN klubu Wlastenci, ve kterém jste zpíval i Vy a sochař prof. Kurt Gebauer. Právě Vy jste mě učil, že křtí se děti, ale knížky se uvádějí do společnosti. Do makovice této věže horolezci

uložili poselství pro budoucí pokolení od prezidenta Václava Havla, kardinála Miloslava Vlk, primátora Pavla Béma, spisovatele Jirky Stránského a autorů nové věže ve věži Jindřišské – Martina Podzimka, Petra Švestky a Josefa Podzimka, ve kterém byla položena otázka č. 5: *Využila Česká republika své mimořádné výhody v srdci Evropy a byl realizován projekt vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, který má základ v obchodní cestě Benátky-Dunaj-Vltava-Labe-Hamburk-Bruggy a který propagoval již císař Karel IV.?* O 12 let později bylo vloženo další poselství od prezidenta Miloše Zemana, který odpověděl na tuto otázku, že zatím dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe není ani zahájeno.

Další krásnou vzpomínku na Vás mám z knižního veletrhu v Havlíčkově Brodě v roce 2012. Tehdy jsem seděl vedle Vás a předával Vám druhé vydání publikace Křižovatky tří moří, a Vy jste řekl, že ji nechcete, ale že ji přdáte synovi Janovi, který pracoval v libeňských loděnicích v Praze. Tehdy jsem Vám řekl, že mě to mrzí, protože jsem Vám chtěl do knížky napsat osobní věnování. Vy jste odpověděl: „*To věnování mi tam napište, já synovi tu knížku od Vás budu cedovat.*“

Byly to krásné chvíle strávené ve Vaší společnosti i přes Váš velmi opatrný přístup k D-O-L. Ale byl vidět Váš zájem o tento projekt a postupný posun ve snaze jej pochopit. Děkuji Vám za tyto chvíle.

Vážený pane Ludvíku Vaculíku, věřím, že tam nahoře nás budete i nadále sledovat a uplatníte svůj vliv na postupné dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Váš Josef Podzimek



# Život není takový – je úplně jiný (58)

Ing. Josef Podzimek

*Odklad je zloděj času.*

Tomáš Baťa

## DOKONČEME VODNÍ KORIDOR DUNAJ-ODRA-LABE

V poslední době se opět začíná mluvit o tomto pro Českou republiku a Evropskou unii důležitém a nezastupitelném projektu. Používá se různých názvů a různých důvodů pro a proti, které spíše vše zatemňují. Proto je důležité trvat na celém a přesném názvu, který jediný vystihuje stav jeho rozpracovanosti a jeho komplexnosti. Jakými peripetemi stavba a její příprava probíhá posledních 150 let, nejlépe vystihuje časový přehled uve-

dený na zadní obálce minulého čísla VCaP č.1/2015. Čtenáři pouze upozorňuji, že koncem června 2015 vyšlo již třetí vydání publikace Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Tato kniha vám odpoví na všechny otázky a nejistoty, které jsou publikovány v našich sdělovacích prostředcích. Ve zhuštěné podobě jsou uvedeny přednosti tohoto projektu v úvodních slovech tří významných mužů naší historie i současnosti.



Mapa evropských vodních cest z roku 2013

**Prof. ing. Antonín Smrček dr. h. c. rektor c.k. České vysoké školy technické v Brně, 1904**



Velká, zdravá myšlenka bývá zřídka hned na první ráz příznivě přijata a správně pochopena. Trvá to někdy velmi dlouho, než dojde k jejímu uskutečnění, jemuž se staví v cestu mnohdy celé hory překážek.

Jednou z takových velkých, zdravých myšlenek, jež naráží na bezpočetné překážky, jest vybudování plavební cesty Dunaj-Odra-Labe. Jde o vodní cestu evropského významu, snadno proveditelnou, nejdůležitější a důležitou po stránce dopravní, obchodní a hospodářské.

**Tomáš Baťa – projev přednesený na Zemském zastupitelství v roce 1930**



Průplav Dunaj-Odra-Labe je více nežli problémem země a více nežli problémem říše. Je to problémem evropským, ba světovým, neboť usplavněním Moravy přiblížíme se k uskutečnění spojení tří největších středoevropských řek: Labe, Dunaje a Odry a spojení tří moří.

Není lepší peněžní investice nežli tato, neboť kromě plavby je zde výnos z vodní síly, zisk z nezničené úrody, vyšší výnos z pozemků a hlavně rozvoj života a podniků okolo řeky.

**Miloš Zeman – prezident České republiky, 2015**



Musíme trvat na dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, na kterém se pracuje, s výjimkou posledních 20 let, více než jedno století. Byly postaveny desítky jezů, plavebních komor, byly upraveny řeky i vybudovány souvislé přehrady, a to za více než 200 miliard Kč. Pochopil jsem, že mimo nesmiřitelného soupeření mezi železnicí, silnicí a vodní

cestou je neuvěřitelné nepochopení významu tohoto projektu. Je to dáno jeho univerzálností. Právě tato jeho přednost je zároveň příčinou jeho nepochopení. Vždy se srovnává pouze s jedním segmentem jeho přínosů. Bud je srovnávána rychlost přepravy, nebo jednostranné zásahy do přírody, aniž by se uvedly nezpochybnitelné ekologické a ekonomické přednosti vodní dopravy. Řešíme povodně dílčími protipovodňovými opatřeními, ale zapomínáme na mimořádný protipovodňový přínos vodního koridoru D-O-L. Připravujeme se na období sucha, ale odkládáme jednání s okolními státy o odebírání dunajské vody, kterou bychom snadno přečerpávali do vodohospodářsky deficitních oblastí jižní a střední Moravy právě vodním koridorem D-O-L. Máme problémy se solárními a větrnými elektrárnami, ale nebudujeme přečerpávací

a průtočné elektrárny pro zmírnění očekávaného energetického kolapsu. Úplně mimo pozornost občanů je zajištění energetické bezpečnosti státu. Upínáme se na ropovody a plynovody a zapomínáme na přepravu zkapalněného plynu a strategických surovin v tankerech a nákladních lodí po vodě, která umožní rychlý levný přesun z bezpečných oblastí celého světa. Připravujeme se na velkou nezaměstnanost, obzvláště na Ostravsku, ale neurčujeme výstavbu průmyslové zóny u vodního koridoru D-O-L po vzoru norimberského přístavu, který byl vybudován deset let před tím, než zde byla dokončena výstavba průplavu Rýn-Mohan-Dunaj. Začínáme využívat sportovní a rekreační potenciál plavby na našich řekách a bydlení u vody a na vodě, ale jako bychom nevníkali tyto budoucí možnosti na vodním koridoru D-O-L.

Necháme se ovlivňovat negacemi vodní cesty a nevíme si, jak jsme manipulováni do pozice pro nás občany nevýhodné. Nikdo nám nepřipomíná, že jsme jedinou zemí z 28 států EU, která není přímo nebo kvalitní vodní cestou napojená na moře. Přitom je spočítáno, že státy, které nemají vodní dopravu, jsou minimálně o 5% chudší, než státy přímořské. Poukazuje se na mimořádné finanční náklady, aniž by se dělily počtem let výstavby, a dokonce možným a rozhodujícím financováním z evropských peněz. Také se nepřipomíná, že jen dostavba dálniční sítě, kterou ani v nejmenším nezpochybňují, představuje víc než dvojnásobek ceny dokončení celého vodního koridoru D-O-L.

Také mi nějakou dobu trvalo, než jsem přistoupil na celý dlouhý název tohoto projektu. Ale právě on přesně vystihuje podstatu věci a měl by odstraňovat i dílčí vyhraněné pohledy, co je nejdůležitější a co může počkat. Název Dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe by měl uspokojit i ty, kteří by chtěli nejdříve postavit plavební stupeň Děčín, aby se zlepšila splavnost Labe, i ty, kteří právě doporučují plavební stupeň Přelouč II neboť jako jediné vodní dílo chybí, aby se dalo doplout až do Pardubic. Uspokojí i ty, kteří by chtěli urychleně napojit naši republiku na Dunaj po rozpadu Československa, ale může uspokojit i zastávce připojení Ostravska na vodní cesty směřující k baltskému moři a tím zmírnit velikou nezaměstnanost toho regionu.

Musíme se však naučit říkat, co považujeme za prioritní a větu ukončit. My však vždy ještě na podporu svých názorů řekneme, že priority těch druhých jsou špatné. **Sám se domnívám, že začít na dokončovacích pracích vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe se musí kdekoli na trase, kde bude nejlepší ekonomická a politická podmínka.** Zároveň musíme pracovat na osvětě mezi námi Čechy, Moraváky a Slezany a o spolupráci musíme přesvědčit i naše sousedy v Polsku, Slovensku, ale i v Německu a Rakousku. I našim sousedům dokončení propojení soustavy evropských vodních cest pomůže k budoucí prosperitě.

Ke třetímu vydání publikace Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe ještě připojili doslov dva současní odborníci, a to **poradce prezidenta republiky ČR pro vodní cesty Ing. Petr Forman a předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení doc. Ing. Pavel Juráček CSC.:**

Obdobně jako i předcházející vydání se kniha nesoústřeďuje pouze na strohé zdůvodnění vodního koridoru, ale i na velmi zajímavý populárně technický popis tohoto díla, doplněný obsáhlou fotografickou dokumentací. A nejde jen o vlastní vodní koridor, ale i o spojující vodní cesty Labe, Odry a Dunaje až do Severního moře, Baltského moře a Černého moře. Kniha seznamuje i s technickými a eko-

nomickými principy výstavby vodních cest.

Myšlenka vodního koridoru není „mrtvá“ a zasluží si, vedle odpovědné přípravy, i nekompromisní územní ochranu trasy tohoto díla, obdobně jako mají ostatní dopravní koridory, např. železniční, aby se nezastavěla trvalými stavbami a nedala do vůle ziskuchtivých developerů.

Projekt se, ale nepotýká jen s developery. Nelze totiž přehlédnout rozpaky na straně většiny vládních činitelů, pro které je zřejmě příliš komplikovaný – pro svou komplexnost se nevejde do „hájenství“ jediného rezortu. Stejně tak se nesmětná do jednoho volebního cyklu, takže nekyne brzké „stříhání pásky“. A v neposlední řadě se vodní koridor Dunaj-Odra-Labe stal jakýmsi výsadním záměrem, sloužícím k demonstraci postojů environmentálních aktivistů. Co na to, že dopravní dokumenty Evropské unie volají po větším využívání ekologicky výhodné vodní dopravy, co na tom, že snad právě proto byl součástí přístupové smlouvy při našem vstupu do této instituce!

Tato kniha je tedy cenná i v tom, že na všechny tyto pochybnosti i nehybnosti přináší komplexní odpovědi. Ukazuje i skutečné vědecké úsilí – a jeho výsledky – při přírodě blízké formě výstavby moderních vodních cest. Dokumentuje životaschopnost a účelnost moderních vodních cest, stejně jako pokrok v jejich využívání.

Na domácí i zahraniční půdě lze v této souvislosti přivítat zvyšující se aktivitu regionů a podnikatelů ve prospěch vodního koridoru. Hlas těchto iniciativ se začíná ozývat i v Evropském parlamentu, odkud se snad ozvěna donese i do národních sněmoven i vlád.

Kniha Křižovatka tří moří je dílem unikátně komplex-

ním, jež dobře poslouží všem, kteří se rozhodnou výstavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe podporovat, nebo se alespoň co nejvíce o tomto projektu dozvědí.

Lze si jen přát, aby další vydání knihy již mohlo být distribuováno na prvních funkčních úsecích tohoto díla.

Nedílnou součástí třetího vydání této knihy je i Návrh věcného záměru zákona o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, který zpracoval emeritní generální ředitel Českých drah a náměstek ministra dopravy ČR Ing. Emanuel Šíp. Tento návrh vznikl na doporučení prezidenta ČR Miloše Zemana: „Já si myslím, že investiční akce tak velkého rozsahu, jakým je vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, by si rozhodně vyžadovala speciální zákon. Předkládat by ho měla samozřejmě vláda, v nejhorším případě skupina poslanců nebo senátorů. Zákonodárnou iniciativu mají i kraje, takže tento zákon mohou předložit i krajská zastupitelstva.“

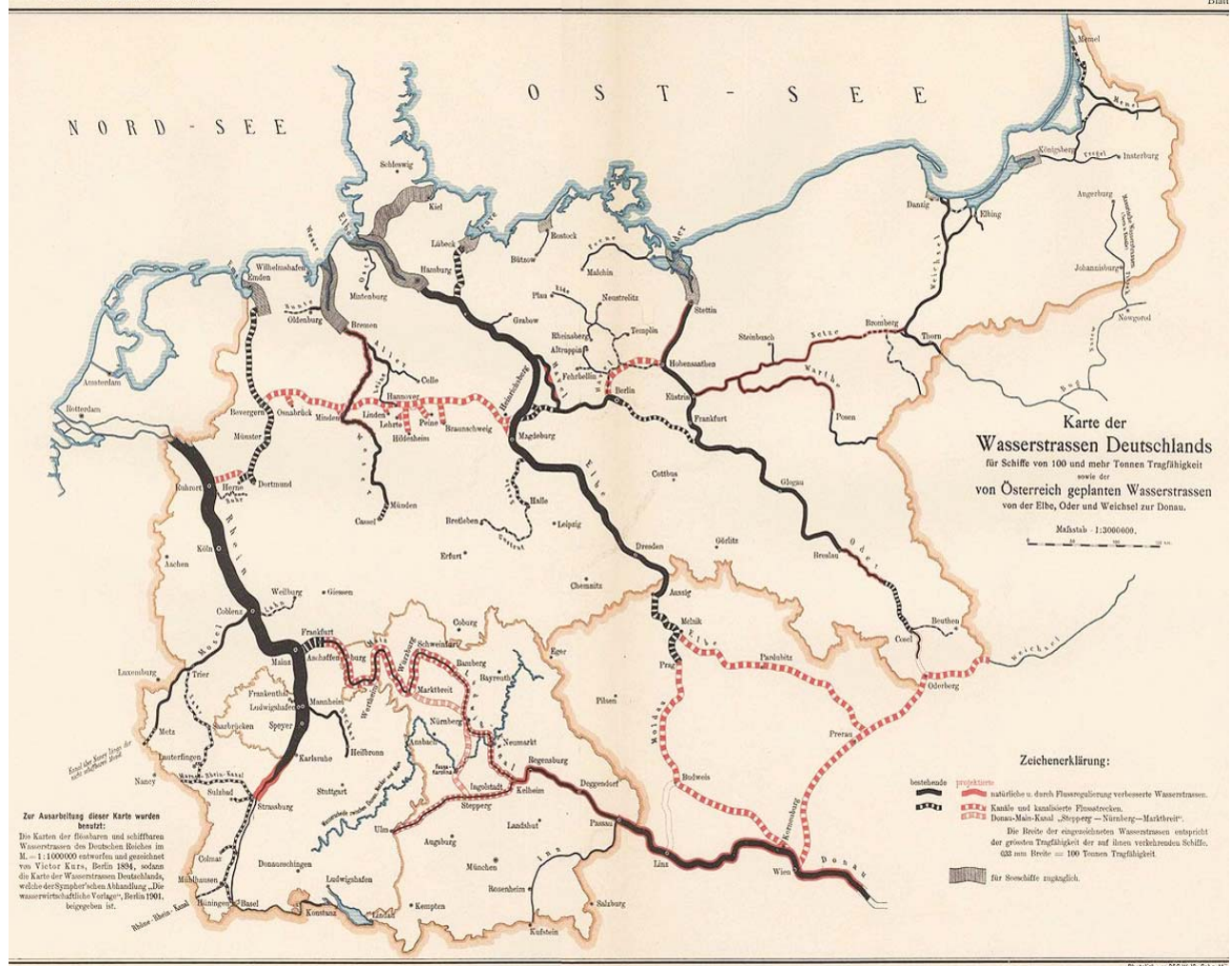
Miloš Zeman, prezident ČR, 2013

Třetí vydání knížky Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe si můžete objednat na adrese Plavba a vodní cesty o. p. s., Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4 nebo na e-mail [vodnicesty@seznam.cz](mailto:vodnicesty@seznam.cz). Publikaci si můžete také koupit přímo v Jindřišské věži, na adrese Jindřišská ul. č. 33/2122, 110 00 Praha 1. Cena 490,- Kč včetně DPH.

Více informací na: [www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz)

mskriřt über die Donau-Main-Wasserstrasse.

Blatt



Mapa německých a rakouských vodních cest z roku 1901

# VÝLETNÍ A RESTAURAČNÍ LODĚ MORAVIA A CZECHIE

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



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

## NABÍDKA ROZBORŮ A VZORKOVÁNÍ PITNÝCH A ODPADNÍCH VOD PRO VEŘEJNOST

### ROZBORY PITNÝCH VOD

(dle vyhlášky č. 252/2004 Sb., ke kolaudaci, radiochemie,...)

### ROZBORY ODPADNÍCH VOD

(odtok z domovní ČOV, septiku,...)

### ROZBORY POVRCHOVÝCH VOD A SEDIMENTŮ

Podrobnosti, rozsah akreditovaných služeb a cenové nabídky: [www.pla.cz](http://www.pla.cz)

#### Povodí Labe, státní podnik - Odbor vodohospodářských laboratoří

##### Provozovna Hradec Králové

Adresa: Povodí Labe, státní podnik,  
OVHL - laboratoř Hradec Králové,  
Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové 3

Telefon: + 420 495 088 740 Fax: + 420 495 088 742  
+ 420 495 088 777  
E-mail: [medek@pla.cz](mailto:medek@pla.cz)

##### Provozovna Ústí n. L.

Adresa: Povodí Labe, státní podnik,  
OVHL - laboratoř Ústí nad Labem,  
Pražská 49/35,  
400 01, Ústí nad Labem - Vaňov,

Telefon: + 420 475 259 781 Fax: + 420 475 259 783  
E-mail: [subrt@pla.cz](mailto:subrt@pla.cz)



# VYŠLO TŘETÍ VYDÁNÍ KNIHY KŘIŽOVATKA TŘÍ MOŘÍ

**PLAVBA** o.p.s.  
**A VODNÍ CESTY**

Zal. 1896

**PODZIMEK**

**119**



**PRAGUE BOATS**  
SINCE 1990

**ČESKÉ  
PŘÍSTAVY, a.s.**



The English version of the book can be downloaded from [www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz), or you can send us an e-mail to: [vodnicesty@seznam.cz](mailto:vodnicesty@seznam.cz) and receive it in the PDF format.

*Bez podpory hlav států by to nešlo.  
It would never work without the support of Heads of State.*

