

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2
2025

160 LET Pražské paroplavební společnosti



Věnováno 32. Plavebním dnům v Litoměřicích

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
www.md.gov.cz



Ředitelství vodních cest ČR
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
www.rvc.gov.cz



STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA
Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7
www.sps.gov.cz



Povodí Labe, státní podnik
Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
www.pla.cz



Povodí Vltavy, státní podnik
Holečkova 3178/8, 150 24 Praha 5
www.pvl.cz



Povodí Moravy, s.p.
Dřevařská 11, 602 00 Brno
www.pmo.cz



Hospodářská komora České republiky
Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1
www.komora.cz



Povodí Odry, státní podnik
Varenská 49, 701 26 Ostrava
www.pod.cz



AGRÁRNÍ KOMORA
České republiky

Agrární komora ČR
Blanická 383/3, 779 00 Olomouc
www.akcr.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



APL - Asociace lodního průmyslu
Popovická 924/4, 101 00 Praha 10 - Michle
www.aplcz.cz



Zakládání staveb, a.s.
K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4
www.zakladani.cz



www.metrostav.cz



SMP Vodohospodářské stavby a.s.
Vyskočilova 1566, 140 00, Praha 4
www.vinci-construction.cz



VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.
Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5
www.vrvv.cz
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno



Váňovská 528, 589 16 Třešť
www.podzimek.cz



Čenkovská 1060, 589 01 Třešť
www.strojirny-podzimek.cz



LABSKÁ, strojná a stavební společnost s.r.o.
Kunětická 2679, Pardubice 530 09
www.labska.cz



www.strabagrail.cz



AQUATIS a.s.
Botanická 834/56, 602 00 Brno
www.aquatis.cz



Loď Moravia, loď Czechie
Kotviště č. 14, Na Františku, Praha 1
www.prahalode.cz



České přístavy, a.s.
Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7
www.ceskepřistavy.cz



PRAGUE BOATS
SINCE 1990

Přístaviště lodí u Čechova mostu
Dvořákovo nábreží, nástupiště č. 5
110 00 Praha 1 - Staré město
www.prague-boats.cz

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

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Pavel Cenek; Ing. Lukáš Drahozal;
Ing. Petr Forman; Ing. Lubomír Fojtů; Ing. Jiří Friedel;
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Bc. Tomáš Kolařík;
Jiří Pěknice; Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba;
PhDr. Štěpán Rusňák; 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
ceskaplavba.cz

Objednávky a inzerce:

šéfredaktor – Bc. Tomáš Kolařík
tel.: 725 793 793
e-mail: vodnicesty@seznam.cz

Jazyková úprava: Ing. Petr Forman
DTP, tisk: Martin Čmejla, PRESTO s.r.o.

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

Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.



Ústecký kraj



Středočeský kraj



Pardubický kraj



Jihočeský kraj



Zlínský kraj



Jihomoravský kraj

Titulní strana: Parník Vltava (1940) pod Karlovým mostem v Praze
Autor: Pražská paroplavební společnost

OBSAH

Úvodní slovo – 160 let Pražské paroplavební společnosti

Pavel Mácha 2

160 let Pražské paroplavební společnosti: něco málo o pražských
parnících a jejich cestujících

PhDr. Nikolaj Savický 3

Obří části ocelového mostu z ČR do Münsteru připluly

tisícikilometrovou objížďkou z Bratislavy 8

ČSPL bylo pohřbeno ... kdo bude další na řadě?

Ing. Petra Gruberová 10

Vltavská štafeta

11

Turistické lodní linky DÚK v plavební sezóně 2025

12

Konference „Čistá Praha - Víze dopravy v metropoli“ otevřela

klíčová témata budoucnosti městské logistiky 16

Odemykání Bažova kanálu

Vojtěch Bártek 18

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. 19

Stavba plavební komory Rohatec – Sudoměřice míří do finále

23

SWIETELSKI: Obnova vodních ploch: ekosystém, retenční funkce

i prostor pro odpočinek 24

Úspěšná zkouška provizorního hrazení na Šítkovském jezu

Ing. Daniel Boda 27

Činnost Českého plavebního a vodocestního sdružení v roce 2024

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. 29

Vzpomínka na pana Kpt. Vlastimila Kohna

31

Život není takový – je úplně jiný (98)

Ing. Josef Podzimek 32

160 let Pražské paroplavební společnosti



Pokud bychom hledali firmu, jejíž historie by byla věrným obrazem své doby, Pražská paroplavba by se jistě ocitla v užším výběru. Založena v dobách vrcholícího národního obrození, sdílí už více než 160 let osud místa, ve kterém vznikla. Vliv všech hospodářských, politických i společenských proměn se v její historii odrážel tak, jako hladina Vltavy odráží obraz svých břehů. V časech rozkvětu prosperovala, v krizích skomírala – ale přetrvala.

Snad proto, že byla založena s vizí a poctivostí, snad proto, že voda znamená život, a lodě na ní vždy symbolizují i naději.

Ať už jste Pražan nebo náhodný návštěvník města, Vltavě se nevyhnete. A proč byste také měli? Lidé a řeky k sobě odjakživa patří. Velká sídla v historii nevznikala na suchých pláních, ale tam, kde byla voda. Přestože dnes máme asfaltové silnice, železniční sítě i letadla, loď jako nejstarší dopravní prostředek neztratila svůj význam. Plavba prokázala schopnost přizpůsobit se době, využívat pokrok ve svůj prospěch a dívat se do budoucnosti s nadějí – ne se strachem. A právě to považujeme za

odkaz našich zakladatelů, který máme povinnost předat dál.

Dnes, podobně jako mnohokrát v minulosti, čelíme složité době plné změn. Svět se rychle proměňuje a přináší nová rizika. Přesto Pražská paroplavba ani dnes neskomírá. Naopak – výzvy spojené s ekologickou transformací vnímáme jako příležitost. Environmentálními dopady naší práce jsme se začali zabývat dříve, než se to stalo společenskou nutností. První plavidlo poháněné solární energií jsme spustili v době, kdy byla tato technologie teprve na počátku.

Společně se sesterskou společností Prague Boats jsme se stali evropským lídrem v oblasti ekologické a udržitelné vnitrozemské plavby. Naše moderní flotila motorových lodí je dnes doplněna o tři plně elektrická, bezemisní plavidla, která nemají v Evropě svou kapacitou konkurenci – a rozhodně nejsou poslední.

Technický vývoj, který kdysi umožnil vznik Pražské paroplavby, dnes pokračuje: od parních strojů přes spalovací motory až po elektrické a solární pohony. Jsme na to hrdí. A stejně tak jsme hrdí, že jméno Prahy, které neseme od svého vzniku, může být i dnes symbolem inovace, udržitelnosti a kontinuity.

Pavel Mácha, ředitel Pražské paroplavební společnosti



Parníky Vltava a Vyšehrad ve svém kotvišti na Rašínově nábřeží během oslav 150 let Pražské paroplavební společnosti

160 let Pražské paroplavební společnosti: něco málo o pražských parnících a jejich cestujících

PhDr. Nikolaj Savický, Ph.D.

V prvních letech nacistické okupace měli Pražané pramálo důvodů k radosti. Jeden se však přece našel: 26. srpna 1940 vyplul na svou první oficiální plavbu nový parník Pražské paroplavební společnosti, nazvaný Vltava. Datum jeho křtu nebylo zvoleno náhodou: Pražská paroplavební společnost toho dne slavila sedmdesát pět let svých služeb veřejnosti. Parník měl napilno hned od počátku: vzhledem k izolaci Protektorátu Čechy a Morava a zároveň vzhledem k relativnímu klidu v něm ve srovnání s válečnými oblastmi nebo i Německem přepravily lodě Pražské paroplavební společnosti v letech okupace neuvěřitelné množství pasažérů: v roce 1941 to bylo 576 tisíc cestujících, v roce 1942 celkem 758 tisíc, v roce 1943 celkem 787 tisíc cestujících a v roce 1944 dokonce 923 tisíc cestujících, většinou na trase z Prahy na vzdutí vodního díla Vrané, tehdy Wraner See. Přes tyto úctyhodné přepravní výkony to však byl jen zlomek počtu cestujících z doby, kdy byla Pražská paroplavební společnost na vrcholu své slávy. I tato čísla však ukazují, že ani v nejtěžších letech moderních českých dějin se provoz na Vltavě nezastavil a Pražská paroplavba v něm hrála významnou roli.



Parník Vltava krátce před dokončením v loděnici "Praga"



Parník Vltava v létě 1945 na vzdutí vodního díla Vrané nad Vltavou

Od skromných začátků

První parník sice předvedl na Vltavě u Císařského mlýna, v místech dnešní Stromovky, již v červnu 1817 Josef Božek, ale k praktickému uplatnění měl tento vynález v Čechách ještě velmi daleko. Základní problém představovala absence splavné vodní cesty. Překážkám v plavební dráze a opilé posádce lze patrně rovným dílem připsat proslulý krach pokusu s francouzským parníkem Mecséry, jehož nejdelší vltavská plavba skončila

v srpnu 1857 ve Vraném nad Vltavou proraženým trupem a záchranou cestujících na rybářských lodkách. Podmínky pro zavedení paroplavby na střední Vltavě se však na přelomu 50. a 60. let 19. století postupně měnily k lepšímu.

Od roku 1833 pracovala na splavnění Vltavy na základě státní zakázky, kterou si podržela až do roku 1919, firma A. Lanna. Úsek mezi Štěchovicemi a nadjezím Šitkovského jezu v Praze úspěšně dokončila roku 1862. Současně bylo na přelomu 40. a 50. let 19. století objeveno bohaté naleziště uhlí na Kladensku. K jeho exploataci založili bratři Kleinové spolu s Vojtěchem (Adalbertem) Lannou společnost Kladenské kamenouhelné těžbařstvo. Pro zajištění transportu vytěženého uhlí vznikla roku 1852 Buštěhradská železniční společnost, která nejprve koncem roku 1855 zprovoznila severní větev Buštěhradské dráhy, která vedla z Kladna do Kralup nad Vltavou, a v listopadu roku 1863 zahájila provoz i na jižní větví vedoucí nejprve do Dejvic a od roku 1868 až do Bubnů. Dvě důležité podmínky pro úspěšné zahájení paroplavby, tedy splavná vodní cesta a ekonomicky únosný zdroj paliva, byly v Praze splněny na začátku roku 1864. V listopadu 1864 proto začala první reálná jednání o založení společnosti, která by provozovala paroplavbu na Vltavě mezi Štěchovicemi.

Okruh zakladatelů byl původně úzce spojen s výborem Měšťanské besedy a sledoval nejen úzce osobní ekonomické zájmy jednotlivých podílníků, ale také veřejný zájem o všestranný rozvoj Prahy a jejího okolí. V únoru 1865 byla ustavena Společnost pro paroplavbu na řece Vltavě, v březnu podílníci složili čtyřicetiprocentní podíl nominální ceny akcií pokladníkovi společnosti a paralelně probíhala jednání o zakázce na stavbu prvního parníku Rustonové strojírny v Karlíně. Tato strojírna od roku 1855 dodávala osobní parníky pro provoz na trati mezi Dráždany a Obřívím u Mělníka Sasko-české paroplavební společnosti se sídlem v Dráždanech, a měla tedy se stavbou lodí této kategorie praktické zkušenosti. Podrobný popis prvního parníku známe ze zadávací dokumentace, kterou shrnula firma Ruston & spol. v dopise představenstvu společnosti 6. března 1865. Loď měřila na délku dvaadvacet metrů, trup měl šířku čtyři a půl metru a šířka lodi včetně kolesnic činila devět metrů. Poháněl ji kývavý dvojčítý parní stroj o výkonu 58 koňských sil. V březnu složila paroplavební společnost zálohu 9 500 zlatých; cena parníku činila 29 500 zlatých.



Parník František Josef I. u Palackého (dnešní Rašínova) nábřeží v Praze po roce 1905

Mezi významnými akcionáři bylo několik významných osobností hospodářského života, mezi nimi podnikatel Vojtěch Lanna, továrník Joseph John Ruston, jehož firma lodě dodávala, Jindřich Odkolek, majitel známých mlýnů a pekáren, nebo kníže Karel Ottingen-Wallenstein, majitel zbraslavského panství, pro kterého měla lodní doprava mezi Prahou a Zbraslaví zcela praktický význam. Tito investoři sice přispěli značnými částkami, ale na chodu společnosti se nijak nepodíleli. Její praktické řízení zůstalo v rukou významných pražských měšťanů, často současně volených pražských zastupitelů. V začátcích společnosti hrál hlavní roli podskalský plavec, obchodník s dřívím, a pozdější pražský primátor František Dittrich, který se také stal prvním ředitelem společnosti.

Parník Praha/Prag byl dodán s malým zpožděním; penále činilo 200 zlatých. První plavbu bez cestujících absolvoval parník 15. srpna 1865 a o deset dnů později byl komisionálně předán společnosti. V sobotu 26. srpna 1865 vyplul na první oficiální plavbu od Doubkovy cihelny u Šitkovských mlýnů do Štěchovic. Bylo to pouhý den poté, kdy císař František Josef I. vydal Františku Dittrichovi a společníkům povolení ke zřízení fakticky již několik měsíců existující akciové společnosti a schválil její statuty. Vltavská vodní cesta v tomto úseku byla tehdy upravena pouze regulací, tedy soustavou příčných a podélných koncentračních hrází, zužujících tok a prohlubujících řečiště, takže rozdíl mezi délkou protiproudí a poproudí plavby byl tehdy velmi značný. Cesta do Štěchovic trvala parníku čtyři hodiny a tři minuty, ze Štěchovic do Prahy dvě hodiny a čtyři minuty.

Hned v neděli 27. srpna 1865 podnikl parník *Praha/Prag* tři výletní plavby do Zbraslavi a tržba za tento jediný den činila 488 zlatých. Lodi velel kapitán Anton Stolz z Děčína, strojník a topič byli z Rustonovy strojírny a kormidelníkem byl zkušený plavec Josef Tater ze Štěchovic. Provoz na nejstarší trati pravidelní osobní lodní dopravy na Vltavě byl zahájen, a od prvních dnů bylo zřejmé, že tentokrát se jedná o životaschopný projekt. Jen za zbytek plavební sezóny přepravil roku 1865 parník *Praha/Prag* mezi Prahou a Štěchovicemi přes devatenáct tisíc cestujících. Následujícího roku dodala Rustonova strojírna Společnosti pro paroplavbu na řece Vltavě další parník, stavěný podle téhož projektu. Nesl jméno *Vyšehrad*, stál rovněž 29 500 zlatých a stejně jako *Praha/Prag* měl ponor pouhých 42 cm.

Za extrémně malý ponor platily pražské parníky první a druhé generace hydrodynamicky málo vhodným trupem: jednalo se vlastně o hranolová tělesa o konstantní šířce a výšce, pouze na přídí a zádí zaoblená. Proto není divu, že jejich rychlost nebyla nijak závratná: proti proudu se mohly plavit zhruba osm kilometrů za hodinu, po proudu čtrnáct. Pro srovnání: dochované parníky třetí generace s podstatně sofistikovanějším tvarem trupu plují na klidné hladině rychlostí cca 16 až 18 km/hod.

První pražské parníky z let 1865 a 1866 byly sice technicky relativně jednoduché, ale například v roce 1870 přepravily již 43 tisíc cestujících a o deset let později 51 tisíc pasažérů. Roku

1882 poprvé překročil počet osob přepravených parníky společnosti sto tisíc a roku 1889 již půl milionu. V té době rozšířil lodní park společnosti parník František Josef I., postavený roku 1887. Vývoj osobní lodní dopravy v Praze v letech 1880 a 1890 byl poznamenán prvním střetnutím Společnosti pro paroplavbu na řece Vltavě s konkurencí, které v důsledku vedlo k významnému rozvoji osobní lodní dopravy v Praze a okolí.

Goldmannova Rychlá salonní paroplavba

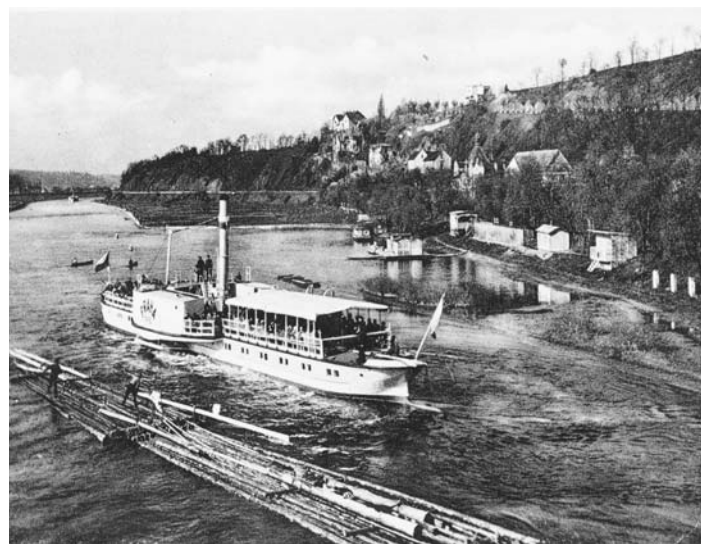
Na sklonku roku 1879 přišel do Prahy z Drážďan podnikatel Johann Peter Parrau a přivezl s sebou pět malých vrtulových parníčků, s nimiž o čtyři roky dříve zajišťoval místní dopravu v Sasku. Původně se chtěl spojit se Společností pro paroplavbu na řece Vltavě, ale představenstvo společnosti jeho nabídku zamítlo. Podařilo se mu rychle získat koncesi pro místní lodní dopravu a v květnu 1880 zahájil provoz pod vlastní značkou Parrau und Sohn. Roku 1881 rozšířil svou linku až do Chuchle, ale proti zavedené společnosti zdánlivě neměl šanci. V červnu 1882 byl nucen ukončit činnost. Pět parníků nabídl společnosti k odkupu za 65 000 zlatých. Představenstvo společnosti vyhodnotilo tuto nabídku jako nevýhodnou.

Majetek zkrachovalé společnosti byl prodán v dražbě. Zástupce společnosti měl pokyn lodě odkoupit, ale maximálně za 15 000 zlatých. Parrauvu flotilu v aukci za 22 000 zlatých koupil jeden z věřitelů a obratem je pronajal obchodníku Maxi Goldmannovi, který s nimi začal v květnu 1883 na základě nové koncese provozovat osobní lodní dopravu nejprve na Zbraslav, a o rok později i do Štěchovic. Goldmann zvolil účinné motivační nástroje: kapitáni měli podíl z prodaných lístků, hostinští byli zainteresováni na prodeji jízdenek jeho Rychlé salonní paroplavby, ceny jízdného byly nižší než u společnosti a termíny odjezdů stanoveny často jen o pět minut dříve, než vyplouvaly velké parníky společnosti.

Jízda Goldmannovými parníčky často představovala adrenalinový zážitek. Ne nadarmo jim Pražané přezdívali „Goldmannovy parníčky, ožralé rybičky“. Nikdy se však nestalo nic horšího, než že se cestující museli od uvízlé lodi brodit na břeh a dojet do cíle po svých. Rychlá salonní paroplavba rychle nabrala na popularitě a začala být pro společnost nepříjemnou konkurencí. Lodní park však zastarával a Max Goldmann si dobře uvědomoval, že pokud by chtěl svou paroplavbu provozovat dál, nevyhnul by se velkým investicím. Byl nyní v pozici mnohem výhodnější než Parrau, když v roce 1888 začal se společností vyjednávat o prodeji svých lodí. Společnost situaci analyzovala a dospěla k závěru, že lodě koupit musí, i kdyby je sama provozovat neměla. Koncem ledna 1889 proto lodní park Rychlé salonní paroplavby zakoupila za 40 000 zlatých. Lodě využívala ještě více než tři desetiletí, ale i když už dávno patřily Společnosti pro paroplavbu na řece Vltavě,



Parníky Pražské paroplavební společnosti u Rašínova nábreží v Praze na jaře 1930



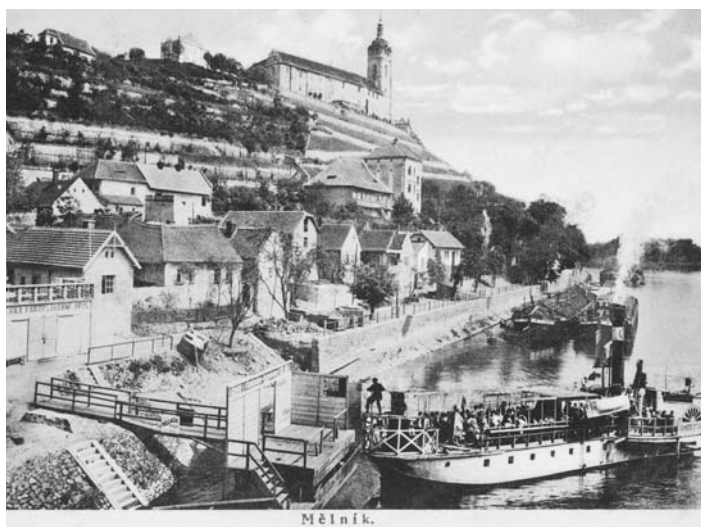
Parník Praha a vorový pramen ve Zbraslavi, po roce 1928

Pražané jim neřekli jinak než „goldmany“. Tento osud potkal i malé vrtulové parníčky, které si po předchozí zkušenosti objednala společnost sama jako novostavby.

Cesta paroplavby ke slávě

Po odkoupení Goldmannovy flotily zůstala Společnost pro paroplavbu na řece Vltavě v oblasti osobní lodní dopravy opět bez konkurence, a to v době, která představovala dramatický růst poptávky. Proto 80. a 90. léta 19. století znamenala významné rozšíření lodního parku společnosti. Již v roce 1883 zakoupila Pražská paroplavební společnost v Drážďanech ve snaze čelit konkurenci dva menší kolesové parníky, pojmenované po členech císařské rodiny: Stefanii a Rudolfa (v meziválečném Československu Modřany a Jarov). Štíhlé třicetimetrové lodě s polozapuštěnými salóny a maximálním ponorem 75 cm prokázaly značnou životnost a po výměně kotlů, k níž došlo v letech 1926 a 1927, dosloužily až dlouho po druhé světové válce. Roku 1887 získala pražská paroplavba svou dlouholetou vlajkovou loď, čtyřiačtyřicetimetrový parník František Josef I., který navzdory havárii z roku 1898 dosloužil pod jménem Praha až roku 1970.

Úspěch Goldmannovy rychlé salónní paroplavby vedl k tomu, že si roku 1885 pořídila Pražská paroplavební společnost první vrtulový parník, patnáctimetrovou Libuši. Převzetí Goldmannovy flotily pak znamenalo rozšíření jejího lodního parku o pět dalších malých vrtulových parníčků, pojmenovaných podle tehdejších přístavišť na jih od Prahy: Podol, Braník, Chuchle, Zlíchov a Zbraslav. Zvyšující se počet cestujících si roku 1891 vyžádal dva nové jedenačtyřicetimetrové bočnokolesové parníky, pojmenované Primátor Dittrich a Ferdinand Dobrotivý (po roce 1918 Štěchovice). Roku 1895 získala Pražská paroplavební společnost poslední, nejrychlejší a technicky nejzdařilejší bočnokolesový parník druhé generace, 43,5 metru dlouhý Smíchov. Současně si téhož roku objednala tehdy největší vrtulový parník, dvacetimetrovou Závist. Roku 1895 rozšířila lodní park společnosti také technicky zajímavá experimentální loď, osmáctimetrový parníček Přemysl, postavený v Drážďanech a poháněný tzv. Zeunerovým vodometem. Fakticky se jednalo o mírně upravenou a pláštěm opatřenou Jonvalovu turbínu, kombinující odstředivý účinek s jednoduchou lopatkovým kompresorem. Loď, poháněná kupředu proudem vody ze dvou otáčivých trysek, byla určena speciálně pro plavbu do Štěchovic, konkrétně pro překonávání mělčin v okolí ostrova sv. Kiliána i za nízkého stavu vody. Když se podařilo odstranit problém s vibracemi turbíny, sloužil Přemysl spolehlivě až do roku 1935.

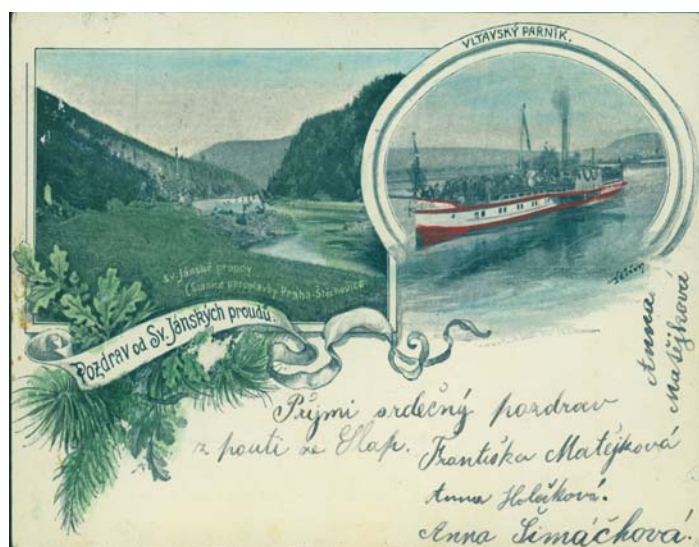


Legendární parník Primátor Dittrich byl po roce 1921 občas k vidění i v Mělníce

Roku 1888 počet cestujících přepravených Pražskou paroplavební společností poprvé přesáhl půl milionu a roku 1890 překročil dokonce 768 tisíc. Tento vývoj nebyl lineární, ale pod půl milionu přepravených cestujících ročně již do roku 1910

nepoklesl; od roku 1911 do roku 1925 potom nepoklesl pod jeden milion ročně. Vrcholu přepravních výkonů dosáhla Pražská paroplavební společnost v letech 1920 a 1921, kdy se na jejích lodích svezlo více než dva miliony cestujících ročně. Tato čísla vyžadují objasnění, zejména, vezmeme-li v úvahu, že v roce 1901 měla Praha (v tehdejších správních hranicích) 216 tisíc obyvatel a v roce 1922, tedy v roce, kdy nabyl účinnost zákon o hlavním městě Praze, a po připojení dosud samostatných měst Karlína, Královských Vinohrad, Smíchova a Žižkova a příměstských obcí, měla nově vzniklá Velká Praha dohromady 667 tisíc obyvatel. Zahraniční turistický ruch se v té době v Čechách blížil k nule a ani domácí zatím nepředstavoval významná čísla.

Tajemství mimořádných přepravních výkonů pražské paroplavby v této době tkvělo v tom, že prakticky až do poloviny 20. let 20. století, přesně řečeno do července 1925, kdy byla prodloužena dvoukolejná tramvajová linka do Braníka. Cesta z pravého břehu Vltavy na jih od Prahy za Vyšehradskou skálou byla rozumným způsobem možná pouze na lodích pražské paroplavby, které v tomto úseku jezdily permanentně s výjimkou týdnů, kdy byla Vltava zamrzlá. Statistická souvislost je ostatně patrná na první pohled: rok 1925 byl posledním, kdy počet osob přepravených Pražskou paroplavební společností přesáhl jeden milion.



Dobová pohlednice z výletu do Svatojánských proudů, okolo roku 1910

Kanalizace dolní Vltavy, započatá roku 1896 stavbou vodních děl v Klecanech a v Dolanech, postoupila v roce 1912 dokončením Helmovského jezu až do centra Prahy. Od plavební sezóny roku 1912 tak mohla Pražská paroplavební společnost zahájit pravidelnou trasu z Prahy, z přístaviště u severní části ostrova Kampa až do Mělníka. Bizarní okolností byla skutečnost, že i v této době mohla Pražská paroplavební společnost



Parník František Josef v malé plavební komoře v Hoříně mezi roky 1912 a 1914

provozovat dva parníky téměř identického jména, v Praze postavený *František Josef I.* a ze Saska v roce 1912 zakoupený *František Josef*, aniž by mohlo dojít k záměně obou plavidel, protože první z nich jezdil na trati z nadjezí Šítkovského jezu do Štěchovic, kdežto druhý nejprve z Karlína a potom od Kampy do Mělníka. Umožňovala to situace v centru Prahy, které i nadále zůstávalo pro větší lodě se strojním pohonem neprůjezdné. Obě lodi se tak mohly poprvé fyzicky setkat až v květnu 1921, kdy byla do zkušebního provozu uvedena plavební komora Smíchov, která spojila dolní a horní vltavskou trať. V té době se však již ke změně politických poměrů první z nich jmenoval Zbraslav a druhý Mělník. Mělnická trasa však nikdy nezískala význam ani vzdáleně srovnatelný s trasami na jih od Prahy, do Chuchle, Zbraslavi a Štěchovic.



Parník Primátor Dittrich ve Štěchovicích před rokem 1937

Ústup ze slávy a nečekané znovuzrození

Po roce 1925 význam pražské paroplavby prudce klesal. Paroplavba se postupně stávala ze součásti městské hromadné dopravy takřka výhradně turistickou záležitostí. Počet cestujících se postupně snižoval z 906 tisíc v roce 1926 až na 144 tisíc v roce 1936. V letech 1934 a 1935 se na tomto poklesu významným způsobem podílela výstavba vodního díla Vrané nad Vltavou, která přerušila nejvýznamnější linku společnosti z Prahy do Štěchovic. Napuštění tohoto vodního díla a zprovoznění jeho dvou plavebních komor situaci výrazně zlepšilo. Vznikla nová rekreační oblast, zahrnující Vrané nad Vltavou, Měchenice, Davli, Pikovice na Sázavě, kam rovněž zajižďely pražské parníky, a Štěchovice. Rozvoj trampingu ve 20. a 30. letech 20. století znamenal nárůst nového typu cestujících na trase z Prahy do Posázaví a do Štěchovic. K přepravním výkonům z let 1920/1921 se však Pražská paroplavební společnost již nikdy nevrátila. Přesto její význam v letech 1937 až 1945 znovu nečekaně a neobyčejně vzrostl.

V letech 1935 a 1936 se Pražská paroplavební společnost propadala do stále hlubších ekonomických problémů. Výsledkem bylo její převzetí Československou akciovou plavební společností Labskou, v níž držel stát 62 % akcií. Tak se stalo, že k 1. lednu 1937 byla Pražská paroplavební společnost ve skutečnosti skrytě zestátněna. Do jejího čela se tak dostal vynikající manažer Antonín Hanáček. Ten již na jaře 1937 objednal v ústecké loděnici dva nové salonní parníky, Antonín Švehla a Dr. Edvard Beneš. Obě lodě, dlouhé 62 metrů, široké bez kolesnic 6,2 metru a s kolesnicemi 10,5 metru, byly dokončeny v dubnu 1938, a slavnostně pokřtěny 1. května téhož roku. Vzápětí byly kvůli riziku, hrožícímu v Sudetech, první dlouhou plavbou evakuovány z Ústí nad Labem do Prahy.

Vzhledem k výhodnému a státem zajištěnému úvěru si Pražská paroplavební společnost mohla objednat – již u loděnice Praga, protože Ústí nad Labem bylo od října 1938 v německých rukách – dva menší parníky, stavěné výhradně pro vltavskou trať. První z nich, parník Vltava, dlouhý 53,4 metru, bez kolesnic široký 5,2 metru a s kolesnicemi 9,2 metru, byl dokončen v červenci 1940 a slavnostně uveden do provozu 26. srpna 1940,

v den 75. výročí první plavby parníku Praha-Prag z Prahy do Štěchovic. Téhož roku byla rozestavěna také sesterská loď Morava, dokončená však až na jaře roku 1949 pod jménem Labe jako poslední velký bočnokolesový parník postavený nejen v Čechách, ale pravděpodobně v celé kontinentální Evropě. Dřívější dokončení rozestavěné lodi nepadalo v úvahu, protože český strojírenský průmysl v letech druhé světové války plnil zakázky Wehrmachtu a krátce po válce byl zapojen do obnovy země. Rekreační parník musel počkat.

V letech 1937 prošel lodní park Pražské paroplavební společnosti zásadní modernizací. Morálně i technicky zastaralá plavidla byla vyřazena, ostatní zmodernizována. Všechny velké bočnokolesové parníky dostaly kormidelní kola, umístěná na kapitánském můstku. Na jaře 1938 vstoupily do služby vedle dvou salonních parníků také dvě první velké moderní motorové lodě firmy Schneider & Creusot, v Čechách přezdívané „Francouzky“, pokřtěné Lužnice a Otava, a společnost se začala ekonomicky zotavovat. Léta izolace za Protektorátu Čechy a Morava jí paradoxně prospěla, protože právě vltavské údolí kolem Měchenic a Davle se stalo nejoblíbenější a nejdostupnější rekreační oblastí obyvatel pražské aglomerace. To je také vysvětlení mimořádných přepravních výkonů, zmíněných v úvodu. Nebyla to však jen společenská poptávka, ale také schopnost paroplavby na ni adekvátně reagovat, které k tomuto dobově podmíněnému úspěchu vedly.



Setkání generací: salonní parník Antonín Švehla z roku 1938, zde již pod jménem T.G. Masaryk, a v zákrytu za ním modernizovaný parník Primátor Dittrich z roku 1891, zde jako Vyšehrad (II.), někdy v letech 1946 až 1948

Léta stagnace a nový začátek

Antonín Hanáček zemřel roku 1943. Nedožil se okamžiku, kdy se flotila Pražské paroplavební společnosti rozrostla v rámci poválečných reparací o čtyři pětapadesátimetrové saské parníky. Ty však pocházely z 90. let 19. století a v Praze po roce 1945 pouze dosluhovaly. Všechny byly vyřazeny do roku 1960. Od 60. let 20. století začaly v roli výletních lodí parníky ve službách Pražské paroplavební společnosti nahrazovat motorové lodě zahraniční, většinou polské, maďarské nebo německé produkce. Zajišťovaly provoz na zavedených linkách, především na štěchovické trase, prodloužené od roku 1955 až na úpatí Slapské přehrady, a z dnešního Rašínova nábřeží přes Prahu k Císařskému ostrovu, tedy k Zoologické zahradě hl. m. Prahy v Troji. Tyto linky sloužily zejména domácím klientele a těžily z uzavřenosti tehdejšího Československa.

K zásadní změně došlo po roce 1989. Pražská paroplavební společnost a po roce 2012 i její sesterská společnost Prague Boats zcela změnily dosavadní charakter osobní lodní dopravy v Praze. Vyšly vstříc obrovskému zájmu zahraničních turistů, kteří po roce 1989 objevili Prahu, přesunuli těžiště své činnosti z Rašínova nábřeží na náplavku pod Čechovovým mostem v blízkosti Pařížské, do té doby z hlediska turistického ruchu prakticky nevyužívanou, a učinily z ní nové centrum vodní dopravy

v Praze. V letech 2014 až 2018 společnost Prague Boats postupně rozšířila svou flotilu o trojici nově postavených osobních lodí, splňujících vysoké ekologické nároky: o sedmatřicetimetrovou Agnes de Bohemia, pětáctřicetimetrovou Bohemia Rhapsody a naposledy o největší a nejluxusnější čtyřiasedmdesát metrů dlouhou Grand Bohemia. V letech 2019 až 2023 pak lodní park Prague Boats dále obohatily tři elektroloďe s nulovými emisemi, určené primárně k pohybu v centru města. Z jejich palub mohou stovky tisíc turistů každoročně obdivovat nezapomenutelné pražské panorama a jedinečnou atmosféru Prahy jako nejdůležitějšího bodu na vltavské vodní cestě.

V současnosti se můžeme plavit centrem Prahy s nebývalým komfortem, v tichu, neobtěžováni takřka žádnými emisemi spalovacích motorů. Stojí za připomenutí, že to umožnila prozíravost tvůrců vltavské vodní cesty, kteří teprve roku 1912 stavbou nového Helmovského jezu zpřístupnili centrum Prahy pro loďe se strojním pohonem. Provoz nejmodernější flotily v Praze však zajišťuje společnost, jejíž historie sahá až do srpna 1865. Pražská paroplavba byla od prvních dnů vždy spojena s vírou v technické inovace a neváhala je uvádět v život.

Modernizace flotily neznamena, že by Pražská paroplavební společnost zapomínala na své kořeny. Parníky Vyšehrad a Vltava byly v září 2013 prohlášeny kulturními památkami České republiky. Parník Vyšehrad nyní prochází rekonstrukcí a stane se muzeem pražské paroplavby a plovoucím konferenčním centrem, přičemž jeho historicky cenné interiéry a strojní vybavení zůstanou zachovány a stanou se samy o sobě muzejními exponáty. Parník Vltava, rekonstruovaný v letech 2007/2008 do původní podoby, zůstává v činné službě jako poslední nositel původních tradic pražské paroplavby na štěchovické a slapské trati. Život trampských osad v povodí Vltavy si snad ani nelze představit bez jeho siluety. A na tradiční trati z Rašínova nábreží

k Císařskému ostrovu dodnes potkáte třiatřicetimetrovou motorovou loď Odra z roku 1968. Historické lodi ve službách Pražské paroplavební společnosti umožňují něco v dnešní době mimořádně ojedinělého a cenného: mezigenerační sdílení společných prožitků. Můžete-li vyplout do Zoologické zahrady hl. m. Prahy, na Slapy nebo do Mělníka na lodi, na níž se po této trase plavil jako kluk už váš dědeček, a třeba v jeho doprovodu, je to zážitek, na který se nezapomíná.

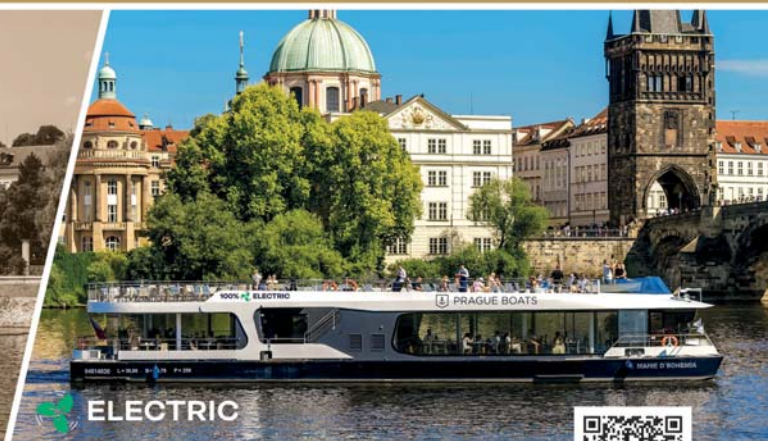


Parník Vltava zajišťuje pravidelné plavby na Slapy a Mělník

160 LET
PAROPLAVBA
1865—2025

35 LET
PRAGUE BOATS
1990—2025

Od parníků k elektrickým katamaránům
160 let na **vlnách pokroku**



www.paroplavba.cz

www.prague-boats.cz



Obří části ocelového mostu z ČR do Münsteru připluly tisícikilometrovou objíždkou z Bratislavy



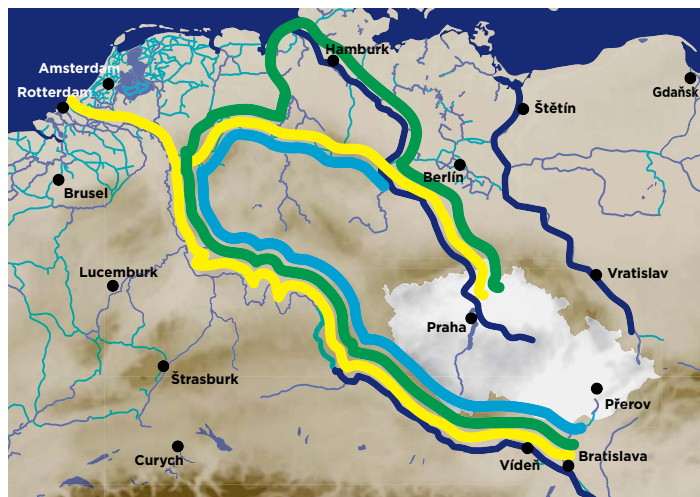
Startovali z Prahy a měli namířeno do severoněmeckého Münsteru. Brzy však nechali Münster daleko před sebou a po několikahodinové jízdě zaparkovali v Bratislavě. Zní to jako parafráze oblíbené cimrmanovské hlášky, ale jde o reálnou stavební logistiku, vyvolanou zablokovanou Labskou vodní cestou. Zatímco největší části nového münsterského mostu v podobě dvou koncových příčníků vyrobili oceláři Metrostavu DIZ v pražských Horních Počernicích, menší komponenty dodal z Ostravy subdodavatel. Všechny díly byly naloženy v bratislavském přístavu na loď RIO 2 lodní společnosti Evropská vodní doprava a po Dunaji, průplavu Mohan-Dunaj a Rýnu a dalších německých kanálech, dopluly do svého cíle v severním Německu. Řidiči si snad ani nemůžou stěžovat na objíždky na silnicích oproti tisícikilometrové objíždce, kterou zažila posádka české lodi RIO 2 na vodní cestě.



Mimořádný příjezd lodi Rio 2 do Bratislavy 13. června 2025



Nakládka mostních konstrukcí v přístavu Bratislava



• Trasa cesty A. Lanna 6 • Trasa cesty Andromedy • Trasa cesty RIO 2

- V roce 1920 absolvoval první cestu do Bratislavy československý parník Lanna 6. Vyplul v září 1920 z Prahy a do Bratislavy dorazil v červenci následujícího roku, tedy o 10 měsíců později!
- Poslední vskutku československou lodí, která do Bratislavy z Prahy doplula byla Andromeda. Ta byla jednou z prvních lodí vůbec, která proplula nově otevřeným kanálem Rýn-Mohan-Dunaj v roce 1992. Plavba do Bratislavy jí trvala 26 dní.
- Nyní v červnu absolvovala plavbu z Labe do Bratislavy Rio 2 jako první ryze česká loď. Plavba do Bratislavy jí trvala 22 dní.

Dva ocelové svařence o délce 12,5 metru a hmotnosti 70 tun vyrazily na silnici v pondělí 9. června pozdě večer. Protože šlo o nadrozměrný náklad, logistika byla velmi podobná jako v případě obřích vrat pro vodní dílo Gabčíkovo, která rovněž vznikla v hornopočernické dílně Metrostavu DIZ. Celkem do Bratislavy doputovalo po silnici 400 tun mostních konstrukcí. Jejich společná cesta lodí po Dunaji a Rýnu do severoněmeckého Münsteru trvala přibližně dva týdny.

„Každý díl ocelové konstrukce byl technicky tak komplikovaný, že svařování až na staveništi nepřicházelo v úvahu. Tak obrovská a těžká břemena musíme na stavbu dopravit jedinečnou lodní přepravou, tak to měl zadavatel soutěže v podmínkách. Navíc dlouhodobé sucho nám znemožnilo nasměrovat logistiku přímější cestou z Děčína po Labi. Svoji roli sehrálo také bourání mostu v Drážďanech,“ sdělil vedoucí útvaru Milan Kysela z Metrostavu DIZ.

První „česká“ plavba do Bratislavy

Celkově je tak objíždka, kterou musela absolvovat česká loď RIO 2, dlouhá přes 3000 kilometrů. Loď nejprve absolvovala 1800 kilometrů dlouhou plavbu z Labe do bratislavského přístavu. **Naposledy podobnou trasu z Prahy do Bratislavy absolvovala nákladní loď ANDROMEDA v roce 1992, tedy ještě pod vlajkou československé federace.** Vidět nyní na Slovensku velkou českou nákladní loď je proto zcela výjimečná událost. „Pro naši firmu je to poprvé v její 35leté existenci kdy plavidlo absolvovalo 1800 kilometrů dlouhou plavbu ze severu Evropy, přes Rýn, německé kanály a Dunaj až do přístavu v Bratislavě. Všude po cestě nás místní vřele vítali a v Bavorsku byla posádka obdarována chlebem a místním pivem,“ říká jednatel lodní společnosti Evropská vodní doprava Lukáš Hradský. A jaký měla z plavby pocit sama posádka popsal během plavby pro Český rozhlas kapitán Kamil Sobotka: „Česká vlajka při



Kanál Rýn-Mohan-Dunaj umožnil, aby bylo vůbec možné plout ze severní Evropy do jihovýchodních států – tedy i do Bratislavy

cestě na Dunaji přivolává velkou pozornost. Naše plavba je hojně sledovaná a díky přímému přenosu na nás na některých komorách čekají fanoušci, fotí si loď nebo chtějí pozdravit posádku. A pro nás, co na Riu plujeme jde samozřejmě také o krásný zážitek, mimořádnou příležitost proplout vody, kde je tato loď zcela poprvé.“

Nový most v Münsteru nahradí svého předchůdce, a na první pohled vynikne neobvyklým trubkovitým obloukem, vedeným napříč mostovkou. Tu k oblouku ukotví ocelová kovaná táhla, typická pro německé mosty. Most o délce 100 metrů, šířce téměř 12,5 metrů a hmotnosti 800 tun bude disponovat dvěma jízdními pruhy a bude sloužit silniční, cyklistické i pěší dopravě. Náhradu starého mostu za nový si vynutila především skutečnost, že původní konstrukce jako poslední nesplňovala světlou výšku ani rozpětí pro plánované rozšíření plavebního kanálu Dortmund-Ems. Původní most Pleistermühlenweg z roku 1954 se podařilo úspěšně demontovat v prosinci minulého roku. Už to byla velmi náročná operace, při níž stavbaři využili splavení konstrukce pomocí pontonu. Podobným způsobem budou v listopadu osazovat i nový most.

Generálním dodavatelem investora WSA Westdeutsche Kanäle je rakouská společnost BeMo Tunnelling, která patří do Skupiny



Loď Rio 2 vplouvá do plavební komory Bachhausen na kanálu Rýn-Mohan-Dunaj, kde nastoupá do výšky 406 metrů nad mořem a překoná evropské rozvodí

Metrostav. Společnost Metrostav DIZ realizovala demontáže i výrobu nového mostu a následně zajistí i montáže a plavební operace. „Česká“ část zakázky má hodnotu v přepočtu 140 milionů korun. Výstavba byla zahájena na konci loňského roku a měla by být dokončena v závěru toho stávajícího.

Loď RIO 2

Jedná se o soulodí spojené z tlačného remorkéru Rio 2 a dvou tlačných člunů. Soulodí Rio 2 patří mezi sérii největších plavidel pod českou vlajkou, z nich jsou všechny operovány EVD.

Délka soulodí: 134 m **Šířka:** 10,40 m

Nosnost (kapacita zboží): 1821 t

Rok výroby: Rio 1987, Vida 10 1987, TČ 1991

Výkon: 2 šestiválcové motory John Deere o výkonu 500 koní



PŘÍMÝ PŘENOS Z PLAVBY: www.youtube.com/watch?v=VnsRQvfv_g4

Sledujte aktuální přepravy na Facebooku Evropská vodní doprava: www.facebook.com/profile.php?id=61569555172649



Loď Rio 2 na kanále Rýn-Mohan-Dunaj pluje přes historické město Riedenburg

ČSPL bylo pohřbeno ... kdo bude další na řadě?

Ing. Petra Gruberová – ředitelka společnosti České-saské přístavy s.r.o.

Katastrofy v lodní dopravě stále pokračují

Dne 11. září 2024 se zřítila část mostu Carolabrücke v Drážďanech. Vodní cesta Labe, která je součástí sítě TEN-T a uznávanou mezinárodní vodní cestou, tak byla zcela uzavřena pro lodní dopravu. Přitom plavba i přepravci vzhlíží k tomuto podzimnímu období s očekáváním, neboť právě od září do dubna jsou vodní stavy ideální pro přepravy po řece. Po dlouhém období sucha to byla další rána pro rejdářské společnosti i pro přístavy v Čechách, které čelí velkým ekonomickým ztrátám. Česká republika tak zůstala na několik měsíců zcela odříz-

nuta od možnosti využít tento dopravní mód, což se negativně projevilo také u producentů investičních celků. Byť si to mnozí neuvědomují, je český průmysl velice úzce navázán na lodní dopravu právě kvůli svým specifickým výrobkům, které nelze mnohdy přepravit po silnici nebo železnici. Některé kusy jsou proto nyní odklány do Bratislavy, odkud se pak přepravují po Dunaji, nicméně tyto přepravy jsou mnohonásobně dražší, a české firmy tak dlouhodobě ztrácí svou konkurenceschopnost, takže hrozí přesunutí výroby do jiných zemí.

Byť se již zdálo, že se blýská na lepší časy, a situace se začíná zlepšovat, není tomu tak (od 3. 2. 2025 do 18. 2. 2025 byl umožněn provoz pro nákladní lodní dopravu na zvláštní povolení a od 19. 2. 2025 byla vytvořena časová okna pro proplutí plavidel). Město Drážďany, které je odpovědným za most Carolabrücke, pravidelně svolává setkání zástupců všech dotčených společností, na kterém informuje všechny zúčastněné o dalším postupu demolice. Aby byly práce urychleny, nabídla již několikrát česká strana svým německým kolegům pomoc, neboť má v oblasti mostů mnoho zkušeností. Nicméně tato pomoc byla odmítnuta s tím, že je již zpracován technologický postup, a provoz na vodní cestě bude přerušen na pouhých 14 dnů.

Vše je bohužel ale jinak. Dle poslední tiskové zprávy, zeřejněné Úřadem pro správu vodní cesty a plavbu (Wasserstrassen- und Schifffahrtsamt Elbe), bude z důvodu demolice mostních úseků A a B zcela uzavřena labská vodní cesta pro veškerou lodní dopravu, a to na období od 4. června 2025 až do konce srpna. Znovuotevření vodní cesty se předpokládá od začátku září.

Některé rejdářské společnosti a přístavy již podaly žádost na Město Drážďany o náhradu vzniklé škody, nicméně je to běh na dlouhou trať a aktuální nepříznivou situaci lodní dopravy a přístavů to neřeší. Přetrvá vodní doprava toto katastrofické období, nebo bude jen dalším oborem, který bude zapomenut v běhu času?



Vltavská štafeta odstartovala

Voda od pramenů zahájí na Pražském hradě výstavu VLTAVA slavná & splavná



Vltavská štafeta na svých takřka 40 zastávkách upozorní na významná místa na řece. Každé z nich je spojené s některým ze symbolů, který se představí na výstavě VLTAVA slavná & splavná. Voda putuje ve speciální skleněné kapsli, kterou si budou předávat osobnosti spojené s řekou Vltavou. V Jízdárně Pražského hradu pak na vernisáži 4. září zahájí výstavu VLTAVA slavná & splavná, která je hlavním výstupem stejnojmenného projektu Národního památkového ústavu a jeho partnerů. Pro veřejnost se výstava otevře 5. září a potrvá do 4. ledna.

Vltavská štafeta zahájila svou pouť 1. července u pramene řeky Vltavy v Národním parku Šumava. Za dva dny se k ní přidá voda z pramene Studené Vltavy. Po 66 dnech štafeta doputuje na lodích, na kolech, vlakem nebo nesená pěšky až do Jízdárny Pražského hradu. Tam paní Eva Pavlová vlije vodu z kapsle do speciálního skleněného srdce řeky a zahájí výstavu VLTAVA slavná & splavná.



Skleněné srdce Vltavy i přepravní kapsli na vodu navrhli designéři a vyrobili skláři firmy Lasvit. Barva skla byla vybrána tak, aby co nejvěrněji odpovídala skutečné barvě vody v řece Vltavě na horním toku. Obě nádoby jsou zdobeny brusem, který představuje meandry řeky.

Na své cestě štafeta projde rukama víc než stovky účastníků.

Mezi nimi budou kasteláni, převozníci a hrázni, skauti, turisté a olympijští sportovci, nebudou chybět ani hasiči, potápěči či voraři, kteří do Prahy vypraví historickou vorovou tabuli a na poslední části štafety také historický parník nesoucí jméno Vltava. Štafeta navštíví všechny památky ve správě Národního památkového ústavu na řece Vltavě a další významná místa. Každá ze zastávek je spojená s konkrétním symbolem výstavy. Jsou to obrazy, fotografie, sochy, vltavské perly a zlato, archeologické nálezy, sportovní trofeje nebo technické památky.



Na mnohých zastávkách štafety bude připraven doprovodný program pro veřejnost. Památky rozezní koncerty, ožíví je divadelní představení nebo výstavy, představí se při netradičních prohlídkách. Akce pro veřejnost připravují také města a obce na řece, nebo spolky a sdružení, které přibližují tradiční život na Vltavě, například voroplavbu.

Cílem Vodní štafety je propagace výstavy VLTAVA slavná & splavná, ale také představení a podpora tzv. Vltavské cesty, tedy trasy spojující významné památky a kulturní nebo přírodní místa na Vltavě, z nichž některé jsou v přímé správě NPÚ (státní hrady Rožmberk a Zvíkov, státní hrad a zámek Český Krumlov, klášter Zlatá Koruna a státní zámky Hluboká a Veltrusy). Cílem je etablovat řeku Vltavu jako evropskou kulturní cestu, podpořit zájem o vltavské kulturní dědictví a rozvíjet související cestovní ruch. Vltavská štafeta a výstava VLTAVA slavná & splavná jsou součástí celoročního stejnojmenného projektu NPÚ a jeho partnerů – Národní galerie, České filharmonie, Národního muzea, Národního technického muzea a Uměleckoprůmyslového muzea v Praze. Záštitu akci udělil prezident České republiky, ministři kultury a dopravy, hejtmani Jihočeského a Středočeského kraje. Do projektu se zapojují organizace z oborů dopravy, životního prostředí, muzea, spolky atd.

Podrobnosti o projektu najdete na webu: vltava2025.cz



Turistické lodní linky DÚK v plavební sezóně 2025



**10 DOPRAVA
ÚSTECKÉHO
LET KRAJE**

Přístaviště lodní linky T91 Dopravy Ústeckého kraje

Ústí n. L. centrum – Ústí n. L. Vaňov – Dolní Zálezly – Libochovany – Velké Žernoseky – Píšťany – Lovosice – Litoměřice – Nučnice – Libotenice – Roudnice n. L. (– Stětí – Mělník)



- Vysvětlivky:**
Legenda:
- lodní linky - hlavní / prodloužené plavby
Schiffahrtslinie - Hauptfahrten / verlängerte Fahrten
 - Přístav
Anlegestelle
 - Přívóz přes Labe (není v DÚK)
Fähre über die Elbe (nicht zum DÚK-Tarif)
 - Zdyňadlo
Schleuse
 - Most přes Labe
Brücke über die Elbe
 - Železniční linka
Eisenbahnlinie
 - Nejblíže vlaková zastávka
nächster Bahnhof
 - Nejblíže autobusová zastávka
nächste Bushaltestelle
- V případě vodního stavu Labe pod zdyňadlem v Ústí n. L. neumožňujícím plavbu je zajištěna náhradní autobusová doprava v úseku Ústí nad Labem centrum – Ústí n. L. Vaňov dle platných jízdních řádů lodních linek.



Doprava Ústeckého kraje je výjimečným integrovaným systémem v České republice, který objednává pravidelnou lodní linkovou dopravu, a nabízí ji cestujícím za běžné jízdné. Dvě lodní linky DÚK plují po Labi a Ohři po celou turistickou sezónu od jara až do podzimu – linka T91 mezi Ústím nad Labem a Mělníkem a linka T93 z Litoměřic do Terezína. Linka T92 na spodním úseku Labe před hranicí se Saskem tyto dvě hlavní lodní linky DÚK doplňuje na jaře a na podzim, v hlavním turistickém období nepluje kvůli nemožnosti zajištění vodního stavu na tomto úseku Labe. Celoročně je pak ale v provozu ještě jedna „vodní“ součást integrovaného systému DÚK – přívóz F1 Schöna – Hřensko.

Lodní linka T91

Ústí nad Labem Centrum – Litoměřice – Roudnice n.L. - Mělník

Provoz osobní lodní dopravy DÚK je založen zejména na pravidelných plavbách linky T91 z Ústí nad Labem do Litoměřice, Nučnice a Roudnice. Během letních prázdnin zajišťují tato linka dokonce až do Mělníka. Linka T91 obsluhuje úsek s nejlepší splavností řeky Labe v Ústeckém kraji a je tak v provozu i v letních obdobích sucha. Pokud se s ní vydáte na výlet a svou cestu zahájíte v Ústí nad Labem, bude-li příznivá hladina Labe, čeká vás krátce po zahájení plavby proplutí skrze Masarykova zdyňadla na Střekově, která byla ve své době nejmodernější stavbou svého druhu v Evropě. Dále vás čeká cesta malebným údolím Labe známým jako Porta Bohemica, neboli Brána Čech. Po levé straně se tyčí žernosecké vinice, po pravé pak Lovoš v pozadí s nejvyšší horou Českého Středoohoří Milešovkou. Poté minete Lovosice a po proplutí další komorou doplujete až do královského města



Litoměřice. Vybranými spoji pak můžete pokračovat dále po Labi směrem do Roudnice nad Labem nebo Mělníku.

Na lince T91 se střídají lodě Porta Bohemica, Orion, Bohemia DC a Poseidon s kapacitou 200 až 300 cestujících (součet sedících i stojících pasažérů). Interiér lodí je uspořádán na venkovní otevřené a vnitřní uzavřené paluby s tím, že uzavřené jsou v případě chladného počasí vytápěny. Na lodích jsou oddělené toalety, pro děti je k dispozici malý koutek vybavený hračkami, lodě umožňují přepravu dětských kočárků a až 20 jízdních kol. Průvodcovské hlášení je na všech palubách, kdy jsou cestující podle polohy lodí informováni o jednotlivých zajímavostech podél plavební trasy. Všechny prostory jsou na lodích nekuřácké. Lodě jsou vybaveny kuchyní s nabídkou jídel a nápojů. V červnu se každoročně na lince T91 ve vybrané všední dny pořádají navíc plavby mezi Ústím n. L. a Litoměřicemi, určené zejména pro školní výlety.

Ústí n. L. centrum – Litoměřice – Roudnice n.L. – Mělník

Zóna	ZASTÁVKA	ÚTERÝ-PÁTEK			SOBOTY		NEDĚLE + SVÁTKY	
		úterý od 3. 6. do 24. 6.	úterý až pátek od 1. 7. do 14. 9. a navíc pátky 13. 6., 20. 6. a 27. 6.	pátek od 13. 6. do 14. 9.	od 29. 3. do 2. 11.	od 13. 6. do 14. 9.	jen neděle od 15. 6. do 14. 9.	od 29. 3. do 2. 11., nejede 5. 7.
101	Ústí n.L.,přístaviště Centrum	odj. 8:30	9:10	17:50	9:10	13:40		9:10
101	Ústí n.L.,přístaviště Vaňov	9:15	9:55	18:35	9:55	14:25		9:55
171	Dolní Zálezly,přístaviště	9:45	10:25	19:05	10:25	14:55		10:25
614	Libochovany,přístaviště	10:00	10:40	19:20	10:40	15:10		10:40
611	Velké Žernoseky,přístaviště	10:20	11:00	19:40	11:00	15:30		11:00
701	Lovosice,příst.	10:50	11:30	20:10	11:30	16:00		11:30
601	Litoměřice,příst. Lodní nám.	11:40	12:20	21:00	12:20	16:50	9:30	12:20
672	Křešice,Nučnice,přístaviště		13:05		13:05		10:15	13:05
669	Libotenice,přístaviště ☎				☎ 13:35		☎ 10:45	
661	Roudnice n.L.,přístaviště				14:25		11:35	
651	Štětí,přístaviště						13:05	
990	Mělník,přístaviště	přij.					14:30	

Mělník – Roudnice n.L. – Litoměřice – Ústí n. L. centrum

Zóna	ZASTÁVKA	ÚTERÝ-PÁTEK		SOBOTY		NEDĚLE + SVÁTKY	
		středa od 4. 6. do 25. 6.	úterý až pátek od 1. 7. do 14. 9. a navíc pátky 13. 6., 20. 6. a 27. 6.	od 13. 6. do 14. 9.	od 29. 3. do 2. 11.	od 29. 3. do 2. 11., nejede 5. 7.	jen neděle od 15. 6. do 14. 9.
990	Mělník,přístaviště	odj.					14:40
651	Štětí,přístaviště						16:15
661	Roudnice n.L.,přístaviště				15:10		17:25
669	Libotenice,přístaviště ☎				☎ 15:50		☎ 18:05
672	Křešice,Nučnice,přístaviště		13:40		16:20	13:40	18:35
601	Litoměřice,příst. Lodní nám.	8:45	14:15	9:30	16:55	14:15	19:10
701	Lovosice,přístaviště	9:35	15:05	10:20	17:45	15:05	20:00
611	Velké Žernoseky,přístaviště	9:50	15:20	10:35	18:00	15:20	20:15
614	Libochovany,přístaviště	10:10	15:40	10:55	18:20	15:40	
171	Dolní Zálezly,přístaviště	10:25	15:55	11:10	18:35	15:55	
101	Ústí n.L.,přístaviště Vaňov	10:50	16:20	11:35	19:00	16:20	21:05
101	Ústí n.L.,přístaviště Centrum	přij. 11:40	17:10	12:25	19:50	17:10	

× Úsek přístaviště Centrum – přístaviště Vaňov je splavný jen při zajištěném vodním stavu v Ústí nad Labem 170 cm a výše. V případě nižšího vodního stavu v tomto úseku cestující přepraví náhradní autobusová doprava; zastávka je umístěna viditelně od přístaviště Centrum v ul. Přístavní.

☎ Zastávku loď obsluhuje jen na objednání nebo požádání. O výstup je nutné požádat obsluhu lodí nejméně 15 min. před příjezdem. Nástup je nutné objednat nejméně 30 min. před odjezdem na tel. 475 657 657.

Úsek přístaviště Ústí n.L. Centrum – přístaviště Vaňov je splavný jen při zajištěném vodním stavu v Ústí nad Labem 170 cm a výše. V případě nižšího vodního stavu v tomto úseku cestující přepraví dle platných jízdních řádů náhradní autobusová doprava; zastávka je umístěna viditelně od přístaviště Ústí n.L. Centrum v ul. Přístavní. Zda loď pluje už z Ústí n.L. Centrum nebo až z Vaňova si mohou cestující ověřit na dispečinku DÚK, který je v provozu denně včetně sobot, nedělí a svátků od 04.00 do 24.00 hod. na telefonu +420 475 657 657. Na tomto telefonu je také možnost vytvoření rezervace pro skupiny od 20 osob výše v určeném prostoru s podmínkou souběžné objednávky gastronomických služeb. Některé zastávky linky T91 loď obsluhuje jen na objednání nebo požádání. O výstup je nutné požádat obsluhu lodí nejméně 15 min. před příjezdem a nástup je nutné objednat nejméně 30 min. před odjezdem – obojí opět zajišťuje Centrální dispečink DÚK na tel. 475 657 657. Linku T91 provozuje Labská plavební společnost, s.r.o. Lodní linky T91, T92 i T93 jsou plnohodnotně zapojeny do Tarifu Dopravy Ústeckého kraje. S ohledem na dlouhou jízdní dobu platí u linek T91 i T92 výjimka z časové platnosti jízdenek DÚK.

DÚKapka JEDE!

Stáhni si mě
ZDARMA



ANDROID



IPHONE



Na loď lze přistoupit i s již dříve zakoupenou jízdenkou DÚK a stačí, aby v okamžiku nástupní kontroly byla jízdenka platná ještě nejméně 30 minut.

Pokud pro výlet použijete kromě lodi také MHD, vlak nebo autobusy DÚK, zvažte možnost zakoupení jednodenní síťové jízdenky DÚK. Jízdenky DÚK si můžete zakoupit jednoduše např. v mobilní aplikaci DÚKapka. Cenu konkrétního jízdného zjistíte na www.dopravauk.cz. Jízdenky DÚK můžete na všech turistických linkách platit také kartou. V některých oblastech však nemusí být tato služba plně garantována z důvodu špatného pokrytí signálem.

Lodní linka T92 Ústí nad Labem Centrum – Děčín – Hřensko – Bad Schandau

Lodě linky T92 plují nádherným úsekem řeky Labe, označovaným jako Labské pískovce, v období od konce března do začátku června a pak opět od poloviny září do začátku listopadu. Lodní linka T92 je skvělou volbou, pokud chcete navštívit malebné Hřensko nebo nakouknout za hranice k našim Saským sousedům. Na lince T92 se střídají stejně jako na lince T91 lodě Porta Bohemica, Orion, Bohemia DC a Poseidon.

Pluje o sobotách, nedělích a svátcích od 29. 3. do 8. 6. a od 20. 9. do 2. 11.

Ústí n. L. centrum - Děčín - Hřensko - Bad Schandau				
Zóna	Zastávka		SOBOTY	NEDĚLE A SVÁTKY
101	Ústí n.L.,přístaviště Centrum	odj.	9:30	9:30
301	Děčín,přístaviště		11:25	11:25
303	Dolní Žleb,přístaviště		12:00	12:00
321	Hřensko,přístaviště		12:15	12:15
181	Bad Schandau,přístaviště Stadt	přij.	13:00	–

Bad Schandau - Hřensko - Děčín - Ústí n. L. centrum				
Zóna	Zastávka		SOBOTY	NEDĚLE A SVÁTKY
181	Bad Schandau,přístaviště Stadt	odj.	13:10	–
321	Hřensko,přístaviště		14:10	14:10
303	Dolní Žleb,přístaviště		14:25	14:25
301	Děčín,přístaviště		15:30	15:30
101	Ústí n.L.,přístaviště Centrum	přij.	18:30	18:30



S ohledem na nízkou splavnost řeky Labe v letních měsících v úseku Ústí nad Labem centrum – Děčín linka v létě tato linka nepluje. Její provoz je založen na základní trase Ústí nad Labem centrum – Děčín – Hřensko. Do Bad Schandau zajíždí jen o sobotách. O nedělích a státních svátcích končí a zpětnou plavbu začíná ve Hřensku. Plavba na lince T92 závisí na plavebních podmínkách. Loď pluje jen při zajištěném vodním stavu v Ústí nad Labem 170 cm a výše. Zda je linka v provozu si mohou cestující opět ověřit na Centrálním dispečinku DÚK, stejně jako vytvořit si zde rezervaci pro větší skupinu osob. Linku provozuje Labská plavební společnost, s.r.o.

Lodní linka T93 | Terezín – Litoměřice

Lodní linka T93 Dopravy Ústeckého kraje je turistickým lákadlem integrovaného systému DÚK od roku 2023. Pluje 8x denně ve směru z Litoměřic (od Lodního náměstí) do Terezína (nedaleko pietního místa u Ohře) a obráceně. Plavba je unikátním zážitkem, protože trasa vede přes ústí řeky Ohře do Labe, plujete tedy po dvou řekách. Vzhledem k malému plavidlu máte navíc během plavby hladinu řeky takřka na dosah. Loď Skalka s ideálním ponorem pro danou plavební trasu a s maximální kapacitou 12 míst je bez možnosti přepravy jízdních kol, prostor na lodi je nekuřácký a na lodi nejsou toalety ani možnost občerstvení. Loď pluje zhruba 30 minut a odpluje mezi přístavišti vzdálenost 2440 m. Turistická lodní linka Dopravy Ústeckého kraje T93, kterou provozuje AKV bus. a.s, pluje v roce 2025 o víkendech od 31. 5. do 2. 11. a ve všedních dnech od úterý do pátku od 10. 6. do 26. 9. V pondělí pak nepluje. Přímě v přístavišti v Litoměřicích z ní můžete přestoupit na loď linky T91.

Litoměřice - Terezín									
ÚTERÝ AŽ PÁTEK od 10. 6. do 26. 9., SOBOTY A NEDĚLE od 31. 5. do 2. 11.									
Zóna	Zastávka								
601	Litoměřice, příst. Lodní nám.	odj.	9:00	10:00	11:00	13:00	14:00	15:00	16:00 17:00
763	Terezín, přístaviště	přij.	9:30	10:30	11:30	13:30	14:30	15:30	16:30 17:30

Terezín - Litoměřice									
ÚTERÝ AŽ PÁTEK od 10. 6. do 26. 9., SOBOTY A NEDĚLE od 31. 5. do 2. 11.									
Zóna	Zastávka								
763	Terezín, přístaviště	odj.	9:30	10:30	11:30	13:30	14:30	15:30	16:30 17:30
601	Litoměřice, příst. Lodní nám.	přij.	10:00	11:00	12:00	14:00	15:00	16:00	17:00 18:00



Přívóz F1 | Schöna – Hřensko

Přívóz F1 Schöna – Hřensko, jeden z nejznámějších přívozů na Labi v Českosaském Švýcarsku, je integrovaný v systému Do-



F1 Schöna – Hřensko				
Zóna	Zastávka	PLUJE CELOROČNĚ – DENNĚ		
191	Schöna	od 8:25	interval cca 10 min. / podle poptávky	do 17:30
321	Hřensko			
Od 29. března do 2. listopadu 2025 je prodloužená doba provozu:				
191	Schöna	od 7:25	interval cca 10 min. / podle poptávky	do 21:30
321	Hřensko			

F1 Hřensko – Schöna				
Zóna	Zastávka	PLUJE CELOROČNĚ – DENNĚ		
321	Hřensko	od 8:28	interval cca 10 min. / podle poptávky	do 17:33
191	Schöna			
Od 29. března do 2. listopadu 2025 je prodloužená doba provozu:				
321	Hřensko	od 7:28	interval cca 10 min. / podle poptávky	do 21:33
191	Schöna			

Doba plavby přívozu je cca 2 minuty.

pravy Ústeckého kraje a platí na něm jednotný tarif DÚK. S českou jízdenkou DÚK tak můžete cestovat železničními linkami U28 nebo RE20 po levém břehu Labe od Děčína do Schöny a odsud přívozem F1 na druhý břeh Labe až do Hřenska. Doba plavby přívozu je cca 2 minuty. Linku provozuje německá společnost RVSOE.

Přímo na přívozu papírovou jízdenku DÚK nezakoupíte, kdekoliv jinde zakoupená papírová jízdenka DÚK zde ale plně platí. Pokud máte k dispozici mobilní telefon, můžete si před zahájením plavby (a následujícím cestováním Ústeckým krajem) zakoupit jízdenku DÚK v mobilní aplikaci DÚKapka. Nahrání jízdenky DÚK na dopravní kartě na přívozu uplatnit nelze.

Tipy

- Pokud cestujete z větší vzdálenosti, nebo vícekrát přestupujete, můžete využít výhodné jednodenní jízdenky DÚK. Přívoz F1 Vás vezme i s přeshraniční jízdenkou Labe-Elbe, kterou vydává integrovaný systém DÚK společně se saským dopravním svazem VVO
- Cena jízdenky DÚK z Děčína do Hřenska je stejná autobusem po pravém břehu Labe jako po levém břehu vlakem a přívozem
- Do Hřenska se můžete s jízdenkou DÚK vlakem a přívozem vydat nejen ze směru od Děčína ale i z druhé strany od Dolní Poustevny, Rumburka a Šluknova
- Na jednu jízdenku DÚK můžete jet autobusem z Jetřichovic nebo z Mezní Louky do Hřenska, odsud přívozem do Schöny, a dál vlakem nejen do Děčína nebo Dolní Poustevny, ale kamkoliv po celém Ústeckém kraji

Aktuální jízdní řády všech linek, ceny jízdného a další informace o Dopravě Ústeckého kraje naleznete na www.dopravauk.cz nebo v mobilní dopravní aplikaci DÚKapka.



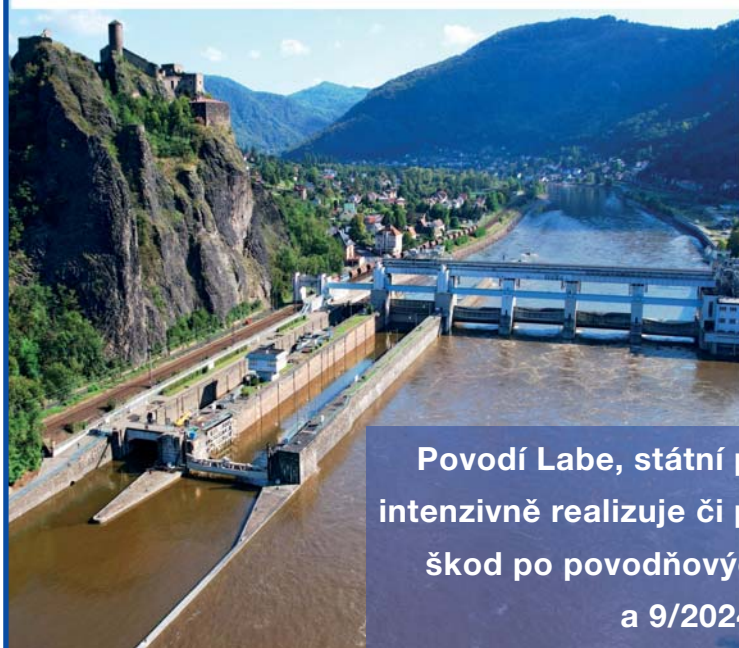
ANDROID



IPHONE



Povodí Labe, státní podnik – správce vodního toku Labe – správce Labské vodní cesty



Povodí Labe, státní podnik, jako správce Labské vodní cesty intenzivně realizuje či připravuje akce odstraňování povodňových škod po povodňových epizodách v období 12/2023, 02/2024 a 9/2024 v objemu cca 110 tisíc m³.

Konference „Čistá Praha - Vize dopravy v metropoli“ otevřela klíčová témata budoucnosti městské logistiky

Na palubě moderní elektrické osobní lodě **Anna Carolina** společnosti **Prague Boats** proběhlo odborné diskusní odpoledne na téma **Čistá Praha – Vize dopravy v metropoli**. Akce se uskutečnila za spoluorganizace společnosti Evropská vodní doprava, Městské části Praha 1 a osobní záštitu jí udělil pan Martin Kupka, ministr dopravy ČR.

Akci zahájila jménem pořádající společnosti **Lucie Nedvědová**, která přivítala účastníky a nastínila význam tématu pro udržitelný rozvoj města.

„Příznačně na palubě lodi budoucnosti, elektrického katamaránu Anna Carolina, vznikl díky pochopení a vstřícnosti Richarda Vojty, majitele společnosti Prague Boats, prostor, kde se opravdu mluvilo – a hlavně naslouchalo. Odborníci z různých oblastí sdíleli své zkušenosti, konkrétní návrhy, ale i limity, které dnes brání posunout dopravu v metropoli k větší udržitelnosti,“ uvádí Lucie Nedvědová, marketingová ředitelka Prague Boats. V panelové diskusi, moderované dopravním expertem a exministrem dopravy Vladimírem Kremlíkem, vystoupili zástupci veřejné správy, odborných institucí i soukromého sektoru: **Marek Zděradíčka** (Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy), **Pavel Hobza** (Magistrát hl. m. Prahy), **Lubomír Fojtů** (Ředitelství vodních cest ČR), **Jakub Šimáček** (TBG Metrostav), **Oldřich Sládek** (ŽESNAD), **René Neděla** (Ministerstvo průmyslu a obchodu), **Daniel Nedvěd** (Asiana MICE), **Ondřej Mirovský** (PowerHUB), **Martin Schejbal** (Elektromobilita ČEZ).

Diskuse se zaměřila na aktuální výzvy pražské dopravy, zejména z pohledu městské logistiky. Účastníci se shodli na několika klíčových bodech:

- Nadměrná závislost na silniční dopravě: 91–93 % nákladní obsluhy Prahy tvoří silniční doprava, železniční a vodní doprava zajišťují pouze 7–9 % přeprav.
- Nutnost kombinace všech druhů dopravy – moderní logistika

vyžaduje synergii silniční, železniční a vodní dopravy.

- Inspirace ze zahraničí – evropské metropole ukazují, že kvalitní logistika může být v souladu s potřebami obyvatel i životního prostředí.
 - Důležitost územního plánování – musí reflektovat potřeby všech aktérů a reagovat na proměnu městského prostoru.
 - Příklady dobré praxe – účastníci ocenili příklad společnosti Prague Boats, která díky ekologické vizi provozuje flotilu plně elektrických lodí. Tento přístup je v rámci Evropy výjimečný.
 - Nutnost naplnění principů TEN-T (čl. 41) – akcent na plány udržitelné městské mobility.
 - Podpora ekologických forem přepravy zboží – rozvoj železniční a vodní dopravy je klíčový pro odlehčení silniční sítě.
 - Zajištění komplexních podmínek – rozvoj městské logistiky vyžaduje legislativní, ekonomické i organizační změny a širší osvětu.
- „Je jasné, že odborná debata na téma výzev pražské a metropolitní dopravy musí pokračovat,“* uvádí dopravní expert Vladimír Kremlík. *„Vzhledem k rozsahu a naléhavosti tématu se plánují další odborná setkání, která budou navazovat na identifikované výzvy v oblasti dopravy a městské logistiky v metropolitní oblasti Prahy.“*

„Vltava má potenciál stát se jedním z hlavních pilířů udržitelné dopravy i turistického rozvoje města. Vyhlídkové plavby patří k tomu nejatraktivnějšímu, co může Praha nabídnout. Vltava prochází srdcem města a nabízí zážitek, který má světové parametry. Pokud budeme pro Vltavu hledat chytrá řešení, může se stát moderní tepnou města, která přirozeně propojí dopravu, kulturu i veřejný prostor,“ dodává **Daniel Nedvěd** (Asiana), viceprezident Prague Convention Bureau.

Podle **Lukáše Hradského**, majitele společnosti Evropská vodní doprava a vedoucího lodní sekce Svazu dopravy ČR je nezbytné výrazněji než dosud podporovat rozvoj lodní dopravy:

Pořadatelé
a hlavní partneři
konference:


PRAGUE BOATS
SINCE 1990

 **TBG METROSTAV**

 **PLAVBA** o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Konference se odehrála na nejnovějším elektrickém katamaránu Anna Carolina z flotily Prague Boats

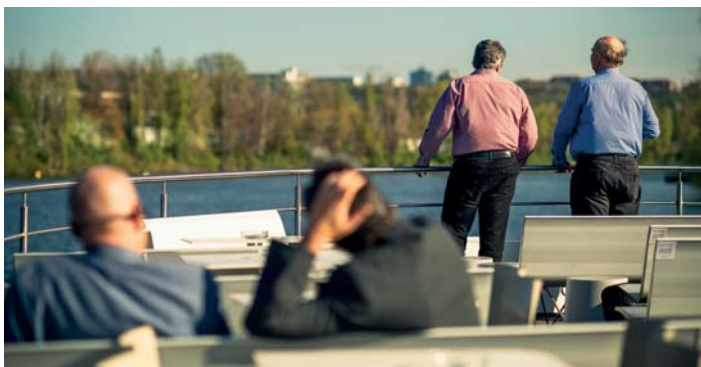
„Jedná se o důležitý typ dopravy pro udržitelný rozvoj Prahy. Vodní doprava je ekologická i ekonomická – šetří emise, snižuje hluk a představuje udržitelnou alternativu k přetížené silniční infrastruktuře města.“

„Moderní city logistika vyžaduje udržitelná a inteligentní řešení, která sníží emise, omezí hluk a odlehčí přetížené městské komunikace. Je nezbytné vést k tomuto tématu širší diskusi a aktivně zapojovat zástupce byznysu, politiky i odborné veřejnosti,“ upřesňuje dopravní expert **Ondřej Mirovský** ze společnosti PowerHUB.

„Pro Svaz dopravy bude ctí stát se garantem další odborné diskuse, která spojí klíčové aktéry a podpoří skutečnou změnu. Věříme, že právě tato platforma pomůže tomu, aby segment dopravy konečně důsledně vkročil do 21. století – ekologicky, technologicky i společensky odpovědně,“ říká prezidentka Svazu dopravy **Romana Šauerová**.



Konferenci moderoval Vladimír Kremlík z institutu SIRDO a za hostitele Prague Boats Lucie Nedvědová



Výhodou konference o městské logistice pořádané na lodi byla možnost některá z míst shlédnout z její paluby



Mezi hlavními řečníky nechyběli zástupci železnic, vodních cest, městské logistiky nebo elektromobility



Mezi řečníky byli mj.: Oldřich Sládek (ŽESNAD), Ondřej Mirovský (PowerHUB), Jakub Šimáček (TBG Metrostav) nebo Lubomír Fojtů (Ředitelství vodních cest ČR)



Na závěr konference byl připraven program v podání SOUND SPECTRUM



Lodní doprava ušetří tisíce těžkých nákladních aut v centru Prahy každý rok

Odemykání Baťova kanálu

Vojtěch Bátek – ředitel, Baťův kanál, o.p.s.

Slavnostnímu zahájení plavební sezóny na Baťově kanálu se říká „odemykání“. Toto pojmenování je spojeno se symbolickým otočením klíče ve vodě. Právě tento několik sekund trvající akt se stal hlavním symbolem celého slavnostního zahájení. Jako ideální termín pro tuto oblíbenou akci se už na konci devadesátých let minulého století zvolil státní svátek připadající na 1. května. Skoro by se dalo říct, že první máj = zahájení plavby. Ale ono to úplně pravda není. Plavba jako taková je celoroční, ale od května do září zajišťuje správce Baťova kanálu, kterým je státní podnik Povodí Moravy, provoz na plavebních komorách.

Slavnostní *Odemykání* se koná vždy na jiném místě. Většinou je spojeno s otevřením něčeho nového – přístavu, přístaviště, plavební komory, lodi, turistického vybavení... Jenomže na řadě míst, kde se akce zrovna pořádala, měla takový úspěch, že se tam od té doby koná pravidelně. Takže 1. května máme slavnostní *Odemykání* Baťova kanálu na spoustě míst najednou. Ale jedno místo bývá povýšeno a zvou se tam nejvýznamnější hosté.

Letos se to „hlavní“ *Odemykání* konalo poprvé v historii v Kroměříži. A mělo to své opodstatnění, protože plány jsou zde do budoucna s plavbou velké. Zájem veřejnosti během letošní premiéry dokazuje, že zde dřímá velký potenciál. Během celého dne se na třech malých lodích svezlo tisíc lidí. A na celém Baťově kanálu to bylo celkem tři tisíce návštěvníků. To potvrzuje atraktivitu slavnostního *Odemykání* i stoupající zájem veřejnosti o rekreační plavbu.

Zmínili jsme významné hosty, kteří se na slavnostních zahájení zúčastňují. Vzpomínáme hlavně na návštěvy Tomáše Bati mladšího. Ten navštívil slavnostní zahájení plavby v roce 1996 ve Veselí nad Moravou, kde také pokřtil loď jménem TOMAŠ

BAŤA. Pak v roce 2002 slavnostně otevřel poslední rekonstruovanou plavební komoru v Petrově a symbolicky Průplav Otrokovice – Rohatec přejmenovat na Baťův kanál. Stejně této vodní cestě už nikdo ani jinak neřikal. A naposledy pak navštívil otevírání plavební sezóny v roce 2008 v Otrokovcích, kde se zároveň otvíralo nové přístaviště.

A jak je to vlastně s tím samotným odemykáním? Inu, přesně daná pravidla na to nejsou. Ale tradicí a nepsaným zákonem je světit toto privilegium domácí starostce či starostovi. Ten si může vzít samozřejmě na pomoc pozvané významné hosty nebo jim dokonce toto privilegium přenechat.



Symbolické odemykání plavební sezóny provádí ministr zemědělství Marek Výborný



Slavnostního ODEMYKÁNÍ Baťova kanálu se letos opět zúčastnila spousta vzácných hostů

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

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

Rekreační přístav v Petrově bude rozšířen o provozní zázemí

V Petrově byly 7. dubna 2025 zahájeny stavební práce na nové provozní budově veřejného přístavu, který na Baťově kanále vznikl v roce 2015. Ředitelství vodních cest rozšíří vybavení pro návštěvníky přístavu o kapacitní hygienické zázemí, pobytovou terasu a skladovací prostory pro půjčovny plavidel. Budova bude zároveň výrazným způsobem dotvářet vzhled celého přístavu.

„Přístav Petrov byl prvním plnohodnotným přístavem pro rekreační plavbu na Baťově kanále a zároveň fakticky zpřístupnil zdejší malebnou obec vodním turistům. Každoročně zde přistane a přenocuje kolem 500 lodí a jedná se tak společně se sousední Strážnicí a Veselím nad Moravou o nejnavštěvovanější místo na vodní cestě. Na základě 10 let zkušeností se ukazuje, že původní hygienické zařízení vybudované obcí v areálu přístaviště u plavební komory již kapacitně nedostačuje, a proto přímo v přístavu vybudujeme nové toalety se sprchami i kuchyňkou, aby posádky plavidel měly při přenocování na lodi kvalitní zázemí,“ uvádí Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, které je investorem a provozovatelem přístavu, a dodává: „V následujícím roce pak přístav ještě dovybavíme tankovací stanicí pohonných hmot.“

„Při projektování budovy se vycházelo z prvků typických pro Petrov a Baťův kanál. Objekt bude mít bílou omítku a modrý sokl, který odkazuje na nedaleké slavné sklepy Plze. Vstup do objektu bude zdůrazněn keramickým obkladem, který zase odkazuje na baťovy domky. A celkový vzhled dokreslí podhled a stěna u vstupu do hygienického zázemí s modrobílou malbou slováckého motivu.“ říká projektant a hlavní architekt stavby Ondřej Tomek.

„Přístaviště je pro naši obec významným objektem. Vybudováním provozního zázemí dojde ke zkvalitnění poskytovaných služeb přístavu jak pro turisty, tak pro místní občany,“ doplňuje starostka Petrova Eva Mlýnková.

Budovaný objekt se nachází mezi vozovkou a chodníkem, který je hojně využíván chodci a především cyklisty. „Během výstavby bohužel dojde k dílčímu omezení provozu. Vlastní plavební provoz přístavu nebude stavbou omezen a plavidla budou moci během celé sezóny pohodlně přistávat u mola. Stávající chodník na hrázi přístavu bude během stavebních prací rozebrán a obnoven až v rámci dokončovacích prací stavby. Všichni pěší a cyklisti budou muset využít zpevněnou komunikaci vedoucí kolem budovaného objektu do prostoru současného parkoviště.



Vizualizace nového provozního zázemí veřejného přístavu Petrov

Pro zvýšení komfortu a bezpečí bude ve spolupráci s obcí Petrov po dobu výstavby navržena objíždňá trasa pro cyklisty. Ta povede po polní komunikaci na druhé straně Baťova kanálu, tzv. „přes louky“, a cyklisty na ni navedou informativní tabule. Využitím této objíždňé trasy se cyklisté místo staveniště zcela vyhnou a do petrovského přístavu přijedou po mostě přes Baťův kanál. Venkovní práce na stavbě provedeme v co nejkratším možném termínu a při realizaci převážně vnitřních a dokončovacích prací se pokusíme provoz pro cyklisty po cyklotrase obnovit. Předem se všem návštěvníkům omlouvám za komplikace spojené s realizací stavby a slibuji, že uděláme vše proto, aby se její dopady dotkly návštěvníků co nejméně. Prostor stavby bude uklizen a hlučné a prašné práce budou realizovány jen v nezbytně nutné míře,“ řekl stavbyvedoucí Jindřich David.

Stavební náklady ve výši 20,9 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem je společnost MSO servis spol. s r.o. Stavba bude dokončena v průběhu srpna 2025.

Modernizujeme stání pro služební plavidla Policie ČR v Ústí nad Labem-Brně

Ředitelství vodních cest ČR zahájilo 7. dubna 2025 také stavební práce na nových krytých garážových stáních a rozšíření kapacity stávajícího stání pro služební plavidla poříčního oddělení Policie ČR v Brně. Prvním krokem je bourání starých betonových konstrukcí původního stání.

„Stejně jako pro poříční oddělení v Praze a Nymburce, budeme nyní modernizovat stání pro služební plavidla Policie ČR také v Ústí nad Labem. Původní stání bude rozšířeno a doplněno o nové plovoucí garáže. Ty poskytnou lodím nejen ochranu proti povětrnostním vlivům, ale umožní i jejich údržbu za každého počasí,“ popisuje Lubomír Fojtů, ředitel ŘVC ČR.

Svou základnu má ústecké poříční oddělení ve zdrži Masarykova zdymadla v městské části Brná. Nové garáže rozšíří kapacitu dosavadního stání, zvýší bezpečnost při vyvazování i při manipulaci s plavidly. Stání bude umožňovat vyvednutí plavidla do servisní polohy a zabezpečí celoroční ochranu plavidel. Lodě bude možné vyvázat také vně krytého stání plovoucích garáží.

„Význam poříčních oddělení Policie ČR stoupá zejména v letních měsících, kdy se kolem vody i na ní pohybuje více lidí. Díky služebním plavidlům může policie zajišťovat efektivně dozor nad bezpečností nejen v přibřežních oblastech, ale i na vodě. K tomu však potřebuje odpovídající zázemí,“ říká plk. Mgr. Zbyněk Dvořák, ředitel Krajského ředitelství policie Ústeckého kraje a doplňuje: „Budování moderních a funkčních podmínek pro výkon služby policistů poříčních oddělení je správným krokem pro zvyšování pocitu bezpečí všech účastníků plavebního provozu i rekreatantů na vodních plochách v Ústeckém kraji. Na Střekovské zdrži, kde je dislokováno poříční oddělení Brná, má provozní zázemí mnoho sportovních klubů vodáků, jachtařů a vodních motoristů, kteří na této části vodního toku provozují své sportovní aktivity. Z těchto činností vyplývá i nutnost intenzivnějšího plavebního dozoru. Nová stání pro služební plavidla budou plnit funkci ochranného stání při zvýšených průtocích i povodňových stavech. Vybudování shozu pro služební plavidla a jeřábu pro vytažení plavidel, zvýší operativní možnosti Policie ČR při krizových situacích, kdy je nutné plavidla bezpečně vymístit z vodního toku. Proto Krajské ředitelství policie Ústeckého kraje velmi oceňuje a vítá snahu Ředitelství vodních cest

o smysluplné investice do modernizace a rozšiřování plovoucích zařízení na vodním toku Labe k zajištění vyšší bezpečnosti plavecké veřejnosti.“

Stání pro služební plavidla budou tvořit dvě kryté garáže. Každá z garáží pojme dvě plavidla určená pro dozorovou činnost a záslahy policie na Labi. Každé místo pro vyvážení lodě je široké 4 m a dlouhé 10,8 m. Kryté stání tvořené mohutnými železobetonovými plováky vyplněnými polystyrenem a ocelovou konstrukcí s plechovým opláštěním zajišťují pohodlný přístup k plavidlům za každého počasí. Kolem celého obvodu stání bude instalován vnější ochoz šíře min. 0,9 m, který umožňuje průchod osob.

Jedno stání bude navíc vybaveno zdvihacím zařízením, které umožní vyzvednout plavidlo o největší hmotnosti 10 tun minimálně půl metru nad hladinu pro pravidelnou kontrolu trupu, pohonné části a údržbu. Plovoucí zařízení bude obsahovat lože stavitelné podle tvaru trupu, na které bude možné vyzdvihnout plavidlo usadit. Vlastní garáže budou kotveny do betonových břehových bloků pomocí pohyblivých ramenů s klouby, které bude možné manuálně odpojit. Kloubové upevnění umožní pohyb krytého stání v závislosti na výšce hladiny Labe.

„Stavbu zahájíme demolicí stávajícího břehového betonového mola, po které bude od 1. května následovat uzavírka přilehlé komunikace a výstavba betonových bloků pro ukotvení ramenů. Vlastní garáže jsou vyráběny v dílnách mimo Brnou, odkud budou přepraveny do přístavu Vaňov. Tam budou již na vodě zkompleťovány a po Labi přeplaveny na cílové místo,“ říká Daniel Boda, stavbyvedoucí společnosti Metrostav DIZ s.r.o.

Náklady na realizaci dosáhnou výše 36,7 mil. Kč bez DPH a financuje je Státní fond dopravní infrastruktury. Stavbu realizuje společnost Metrostav DIZ s.r.o.



Vizualizace ochranných stání pro policejní plavidla v Ústí nad Labem - Brně

Zahájili jsme stavbu zázemí přístavu Strážnice na Baťově kanále

Stavba doplnění provozního zázemí na břehu dosavadního přístaviště Strážnice byla zahájena 11. dubna 2025. Vznikne nové infocentrum a prostory pro správce přístavu. Po jeho dokončení pak od roku 2026 bude v přístavu zavedena jeho trvalá správa, aby zejména v hlavní turistické sezóně byl provoz lodí návštěvníků plynulý a bezproblémový. Navazuje se tak na rozšíření přístaviště zprovozněné v roce 2023.

„Cílem projektu je dokončení modernizace a rozšíření přístavu na Baťově kanále, který zlepší podmínky pro rekreační vodní dopravu a turistický ruch v regionu. V roce 2024 do přístaviště zavítalo více než 700 lodí a potvrdilo pozici nejnavštěvovanějšího přístaviště,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, které je investorem a provozovatelem přístaviště, a upřesňuje: „Nové zázemí umožní efektivnější správu přístavních služeb, koordinaci plavebního provozu a nabídne lepší vybavení pro návštěvníky i provozovatele lodní dopravy. Projekt vzniká v úzké spolupráci s městem Strážnice, které jako spoluinvestor vybuduje zastřešení teras, zrekonstruuje vodovodní přípojku, rozšíří areálové rozvody elektřiny a v neposlední řadě základové konstrukce pro budoucí stravovací zařízení. Toto zázemí tak přinese zlepšení dostupnosti a kvality služeb rovněž pro obyvatele

a turisty pohybující se po břehu vodní cesty.“

Nově budované technické zázemí přístaviště Strážnice realizované Ředitelstvím vodních cest ČR se skládá z objektu kapitanátu, skladu a okolních zpevněných ploch včetně potřebných inženýrských sítí.

„Tento projekt představuje důležitý krok k rozvoji turistické infrastruktury města. Díky němu bude přístav na Baťově kanálu modernější a lépe vybavený, což přispěje k většímu komfortu návštěvníků a provozovatelů vodní dopravy. V první fázi bude realizován kapitanát, sklad, inženýrské sítě, základy pro budoucí stravovací zařízení a návazně pak zastřešení teras a zpevněné plochy. Po celou dobu výstavby zázemí během plavební sezóny nebude narušen provoz přístaviště ani pohyb pěších a cyklistů po břehu Baťova kanálu. Zařízení staveniště v nezbytném minimálním rozsahu je umístěno v nástupní části areálu v místě části parkoviště, zbývající plocha bude ponechána k parkování v běžném režimu. Dopravní obsluhu staveniště budeme směřovat z ulice Bzenecké použitím jižní příjezdové trasy, aby nebylo nákladní dopravou zatíženo centrum obce,“ uvedl Miloslav Brlovský, jednatel stavební firmy STCH, s.r.o., která realizuje stavbu. „Přístup k objektu sociálního zázemí v navazujícím prostoru přístaviště nebude výstavbou nijak omezen. Snažíme se s ohledem na charakter okolní zástavby a turistickou sezónu minimalizovat negativní vlivy na nejbližší okolí jako hluk, prašnost a omezení dopravy. Zabrána bude jen část parcely přístaviště nezbytně nutná pro realizaci stavby,“ dodal.

Dokončení projektu se předpokládá v září 2025. Po dobu realizace budou občané průběžně informováni o průběhu stavby a případných omezeních.

Realizační náklady ve výši 8,5 mil. Kč včetně DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury.

V modernizovaném terminálu Ústí nad Labem - Vaňov mají lodní linky osobních lodí připojení na elektrickou energii a vodu

Výstavba multimodálního terminálu v Ústí nad Labem - Vaňově byla 16. dubna 2025 završena zprovozněním břehových přípojek elektrické energie a pitné vody pro osobní lodě linek dopravní obslužnosti Ústeckého kraje. Cestující pohodlně přestoupí do lodí z autobusů městské hromadné dopravy a mají zde nyní k dispozici široký prostor pro pěší s čekárnou pro případ nepřízně počasí. Projekt byl realizován společně Ředitelstvím vodních cest ČR a Statutárním městem Ústí nad Labem.

V srpnu 2020 byl v Ústí nad Labem - Vaňově umístěn nový veřejný můstek osobní lodní dopravy, který provozuje tak jako jiná veřejná přístaviště Ředitelství vodních cest ČR. Jednalo se o první etapu, na kterou navázalo vybudování nového terminálu vytvářejícího moderní zázemí pro cestující při přestupu mezi městskou hromadnou dopravou a osobní lodní dopravou na Labi.

Město Ústí nad Labem v průběhu roku 2023 přebudovalo zastávku autobusů, která se dočkala velké čekárny, bezbariérového nástupiště a pohodlného chodníku směrem k přístavišti lodí. Ředitelství vodních cest ČR pak kromě zpevněného prostoru pro cestující u přístaviště postavilo zejména zcela nové kotvení vlastního přístavního můstku, který nyní bezpečně odolá i největším povodním a vlivům chodu ledů v zimním období a již nebude nutné můstek odvážet.

Aktuálně po dokončení připojení napájení elektrickou energií distributorem jsou zprovozněny přípojky elektrické energie a pitné vody pro zásobování osobních lodí, stojících u můstku. Lodě tak např. při stání přes noc nebudou závislé na vlastním palubním elektrickém agregátu a pohodlně si před vyplutím doplní své tanky čerstvou pitnou vodou.

Celkové náklady hrazené prostřednictvím investora Ředitelství vodních cest ČR z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury dosáhly včetně můstku instalovaného v roce 2020 16 mil. Kč. Druhou etapu v podobě nového kotvení můstku, zá-

zemí na břehu a inženýrských sítí realizovalo „Stavební sdružení pro OLD Vaňov“ firem PRO-SYSTEM, vodohospodářské služby, s.r.o. a MAMELOM s.r.o. od března 2023 a stavební práce byly dokončeny závěrem roku 2023.

V Nymburce se vodním turistům otevřelo nové veřejné přístaviště pro malá plavidla

V samém centru Nymburka jsme 7. května 2025 zprovozili veřejné přístaviště pro rekreační lodě. Nové plovoucí molo pro 14 plavidel otevřel ministr dopravy Martin Kupka s ředitelem Ředitelství vodních cest ČR Lubomírem Fojtů a starostou města Nymburka Zdeňkem Vocáskem. Moderní plovoucí molo v přístavu přímo před hradbami otevře město rekreační plavbě a přispěje k rozvoji vodní turistiky na Labi. „Nymburské molo je druhým veřejným přístavištěm, které se letos pro turisty na Labi otevírá. Rozvoj rekreační plavby na labské vodní cestě i v celé České republice je naší dlouhodobou prioritou. Vytvářením moderní infrastruktury, jako jsou veřejná přístaviště, zpřístupňujeme řeky širší veřejnosti a podporujeme šetrnou formu turistiky, která přináší prospěch nejen vodním turistům, ale i městům a obcím na březích našich řek,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

„Naším cílem je vytvořit na českých vodních cestách síť kvalitních a dostupných přístavišť, která umožní bezpečné a komfortní zastavení rekreačních plavidel v atraktivních lokalitách. Každé nové přístaviště přispívá k větší atraktivitě vodní turistiky a podporuje její udržitelný rozvoj,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest, které je investorem a provozovatelem přístaviště. „Poprvé ve své historii bude přístav v Nymburce vybaven pro přistávání malých rekreačních lodí. Přístavní bazén zde vznikl v letech 1914-1919 během stavby jezu a byl dokonce vybaven železniční vlečkou. Před stavbou jezu místem dnešního přístavu dokonce přímo protékalo Labe, než byly jeho vody svedeny na nový pohyblivý jez.“

Veřejná přístaviště slouží turistům zdarma. V Nymburce je možné stát s lodí po dobu 48 hodin a za poplatek uhrazený pomocí čipové Přístavní karty, kterou získají od Ředitelství vodních cest ČR, doplnit pitnou vodu nebo čerpat elektřinu.

Přístaviště je umístěno přímo v ochranném přístavním bazénu a je konstruováno jako plovoucí. Díky tomu bude i za vyšších vodních stavů sloužit pro bezpečné vyvázání plavidel. Je složeno z plovoucích pontonů s dřevěnou palubou, které jsou pomocí speciálních rozpěr upevněné ke břehu tak, aby se mohly pohybovat nahoru a dolů v závislosti na kolísání hladiny řeky.



Střihání pásky a slavnostní otevření nového přístaviště Nymburk

Plovoucí molo má délku necelých 64 m, šířku 2,5 m a se břehem je propojeno bezbariérovou lávkou. K hlavnímu molu je připevněno 7 šikmých výložníků, které umožní vyvázání 14 malých plavidel maximální délky 20 m. Odběr vody a elektřiny do plavidel je zajištěn pomocí čtyř odběrných sloupků. Přístaviště osobních lodí bylo rovněž vybaveno přípojkou pitné vody pro plnění lodních tanků.

Zároveň s výstavbou přístaviště proběhly také práce na přílehlých komunikacích, jejichž investorem bylo město Nymburk. Před přístavištěm osobní lodní doprava byla vybudována rozšířená zpevněná plocha se stojany na kola, kde mohou turisté bezpečně vyčkat na příplutí lodní linky.

„Rekonstrukce korza Na Přístavě představuje důležitý krok v dalším rozvoji nábřeží Labe a jeho využití pro obyvatele i návštěvníky města. Nový povrch v celé délce trasy, doplněný o obnovu mobiliáře, přispívá nejen ke komfortu, ale i bezpečnosti pohybu v této lokalitě. Velký důraz jsme kladli také na zajištění zázemí – přívod kanalizace ke Staré rybárně je důležitým předpokladem pro vybudování veřejných toalet, které zde dlouhodobě chyběly. Rozptýlová plocha před přístavištěm u Šafaříkova mlýna navíc reaguje na rostoucí turistický ruch a přispívá ke zvýšení bezpečnosti cyklistů i pěších. Věřím, že tato investice, plně hrazená z rozpočtu města, posílí význam této části nábřeží jako atraktivního a funkčního veřejného prostoru,“ uvedl starosta Tomáš Mach.

„Jsme rádi, že jsme se mohli podílet na realizaci přístaviště v tak výjimečném prostoru, jako je historické centrum Nymburka.



Celkový pohled na nové rekreační přístaviště Nymburk

Stavba probíhala v úzké koordinaci s městem, což nám umožnilo bez větších komplikací zrekonstruovat i přilehlé komunikace. Výsledkem je funkční celek, který bude sloužit nejen rekreačním plavcům, ale i všem obyvatelům a návštěvníkům města," říká Jindřich Tautman, jednatel společnosti STRABAG Water s.r.o., která je zhotovitelem stavby.

Náklady na stavbu přístaviště realizovanou Ředitelstvím vodních cest ČR ve výši 33 mil. Kč bez DPH financoval Státní fond dopravní infrastruktury. Stavební náklady na rekonstrukci korza ve výši 10 mil. Kč bez DPH financovalo Město Nymburk.

Kolín má nové přístaviště pro malá plavidla – přibývá další zastávka labské vodní cestě

Nové veřejné přístaviště pro malá plavidla v Kolíně rozšířilo 14. května 2025 síť veřejných přístavišť o další moderní zastávku pro rekreační plavbu. Slavnostního zahájení provozu se zúčastnili ministr dopravy Martin Kupka, ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů a starosta města Kolína Michael Kašpar.

Přístaviště, které se nachází na pravém břehu Labe, naproti Kmochovu ostrovu, nabídne bezpečné stání i zázemí pro malá plavidla a přispěje k dalšímu rozvoji vodní turistiky ve středních Čechách. „Během dubna a května jsme zprovoznili nová veřejná přístaviště v Brandýse nad Labem, Nymburce a nyní také v Kolíně. Tím završujeme první etapu budování infrastruktury pro rekreační plavbu na středním Labi. Každé nové přístaviště znamená větší dostupnost řeky pro veřejnost, podporu šetrné turistiky a přínos pro města, která díky tomu ožívají nejen během hlavní sezóny," říká ministr dopravy Martin Kupka.

„Přístaviště v Kolíně je součástí systematického budování veřejné infrastruktury pro malou plavbu na Labi. Soustava pěti veřejných přístavišť mezi Brandýsem nad Labem a Kolínem je tak dnes kompletní sítí zastávek v regionu, která umožní pohodlné, bezpečné a kulturní stání pro rekreační lodě turistů trávících svůj volný čas na vodní cestě. Stejně jako v dalších městech na Labi, bylo doposud i v Kolíně putování po vodní cestě komplikované nemožností pohodlného vystoupení a návštěvy okolí či přenocování," říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, které je investorem a provozovatelem přístavišť.

Plovoucí molo pro malá plavidla je umístěno na pravém břehu Labe v přímé vazbě na centrum města. Přístaviště o délce 94 m poskytne prostor pro stání podél břehu 10 až 12 plavidel.

„Kolín se dlouhodobě snaží využívat svůj potenciál města na řece, a nové přístaviště naproti Kmochovu ostrovu je dalším kro-

kem tímto směrem. Jsme rádi, že můžeme nabídnout rekreačním plavcům kvalitní zázemí, které zároveň přispívá k větší atraktivitě města pro turisty i obyvatele," říká Michael Kašpar, starosta města Kolín.

„Molo je přizpůsobeno kolísání hladiny v Labi a díky své konstrukci není nutné ho demontovat ani v případě povodní. Pohybuje se spolu s hladinou nahoru a dolů," popisuje konstrukci přístaviště Roman Krupička, manažer projektu zhotovitele stavby, Labské strojní a stavební společnosti. „V Kolíně je koryto Labe úzké a proto zde, na rozdíl od jiných nově budovaných přístavišť, mohou lodě přistávat u mola jen podélně," dodal.

Přístaviště je vybaveno odběrnými sloupky pro připojení na elektřinu nebo doplnění vody. K úhradě čerpaných služeb slouží Přistavní karta ŘVC, která funguje na principu přednabitého kreditu, ze kterého se čerpá.

Stavební náklady financoval Státní fond dopravní infrastruktury. Náklady na stavbu přístaviště pro malá plavidla dosáhly částky 27,6 mil. Kč bez DPH.



Stříhání pásky a slavnostní otevření nového přístaviště Kolín



Nové přístaviště v Kolíně okamžitě začaly využívat rekreační lodě



Celkový pohled na nové rekreační přístaviště Kolín

Stavba plavební komory Rohatec – Sudoměřice míří do finále

Stavbu nové plavební komory Rohatec – Sudoměřice a přilehlého jezu na Baťově kanálu si v rámci dne otevřených stavyb přišly 21. června 2025 prohlédnout stovky lidí. Plavební komoru, koryto Radějovky i zaústění do Moravy nyní čekají dokončovací práce, aby bylo možné na podzim zahájit zkušební provoz. Stavební práce na prodloužení splavnosti Baťova kanálu o 7 km do Hodonína probíhají na státní hranici mezi Českou a Slovenskou republikou od září roku 2023.

„Návštěvníci si dnes mohli naposledy prohlédnout vypuštěnou a zcela suchou plavební komoru v podobě, v jaké ji už neuvidí. Na komoře nyní probíhá dokončování montáží a konfigurace technologií a ovládacích prvků. Po dokončení funkčních zkoušek bude možné komoru poprvé zaplatvit,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel investora Ředitelství vodních cest ČR a dodává: „Jsme rádi, že jsme mohli zájemcům ukázat také nový pohyblivý jez a že mohli obdivovat upravené, prohloubené a rozšířené koryto Radějovky se dvěma novými hospodářskými mosty. Zatím se však stále intenzivně pracuje na zaústění koryta do řeky Moravy, které bylo na podzim loňského roku poškozeno povodní. Po dokončení těchto prací a vyřízení všech formalit bude koncem září možné proplavit i první loď. Do pravidelného provozu bude komora spuštěna od počátku plavební sezony 2026. Ještě letos bychom chtěli zahájit stavbu rozšíření kapacity stávajícího přístaviště v Hodoníně.“

Čtrnáctá plavební komora Baťova kanálu má užitnou délku 38,5 m a šířku 5,3 m, tedy obdobně jako ostatní komory Baťova kanálu. Překonává spád 2,70 m až na hladinu řeky Moravy. Navazující současné koryto říčky Radějovky bylo v délce 800 m prohloubeno a rozšířeno na 6 m, aby mohly lodě bezpečně proplouvat. Tento úsek je hraničním tokem mezi Českou a Slovenskou republikou a stavba tak probíhá na území obou států. Přebudovány byly i dva původní mosty pro zemědělskou techniku, pod kterými by lodě kvůli jejich výšce neprojelely. Nedílnou součástí stavby jsou rozsáhlá environmentální opatření v podobě přeložky regionálního biokoridoru na české straně, tvořeného vegetačním pásem s drobnou vodotečí. Biokoridor je nyní kompletně hotov a připraven, aby do něho mohla být napuštěna voda. Po dokončení se tak zvýší ekologická stabilita území

a zachová či rozšíří jeho biodiverzitu. Nové biotopy budou po čase kvalitativně výrazně převyšovat původní ekologickou hodnotu biotopů na Radějovce a vyřešena bude dosavadní migrační neprostopnost říčky.

Zhotovitelem stavby je SPOLEČNOST BAŤŮV KANÁL, tvořená vedoucím společníkem firmou SWIETELSKÝ stavební s.r.o., odštěpný závod Dopravní stavby MORAVA, a druhým společníkem Metrostav DIZ s.r.o.

Celkové stavební náklady dosáhnou výše 339,8 mil. Kč bez DPH, z toho prodloužení vodní cesty s plavební komorou činí 262 mil Kč bez DPH a oprava jezu Sudoměřice 77,8 mil. Kč bez DPH. Stavební náklady financuje Státní fond dopravní infrastruktury České republiky. Předpokládané ukončení stavby je plánováno na listopad roku 2025.



Návštěvníci dne otevřených dveří si prohlížejí novou plavební komoru



ŘVC zorganizovalo plavby po Baťově kanále pro veřejnost



Celkový pohled na plavební komoru Rohatec – Sudoměřice a úpravy řeky Radějovky (červen 2025)

Obnova vodních ploch: ekosystém, retenční funkce i prostor pro odpočinek

V Pelhřimově se mohou pochlubit rybníkem, který harmonicky propojuje sportovní, rekreační a přírodní vodohospodářské funkce oblíbeného odpočinkového místa. Nebylo tomu tak ale vždy. Zasloužila se o to revitalizace rybníka Stráž a jeho okolí, kterou prováděla společnost SWIETELSKY stavební.



Vodní plochy jako součást moderní krajiny

Ačkoli se tento článek nevěnuje klasickým vodním cestám, tedy plavebním trasám pro rekreační či nákladní dopravu, přináší pohled na jiný, neméně důležitý aspekt práce s vodními prvky v krajině. Vodní hladiny, ať už v podobě rybníků nebo přírodních nádrží, představují významný krajinnotvorný a ekologický prvek. Zároveň jsou čím dál důležitější součástí rekreační infrastruktury měst a obcí. Obnova jejich funkce, zlepšení retenční schopnosti nebo zpřístupnění pro veřejnost tak přináší nejen přímý užitek pro obyvatele, ale i pozitivní vliv na biodiverzitu a hospodaření s vodou v krajině.

Rybník Stráž leží v okrajové části města, zhruba kilometr od centra, a jeho okolí patří mezi oblíbené cíle procházek, sportování a odpočinku. Všechna tato místa na jeho březích propojuje nová, 1280 metrů dlouhá cyklostezka a 340 metrů povalového chodníku z modřínového dřeva. Část cyklostezky vedoucí po hrázi stojí na pilotech a je osazena železobetonovými deskami s kartáčovým povrchem. V tomto úseku se ze tří metrů zužuje na dva a je zde osazena oboustranným zábradlím. Navazuje na cyklostezku do centra a na turistickou trasu do Starého Pelhřimova.

Pro plavce se vybudovalo nové molo a písčitá pláž. Vznikla zpevněná plocha pro rybáře a také molo pro lodičky a šlapadla.

Návštěvníci bezesporu ocení také několik odpočinkových míst s krásnými výhledy na vodní hladinu, zpestřením je pro ně také povalový chodník z modřínového dřeva, po kterém se mohou dostat do lesíka s mokřinami. Ostrůvky na rybníce mají pomoci předčišťovat vodu přitékající z blízkého Vlášnického rybníka, který patří také městu.

„Povedlo se krásné dílo, které této přírodní lokalitě vrátilo její půvab. Pro nás to byla zajímavá zakázka, při níž jsme naplno využili šikovnost a um našich stavitelů, kteří cítili zodpovědnost vůči svému regionu,“ vrací se k projektu Petr Seknička, ředitel závodu společnosti SWIETELSKY stavební.

Důkazem vydařené rekonstrukce je zisk ocenění v soutěži Stavba roku Kraje Vysočina 2024. Revitalizace rybníka Stráž si od poroty odnesla Čestné uznání.

Obecní rybník v Dražůvkách

Společnost SWIETELSKY stavební se podílela rovněž na revitalizaci obecního rybníka v Dražůvkách na Hodonínsku. V tomto případě šlo o odbahnění. Celkem se z rybníka o rozloze 0,80 hektaru odtěžilo 2500 m³ sedimentů z rozplavených břehů. To zvětšilo jeho hloubku, tedy celý retenční prostor. Došlo také ke zlepšení kyslíkové bilance a vytvoření životních podmínek pro různé druhy rostlin a živočichů. Součástí projektu za 3,1 milionu korun bez DPH bylo rovněž zpevnění hráze.



Rybník Stráž leží v okrajové části města Pelhřimov

Obeční neprůtočný rybník nyní lépe zadržuje dešťovou vodu a přirozeně tak slouží k zadržování vody v krajině – pojme jí až 5455 m³. Zároveň podporuje krajinnou biodiverzitu a samozřejmě slouží také lidem, kteří ho využívají pro odpočinek, relaxaci a sportovní rybaření.

Tuto stavbu realizoval tým pod vedením Davida Nogy, který nyní vede sdružení firem pod názvem „Společnost BAŤŮV

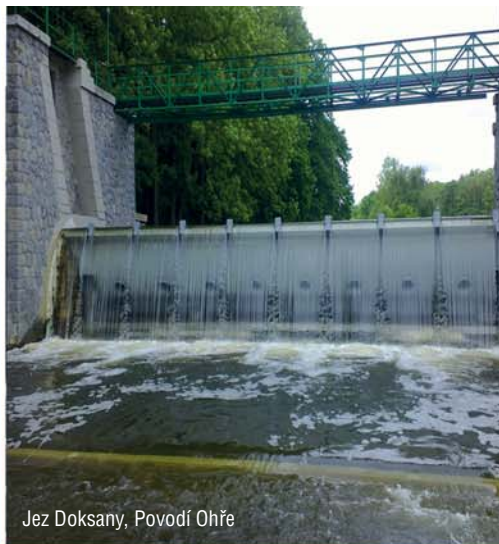
KANÁL“, tvořené firmami SWIETELSKY stavební a Metrostav DIZ. Právě toto sdružení realizuje rozsáhlý projekt, který prodlouží splavnost Baťova kanálu o 7 kilometrů – až do Hodonína. Součástí projektu je také výstavba nové, v pořadí čtrnácté plavební komory mezi Rohatcem a Sodoměřicemi. Výstavba pokročila do své druhé poloviny a dokončení se předpokládá v roce 2025, aby první lodě mohly do Hodonína doplnout se začátkem plavební sezony 2026.



Pro plavce se vybudovalo nové molo a písčitá pláž



Vzniklo zde i molo pro lodičky a šlapadla



Jez Doksany, Povodí Ohře



Plavební komora Hluboká nad Vltavou, ŘVC ČR



Jez Hněvkovice, ŘVC ČR



Plavební komora na jezu Hněvkovice, ŘVC ČR



Vrata plavební komory Hněvkovice



Strojírny Podzimek, s.r.o.,
Čenkovská 1060, 589 01 Třešť
www.strojirny-podzimek.cz



Molo Smíchov

Úspěšná zkouška provizorního hrazení na Šítkovském jezu

Ing. Daniel Boďa – Metrostav DIZ

foto: Metrostav DIZ

metrostav DIZ

Společnost Metrostav DIZ, která zajišťovala rekonstrukci Šítkovského jezu, provedla na začátku dubna také zkoušku provizorního hrazení. Ta byla součástí předávacího procesu díla investorovi - státnímu podniku Povodí Vltavy.

V rámci rekonstrukce byly do nového betonového předprsi instalovány trvale osazené patky, které umožňují v případě potřeby, například po povodni nebo při nárazu plavidla, dočasně zahradit až 70 běžných metrů jezu. „*Systém montáže je obdobný jako u klasické protipovodňové ochrany. Na trvale osazené patky se nejprve připevní sloupky pomocí tří šroubů a mezi ně se následně umísťují vodorovné hradící slupice,*“ uvedl Daniel Boďa, vedoucí projektu ze společnosti Metrostav DIZ.

Zkouška probíhala ve třech etapách během tří po sobě jdoucích dnů, přičemž každý den byl zahrazen jiný úsek jezu. První den probíhala montáž na levé části jezu u Dětského ostrova. Druhý den se tým přesunul na pravé pole jezu, konkrétně k pla-

vební komoře Mánes. Třetí a závěrečná etapa proběhla uprostřed pravého jezového pole. Každý den bylo úspěšně osazeno a ohraničeno 60 metrů jezové konstrukce. Z boků byly umístěny pytle s pískem a zkouška probíhala při zcela suché přelivné ploše. Všechny tři etapy byly úspěšné.

S instalací sloupků, jejichž šrouby byly umístěny zhruba 70 cm pod vodní hladinou, pomáhali profesionální potápěči. Jejich nasazení bylo klíčové zejména vzhledem k proudícímu toku a nízké teplotě vody. Potápěči také využili pneumatický utahovák poháněný stlačeným vzduchem z potápěčských lahví, čímž se výrazně urychlila montáž sloupků.

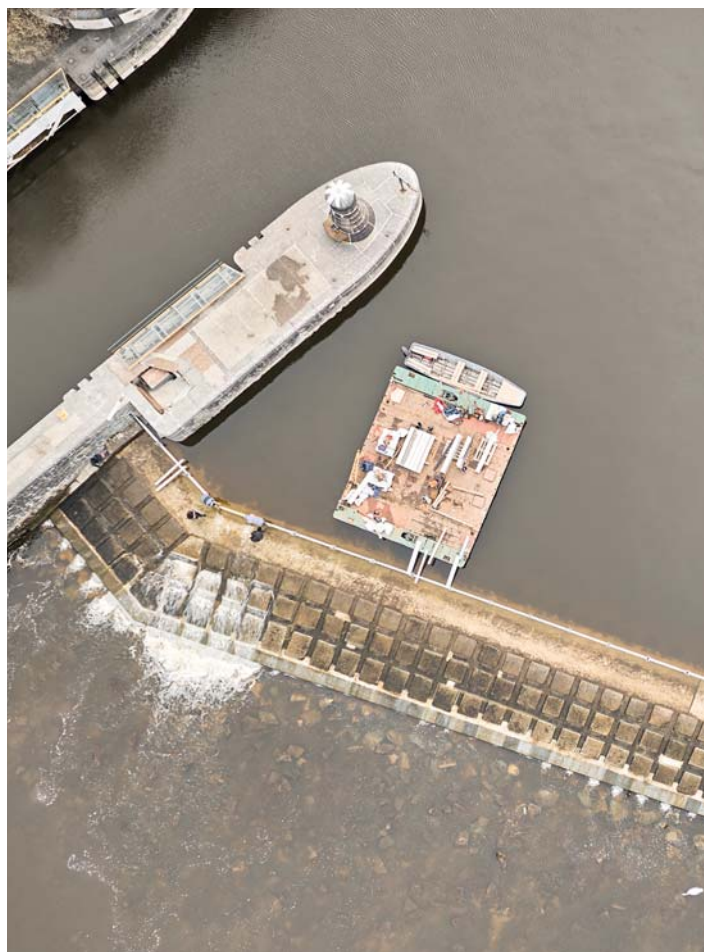
Zkouška se uskutečnila z důvodu dokončení rekonstrukčních prací, přičemž její úspěšné provedení je podmínkou pro předání díla investorovi. Druhým důvodem byly příznivé průtokové podmínky – maximální průtok dosahoval hodnoty přibližně 75 m³/s, což je optimální pro provedení zkoušky.



Druhý den zkoušky, zahrazený úsek před vyčerpáním vody



Potápěči s pneumatickým utahovákem



Usazování posledních slupic u plavební komory Mánes



Instalace provizorního hrazení u plavební komory Mánes

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2024

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Výroční 31. valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen „ČPVŠ“) se konala dne 24. dubna 2025 v zařízení státního podniku Povodí Vltavy pod vedením předsedy ČPVŠ doc. Dr. Ing. Pavla Fošumpaura. Ten v úvodu omluvil předsedu sesterské organizace Slovenský plavebný kongres pana Ing. Vladimíra Nováka. Jako hosté se valné hromady zúčastnili mj. ředitel odboru ministerstva zemědělství Ing. Daniel Pokorný, Ing. Luděk Sosna, Ph.D. ředitel odboru strategie ministerstva dopravy, Ing. Bc. Evžen Vydra, Ph.D. ředitel odboru vodní dopravy ministerstva dopravy, Mgr. Klára Němcová ředitelka Státní plavební správy a Lukáš Hradský předseda sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR.

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen „ČPVŠ“) byla od minulé valné hromady v roce 2024 tradičně zaměřena na stěžejní témata v oblasti vodních cest. Jeho činnost je možno sledovat na webu České plavební a vodocestné sdružení, z.s., jehož operativní osobou je pan Daniel Adámek. Výbor ČPVŠ se za toto období sešel celkem sedmkrát a věnoval se, kromě dále uvedeného, mj. i vnitřním organizačním záležitostem spolku.

Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty byla podepsána v Praze a Berlíně dne 20. 7. 2021. Poslanecká sněmovna dala souhlas k ratifikaci dohody dne 23. 5. 2024. Prezident podepsal ratifikační listinu k dohodě s Německem o Labské vodní cestě dne 1. 8. 2024. Smlouva vstoupila v platnost k 1. lednu 2025. K provádění monitorování parametrů plavební dráhy mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty ve smyslu příslušných článků dané dohody byla založena šestičlenná Smíšená komise, složená ze tří pracovníků z každé strany. Dohoda upravuje parametry plavební dráhy Labské vodní cesty. V České republice je v kanalizovaném úseku závazek udržovat současné parametry vodní cesty s plavební hloubkou 230 cm. V regulovaném úseku pod VD Střekov je úkolem zajišťovat parametry plavební dráhy vyplývající z aktuálně platných koncepčních dokumentů v oblasti vnitrozemské plavby. Základem parametrů plavební dráhy na německé vnitrozemské Labské vodní cestě je „Strategický koncept pro rozvoj německého vnitrozemského Labe a jeho niv“ (Celková koncepce Labe). Současným cílem údržby je hloubka plavební dráhy 140 cm při aktuálním vztažném vodním stavu (GIW 2010) při proměnlivé šířce plavební dráhy. Parametry plavební dráhy pro české regulované Labe tak jsou pro současné klimatické podmínky kompatibilní s cíli údržby ve Spolkové republice Německo.

Výbor ČPVŠ (dále jen „výbor“) se zabýval záměrem zavádění emisních povolenek systémem zpoplatnění tzv. EU ETS2, které se budou týkat dopravy. Ačkoliv doporučení Evropské unie je vztahovat ETS2 pouze na silniční dopravu, připravovalo ministerstvo životního prostředí rozšíření této povinnosti také pro vodní a železniční dopravu. Proti tomuto záměru ministerstva životního prostředí se výbor důrazně ohradil. Svaz dopravy se obrátil na ministra dopravy, pana Mgr. Martina Kupku, se svým stanoviskem k problematice zavedení obchodování s emisními povolenkami a požadoval nezpochybnitelné vyjmutí vodní a železniční dopravy ze systému ETS2.

Výbor dále sledoval plány na rozvoj **Oderské vodní cesty** také na území ČR. V této záležitosti existuje nejjasnost ohledně plá-

nované třídy vodní cesty v Polsku. Tato okolnost je bohužel překážkou pro zadání Územně analytické studie pro splavnění Odry v ČR. Ta by měla např. přispět k řešení otázky splavnění do Ostravy nebo pouze do Bohumína. Poslední vývoj však bohužel naznačuje, že varianta ukončení Oderské vodní cesty v Bohumíně je nereálná, protože zde byla vyhlášena ptačí oblast.

Dne 11. 9. 2024 (těsně před povodněmi v ČR) došlo k **pádu mostu Carolabrücke v Drážďanech**, a byla zde proto zastavena plavba s velmi nepříznivými dopady na naše dopravce i přepravce. Výbor se začal tomuto tématu věnovat z podnětu členky výboru Ing. Petry Gruberové. K tomuto problému následovala výměna dopisů mezi předsedou ČPVŠ doc. Pavlem Fošumpauzem a ministrem dopravy panem Mgr. Martinem Kupkou, ve kterém pan ministr slíbil podporu při svém jednání v Sasku. Bohužel v současné době je plavba stále významně omezována z důvodu přísných bezpečnostních opatření, vyvolaných prasklinami v konstrukci mostu.

O situaci na labské vodní cestě po **povodni ze září 2024** informoval výbor ČPVŠ člen výboru Ing. Pavel Řehák, který zdůraznil zásadní roli vodních nádrží, které významně přispěly k transformaci povodně a redukovaly a někde dokonce zcela eliminovaly povodňové škody. O povodňové situaci na Vltavě informoval člen výboru Ing. Jan Kareis, který zdůraznil, že vodní díla Vltavské kaskády přispěla k výraznému snížení povodně v Praze a na dolní Vltavě. Plavební provoz byl obnoven poměrně rychle včetně odtěžení dílčích nánosů sedimentů.

Na lednové jednání pozval výbor ředitele odboru vodní dopravy ministerstva dopravy pana Ing. Bc. Evžena Vydra, Ph.D., který výbor seznámil mimo jiné s postupem projednávání **Koncepce vodní dopravy pro roky 2026–2035**, dále s jednáním o kompenzačních opatřeních za negativní vliv plavebního stupně Děčín, a byla dohodnuta podpora ČPVŠ v těchto záležitostech. Hledání **kompenzačních opatření za negativní vliv plavebního stupně Děčín v EVL Labské údolí** bylo podrobně zpracováno v projektu Technologické agentury České republiky (dále jen „TA ČR“) (Ministerstvo dopravy). Projekt byl řešen v období 06/2021 až 05/2022. Závěrem šetření je zjištění, že ztrátu stanoviště ve vzdutí plánovaného plavebního stupně Děčín lze jednoznačně kompenzovat přípravou náhradních stanovišť. Tato nová stanoviště lze navíc s plošnou rezervou 1,6 až 2,0 násobku nalézt přímo v podmínkách dolního Labe. Následně byl řešen druhý projekt podpořený TA ČR (Ministerstvo životního prostředí) v letech 2021 až 2023. Některé zde započaté výzkumy a sběry dat pokračují i nadále, ve vlastní režii výzkumníků. Dne 28. 11. 2024 proběhl workshop projektu v Krásné Lípě. Závěry projektu však dospěly k závěru, že „umělé vytvořené akumulace sedimentů na březích se svými vlastnostmi výrazně odlišují od přirozených náplavů a nezaručují dlouhodobé přežívání vegetace bahnitých substrátů“.

Výbor se zabývá přípravou **32. Plavebních dnů 2025**, které se budou konat v Litoměřicích ve dnech 23. – 25. 9. 2025 pod záštitou ministra dopravy a ministra zemědělství. Konferenci organizačně zajišťuje státní podnik Povodí Labe pod vedením člena výboru Ing. Pavla Řeháka.

V uplynulém období se výbor v souladu se stanovami ČPVŠ věnoval revizi činnosti a účelu jednotlivých **odborných skupin** a dospěl k těmto závěrům:

Původní odborné skupiny „Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku“ a „Moravské vodní cesty“ se sloučí do jedné skupiny s názvem „**Odborná skupina Moravské vodní cesty**“, jejímž vedoucím byl výborem ustanoven pan Daniel Adámek. Tato odborná skupina bude zejména:

- pokračovat ve spolupráci s polskými partnery na propagaci Oderské vodní cesty,
- spolupracovat s osobní lodní dopravou v Olomouci, respektive rekreační a sportovní plavbou v Olomouckém a Moravskoslezském kraji včetně využití potenciálu expertů „veteránů“ při iniciaci a rozvoji plavby na Moravě.

S ohledem na skutečnosti, týkající se změny zakládací listiny Baťův kanál, o.p.s. na základě smlouvy podepsané hejtmánem Zlínského kraje společně s hejtmánem Jihomoravského kraje o převzetí práv a povinností od 1. ledna 2024 od původního zakladatele společnosti „Agentury pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu“, by byla odborná pracovní skupina ČPVS Baťův kanál zbytečná, a nebude tím pádem nadále sledována. Společnost Baťův kanál, o.p.s. se stala z iniciativy ředitele společnosti pana Vojtěcha Bárta kolektivním členem ČPVS.

Pan Vojtěch Bárta byl kooptován valnou hromadou do výboru a bude se i nadále věnovat problematice Baťova kanálu, jako vedoucí kolektivního člena ČPVS a člen výboru.

Výbor se v celém uplynulém období intenzivně zabýval možnostmi zlepšení propagace vodní dopravy. Po řadě diskusí na toto téma výbor založil novou skupinu s názvem „**Odborná skupina pro popularizaci vodní dopravy**“ a jednomyslně ustanovil její vedoucí místopředsdkyni ČPVS paní Mgr. Kláru

Němcovou. Mezi hlavní cíle odborné skupiny se řadí:

- zvyšování povědomí o výhodách vodní dopravy a zvyšování jejího využívání,
- vytvoření pozitivního obrazu vodní dopravy ve vztahu k ochraně životního prostředí formou moderní prezentace příkladů úspěšných projektů a inovací na sociálních sítích.

Byla domluvena operativní možnost zveřejňovat aktuální příspěvky na webu ČPVS s panem Danielem Adámkem.

Na základě usnesení z poslední 30. valné hromady byla schválena změna stanov spolku ustanovením nového statutárního orgánu – předsednictva, který sestává z předsedy a dvou místopředsedů. Tato změna byla zejména zásluhou pana místopředsedy Ing. Jiřího Friedla zanesena do veřejného rejstříku.

Do hodnocení činnosti ČPVS patří i aktivní účast jeho členů v prestižním **Mezinárodním plavebním sdružení – PIANC** (dále jen „PIANC“), jehož je ČPVS kolektivním členem. Představitelem vládního členství bylo v první fázi Ministerstvo dopravy, posléze organizační složky státu Státní plavební správa a v současné době Ředitelství vodních cest. Členství České republiky v PIANC má dlouhodobou tradici a mezi odborníky je velmi ceněno. Reprezentaci české sekce PIANC a komunikaci se zahraničím zajišťuje v současné době ministrem dopravy jmenovaný vedoucí delegát pan Ing. Jan Bukovský, PhD., zástupce ředitele Ředitelství vodních cest ČR, který nahradil, s ohledem na věk, dlouholetého vedoucího delegáta člena ČPVS pana Ing. Jaroslava Bimku.

Nejdůležitější událostí PIANC v roce 2024 byl 35. světový Kongres v Cape Town v Jižní Africe ve dnech 25. 4. až 3. 5. 2024, kterého se zúčastnil pan Ing. Jaroslav Bimka na vlastní náklady.

Usnesení 31. valné hromady ČPVS je zveřejněno na webu: cpvs.plavebnisdruzeni.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

**PŘIPOJTE SE A PODPOŘTE ROZVOJ
VODNÍ DOPRAVY A VODNÍCH CEST!**
VÍCE INFORMACÍ NA: CPVS.PLAVEBNISDRUZENI.CZ



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

- ODBORNÉ SDRUŽENÍ SLOŽENÉ Z PRACOVNÍKŮ VODNÍ DOPRAVY, VODNÍCH CEST, ZODPOVĚDNÝCH MINISTERSTEV A PODNIKŮ POVODÍ,
- PODPORUJE ROZVOJ VODNÍ DOPRAVY A VODNÍCH CEST V ČESKÉ REPUBLICE A V OKOLNÍCH ZEMÍCH,
- INICIACE A KOORDINACE ROZVOJE VODNÍ DOPRAVY A VODNÍCH CEST PROSTŘEDNICTVÍM ODBORNÝCH PRACOVNÍCH SKUPIN,
- UMOŽŇUJE VÝRAZNÝ ODBORNÝ RŮST A VÝMĚNU POZNATKŮ,
- MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE A ZÍSKÁVÁNÍ PROFESNÍCH INFORMACÍ ZE ZAHRANIČÍ.

Vzpomínka na pana Kpt. Vlastimila Kohna

Před začátkem letošní plavební sezóny nás zasáhla smutná zpráva o odchodu pana Kpt. Vlastimila Kohna. V osobnosti Kpt. Vlastimila Kohna jsme ztratili zkušeného šíféra, který své zkušenosti získané na šífech dovedl umně přenést do svého působení na Státní plavební správě. Svou odborností a zkušeností pak předával také prostřednictvím publikování odborných článků a knih. Jako správný moravák byl také milovníkem a znalcem vína.

V současné době, kdy turistická vodní cesta Bařův kanál zažívá všeobecnou oblibu a rozvoj potřebné plavební a turistické infrastruktury, chceme vyzvednout Kpt. Kohna jako jednu z osobností, které měly zásadní podíl na tom, že vůbec k obnově Bařova kanálu došlo.

Po změně politických poměrů v 90. letech 20. st. se objevovaly myšlenky na znovuoživení nákladní dopravy po Bařově kanálu. Postupně se tyto myšlenky začaly prolínat s využitím vodní cesty pouze pro rekreační plavbu. Využití starých industriálních kanálů pro cestovní ruch je nápad, který se úspěšně realizoval v západní Evropě. A jeho úspěšnost se prokázala i v případě Bařova kanálu. Nepodařilo by se to však, bez odbornosti Kpt. Kohna, který měl s plavbou obrovské zkušenosti a přenášel je na nadšence z řad začínajících rejdařů a malé skupině příznivců z řad samosprávy. Navíc dokázal svou odborností spojit s mimořádným citem pro aplikaci předpisů. Díky tomu vznikly první půjčovny malých motorových člunů a začínala turistická plavba na Bařově kanálu. Není náhodou, že jako výraz vděčnosti už byl jeden malý motorový člun v půjčovně pojmenován právě Kpt. Vlastimil Kohn.

Pane kapitáne! Vzdáváme Vám hold za vše, co jste pro Bařův kanál udělal. Odpočívajte v pokoji.

Přátelé z Bařova kanálu



Kpt. Kohn při jedné z prvních plaveb na lodi Bobra na řece Moravě v roce 1995



Opět Kpt. Vlastimil Kohn a Kpt. Ladislav Hábl při symbolické poslední plavbě Kpt. Hábla na lodi Morava v roce 2023



Ing. Pavel Neset, Kpt. Ladislav Hábl, Vojtěch Bártek a Kpt. Vlastimil Kohn během konference k 80. výročí Bařova kanálu 2018



Kpt. Vlastimil Kohn a Kpt. Ladislav Hábl při křtu lodi NOE v roce 2016 ve Vnorovech



Život není takový – je úplně jiný (98)

Ing. Josef Podzimek

"Člověk bez cíle je jako loď bez kormidla."
Thomas Carlyle

Plavba lodí z Labe do Bratislavy oklikou 1800 kilometrů

Se zájmem jsem sledoval plavbu české nákladní lodi RIO 2 z Labe přes půlku Evropy do Bratislavy a pak do severního Německa (viz článek na str. 8). Tato objížďka byla dlouhá celkově přes 3000 kilometrů a jen do Bratislavy to byla cesta dlouhá 1800 kilometrů.

Opět jsem si vzpomněl na legendární cestu parníku Lanna 6, kterému cesta z Prahy do Bratislavy v roce 1920 starým Ludvíkovým kanálem trvala celých 10 měsíců! To naše loď Andromeda zvládla plavbu zcela novým průplavem Rýn-Mohan-Dunaj i se zajišťkou do Rotterdamu již za 26 dní. A nyní sesterská loď Andromedy RIO 2 zvládla obdobnou cestu dokonce za 22 dní!

Nemohu si ale odpustit rýpnutí, že kdyby existoval vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, byla by plavba do Bratislavy podstatně kratší, rychlejší a samozřejmě levnější. Ale vzhledem k tomu, že loď RIO 2 směřovala do severního Německa, nemůžeme pominout stav Labské vodní cesty. Nejen aktuální problém spadlého mostu v Drážďanech, ale také dlouhodobé problémy splavnosti regulovaného Labe především v oblasti Děčína.

Bylo by krásné vídat české lodě, kapitány a lodníky, jak plují mnohem častěji také domů do Čech, Moravy a Slezska – a to nejen svátečně, jako tomu bylo v krátkém časovém období na začátku letošního roku na Labské vodní cestě.

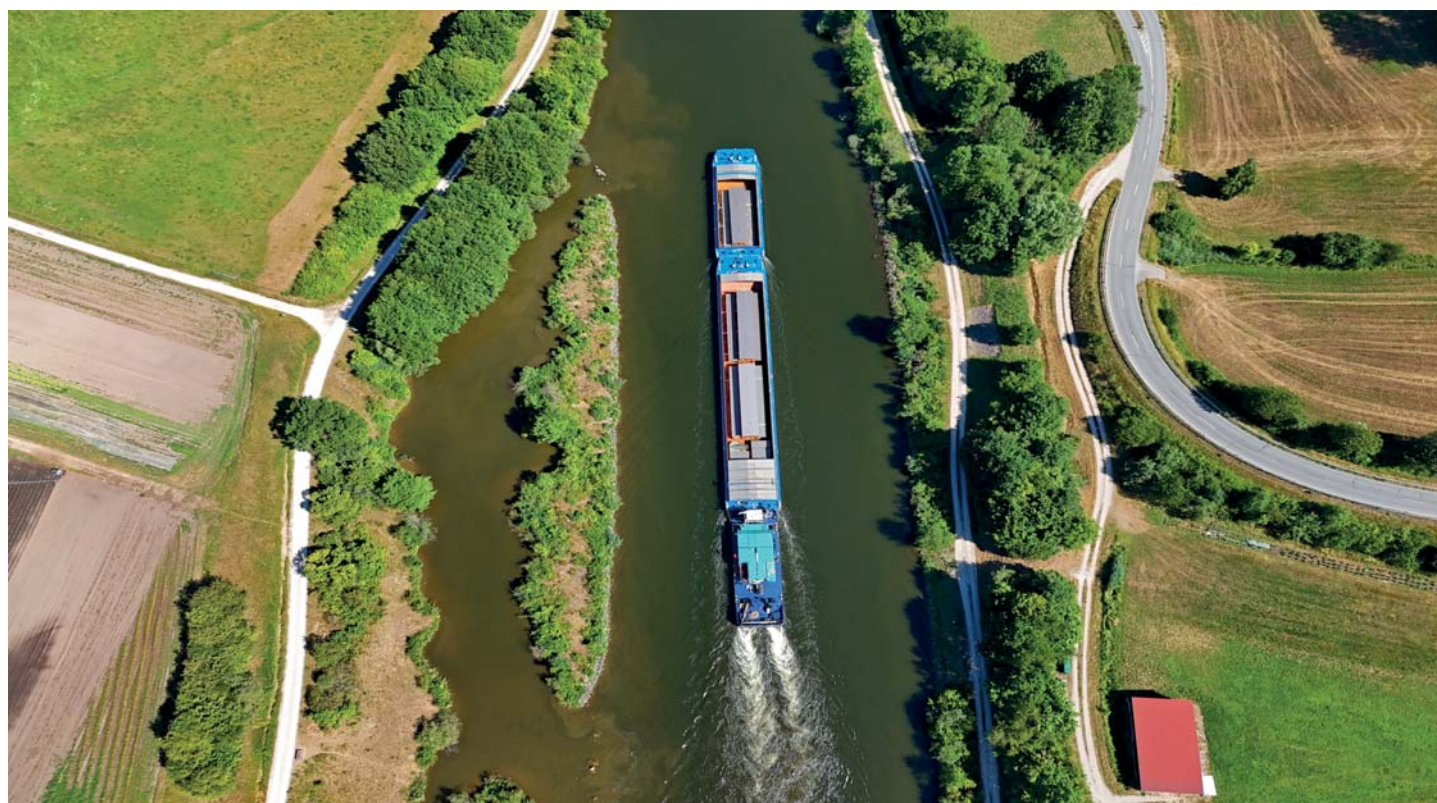
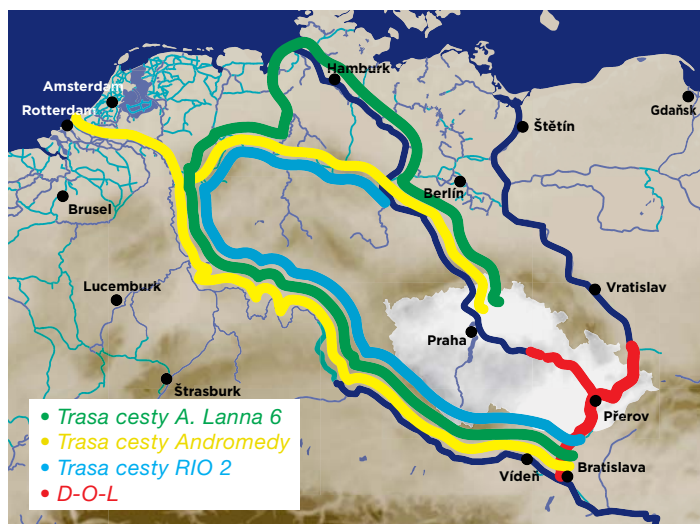
Když jsem se osobně zúčastnil v roce 1992 slavnostního otevření průplavu Rýn-Mohan-Dunaj, věřil jsem, že se dočkám brzké realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Bohužel tohle přání se mi zatím nesplnilo, a tak mi alespoň dělají radost fotografie české lodi na německém průplavu jen pár desítek kilometrů od českých hranic.

"Loď nemá být jištěna jednou kotvou a život jednou nadějí."
Epiktétos

A když se dívám na fotografie průjezdu české lodi RIO 2 bavorským průplavem, troufám si říct, že jsme měli před 33 lety pravdu, když jsme říkali, že se tento průplav stane zelenou dálnicí. Příroda časem opravdu zahojila zásahy člověka při úpravách v údolí Altmühltal, a vodní cesta se stala integrální součástí této krásné krajiny i měst a obcí na trase.

A právě plavba české lodi ukazuje důležitost existence evropského průplavu. Bez této propojky mezi Rýnem a Dunajem by taková cesta nebyla vůbec možná, a 6000 nákladních lodí, které průplavem ročně proplují (o stovkách osobních lodí nemluvě), by nemohlo svobodně spojit všechny státy Evropské unie.

Takže mi nezbyvá než zopakovat heslo staré 23 let, které jsem pronesl v rámci otevření průplavu R-M-D: **KONEČNĚ TEDY MŮŽE PLOUT TO, CO NEMÁ JEZDIT!**



Česká nákladní loď RIO 2 proplová průplavem Rýn-Mohan-Dunaj s 400tunovým nákladem mostních konstrukcí

PODZIMEK & S Y N O V É



Developerský projekt bytového domu W16, Třešť



Návštěvníké centrum Bernard, Humpolec



Unikátní bednění klenby
historického domu, Thunovská, Praha

Zal. 1896
PODZIMEK
129



Výcvikové středisko policie, Třešť

Stavíme pro Vás již 129 let

www.podzimek.cz

Vltavská vodní cesta,

umožňující plavbu mezi Českými Budějovicemi a Prahou, je moderní navigační soustavou, spravovanou státním podnikem Povodí Vltavy a hojně využívanou především k osobní a rekreační plavbě, ale i k nákladní přepravě. Více informací nejen o provozu na Vltavské vodní cestě, ale i o vodních stavech a průtocích, o vodních dílech, o hydrologické situaci, o jakosti povrchové vody a další, naleznete na adrese www.pvl.cz a na www.facebook.com/povodivltavy.



Vodní dílo Hluboká nad Vltavou



Vodní dílo Hněvkovice – přehrada



Vodní dílo Hněvkovice – jez



Vodní dílo Orlík



Vodní dílo Slapy



Vodní dílo Štěchovice