

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

I
2026

Ekologické projekty lodní dopravy



Nová servisní loď RVC PRAHA

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



ČESKÉ PLOVEBNÍ 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

metrostav CZ

www.metrostavCZ.cz



SMP Vodo hospodářské 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.vrv.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



Kunětická 2679
Pardubice 530 09
www.labska.cz



[WWW.strabagrail.cz](http://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 nábřeží, 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; Vojtěch Bártek; Ing. Pavel Cenek;
Ing. Lukáš Drahozal; Ing. Petr Forman; Ing. Lubomír Fojtů;
Ing. Jiří Friedel; Ing. Petra Gruberová; 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 Čmejl, PRESTO s.r.o.

Vychází čtvrtletně
Roční předplatné vč. poštovního 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: Nová servisní loď RVC PRAHA při plavbě po Labi v Dolním Žlebu 16. března 2026

Autor: Ředitelství vodních cest ČR

OBSAH

Rozhovor s ministrem dopravy Ivanem Bednářkem:

Vodní doprava má budoucnost 2

Nová servisní loď RVC PRAHA

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. 4

Vltava jako společná cesta: jak se proměňuje říční turistika

v srdci Evropy - Prague Boats 6

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. 9

Baťův kanál je připraven na další hlavní sezónu

Ing. Pavel Cenek 10

Novinky na Baťově kanále 2026

Vojtěch Bártek 12

Seriál: Jak se nám pluje po Evropě – PER ASPERA AD ASTRA

Gabriel Nozdrovický 14

Doba ledová udeřila na naše vodní toky 17

Dokončení úplné obnovy velínu PK Hořín po požáru

Ing. Jiří Friedel 19

Povodňový park Kamýk nad Vltavou

Ing. Martin Paukner 20

Dunaj-Odra-Labe a jeho vazba na vnitrostátní a mezinárodní předpisy

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. 23

D-O-L, AGN a noví Hérostratové

Ing. Petr Forman 24

Život není takový – je úplně jiný (100)

Ing. Josef Podzimek 25

Rozhovor s ministrem dopravy Ivanem Bednárikem

Vodní doprava má budoucnost



Redakce: Vážený pane ministře, prozradil byste prosím našim čtenářům, jaký máte vztah k vodě?

Vyrostl jsem v povodí Hronu. Moje rodiště je vlastně sto metrů od vody, a když byly vyšší průtoky, tak nám někdy voda stoupala až do oken.

Mí prarodiče, dědeček i babička, byli třicet roků převozníky v obci Starý Tekov. Oni byli pro komunistický režim kulaci a nemohli proto mít stabilní zaměstnání. A protože vlastnili hodně pozemků, tak je režim potrestal tím, že se museli živit takovou sezónní prací. Přívoz byl mezi Tlmačemi a Kalnou na Hronu, dnes už je tam most. Byl to byl poslední živý přívoz na Slovensku, který fungoval jako taková pohodová doprava.

Vážený pane ministře, máte slovenský původ. Máte Vy osobně nějaké zkušenosti právě ze Slovenska a z Dunaje, které byste mohl uplatnit tady?

Samozřejmě že mám, protože žiji třicet roků přepravou zboží, a to všemi dopravními módy. Také jsem v rámci svých předějších pracovních pozic využíval služeb přístavů – jako třeba Bratislavy nebo Komárna. A taky jsem využíval ukrajinskou dunajskou plavbu, protože ta jediná mohla proplout, když bombardovali Srbsko. Takže všechny ty dunajské přístavy, které jsme využívali jsem osobně navštívil. Třeba Reni (*Oděská oblast-pozn. redakce*) nebo také jsem navážel lodní plechy na výrobu lodí do rumunského Galati. Takže zkušeností mám hodně a co se týče labské plavby, tak tady to byly nadrozměrné náklady. Mám také zkušenosti z polských vodních cest, a pro vnitrozemskou plavbu jsem hodně využíval také námořní přístavy.

Pane ministře, kdy jste naposledy plul na lodi po české vodní cestě, jaké máte zkušenosti s řízením lodí?

Vlastně mám kromě zkušenosti nejenom s logistikou nákladní plavby, ale také s rekreační plavbou, protože mám průkaz vůdce malého plavidla. Takže s trochou nadsázky rozeznám červenou bójku od zelené.

Zatím jsem stihnul asi před pěti lety proplout Baťův kanál. Bude to pro mě tedy pěkné porovnání, až se 1. května na Baťák

vydám na slavnostní zahájení plavební sezóny, shlédnout co vše se zde změnilo k lepšímu, a to i za přispění resortu dopravy.

Teď aktuálně mi na nic nezbyvá čas. Ani na ty moje záliby, o nichž se možná ani moc lidé neví, například nemám čas ani na myslivost. Jediné, na co mi čas ještě zůstal, je procházka se psy.

Ale zpět k plavbě. Co se týká Vltavy, plul jsem zde také, ale jen jako pasažér na osobní lodi. Když byla dcera se spolužáky v Praze na třídním výletě, tak jsem je vzal na projížďku lodí s večerí. Plavba po Vltavě v Praze je vždy krásný zážitek. A určitě jako ministr rád absolvuji inspekční cesty po českých vodních cestách.

Česko je se Slovenskem spojené dálnicemi i železnicemi, vnímáte pozitivně rozvoj Baťova kanálu jakožto jediné česko-slovenské vodní cesty? Jak vnímáte rozvoj rekreační plavby?

Baťův kanál jsem si proplul tak před šesti, sedmi roky. Nyní se tam chystám prvního května na slavnostní zahájení plavební sezóny. Těším se, že Baťův kanál po několika letech navštívím a uvidím zde co je vše nového, rád se podívám, co se zde od té doby povedlo a jak ty investice přispívají rozvoji regionu. Schvalovali jsme teď také investici na prodloužení Baťova kanálu do Kroměříže, což bude pro další rozvoj Baťova kanálu klíčové.

Také mě zajímá nová plavební komora Rohatec–Sudoměřice, a tedy prodloužení Baťova kanálu do Hodonína, které je první takovou stavbou od dob Bati. **A dovoluji si tímto pozvat všechny čtenáře 1. května na Baťův kanál, kde se s veřejností rád setkám při této slavnostní příležitosti.**

Dnes máme v české realitě víceméně vodní cesty využívané pro rekreační plavbu. Ale podle mne je nutné využít je i pro přepravu zboží, a tak zhodnotit skutečnost, že, že tady máme nějakou síť vodních cest.

Sledoval jsem nyní hodně ty nadrozměrné náklady v přístavech Děčíně, Lovosicích nebo Mělníku. Ostatně s těmi přístavy jsem měl taky vlastní zkušenosti, a podpořím taková řešení, která napomohou tomu, aby zboží nemuselo čekat někdy půl roku i více na dobré plavební podmínky.

Rozhodně tedy podporuji, aby se co nejvíce zboží přesunulo z přetížených silnic na vodu.

Jaký styl vedení ministerstva chcete osobně uplatnit?

Jako manažer se teď věnuji ministerstvu dopravy naplno. Pracovní den začínám v 5:20 a první co udělám je, že si projdu e-maily, protože přes den na to nemám čas. Pročtu si vše, co potřebuji, vypiji dvě kávy, a v sedm hodin jsem v práci. Pak končím někdy v deset večer.

Popravdě jsem si myslel, že když půjdu prvních sto dní příkladem, tak to tady trošku rozhýbu. A zjistil jsem, že stále, stále musím přidávat. Takže to je jak v té písničce: „*Když nemůžeš, tak přidej víc.*“

Má tedy podle vás plavba v České republice realistickou konkurenční výhodu zejména pro ty specializované přepravy?

Pro specializované přepravy, jako jsou nadrozměrné a těžké kusy, je vodní doprava jediné smysluplné řešení. Tam si tedy neumím představit, že bychom zařízení pro dostavbu jaderných elektráren Dukovany nebo Temelín naložili nějak jinak. Neumím si představit ty tyto nové kusy vézt na dlouhé vzdálenosti po silnici. Bez splavnosti našich vodních cest by byla dostavba jaderných elektráren utopii.

Za mě by bylo správné v nákladní plavbě řešit nejenom city logistiku, ale také transport těžkých nákladů. Vidím také potenciál na svoz komunálního odpadu do spaloven, například do ZEVO Mělník. Mělník je na to předurčen, abychom sem sváželi komunální odpad. Bude to nejlépejší a také nejekologičtější forma, pokud si uvědomíte, kolik produkce CO₂ přináší doprava, když máme většinu přeprav na silnici.

Já vím, že i lodní motor má nějakou produkci zplodin CO₂, ale když to rozpočítáme na tuny a na všechny další věci, tak jedna loď nahradí padesát až devadesát kamionů, a to už vypadá úplně jinak i s produkcí CO₂ na tunu, respektive tunokilometr, tedy na jednotku výkonu.

A máme také diskusi s hlavním městem Prahou, kteří by chtěli zapojit vodní dopravu do stavby nové Vltavské filharmonie, kdy se tam může po vodě svážet a navážet stavební materiály a stavební sítě právě po Vltavě. Probíhají také rozhovory s většinou cementáren a betonárek, které máme kolem řeky.

Zkrátka, moje představa je taková, aby lidé využívali vodní cesty co nejvíce – samozřejmě pro rekreaci, ale ve větší míře i pro přepravu zboží.

Jak je důležitá koordinace mezi více resorty pro funkčnost vodních cest a rozvoj vodní dopravy? Plánujete nějaké změny ve smyslu posílení kompetencí za správu a rozvoj vodních cest a plavby?

Ano, myslím si, že máme rozdělené kompetence velice nešťastné, když to takhle pojmenuji.

Vodní cesty spravuje ministerstvo zemědělství. To nepovažuji za praktické uspořádání, samozřejmě rozumím, že je to vždy na začátku i na konci o penězích. Tuhle tu diskusi s panem ministrem Šebestýanem budu muset vést. A já vím, že rozpočet na údržbu vodní cesty je něco, kam se historicky dávalo spíše méně peněz. Musíme vodní cesty udržovat rychleji a efektivněji, je totiž nezpochybnitelné, že to ovlivňuje povodňové situace, protože pokud dno řeky nečistíte, neboť tak si zaděláváte jednoho dne na velký problém. My nepotřebujeme řešit nejenom mosty, ale také plavební hloubky, tady to je hodně zanedbané. To není krátkodobý cíl, to je celkový pohled na vodní cesty.

Ale neznamená to, že bych si já chtěl přidělit další odpovědnost. Ale minimálně nějaká pracovní skupina, která se bude tímto zabírat a bude složena třeba nejenom z dvou resortů, ale taky některých částí samospráv, konkrétně Prahy a taky některých měst, které, které mají vnitrozemské přístavy, tak je nevyhnutelné s tím něco udělat, protože jinak je to plýtvání nebo mrhání zdroji. A na konci to tak i vypadá, protože každý si chce jen odškrtnout ze seznamu, že něco udělal, ale je mu jedno, jestli to navazuje na další investice jiných účastníků. Ale tohle je diskuse, kterou

jsem začal na vládě a uvidíme, kam to posuneme.

Je také výhoda, že já i pan ministr zemědělství jsme oba odborníci za tu samou stranu, a dokonce hraje v prospěch i to, že sedíme na vládě vedle sebe, takže naše komunikace bude jistě na dobré úrovni.

Programové prohlášení vlády zmiňuje 3 priority pro oblast vodní dopravy. Jak plánujete naplňovat tyto priority: 1) urychlení výstavby plavebního stupně Děčín, 2) výměnu přístavních území v Hamburku, 3) podporu rozvoje flotily plavidel pod českou vlajkou?

Uvědomuji si, že pokud se budeme bavit o dostavbě plavebního stupně Děčín, tak bez smysluplných diskusí s ministrem životního prostředí se nepohneme z místa. Takže s panem ministrem Červeným jsem se domluvil, a založili jsme novou pracovní skupinu právě k plavebnímu stupni Děčín, abychom vyváženě nastavili požadavky ochránců a dopravců, ale i požadavky potenciálních zhotovitelů. Pracovní skupina je už nominována, od nás z resortu je tam pět lidí a podobné číslo je tam i z resortu MŽP. Takže to je první úkol, který zatím máme, co se týče stavebního stupně Děčín. V případě Děčína věřím, že se podaří s přípravou, a hlavně realizací tohoto projektu pohnout.

Aktuálně předkládám na vládu otázku přístavu Hamburk. Ta výměna přístavních území by měla pomoci nejenom klasickým nákladním přepravám, ale také duálnímu využití naší vnitrozemské plavební cesty. Dnes totiž máme problém, když třeba Česká armáda jde na nějaké cvičení, že nemáme kde manipulovat a nalodit techniku. Ale také – když si uvědomí váš čtenář, že dnešní tank je o čtyřicet procent těžší, než byly tanky, na které jsme měli postavenou silniční nebo železniční infrastrukturu, tedy mosty, vagóny – tak toto všechno má ohromný potenciál pro vnitrozemskou i námořní plavbu v přístavním území v Hamburku. A to jsem zmínil jen ten vojenský rozměr, přístavní území v Hamburku by mělo samozřejmě velký význam pro české exportéry. Vždyť i ČD Cargo poukazuje na potřebu kvalitního přístupu k nákladním přístavům, aby česká železnice více pronikla i do dalších segmentů přeprav.

Tedy obě priority: Děčín i Hamburk považuji za realizovatelné. Co se týče obnovení a rozvoje flotily lodí pod českou vlajkou, tak tady můžeme jenom nastavit podmínky pro podporu. Neumím si představit, že by stát dělal něco jiného, třeba obnovil existenci státem ovládané akciové společnosti nebo státního podniku vodní dopravy.

Asi bych potřeboval, aby mne někdo naklonoval, prostě sami dobře víte, že tohle je tak na tři roky dennodenní práce abych to vše realizoval při všem ostatním, co jako ministr musím řešit.

Ale samozřejmě vidím komplexní rozvoj vodní dopravy jako důležitý, a priority v programovém prohlášení vlády vidím jako realizovatelné. Zatím ovšem jsem ministrem prvních 100 dnů, tak prosím ještě o trochu trpělivosti a důvěry.

Redakce: Setkání s Vámi bylo příjemné a nadějně. Děkujeme za rozhovor. Na shledanou.



Nová servisní loď RVC PRAHA

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

Osobní lodě v centru Prahy už 28 let využívají služeb servisního plavidla SP 150, tvořeného sestavou tlačného člunu TČ 526 a tlačného remorkéru TR 567. V roce 1998 byl standardní tlačný člun pro suchý náklad vybaven vestavěnými nádržemi a technologií pro tankování nafty i pitné vody do osobních lodí. Naopak umožňuje odčerpávání odpadních vod i nádních vod a jejich odvoz k ekologické likvidaci. Tlačný remorkér z tzv. chvaletické relace postavený roku 1981 byl pouze opraven a zařízení je prakticky původní. Po čtvrtstoletí provozu jsou nejen technologie pro výdej pohonných hmot a dalších médií na konci své životnosti, ale tlačný remorkér vyžaduje generální opravu.

Ředitelství vodních cest ČR jako provozovatel servisního plavidla nejprve připravoval provedení modernizace stávajícího plavidla, ale ukázalo se, že nové legislativní podmínky vycházející zejména z dohody ADN o přepravě nebezpečných věcí vyžadovaly zásadní úpravy všech systémů plavidla. Rostoucí zájem o rekreační plavbu malými plavidly současně dokládá potřebu řešit i zásobování těchto plavidel, se kterými původní koncepce servisního plavidla nepočítala. Většina malých plavidel využívá jako pohonnou hmotu motorový benzín, který ale podle dohody ADN vyžaduje i pro zásobovací plavidla přísnější bezpečnostní podmínky a plavidlo musí nést tzv. jeden modrý kužel. Konstrukce původního servisního plavidla pak s těmito podmínkami není slučitelná.

Z těchto důvodů začala příprava stavby zcela nového servisního zásobovacího (bunkrovacího) plavidla, odpovídající nejmodernějším bezpečnostním i ekologickým požadavkům, které jsou nyní v Evropě harmonizovány. V České republice doposud žádné moderní tankové plavidlo nebylo komplexně postaveno (trupy tankových plavidel stavěné v českých loděnicích pro zahraniční zákazníky nejsou vybaveny kompletní technologií). Ředitelství vodních cest ČR tak v roce 2024 vyhlásilo mezinárodní zadávací řízení na dodávku nového servisního plavidla, ve kterém vyhrála loděnice Zeeland Maritime Services B.V. z Nizozemska. V témže roce byla zahájena stavba plavidla v loděnici Aalst a plavidlo bylo závěrem roku 2025 úspěšnými plavebními zkou-

škami dokončeno v loděnici Wemeldinge, rovněž v Nizozemsku. Úspěšná přeplavba vyvrcholila dopnutím do České republiky 16. 3. 2026.

Nové servisní plavidlo RVC PRAHA je tankerem typu N s uzavřenými tanky, postaveným podle pravidel uznané klasifikační organizace Lloyd's Register. Délka plavidla je 35 m a šířka 9 m, s maximálním ponorem 1,75 m a nosností 258 tun. Oproti původnímu řešení se jedná o motorovou nákladní tankovou loď, nikoliv sestavu člunu na suchý náklad s remorkérem celkové délky cca 48 m. Skladovací tanky tvoří integrální součást trupu lodě, samozřejmě s konstrukcí dvojítkých boků a dna včetně koferdamů na hranici oblasti nebezpečného nákladu.

Zásobování osobních lodí motorovou naftou pomocí klasických tankovacích stojanů s hadicemi je obdobné jako doposud, jen je mírně navýšena kapacita tanků na 2 x 33 m³. Přípravou pro budoucnost je možnost odděleného výdeje z jedné nádrže např. syntetické nafty typu HVO, představující palivo bez uhlíkové zátěže. Paliva tohoto typu jsou jednou z nejperspektivnějších cest pro snižování emisí skleníkových plynů z vnitrozemské vodní dopravy, a tak nová servisní loď je prostředkem k možnému zavedení i v Praze.



Pohled do moderní kormidelny / Nová servisní loď RVC PRAHA při plavbě po Labi

Pro zásobování malých plavidel je k dispozici tankovací stan s hadicí pro výdej benzínu a motorové nafty se spotřební daní, každý čerpající z vlastního tanku objemu 11,5 m³. Řada moderních motorů Stage V se pak neobejde bez močoviny Ad-Blue, která bude na plavidle také prodávána hadicí ze stanu, z nádrže o objemu 3,5 m³. Doplňkovou službou pro malá plavidla bude prodej lahvi s propan-butanem.

Distribuce pitné vody bude obdobná jako doposud z tanků o celkové kapacitě 31 m³. Důležitá ekologická služba vyčerpávání odpadních vod z nádrží lodí vývěvou bude do palubního tanku o celkovém objemu 76 m³. Nádrží zaolejované vody pak bude vyčerpávat palubní vývěva do tanků o celkové kapacitě 33 m³. Všechny služby budou k dispozici pro osobní lodě hadicí C52, pro malá plavidla pomocí hadic menších dimenzí. Použité motorové oleje z lodí budou shromažďovány v samostatném tanku objemu 3 m³. Novinkou bude oddělený tank pro odpadní kuchyňské oleje, které budou z nádob rovněž vylévány do samostatného tanku o objemu 3 m³. Likvidace odpadních vod a olejů bude ve směr na břehu, s klasickým odvozem s vyčerpáním, resp. vypouštěním fekálních a splaškových vod do kanalizace.

Trup plavidla je uzpůsoben tak, aby veškeré zásobování servisního plavidla bylo uskutečňováno ze břehu z pravoboku. Poskytování služeb zákazníkům bude z levoboku, u kterého jsou umístěny výdejní stojany i příruby pro napojení hadic. Specialitou je snížená platforma pro přístup na malá plavidla s vyrovnávacími schody na palubu servisního plavidla. Nové servisní plavidlo nebude poskytovat služby tak jako dnes jen u nábřeží Edvarda Beneše u základního stání (u daleb), ale v plánu je zásobování zejména malých plavidel v jižní části Prahy přímo na řece. Pro tento účel je servisní plavidlo vybaveno na přídi výsuvnou kotevní pilotou (označovanou v zahraničí jako „spud pole“) s dosahem až 2 m pod dno plavidla. Umožňuje tak jednodušší kotvení než pomocí běžných kotev.



Detail platformy pro přístup na malá plavidla

Nové servisní plavidlo RVC PRAHA má pro Českou republiku zcela unikátní systém pohonu, charakteru plug-in hybrid s elektrickým přenosem výkonu. Zdrojem energie jsou dva diesel generátory v přídové strojovně, které splňují emisní normu Stage V. Hlavní generátor SCANIA 318 kW slouží zejména pro zajištění pohonu a dobíjení hlavních vzduchem chlazených akumulátorů o celkové kapacitě 260 kWh. Plavidlo je schopné plout pouze na akumulátory po dobu cca 2 hod v závislosti na zátěži pro-

pulzních prvků. Druhý generátor CAT 71 kW je tzv. přistavní a zajišťuje dodávku elektrické energie při stání plavidla, pokud není napojené na břehovou přípojku. Pomocí břehové přípojky budou během stání v základním stanovišti na nábřeží Edvarda Beneše dobíjeny i hlavní akumulátory.



Hlavní akumulátory a výkonová elektronika servisní lodě

Plavidlo je vybaveno dvěma elektrickými motory výkonu á 170 kW, z nichž každý pohání azimutální pohonnou jednotku Veth s otočnou vrtulí 360° v kortově dýze průměru 700 mm. Koncepte pohonu umožňuje plně nezávislé řízení, vysokou manévrovací schopnost při nízkých rychlostech, optimalizaci provozu při bunkrovacích operacích a snížení emisní a hlukové zátěže. Manévrování vypomáhá přídové dokormidlovací zařízení 360°.



Strojovna servisního plavidla

Při této koncepci je předpokládán v centru Prahy zcela bezemisní pohon, s maximalizací dobíjení ze sítě. Současně užití řešení umožňuje při plavbě s dieselagregátem optimální chod motoru při nejvyšší účinnosti a vyšší dostupnosti vysokého výkonu kombinací energie z dieselmotoru a akumulátoru. Regulace zásobování energií je plně automatická.

Elektrický přenos výkonu z dieselagregátů emisní třídy Stage V kombinovaný s akumulátory je moderním přístupem ke snížení emisí, které je za současných technologických možností přiměřeně hospodárné. Pro výrobu energie na vnitrozemských plavidlech je spalovací motor, s možným využíváním syntetických paliv, pravděpodobně střednědobě udržitelnou cestou snižování emisní a klimatické zátěže. Elektrický přenos současně umožní využívat kompaktní agregáty, jejichž výměna v průběhu životnosti celé lodě nevyžaduje náročné zásahy do trupu. Aktuálně je obtížné predikovat vývoj technologií během několika desetiletí, kdy bude přirozeně docházet k výměně opotřebovaných agregátů, ale trup plavidla bude dále sloužit.

V neposlední řadě je nové servisní plavidlo vybaveno soudobým moderním, plně digitálním, můstkem s navigačními technologiemi pro pohodlné řízení plavidla.

Nové servisní plavidlo bude nasazeno v Praze v průběhu května letošního roku, kdy nahradí dosavadní. Další budoucnost tlačného člunu a remorkéru z 80. let 20. století pak Ředitelství vodních cest ČR plánuje, po nutné generální opravě a modernizaci, v oblasti veřejné citylogistiky.

VIDEO YouTube: **Nová servisní loď RVC ČR pro Prahu**
www.youtube.com/watch?v=SndsQYEr4Vk



Vltava jako společná cesta: jak se proměňuje říční turistika v srdci Evropy



PRAGUE BOATS

SINCE 1990



Tichá změna na Vltavě

Moderní lodě nejsou budoucnost. Jsou současnost.

Když se dnes člověk postaví na nábřeží a chvíli se dívá na řeku, může mít pocit, že se vlastně nic zásadního nemění. Pořád stejné panorama, stejné mosty, stejné lodě.

A pak kolem projede jedna z těch nových. A najednou si všimnete, že ji skoro neslyšíte.

To je možná nejvýstižnější obraz toho, co se dnes na Vltavě

děje. Žádná velká prohlášení, žádné dramatické zlomy. Spíš postupná, velmi konkrétní změna standardu.

Nedávné nasazení nové elektrické servisní lodě do provozu je v tomhle ohledu docela přesný symbol. Ukazuje, že modernizace se netýká jen „viditelné“ části – tedy výletních lodí pro cestující – ale i každodenního provozního zázemí. A to je pro fungování řeky možná ještě důležitější.



Od designu k provozu

Moderní katamarány na Vltavě se často prezentují jako designová záležitost – prosklené lodě, otevřené paluby, čisté linie. To všechno je pravda.

Ale z pohledu oboru je podstatnější něco jiného: změna technického a provozního standardu.

Elektrický nebo hybridní pohon dnes přestává být výjimkou a začíná být referencí. Nejen kvůli emisím, ale i kvůli provozním vlastnostem. Nižší hlučnost, plynulejší chod, menší vibrace – to všechno má přímý dopad na komfort cestujících i na kvalitu prostředí na řece.

Zároveň se mění i logika investic. Lodě už nejsou jen dopravní prostředek nebo turistický produkt. Jsou dlouhodobým technologickým aktivem, které musí obstát v městském prostředí s rostoucími nároky na kvalitu i udržitelnost.

Evoluce, která dává smysl

Na Vltavě je zajímavé, že tenhle posun neprobíhá skokově. Nikdo tady nevytěnil flotilu ze dne na den.

Spíš jde o postupnou obměnu – nové lodě přicházejí jako náhrada těch starších, technologie se testují v praxi, provoz se přizpůsobuje. Zvenku to může působit nenápadně, ale z pohledu oboru jde o poměrně zásadní změnu.

Důležité je, že tenhle vývoj není izolovaný. Podobný směr vidíme napříč evropskými městy – důraz na kvalitu provozu místo pouhého omezení, tlak na technické parametry místo kvantity.

Praha v tomhle není výjimkou. Spíš se přirozeně zařazuje mezi města, která řeku neberou jako kulisu, ale jako funkční součást městského prostoru.

Řeka jako provoz, ne jako dekorace

Z odborného pohledu je klíčové vnímat Vltavu jako infrastruk-

туру, ne jen jako pohledovou osu.

Lodní doprava tu není okrajová aktivita. Je to segment, který je napojený na cestovní ruch, služby, technické zázemí i zaměstnanost v centru města. Zároveň funguje v relativně jasně vymezeném a regulovaném prostředí – s definovanými pravidly, dohledem a technickými standardy.

To je důležité i v kontextu současného vývoje. Pokud se zvyšují nároky na kvalitu provozu, dává smysl je stavět právě na technických parametrech – hlučnost, emise, bezpečnost, organizace provozu.

A přesně tím směrem se současná modernizace ubírá.

Ticho jako nový standard

Jedna věc ale stojí za zmínku i mimo odbornou debatu.

Ticho.

Elektrický provoz mění charakter řeky víc, než by se mohlo zdát z technických tabulek. Najednou se vrací zvuky města, komunikace na palubě je přirozená.

Pro provozovatele je to parametr. Pro návštěvníka zkušenost. Pro město kvalita.

A právě v tomhle se technická změna potkává s tím, jak lidé řeku skutečně vnímají.

Když to shrneme: Vltava dnes není jiná v tom, že by se změnila navenek.

Je jiná v detailech. V tom, jak lodě jezdí. Jak jsou slyšet – nebo nejsou. Jak fungují.

Moderní katamarány nejsou žádná technologická atrakce. Jsou logickým pokračováním vývoje, který dává smysl jak z pohledu města, tak z pohledu oboru.

A možná právě proto stojí za pozornost. Nejen proto, že by byly výjimečné. Ale právě i proto, že se stávají standardem.





**NA JEDNEJ
LODI**
PODCAST T&T

PODCAST & VIDEOBLOG O ŽIVOTĚ NA ŘECE

Na jedné lodi je podcast a videoblog o vnitrozemské lodní dopravě, o životě na řece a o lidech, kteří pracují na nákladních i výletních lodích.

Otevřeně mluvíme o:

- ✓ práci na lodi tak, jak skutečně vypadá
- ✓ cestě k lodnické kariéře
- ✓ vzdělávání, praxi a legislativě
- ✓ realitě dnů i nocí na řece
- ✓ zkušenostech, které v učebnicích nenajdeš

Proč „Na jedné lodi“?

Protože na řece jsme všichni součástí jednoho světa. Zkušení lodníci, nováčci, kapitáni i ti, kteří se teprve rozhodují.

Máte příběh z řeky nebo ze života na lodi?

Rádi vás přivítáme jako hosta. info@najednejlodi.eu

KDE NÁS NAJDEŠ?



**NA JEDNEJ
LODI**
PODCAST T&T

najednejlodi.eu

YouTube



Spotify



Apple



Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

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

Pro plavební sezónu 2026 je pro vodní turisty připravena řada novinek

Ministr dopravy Ivan Bednárik spolu s ředitelem Ředitelství vodních cest ČR Lubomírem Fojtů představili v rámci festivalu FOR BOAT dne 20. března 2026 novinky Ministerstva dopravy a jeho investiční organizace Ředitelství vodních cest ČR na infrastruktuře vodních cest v roce 2026. Baťův kanál se na letošní plavební sezónu rozrůstá o novou plavební komoru, lepší kvalitu služeb pak bude poskytovat několik přístavů a přístavišť na této vodní cestě. Rekreační plavba u nových přístavišť na Labi a Vltavě v loňském roce zaznamenala rekordní sezónu, letos bude novinkou moderní servisní loď se službami i pro malá plavidla v Praze a soustava bezpečnějších čekacích stání na proplavení zdymadly na Vltavě. Kompletní informace o aktuální splavnosti nejen na českých vodních cestách, ale v celé Evropě poskytnete inovovaný webový portál EuRIS.



Tisková konference ministra dopravy Ivana Bednárika a ředitele ŘVC Lubomíra Fojtů

„Letos se mohou turisté na Baťově kanálu těšit opravdu na velké množství novinek. Díky nové plavební komoře se oblíbená vodní cesta prodlouží o dalších sedm kilometrů směrem na jih a Hodonín se stane přístupným městem. Už loni jsme se dostali téměř na magickou hranici 100 tisíc návštěvníků a věřím, že letos ji překonáme. Pomoci by k tomu měla i rozšířená přístaviště v Hodoníně, Napajedlech a ve Veselí nad Moravou, jejichž kapacitu Ředitelství vodních cest rozšířilo na dvojnásobek. A od 1. května bude turistům sloužit také lepší zázemí v přístavech Petrov a Strážnice,“ představuje hlavní novinky ministr dopravy Ivan Bednárik.

Na Labi byla v minulých letech dokončena základní soustava 13 veřejných přístavišť pro malá plavidla. V roce 2025 je navštívilo celkem 3165 plavidel, což u přístavišť zprovozněných v předchozích letech znamená meziroční nárůst o 40 %. Loni nově dokončená přístaviště Brandýs nad Labem, Nymburk a Kolín pak navštívilo 867 plavidel. Aktuálně je dokončován přístaviště pro osobní lodě ve Staré Boleslavi a bude uvedeno do provozu v červnu.

„Hlavní novinkou na Vltavě bude moderní servisní loď pro Prahu. 16. března už dorazila z loděnice v Nizozemsku do České republiky a nyní probíhá finální zprovoznění a testování. Do plné služby nastoupí v Praze v průběhu května, kdy nahradí dosavadní servisní loď z roku 1998,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel in-



Stavba rozšíření přístaviště na řece Moravě v Hodoníně

vestora Ředitelství vodních cest ČR. „Turisté a sportovci na vodních cestách jistě ocení, že tankování pohonných hmot i další ekologické služby bude nově poskytovat i pro malá rekreační plavidla. Jedná se o první opravdový tanker pro pohonné hmoty pod českou vlajkou, odpovídající nejpřísnějším standardům. Unikátní je plug-in hybridní pohon, umožňující plně elektrický provoz v centru metropole.“



Nová servisní loď RVC PRAHA

Pohodlnému a bezpečnému proplavování plavebními komorami pomáhají samostatná stání pro vyčkávání malých plavidel, až bude zdymadlo připraveno. Pro letošní plavební sezónu budou sloužit stání na 7 zdymadlech, vybudovaná v průběhu posledních 5 let. U posledních dvou plavebních komor Štěchovice a Podbaba, kde je technické řešení složité, budou stání dokončena během tohoto roku a uživatelům budou k dispozici příští sezónu.

Říční informační služby EuRIS

Veškeré potřebné informace o splavnosti i o další infrastruktuře a provozu na vodních cestách turisté i profesionální posádky lodí nyní naleznou na jednotném evropském portálu Říčních informačních služeb EuRIS (www.eurisportal.eu). Aktuální oficiální data nejen o 521 km českých vodních cest, ale také o dalších 27 000 km vodních cest, 3000 zdymadel a 1800 vodočtech napříč Evropou jsou dostupné na jediném místě a kompletně v češtině. Provozní situaci ilustruje živá poloha kolem 13 000 plavidel prostřednictvím systému AIS. Pomocí plánovače plavby lze vytvořit itinerář plavby se všemi omezeními a uzavírkami. Jedná se o reálný případ úspěšné spolupráce na standardizovaných digitálních službách, kde Česká republika spolupracuje s dalšími 12 státy. Koncem loňského roku byl portál přebudován na přehledné mapové rozhraní, vhodné i pro mobilní zařízení. Sít českých vodních cest pak byla rozšířena o horní Vltavu a Baťův kanál, sloužící rekreační plavbě.



Bařov kanál je pøipraven na dalří hlavní sezónu

Ing. Pavel Cenek – ředitel závodu, Povodí Moravy s.p.



Generální oprava plavební komory Vnorovy

Rostoucí obliba rekreační plavby a zvyšující se množství lodí na Bařově kanálu pøináří mimo jiné i zvýšené náklady na jeho provoz, opravy a údržbu. Proto jako správci Bařova kanálu dlouhodobě věnujeme zvýšenou pozornost stavu této historické vodní cesty a vkládáme nemalé prostředky do plynulosti a bezpečnosti plavby. Do konce dubna roku 2026, tedy pøed zahájením hlavní plavební sezóny, tak od konce sezóny pøedeřlé dokončíme **stavby za téměř 60 mil. Kč**, a to hrazené jak z vlastních prostředků, tak zejména z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.

V řijnu loňského roku, hned po ukončení hlavní plavební sezóny, jsme zahájili generální opravu plavební komory Vnorovy I. Jedná se o pokračování komplexních oprav všech plavebních komor, které postupně pøipravujeme a provádíme. V pøedcházejících letech tak již byly opraveny plavební komory Spytihněv a Veselí nad Moravou. Finanční náklady aktuální stavby jsou ve výří 37,5 mil. Kč a financování je zajiřtENO z kombinace prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a Povodí Moravy. Nařím dlouhodobým cílem je postupná modernizace všech plavebních komor, které byly postaveny ve třicátých letech minulého století. Rádi bychom tuto modernizaci zajistili co nejdříve, jsme však, stejně jako u jiných technologicky náročnějších akcí, odkázáni pouze na zimní měsíce mimo hlavní plavební sezónu.

Na plavební komoře Vnorovy I byly také zahájeny stavební úpravy, které zajistí maximální využití vody vypouřtENÉ z plavební komory a trvalé zajiřtENÍ bezpečné plavební hloubky v jižním kanálovém úseku Bařova kanálu. V minulých suchých obdobích, zejména 2018 a 2022, již bylo nutné omezovat odběr vody a plavbu na kanálových úsecích Bařova kanálu z důvodu nízkých pøtoků v řece Moravě. Také stále zvyšující se plavební

provoz v této oblasti, ovlivněný mimo jiné i vybudováním plavební komory Rohatec, klade zvýšené požadavky na množství vody potřebné pro zajiřtENÍ bezpečné hloubky. Tyto problémy vyřeří optimalizace pøázdňENÍ plavební komory Vnorovy I, kterou dojde k úspoře až 2/3 vody, která bude využita pøávě v jižním kanálovém úseku. Finanční náklady jsou ve výří 6,48 mil. Kč a financování je opět zajiřtENO kombinací prostředků zejména Státního fondu dopravní infrastruktury a Povodí Moravy.

Začátkem listopadu 2025 jsme rovněž zahájili rozsáhlou modernizaci řídicích systémů, která zajistí pøuběžnou kontrolu plavebních hloubek celého úseku Bařova kanálu s predikcí poklesu hladin v návaznosti na četnosti proplavení jednotlivými komorami. Znamená to změnu současného systému na online komunikaci. Ta zajistí rychlou automatickou reakci všech vzájemně propojených stavidel a uzávěrů vodní cesty a informovanost našich pracovníků například v pøípadě náhlého poklesu hladiny nebo závady. Práce budou dokončeny rovněž do konce dubna a finanční náklady ve výří 12,96 mil. Kč jsou hrazeny z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.

V pøuběhu tohoto měsíce byly rovněž dokončeny práce na plavební komoře Staré Město, které Povodí Moravy provedlo vlastními zaměstnanci i mechanizací. Jednalo se o výměnu netěsnících dřevěných trámců na vratech plavební komory a současně proběhla i výměna oděrných trámců na stěnách komory.

V tomto měsíci byla také dokončena instalace proměnných plavebních znaků na rekonstruované silniční mosty pøes řeku Moravu v Napajedlech a v Uherském Hradiřti. Nově osazené plavební znaky budou zobrazovat hodnotu podjezdné výřky pod mosty v závislosti na aktuální úrovni hladiny. Informace o omezené podjezdné výřce budou zároveň automaticky odesílány



Zrekonstruovaný silniční most v Napajedlech s novými proměnnými plavebními znaky

do Centrály řízení provozu Baťova kanálu a následně na webové stránky. Finanční náklady činily 1,67 mil. Kč a financování bylo zajištěno z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.

V souvislosti s vybudováním nové plavební komory v Rohatci a prodloužením vodní cesty do Hodonína byl úsek řeky Moravy mezi Hodonínem a Rohatcem doplněn novým plavebním značením. Byla zde rovněž provedena kontrola vodní cesty z hlediska bezpečnosti plavby. Na základě jejího vyhodnocení došlo k odstranění stromů a předmětů uvízlých pod hladinou a k ořezu provozně nebezpečných dřevin tak, aby byl zároveň co nejméně ovlivněn přírodní charakter neupraveného úseku Moravy nad soutokem s Baťovým kanálem (Radějovkou).

Kromě těchto velkých akcí se připravujeme na další plavební sezónu i řadou menších provozních a údržbových akcí. Na celém úseku plavební cesty jsme provedli zdravotní probírky břehového porostu, kdy se jednalo se především o likvidaci provozně nebezpečných stromů a náletových dřevin. Před zahájením hlavní plavební sezóny jsme vyčistili horní i dolní ohlavi všech plavebních komor, ze dna vodní cesty a rejd plavebních komor jsme odtěžili sedimenty snižující plavební hloubky, a provedli standardní údržbu a seřízení technologií plavebních



komor, obnovu plavebních znaků i rozsáhlejší opravu přístaviště Rohatec – Kolonie na řece Moravě.

Hlavní plavební sezóna odstartuje již tradičně v pátek 1. května a potrvá až do konce září. Letošní slavnostní zahájení plavební sezóny proběhne v Hodoníně, ale řada souvisejících lokálních akcí proběhne i v dalších městech a obcích ležících na Baťově kanálu.

V květnu a v září budou plavební komory v provozu vždy od pátku do neděle, od června do konce srpna pak od úterý do neděle.

Mimořádné komorování v letošní plavební sezóně proběhne o svátcích v pondělí 6. 7. 2026 a v pondělí 28. 9. 2026.



Lod' Jožin provádí udržovací práce

Provoz všech plavebních komor bude probíhat v uvedené komorovací dny vždy od 9:30 do 18 hod. Proplutí plavebními komorami je pro veřejnost i provozovatele plavby bezplatné. Veškeré náklady na provoz, obsluhu a běžnou údržbu plavebních komor zajišťuje z vlastních zdrojů státní podnik Povodí Moravy.

Vojtěch Bártek – ředitel Baťův kanál o.p.s.

Stojíme na prahu plavební sezóny 2026. Novinkou, která všechny zastihne je bezesporu slavnostní otevření nové plavební komory Rohatec – Sudoměřice na Baťově kanálu, které proběhne v rámci slavností spojených s Odemykání plavební sezóny tradičně 1. května. Tato 26 let vyhlížená stavba znamená pro Baťův kanál velký milník, který si zaslouží samostatný článek v příštím vydání. Všechny „tvrdé“ novinky na turistické vodní cestě Baťův kanál jsou podrobněji rozepsány v samostatných článkách státního podniku Povodí Moravy a Ředitelství vodních cest ČR. Na tomto místě se budeme tedy věnovat novinkám takzvaně měkkým.

Na Velký pátek 3. dubna uplynulo 150 let od narození Tomáše Bati. Toto významné výročí se bude v našem regionu vlnout celým letošním rokem a nemůže samozřejmě minout ani vodní cestu, která nese jeho jméno. Již 1. dubna se za naši účasti uskutečnila ve Zlíně „Oslava života“, která proběhla jednak u hrobu Tomáše Bati, jednak v jeho vile.

Výročí 150 let od narození zakladatele obuvnického impéria, Tomáše Bati, je zařazeno do Kalendáře výročí UNESCO. A logo UNESCO může nést i naše hlavní akce roku slavnostní Odemykání plavební sezóny, které se po 18 letech uskuteční v Hodoníně. Ale v Hodoníně, který je nově napojen na Baťův kanál.

Poslední květnový týden se rozhodla Abhejali Bernardová bez neoprenu přeplavat Baťův kanál. Abhejali Bernardová má za sebou jako 1. Čech a celkově 10. člověk na světě výzvu Sedmička oceánů.

V neděli 7. 6. se uskuteční unikátní plavba lodí Morava celým Baťovým kanálem z Otrokovic poprvé až do Hodonína. Celodenní „all inclusive“ plavba má omezenou kapacitu a koná se vždy jenom jednou ročně.

Ve spolupráci s Besedou Otrokovice se během roku uskuteční opět na lodi Morava několik tematických plaveb – Zahličnická plavba s pivem, Bublínková plavba s vínem, Plavba v rytmu růžového vína. Jak názvy napovídají, jedná se o podvečerní plavby spojené ochutnávkami. Lodní lístky na unikátní přeplavbu Baťova kanálu, tematické plavby i všechny ostatní plavby se dají koupit on-line na našich internetových stránkách www.lodnilistky.batacanal.cz.



City modul **Baťův svět** s baťovským rozměrem 6,15 x 6,15 bude od 6. do 12. července v přístavu ve Strážnici. Tak, jako Tomáš Baťa rozšiřoval své myšlenky do světa, putuje projekt Baťův svět ze Zlína do měst v Česku i na Slovensku. Cílem je přenášet baťovský étos práce, řádu a tvořivosti mimo Zlín a znovu oživit jeho ducha v současnosti. Srdcem projektu je Koma modul Baťa – mobilní architektonická jednotka inspirovaná principy baťovské modularity. Velmi si vážíme, že díky dobré spolupráci s Nadací Tomáše Bati bude tato putovní výstava i v přístavu Baťova kanálu.



Podzim je na jižní Moravě doménou oblíbených vinařských či gastronomických akcí. A nedílnou součástí programu těchto vyhledávaných a navštěvovaných událostí jsou vyhlídkové plavby. Nejvýznamnější jsou tradiční Slavnosti vína v Uherském Hradišti. Obrovskou oblibu si získaly plavby během těchto slavností, které se nazývají „muzikantské lodě“. Docela novou akcí je Festival plný chuti, který se ve Veselí nad Moravou uskuteční teprve potřetí. Nicméně atraktivní program udělal z této akce nejnavštěvovanější událost ve městě. A i zde by to bez vyhlídkových plaveb v programu nešlo.

Ahoj a na viděnou na Baťáku!



BAŤA
150
LET



Dolava 150. výročí narození
Tomáše Baťa,
podnikatele (1876-1932)
ve spolupráci s UNESCO

ODEMYKÁNÍ BAŤOVA KANÁLU

1. 5. 2026



Plavební komora Rohatec-Sudoměřice

- 10:00** Slavnostní uvedení nové plavební komory do provozu
- 10:00 – 16:00** Komentované prohlídky areálu plavební komory
- od 12:00** Plavební komora v provozu pro veřejnost

Přístaviště Hodonín

Prostor přístaviště

- 12:30** Příjezd slavnostní flotily lodí do Hodonína
- 13:00** Slavnostní otevření nového přístaviště a odemykání řeky

Areál Veslařského klubu

- 10:00 – 18:00** Velká nafukovací prolézačka a skákací hrad • Malování na obličej • Interaktivní stanoviště – Středisko volného času Důbrava
- 10:00 11:45** Tlapková patrola
- 15:00** Funky Selection Band
- 17:00** Kapela I.V.M.



Okružní plavby

- 14:00 – 18:00** Okružní plavby pro veřejnost z Hodonína **60 min.** Poslední plavba odplouvá v 17:00
- 15:00, 16:30** Okružní plavby přes novou plavební komoru Rohatec obec – Skalica – Rohatec obec **1,5 hod.**



Lodní lístky na všechny plavby zakoupíte od 1. 4. 2026 na lodnilistky.batacanal.cz



metrostav CZ

Seriál: Jak se nám pluje po Evropě

PER ASPERA AD ASTRA

Gabriel Nozdrovický – kapitán riečnej plavby



Nakládka kontajnerov v Bremerhavene v Nemecku



IJsselmeer v Holandsku

Môj lodný príbeh začal v r. 2019, krátko po tom, čo som absolvoval strednú priemyselnú školu. Keby mi niekto povedal, počas školských čias, že budem pracovať na riečnej lodi, tak by som sa asi zasmial. No dotiahol som to až na kapitána. Ak by som mohol prirovnať celú moju lodnú púť k nejakému prísloviu, vystihovalo by to lat. heslo „per aspera ad astra“, čo znamená: „cez prekážky ku hviezdám.“ Ľudia mi neustále kladú rôzne otázky ohľadne tohto povolania a tak som si pripravil odpovede.

Ako som sa k tejto práci dostal?

Mal som 19 rokov a čerstvo po škole, keď som si začal hľadať prácu. Zvažoval som vysokú školu, ale aj povolania ako vojak alebo policajt, nemal som nejaký jasný plán, podobne ako väčšina rovesníkov. Jeden rodinný známy v rovnakom čase otvoril lodnú spoločnosť, dnes už veľmi dobre známu (TMLG). A tak mi doma na stole pristála ponuka, či by som nemal záujem ísť pracovať na loď. A tak som tu.

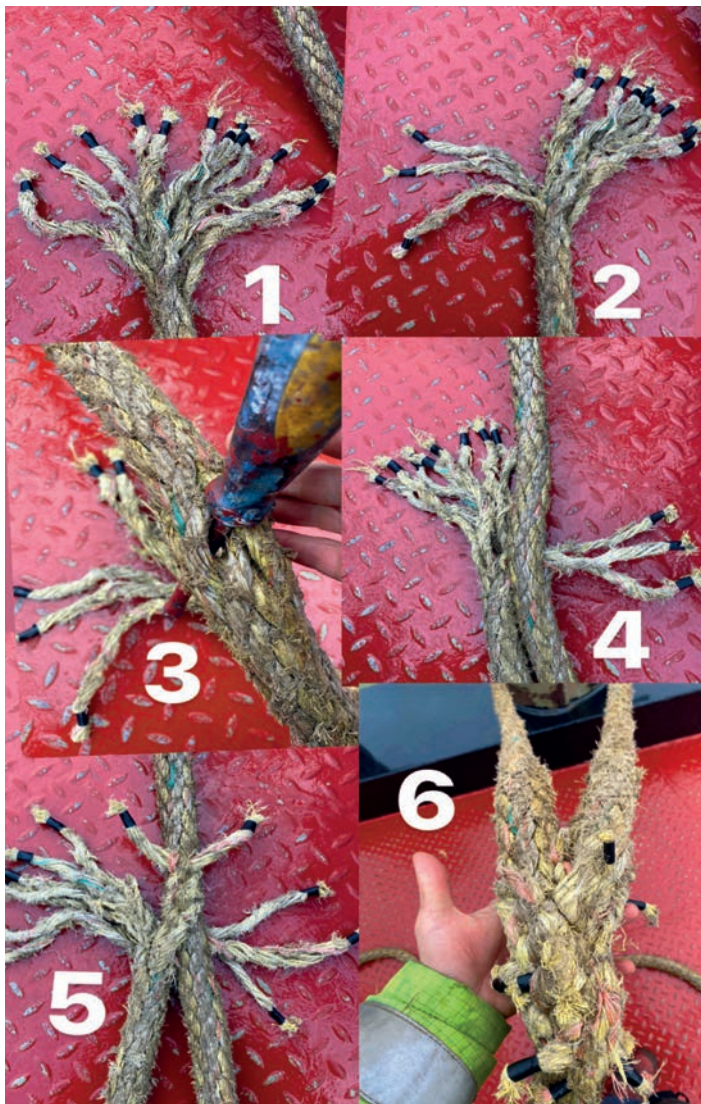
Ako vyzerala moja prvá loď?

Každý si pod pojmom loď ihneď predstaví Titanic alebo iné filmové plavidlo, ale sú aj lode, ktoré vyzerajú ako škatule od topánok alebo menej atraktívne. Tá moja prvá bol 29 m dlhý tlačný remorkér menom Ambitious. Ja, ako človek, čo bol za celý život raz pri mori a raz pri Balatone, som nemal potuchy čo to tlačný remorkér je. Moje prvé pocity, keď som ju uvidel, by som popísal ako: „Toto nemôže byť loď, veď to vyzerá ako houseboat.“

Tlačný remorkér je plavidlo, ktoré môže tlačiť, tzv. remorkovať, iné plavidlá s vlastným pohonom alebo bez. Zvyčajne má tvar obdĺžnika alebo štvorca a laik by ho prirovnal skôr k houseboatu ako k lodi. Najčastejšie sa používajú v prístavoch na presúvanie lodných člnov alebo lodí.



Plavba do Budapešti, Parlament



Oprava roztrhnutého lana

Kadiaľ ste sa plavili?

Prvé skúsenosti s loďami som nabral na Dunaji v riečnej doprave. Začínal som ako pomocný lodník, tzv. decksmann. Zvyčajne sme sa plavili z Bratislavy, z prístavu Pálenisko, kde sme vždy naložili buď naftu alebo benzín do lodných člnov, až do rakúskeho Korneuburgu za Viedňou, kde sme vyložili. Neskôr nám pribudli trasy do Komárna a Budapešti.

Aké boli moje prvé pocity?

Úprimne, mal som strach čo ma čaká. Moje prvé turnusy boli 2/2, dva týždne na lodi a dva doma. Odlúčenie od rodiny, byť zavretý na lodi, byť k dispozícii 24/7, pracovať v zime a v horúčavách, nemať dostatok spánku, toto všetko boli aspekty, ktoré zo mňa vyformovali človeka ktorým som dnes a som rád za všetky prekážky a skúšky, ktorými som si musel prejsť.

Ako vyzeral harmonogram pomocného lodníka?

Pomocný lodník je úplne prvá pozícia na ktorej začína každý, kto chce pracovať v riečnej lodnej doprave. Zoznamuje sa s loďou, robí pomocné práce a všetko sa učí. Človek sa musí vedieť zorientovať na lodi, a hlavne naučiť aj jednotlivé názvy častí lode, prístavu, vodnej cesty a pod. To všetko som robil ja. Ďalej som sa učil viazať laná, hlásiť vzdialenosti do vysielacky, navigovať kapitána, obsluhovať stroje, meniť oleje a filtre a taktiež aj kormidlovať.

Koľko dokáže pomocný lodník zarobiť?

Začiatky nie sú až tak finančne atraktívne, ale pokiaľ človek zotrva a dopracuje to až na finálnu kapitánsku pozíciu, tak vtedy to už bude o inom. Presne to bola moja motivácia, vedel som, že jedného dňa budem zarábať viac a fyzicky pracovať menej. Pomocný lodník v tej dobe keď som začínal ja, dokázal zarobiť okolo od 850 do 950 euro v čistom.

Aký bol môj najdobrodružnejší zážitok?

Bolo to pár rokov dozadu. Vtedy som pracoval ako rýnsky lodník na 85 m dlhej nemeckej lodi menom Esmee. Neskoro večer sme mali vykládku kontajnerov v delte rieky Weser. Tak ako vždy som dával pozor na vykládku a stál na prove (predná časť lode). Bola už tma, boli to letné mesiace, svetlá žeriavov sa jagali a práve na tom, ktorý nás vykladal praskla hydraulika a nad loďou sa náhle objavil mrak hydraulického kvapaliny. Mal som šťastie lebo žeriavnik zrovna vykladal kontajnery bližšie ku korme lodi, v opačnom prípade by som bol mastný až za ušami.



Nočná plavba po IJsselmeeri



Prvá plavba na Rýne po úspešnom absolvovaní kapitánskej skúšky

No naša loď také šťastie nemala. Vietor fúkal smerom ku korme takže väčšina oleja skončila viac k zadnej časti, no boli aj kvapôčky ktoré zabľúdili až k prove. Nasledovalo prerušenie vykládky. Celá loď bola špinavá vrátane nákladového priestoru, naložených kontajnerov a aj kapitánovho auta. Olej prenikol aj do tých najmenších škár na lodi. Onedlho prišli akýsi nadriadení, neskôr hasiči, polícia a mnoho ďalších ľudí. Ja som behal po palube s handrami a snažil sa, aby olej netiekol do mora. Nakoniec po pár hodinách nás presmerovali do najbližšieho prístavu v Bremerhavene, dorazili sme tam asi okolo druhej ráno. Ráno keď som sa zobudil bola už okolo lode natiatnutá norná stena a partia asi piatich Bulharov čistila loď. Vyčistiť celú loď trvalo vyše týždeň. Ja som medzitým natrel celý nákladový priestor farbou.

Kde všade som sa v priebehu rokov plavil?

Viac ako rok som strávil na Dunaji. Potom niekoľko rokov na rieke Weser, Ems plus prímorské oblasti Holandska a vo vnútrozemí Nemecka. Neskôr som spoznal Rýn, Neckar, Mosel, Ijssel a mnoho iných riek a kanálov. Videl som mestá ako Rotterdam, Amsterdam, Antwerpy, Bremerhaven, Bremen, Hamburg, Kehl, Kolín, Kampen, Brussel a pod. Na rieke Mosel sme sa zvykli plaviť až do Francúzska do miest ako Thionville a Metz.

Aké lode som počas rokov vystriedal?

Od tlačného remorkéru som prešiel na 135m loď, neskôr som zopár rokov plával na 85m lodiach ako lodník (sám na palube). Rok som strávil na tzv. Koppelvorbande, ktorý bol dlhý 172m,

čo je maximálna povolená dĺžka pre riekou Mosel, kam sme stále plávali. A aktuálne som na 110m lodi, ktorá väčšinou jazdí trasu Maastricht – Kampen.

Aké náklady zvykne prevážať?

Najväčšie skúsenosti mám so sypkými materiálmi ako napríklad uhlie, štrk, obilie, hlina, piesok a pod. alebo kusovými mat. ako napr. plechy, plech, zvitky alebo celulóza. Ale vyskúšal som si aj benzín a naftu.

Aké pocity mám z tejto profesie dnes?

Určite by som povedal, že pracovať na lodi je vyjdenie z komfortnej zóny. Človek sa niekedy ani nedostane na breh, mal som aj také plavby. Postupne sa z tejto práce stalo niečo čo ma baví. Pamätám si slová jedného kolegu na začiatku, keď som bol ešte pomocný lodník: „Gabo ty si nemal vojnu, ale máš loď.“ A mal pravdu. Z odstupom času som si uvedomil, že všetko, čo som zažil, naučil sa a videl mi dalo do života dosť. Spoznal som iné krajiny, iné kultúry, zvyky a mnoho ľudí s ktorými sa vídam dodnes. Aktuálne som na pozícii kormidelníka s kapitánskym patentom a onedlho prejdem na pozíciu druhého kapitána.

Ja osobne si myslím, že pracovať na lodi je skvelá príležitosť najmä pre mladých ľudí, ktorí sa chcú osamostatniť od rodičov a budovať niečo svoje, či už po kariérnej alebo finančnej stránke, lodná doprava to všetko ponúka, len treba zotrvať a nevzdať sa.

Plavbe zdar!

Letošní zima ukázala po mnoha letech své pravé já a na všech tocích včetně Labsko-vltavské vodní cesty došlo k zámrzům.

Vlivem mrazivého lednového počasí vznikla na vodních tocích ledová celina. Nejprve jako jemná tříšť, později jako pevné kry. Kolem břehů se objevily ledové prahy a nápěchy, které se při oteplení mohou začít uvolňovat. Ledové jevy mohou představovat značné riziko. Problém však není samotný led, ale jeho pohyb, hromadění a následné ucpávání koryta řeky. Preventivně se pomocí mechanických zásahů, včetně využívání speciální lodní techniky, ledoborců, ale i ručního odstraňování ledu a uvolňování menších nápěchů u jezů snižuje riziko povodní, poškození mostů, jezů, ale i břehů. Během chodu ledů mohou nahromaděné kry ucpat koryto řeky, významně zvednout hladinu vody a následný chod ledů může poškodit nejen okolní domy, stromy a břehy, ale také infrastrukturu a mostní konstrukce, jelikož tlak ledu bývá obrovský.

Labe

Mrazivé počasí a s ním související vznik ledové celiny komplikoval plavební provoz na Labi téměř celý den. V přístavu Děčín–Rozbělesy dosahovala tloušťka ledu v přístavním bazénu přibližně 8–10 cm. Ledovou celinu se zde podařilo průběžně odstraňovat pomocí plavidla Děčín, které je k této činnosti konstrukčně uzpůsobeno.

Od 6. ledna 2026 byl pozastaven plavební provoz na vodní cestě Labe ve veřejném přístavu Ústí nad Labem – Krásné Březno v úseku ř. km 762,81–763,87 a z důvodu výskytu ledových jevů byl dále pozastaven plavební provoz v úseku Labe–Kunětice (ř. km 973,50) až Labe–Obříství (ř. km 843,13) a také v přístavních bazénech veřejného přístavu Mělník. Plavba na celé Labské vodní cestě byla obnovena 30. ledna 2026.



Zamrzlé Labe v Nymburce



Plavidlo Děčín bourá ledovou celinu v ochranném přístavu Děčín–Rozbělesy



Zamrzlé Labe u vodního díla Hradištko

Vltava

Vzhledem k vývoji meteorologické situace bylo v sobotu 10. ledna zahájeno bourání ledové celiny na řece Berounce u soutoku s Vltavou, konkrétně v přístavu Radotín od ústí Berounky až jeden kilometr proti proudu. Pomocí tlačného remorkéru a plovoucího bagru byl vytvořen koridor, který by měl umožnit snazší průchod ledových ker při odplování během tání. Jedná se o preventivní opatření s cílem zamezit hromadění ledových ker v této oblasti při případných zvýšených průtocích. Práce budou probíhat dle potřeby až do odvolání.

„Od počátku ledna probíhalo bourání ledové celiny také v přístavu na pražském Smíchově i na řece Sázavě a u soutoku Sázavy s Vltavou. Preventivním zásahem a uvolněním ledu se podařilo předejít škodám,“ doplnil Petr Kubala, generální ředitel Povodí Vltavy.



Bourání ledové celiny na řece Berounce u soutoku s Vltavou

Dokončení úplné obnovy velínu PK Hořín po požáru

Ing. Jiří Friedel – ředitel, závod Dolní Vltava, Povodí Vltavy, státní podnik



V předloňském roce byl velín plavebních komor Hořín zasažen požárem způsobeným závadou na elektroinstalaci. Oheň zničil řídicí systémy ovládání plavebních komor i mostů, poškodil hlavní přívod elektrické energie a částečně i samotnou stavbu velínu. Plavební komory se ocitly mimo provoz, následně však byly zahájeny stavební práce na opravě velínu i práce na obnově řídicího systému, které byly nyní úspěšně dokončeny. Celkové náklady na obnovu velínu po požáru jsou cca 20,5 mil. Kč. V příštích měsících bude ve velínu probíhat ještě obnova ovládání zdvižných mostů na plavebním kanále, tuto akci zajišťuje ŘVC ČR. V současné době jsou zdvižné mosty ovládány ze záložního pracoviště na jezu ve Vraňanech.

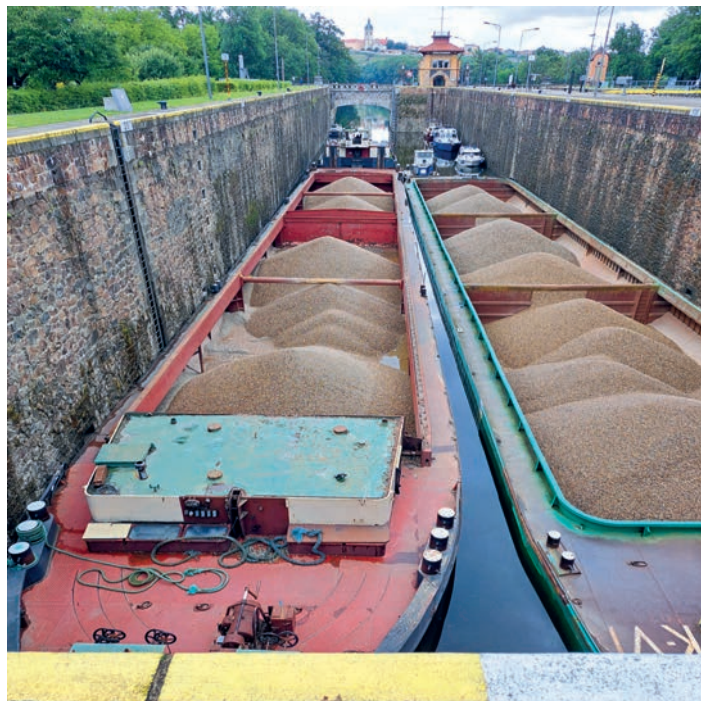


Požár velínu plavební komory Hořín

Plavební komory Hořín, uvedené do provozu již v roce 1905, patří k nejvýznamnějším vodním dílům na Vltavě. Umožňují plavidlům překonat téměř devítimetrový rozdíl hladin. Spolu s laterálním plavebním kanálem a jezem ve Vraňanech umožňují lodní dopravu na posledních 18 kilometrech řeky. Za svou více než 120letou existenci prošly komory několika rozsáhlými rekonstrukcemi, naposledy v letech 2019–2021, kdy bylo ohlavi velké plavební komory během modernizace rozšířeno pro



Následky požáru v přízemí velínu



Čekající nákladní lodě v plavební komoře po požáru

provoz větších plavidel dle evropského standardu a pevný most nad ní byl přestavěn na zdvižný.

V noci 6. července 2024, tři roky po dokončení modernizace, byl velín plavebních komor zasažen požárem způsobeným závadou na elektroinstalaci a plavební komory přestaly fungovat. „Díky mimořádnému nasazení zaměstnanců Povodí Vltavy i dodavatelů se podařilo již po čtyřech dnech provizorně obnovit provoz velké plavební komory, což umožnilo pokračování stavby Dvoreckého mostu v Praze, kam bylo nutné proplavit zařízení pro přepravu a usazení mostních nosníků a také bylo důležité zajistit proplavování plavidel s materiálem pro zásobování betonárky, aby se neúměrně nezvýšil provoz nákladních vozidel v rámci jejich případného, déle trvajícího náhradního zásobování potřebným materiálem“, říká generální ředitel Povodí Vltavy Petr Kubala a dodává „s ohledem na začátek prázdnin jsme se snažili o rychlé zavedení proplavování v nouzovém režimu také pro rekreační plavidla“.

Postupně byly zahajovány práce na obnově provozuschopnosti. „Od 19. července 2024 byl umožněn omezený provoz velké komory, od 3. září 2024 se z náhradního pracoviště ve Vraňanech podařilo obnovit provoz pohyblivých mostů na plavebním kanále. Zdvižný most přes velkou komoru byl zprovozněn 10. prosince 2024. V dubnu 2025 pak byla podepsána smlouva na obnovu řídicího systému ovládání komor, jehož dokončení se dle očekávání podařilo dokončit v listopadu loňského roku“, doplnil ředitel závodu Dolní Vltava Jiří Friedel.

Od října jsou v provozu obě plavební komory, ovládané z velínu, ve všech režimech. Následně budou dokončeny práce na obnově ovládání zdvižných mostů přes plavební kanál.



Nová elektroinstalace

Povodňový park Kamýk nad Vltavou

Komplexní revitalizace říční krajiny, bezpečnostní opatření i moderní rekreační zóna

Ing. Martin Paukner – hlavní stavbyvedoucí, SMP Vodohospodářské stavby a.s.



Realizace jílového těsnění a vrchní vrstvy říčních oblázků slepého říčního ramene (duben 2025)

Realizace stavby Povodňový park Kamýk nad Vltavou byla zahájena na podzim roku 2024 a představuje jeden z nejvýznamnějších projektů ekologické obnovy a rozvoje veřejného prostoru v regionu. Tento rozsáhlý záměr spojuje vodohospodářské prvky, přírodě blízké krajinné úpravy a rekreační funkce, přičemž výrazně zvyšuje i protipovodňovou bezpečnost obce. Projekt byl realizován ve sdružení, investorem byla obec Kamýk nad Vltavou a projektantem společnost Šindlar s.r.o.

Projekt byl spolufinancován z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP), jehož cílem je posílení zelené infrastruktury a zlepšování ekosystémových služeb v městském prostoru.

Území dnešního vybudovaného parku se nachází v intravilánu obce Kamýk nad Vltavou ve Středočeském kraji na levém břehu VD Slapy. Tento prostor byl využíván jako sídlo 72. pontonového pluku 4. armády ČSL, který se postupně stal nevyužívaným brownfieldem. Prostor byl uzavřen veřejnosti, tvořily jej zpevněné betonové plochy a chátrající stavby, které esteticky i funkčně degradovaly centrum obce. Tento areál byl do doby výstavby využíván pro zázemí technických služeb obce.

Původní plochy měly negativní dopad na životní prostředí

Většina ploch byla pokryta betonovými panely, nebo asfaltem jež znemožňovaly vsakování dešťové vody a zároveň přispívaly ke zhoršení mikroklimatu. Zároveň docházelo ke zvyšování rizika znečištění řeky Vltavy splavovanými nečistotami z těchto ploch. Stavby a náletové dřeviny komplikovaly přirozený rozliv během povodňových stavů.

Revitalizace tak přináší nejen zlepšení estetického vzhledu obce, ale také nápravu dlouhodobě poškozeného ekosystému.

Projekt je koncipován jako víceúčelový — jeho cíle jsou environmentální, bezpečnostní i rekreační:

1. Protipovodňová ochrana – Park poskytne při zvýšených průtocích bezpečný prostor pro řízený rozliv vody.
2. Obnova říčního ekosystému – Návrh obnovuje přirozené nivní procesy a posiluje samočisticí schopnosti území.
3. Rekreační a krajinnářské využití –Plážová zóna, hřiště, relaxační plochy.
4. Reakce na klimatické změny – Zlepšuje retenci vody, snižuje tepelný ostrov.

Technické parametry a odborná řešení

Slepé říční rameno:

- délka: cca 185 m
- plocha zátopy: 4 573 m²
- stabilizace hladiny: přelévavý dnový práh

Bilance zemních prací:

- vytěženo: 23 400 m³ zeminy
- použito: 3 080 m³ jílovité zeminy

Výsadba rostlin:

- více než 1 500 vodních rostlin
- doplněny mokřadní druhy a dřeviny

Infrastruktura a mobiliář:

- propustné pěší cesty
- hřiště na plážový volejbal



Pohled na ústí slepého ramene a přelévavý dnový práh (duben 2025)



Napuštěné slepé říční rameno (červenec 2025)

Pobřežní zóna s písčitou pláží, na kterou navazují propustné pěší cesty. Hřiště pro plážový volejbal doplněné o sprchu a pítko. V rámci celého prostoru jsou rozmístěny lavičky se stoly a se zastíněním. Některé z těchto laviček, jsou navíc vybaveny o možnost dobíjení telefonů ze solárních panelů, které jsou jejich součástí. Dále jsou k dispozici lehátka, odpadkové koše a informační panely. Veškerý mobiliář je pevně spojen s podkladem, aby při případné povodni nemohlo dojít k jeho uvolnění.



Provádění přístupových cest (srpen 2025)



Jihovýchodní pohled na park (listopad 2025)

Harmonogram

Zahájení stavby proběhlo na podzim 2024, kdy nejprve došlo k odstranění náletových křovin, demolice stávajících staveb odstranění betonů a asfaltů z přilehlých ploch. Po tomto byli zahájeny zemní práce, které spočívali v odtěžení zemin pro budoucí jezero. Během těchto prací bylo zjištěno, že podloží tvoří z velké části velmi objemné kameny, které bylo nutno vytěžit. Zároveň v této době bylo nutno zbudovat dočasnou jílovou hráz v místě napojení na tok řeky, aby nedocházelo k zaplavení staveniště. I přes postavenou hráz se několikrát stalo, že vzhledem ke zvýšeným průtokům v řece došlo k zaplavení.

Spolu se zemními pracemi bylo budováno čerpací a vypouštěcí zařízení pro budoucí jezero a dále přelivový práh, který zajišťuje hladinu vody v jezeře i během nižších vodních stavů v řece. Modeláž dna jezera se skládala z pokládky vrstev jílu, které zabraňuje průsakům vody a vrchní vrstvy z říčních oblázků. Na toto navazovala úprava břehových částí a zhotovení cest. Během napouštění jezera byla provedena výsadba vodních rostlin, z nichž některé bylo nutno i několikrát kropit, než si sami vybudovali kořenový systém. Již v této době se na jezero začali vyznat a navštěvovat některé druhy vodního ptactva.

Posledním krokem byla instalace mobiliáře, vybudování plážového hřiště, úprava ploch a s následným osetím travou. K dokon-



Pohled na povodňový park Kamýk nad Vltavou (listopad 2025)

čení a předání stavby došlo na podzim roku 2025 a plánované předání veřejnosti proběhlo v lednu 2026.

Již během výstavby bylo možno zaznamenat kladné reakce na změnu stavu těchto ploch z řad místních občanů. Celý tento projekt se ještě stane v budoucnu součástí plánovaného přístaviště pro malá plavidla, jež i ty zde najdou rozšířenou infrastrukturu, včetně služebny PČR a kanceláře ředitelství vodních cest.

Dlouhodobý význam:

- vyšší protipovodňová bezpečnost
- podpora biodiverzity
- nové rekreační centrum obce
- zlepšení mikroklimatu a estetického charakteru krajiny

Organizace projektu:

- Investor: Obec Kamýk nad Vltavou
- Projektant: Šindlar s.r.o.
- Zhotovitelé: SMP Vodohospodářské stavby, PORR



Pohled na pravý břeh slepého říčního ramene (listopad 2025)



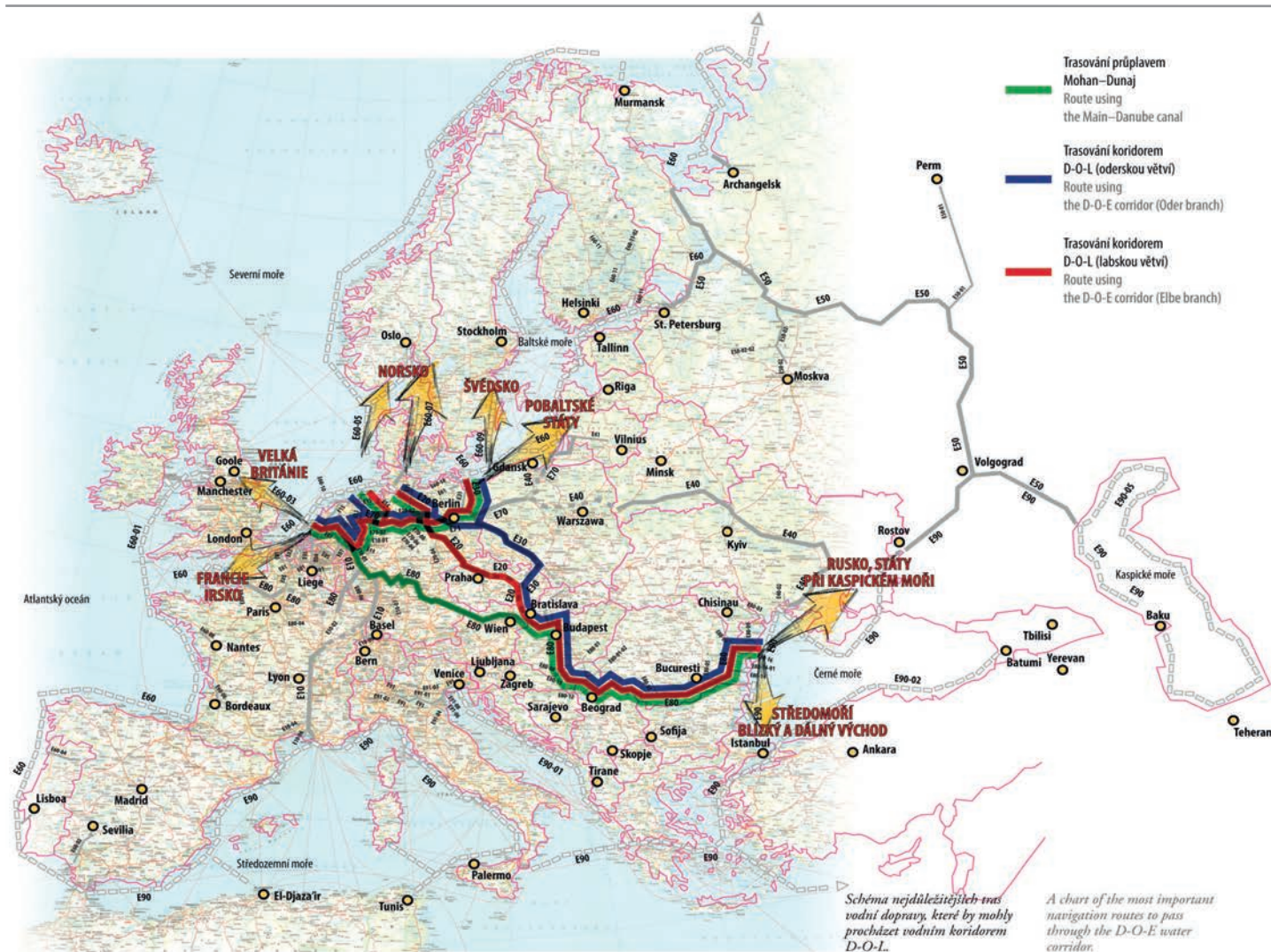
Pohled na levý břeh slepého říčního ramene (listopad 2025)



Pohled z ptačí perspektivy (listopad 2025)

Dunaj-Odra-Labe a jeho vazba na vnitrostátní a mezinárodní předpisy

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.



Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a jeho přínosy pro evropskou ekonomiku. Ilustrace z knihy Křižovatka tří moří

V časopise Vodní cesty a plavba jsem o problematice průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe psal již v čísle 4/2019 – Počítá Evropa s vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe a v čísle 1/2023 – Pravda o průplavním spojení Dunaj-Odra-Labe.

V současné době, kdy byl tento projekt vypuštěn z naší koncepce, se otázka jeho vazby na vnitrostátní i mezinárodní předpisy dostává opět na pořad dne. Nebudu zde psát jeho dlouhou historii, ale soustředím se na období po druhé světové válce.

V roce 1959/1960 výbor pro vnitrozemskou dopravu Evropské hospodářské komise se sídlem v Ženevě (dále jen „EHK/OSN“) na svém zasedání navrhl provést studie následujících říčních spojení:

- Rýn – Mohan – Dunaj,
- Dunaj – Odra a
- Dněpr – Visla – Odra.

Propojení Rýna s Dunajem prostřednictvím vodního toku Mohanu bylo vybudováno v roce 1992 a uvedeno do provozu.

Studie na propojení Odry s Dunajem prostřednictvím vodních toků Visly, Bugu a Pripjatu nebyla, s ohledem na neochotu tehdejšího Sovětského svazu, ani započata.

S ohledem na poválečné právní postavení Německa nebylo v původní verzi Labe uvedeno. Vypracováním studie Dunaj – Odra bylo pověřeno Československo, které navrhlo studii rozšířit i o Labe, jejíž rozšíření následně podpořil i zástupce Spolkové republiky Německo na zasedání Výboru pro vnitrozemskou dopravu EHK/OSN.

Ve vnitrostátních právních předpisech je doposud v platném

znění ve Sbírce zákonů a nařízení č. 163/1999 Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách (AGN), která v příslušné příloze uvádí pod označením

- E 20 spojení Labe – Dunaj a
- E 30 spojení Odra – Dunaj.

V **mezinárodním právu – konkrétně** v tzv. Modré knize – je souhrn norem a parametrů hlavních sítí vodních cest E, která prošla v roce 2023 čtvrtou revizí pod patronací Organizace spojených národů, resp. EHK/OSN je pod částí **chybějící spojení** v síti vodních cest E uvedeno spojení Dunaj-Odra-Labe u jednotlivých států takto:

- Rakousko: spojení Dunaj – Odra – Labe (E 20),
- Polsko: spojení Dunaj – Odra – Labe (E30),
- Česká republika: spojení Dunaj – Odra – Labe (E 20 a E 30) a
- Slovensko: spojení Dunaj – Odra – Labe (E 20 a E 30).

Tímto článkem jsem chtěl upozornit na skutečnost, že průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe není mj. záležitostí pouze českou, ale má dopady i do mezinárodních předpisů, vydaných pod hlavičkou Organizace spojených národů prostřednictvím EHK/OSN.

Předpokládám, že vazby na tyto vnitrostátní a mezinárodní předpisy nebyly opomenuty účelově, ale pouze z neznalosti.

Domnívám se, že není jednoduché pouze oznámit, že průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe nezahrneme do naší koncepce o vnitrozemské vodní dopravě v České republice, aniž bychom vzali v úvahu vnitrostátní i mezinárodní předpisy.

Ing. Petr Forman

V tomto čísle časopisu jsou hned 2 články, týkající se vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Rekapitulace pana Ing. Podzimka připomíná mnoho historických osobností, které po staletí usilovaly o propojení vodních cest v Evropě. Stať pana docenta Juráška popisuje novodobé zakotvení D-O-L v evropských dokumentech, včetně jeho vložení do „Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu“ (AGN). Tyto texty dokládají úsilí vzdělaných a cílevědomých lidí, směřující k posílení našeho regionu využitím výhodné geografické polohy. V roce 2019 pak vznikla rozsáhlá „**Studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L**“, která prokázala proveditelnost, účelnost i kladné ekonomické výsledky projektu, následně (2020) přijala vláda usnesení č. 968, kde studii vzala na vědomí, a uložila ministru dopravy „zahájit jednání na úrovni EU o zařazení projektu ve variantě Dunaj – Odra do sítě TEN-T“. Leč tento úkol pracovníci ministerstva dopravy nespínil. Že by prorocky předjímali věci příští?

Nová vláda ČR, jmenovaná 17. 12. 2021, dala do svého Programového prohlášení tento text: „**Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe. V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu. Budeme naopak podporovat rozvoj šetrné vodní dopravy na stávajících tocích.**“

Ona úlitba v poslední větě, tedy „podpora rozvoje šetrné vodní dopravy“ samozřejmě naplněna nebyla. Zato zastavení prací na D-O-L se ihned rozhořelo vše spalujícím plamenem. Kdo, a hlavně proč, inicioval tuto eliminaci D-O-L, je otázka, na niž najít rozumnou odpověď není snadné.

- Šlo snad opravdu o **uvolnění pozemků**? Uplatněním výsledků Studie proveditelnosti by se původní územní ochrana zmenšila o 50 %.
- Byl v tom tedy zájem „**nevytvořit konkurenci železnici**“? Na jednání Dopravní sekce Hospodářské komory ČR i železničáři projekt D-O-L podpořili, protože si byli vědomi, že řešíme stejný problém – chybějící podmínky pro železniční a vodní nákladní dopravu.
- Nebo šlo o **peníze**, tedy aby zbylo na výstavbu (násobně dražších) **vysokokorychlostních tratí**? Ale proto nebylo nutné rušit D-O-L „na věčné časy“, stačilo (byť bohužel) odložení. Navíc v některých obdobích byly vodocestné projekty financovány z prostředků EU až do 80 %! Ale tím jsme „opovrhli“.
- Také mohlo jít o ohromující **úlitbu „zeleným“**, kteří se z nejasných důvodů trvale stavějí proti neekologičtějšímu dopravnímu způsobu. Tím ovšem statečně bojují i proti Green Dealu, který nalinkoval cíl převést 75 % přeprav ze silnic na železnici a vodní cesty.
- Nakonec tedy asi šlo hlavně o onu dětinskou malichernost, totiž „**dát pořádnou řádku Zemanovi**“, který se o D-O-L zasazoval. Dokonce projektu rádo by opovrživě říkali „Zemanův kanál“. Co na tom, že před prezidentem Zemanem tu byla plejáda jiných veličanů, kteří byli nositeli této myšlenky.

NEROVNÝ SOUBOJ ODBORNÍKŮ S VLÁDOU

Vládní pracovníci (MD, MŽP a MMR) se ihned vrhli do práce na „stopce“ pro D-O-L. V rámci připomínkových řízení jim oponovali hlavně odborníci z **Hospodářské komory ČR a Svazu dopravy ČR**, mj. s poukazem na to, že „*k dané věci nebyly předloženy žádné relevantní argumenty*“, a navrhuje proto zpracování dopadové studie – vždyť dopadové studie byly součástí vládního prohlášení. Na připomínky HK ČR odpovědělo ministerstvo dopravy slovy mj. slovy: „*Vyjmutí územní rezervy pro vodní koridor D-O-L neznamená porušení mezinárodních smluv.*“

Pouze se tento záměr v dlouhodobém časovém horizontu odsouvá.“ Zapamatujte si tuto větu!

V lednu 2023 píše **Svaz dopravy ČR** (SD ČR) naléhavý dopis předsedovi vlády, kde „...vyjadřuje silný a věcně podložený nesouhlas se záměrem zrušit územní ochranu pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.“ Za Úřad vlády ČR odpověděl premiérův hlavní poradce Ing. Jakub Kajzler: „*Vláda zrušila (...) územní ochranu koridoru průplavního spojení (...) po důkladném zvážení potřebnosti a proveditelnosti D-O-L*“.

V březnu 2023 si tedy SD ČR vyžádal podle Zákona č.106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím od Úřadu vlády **příslušné podklady**. Odpověď byla zdrcující. Obsahovala totiž jen **4 přílohy**: průvodní dopis ministra dopravy (3 řádky), návrh odpovědi (MD – 1 stránka), Usnesení vlády ČR č. 105/2023 a Programové prohlášení vlády. Ano, opravdu „**důkladné zvážení potřebnosti a proveditelnosti D-O-L**“. To mělo konkurovat Studii proveditelnosti! Ta totiž měla přes 3 000 stran textu, řadu tabulkových analýz, stovky grafických příloh atd., vše vytvořené renomovanými firmami, průběžně monitorované správnými i odbornými institucemi (včetně zahraničních) a nakonec oponované odbornými ústavy. Dodávám ještě, že ničemu nepomohlo ani moje přímé jednání se 4 premiérovými poradci, bez účinku byla i aktivní účast na veřejném projednání. Inu, úkol byl daný. Proces vygumování DOL z územních plánů podle Usnesení vlády č. 105/2023 byl úspěšně dovršen.

RÁNA Z NEMILOSTI – ŠKRT V AGN

Nad rámec Programového prohlášení a mimo proces připomínkovaný ale vzniklo v únoru 2024 další vládní usnesení č. 89/2024, které ministru dopravy uložilo „*iniciovat žádost o změnu Dohody AGN k Evropskému hospodářskému výboru OSN v Ženevě za účelem vypuštění závazku ČR k realizaci průplavního spojení D-O-L*“. O tomto vpravdě Hérostratovském úkolu již nebyly HK ČR ani SD ČR informovány. Ministr práci zadal, a pracovníci zadání splnili. To se opravdu vymyká oné větě z pera MD při připomínkovém řízení, že nejde o **porušení mezinárodních smluv. Pouze se tento záměr v dlouhodobém časovém horizontu odsouvá.**“ I když vlastně ano. Smlouvu jsme změnil (vzdor nesouhlasu Slovenské republiky), takže není porušena. „Jenom“ se zničila cesta k oné možné realizaci „**v dlouhodobém časovém horizontu**“, které MD avizovalo.

Zbývá tedy jen otázka: **Kdo byl onen Hérostratos?** Proč se takový znalec skrývá, místo aby se zapsal do dějin a stal se po zásluze světoznámým? Máme jednu jedinou indicii ze „Zprávy o projednání...“, podle které prý MMR postupovalo podle pokynu z Úřadu vlády ČR.

Hérostratos z Efesu byl muž neznámého původu a postavení, který údajně v roce 356 př. n. l., aby se jeho jméno dostalo do historie, zapálil Artemidin chrám v Efesu. O události se později zmínil a jméno uvedl historik Theopompos z Chiu a **Hérostratos se tak stal světoznámým, jak si přál.**



Život není takový – je úplně jiný (101)

Ing. Josef Podzimek

Vážení čtenáři,

léta vám píšou o vodních cestách, o vodním koridoru D-O-L nebo Baťově kanálu, ale nikdy ne více jak 100 let zpět. Nyní jsem zcela oněměl, když se mi dostal do ruky scénář na plánovaný seriál o vodních cestách za posledních tisíc let s názvem „Námět a zdůvodnění seriálu o vodních cestách ve světě a u nás“. Omlouvám se čtenářům, že je to dlouhé, ale stojí to za to. Tak do toho! Sám jsem okouzlen.

Námět a zdůvodnění seriálu o vodních cestách ve světě a u nás

Název:

**Jaká to divná doba,
která zpochybňuje plavbu.**

Šest zakázaných slov

Plavba, loď, vodní doprava, vodní cesta

Úvodní moudra:

„Řeku jsem měl rád víc než cokoli na světě ...

A nevěděl jsem, proč řeku tak miluji.

Snad proto, že jsou v ní ryby, nebo proto ...

že se nikdy nezastaví?...

A nebo proto, že na ní můžeš plout? ...“

I Ota Pavel viděl řeku komplexně včetně plavby. Proč současná doba směřuje ke zničení plavby? Proč? Vždyť stále platí citace z Pamětního spisu o státním stavitelství vodním a o plavbě v království českém, který byl vydán v roce 1891, tedy před 120 lety.

„Ačkoliv v průběhu času podle stupně vzdělanosti používáme rozmanitých prostředků komunikačních, které vynalézal stále pokračující duch lidský, přece přicházelo se opětovně k poznání, že k dopravě značného množství zboží hodí se nejlépe ony dráhy, které vykazala sama příroda, totiž velké řeky“.

Jak nejlépe přiblížit našim suchozemským občanům - kteří jsou za posledních 20 let stále masivně sdělovacími prostředky, ekologickými aktivisty a politiky - že vodní doprava není zastaralý způsob dopravy, že není ekologicky škodlivá ani drahá? Jak

je přesvědčit, že budování vodních cest v České republice s cílovým stavem dokončení výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe je mimořádně aktuální? Když ne přesvědčit, tak jim aspoň přiblížit pravdu, a to dokud je čas. Tedy dříve než se udušíme na dálnicích, než zcela vyčerpáme kapacitu železnice a dokud nás Evropa, jako jediný stát z 27 zemí EU, který nemá přímý přístup nebo kvalitní vodní cestou nepřímý přístup k moři, nezatláčí zcela do ekonomické i politické izolace.

Alt. I.

- zcela nově natočený seriál, který by v nové podobě opakoval již stokrát řečené, napsané, nafilmované a stále platné pravdy o vodní dopravě, vodních cestách v Evropě a ve světě s akcentem na nejdůležitější vodní cestu ve střední Evropě – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.

Alt. II.

- využít vše, co bylo za posledních 70 let natočeno u nás i v Evropě o vodních cestách a zvláště vodním koridoru D-O-L a toto doplnit o výklad formou komiksu. Dále přidat 2 – 3 samostatné díly, zaměřené na ekologii, ekonomii, dopravní a vodohospodářskou bezpečnost státu. Seriál ukončit diskuzí odborníků (ne odborníků aktivistů) a politiků bez emocí a vášní se snahou konečně ukončit neplodné (nebo žádné) diskuze amatérů o tomto závažném ekonomicko-ekologickém projektu století.

Doporučuji alt. II. Materiálů, které byly v posledních letech (tedy mimo posledních 20 let) natočeny ČT nebo jinými společnostmi u nás i v zahraničí, je mnoho. Nejlepší jsou jistě dva filmy: „Přístav v srdci Evropy“, který natočila firma Baťa ve svých ateliérech v roce 1938 a později upravila v roce 1947 (je v archivu



Jak natočit seriál o vodních cestách? Zdroj: Copilot

a v roce 2009 byl profesionálně digitalizován).

„Jak si lidé plují“ – scénář napsal a film namluvil spisovatel a ochránce přírody František Nepil v roce 1992, vyrobil jej Krátký film a.s. v roce 1992. Tento skvostný film má tři díly:

- I. díl Pánbůh nás má rád
- II. díl Plouti je nutné
- II. díl Cesty pro lodě



Seriál „Jak si lidé plují“

Oba filmy (4 díly) doporučuji použít a odvysílat v plném znění. Ostatní filmy po uvážení nebo s komentářem v komiksovém formátu. Uvážit s vypuštěním duplicitních částí nebo v plném znění jako dokument doby, z kterého se dá poučit či na něj navázat. Při přípravě scénáře lze v plném rozsahu vycházet z publikace Křižovatka tří moří – Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe autorů Jaroslava Kubce a Josefa Podzimka, která vyšla v roce 2006 a obsahuje tedy nejposlednější názory na tento projekt. Doporučuji následující orientační sled jednotlivých dílů:

1. díl – Historie plavby

Tento díl lze pojmout ve dvou rovinách.

„Prehistorii průplavů“ ve světě s připomenutím průplavu mezi deltou Nilu a Rudým mořem, který byl vybudován před 4000 lety v Egyptě, či Císařský kanál, vybudovaný před 2500 lety v Číně, a jehož zbytky slouží vodní dopravě dodnes.

Historie současných průplavů, které jsou dodnes v provozu, a to od starých anglických průplavů po průplavy francouzské, nizozemské a náš Baťův kanál.

2. díl – Historická plavba v Čechách

s prvními návrhy na průplav Dunaj-Odra-Labe.

r. 805

Je tomu již 1206 let, co Karel Veliký v první písemné zprávě o plavbě na Labi zakázal svým kupcům vývoz zbraní a výstroje do Čech.

1057

Český kníže Spytihněv II ve svém dekretu konstatuje značně rozvinutý plavební ruch na Labi. Zároveň v něm dává kostelu a kapitule v Litoměřicích právo vybírat clo od kupců převážejících zboží po Labi.

12. stol. – Kosmova kronika

„Je to divná věc a lze z ní uvážit,
jak vysoko se vypíná tato země:

*nevtéká do ní žádná cizí řeka,
nýbrž všechny toky malé i velké
pojaty arci do větší řeky, jež zove Labe,
tekou do Severního moře.“*

1365

Karel IV. doporučuje novou obchodní cestu pro zboží z Benátek do belgických Brugg, tentokrát po vodních cestách (Dunaj-Vltava-Labe).

1375

Dle kronikáře Dubraviuse Karel IV. zahájil práce na průplavu Dunaj-Vltava.

1524

Ustavena cechovní organizace plavců.

1570

Ustavena komise pro regulaci Vltavy a Labe z Prahy do Litoměřic.

1700

Lother Vogemont vydává „Pojednání o užitečnosti, možnosti a způsobu spojení Dunaje s Odrou, Vislou a Labem plavebním kanálem“, vypracované z popudu hraběte Kounice.

1766

Financování vodních cest zajištěno patentem, který vytvořil Navigační fond.

1770

Ustaveno Ředitelství pro stavby vodní v Čechách.

1821

Vznikl jednotný plavební řád, pravidla podléhala registraci a pobřežní státy se zavázaly pečovat o splavnost toků.

1836

V Drážďanech založena Královská privilegovaná saská paroplavební společnost.

1873

Vídeňská vláda obdržela od Anglo-rakouské banky návrh koncese pro stavbu průplavu D-O.

1881

Sněmovna přijala návrh k podání zprávy o výstavbě nových vodních cest, jmenovitě průplavů spojující Dunaj s Odrou, Dunaj s Vltavou a Labem.

1892

Francouzský syndikát Hallier&Dietz-Monin se uchází o koncesi na stavbu průplavu D-O.

1892

Na podnět obchodní komory drážďanské, pražské a liberecké byla vypsaná soutěž na vypracování generálního projektu na průplav Dunaj-Vltava-Labe. Zvítězil projekt firmy Lanna-Vering, vypracovaný brněnským prof. Antonínem Smrčkem.

1896

Byla založena Komise pro kanalizování Vltavy a Labe od Prahy k hranicím.

1896-1926

Vychází výroční zprávy komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách. Bylo vydáno XXX výročních zpráv.

1901

Byl schválen zákon pro stavbu průplavu Dunaj-Odra, Dunajsko Vltavský průplav, kanalizování Vltavy od Českých Budějovic do Prahy, připojení Labe na průplav Dunajsko-Oderský, kanalizování Labe z Mělníka po Jaroměř a napojení průplavu Dunaj-Odra na Vislu a Dněstr.

3. díl – Vodocestný zákon

Formou komiksu provést diváka historií zákonů, nařízení, knih a zřízení úřadů v letech 1901 – 1938.

1901

Ministerstvo obchodu zřizuje Ředitelství pro stavbu vodních cest ve Vídni. Následuje expozitura v Praze (1903), Krakově (1905) a v Přerově (1907).

1901

prof. Antonín Smrček pronáší slavnostní projev ve vídeňském parlamentu na podporu stavby vodních cest podle vodocestného zákona.



1901: Císař František Josef I. podepisuje zákon. Velké plány začínají!

Rok 1901 – začíná nová éra budování vodních cest Zdroj: Gemini

1902

Publikace „Střední Labe upravené a splavněné“, ročníky 1902-1910.

1902

Ustaven Poradní sbor pro vodní cesty. Jeho 20 členů jmenovaly zemské výbory, které se účastnily na výstavbě vodních cest.

1911

Vídeňská vláda předkládá návrh na změnu vodocestného zákona z roku 1901 (nedostávaly se jí peníze na dostavbu vojenské dráhy a silnice v Alpách).

1931

Zákon o státním fondu pro splavnění řek, budování přístavů, výstavbu údolních přehrad a využití vodních sil.

1938

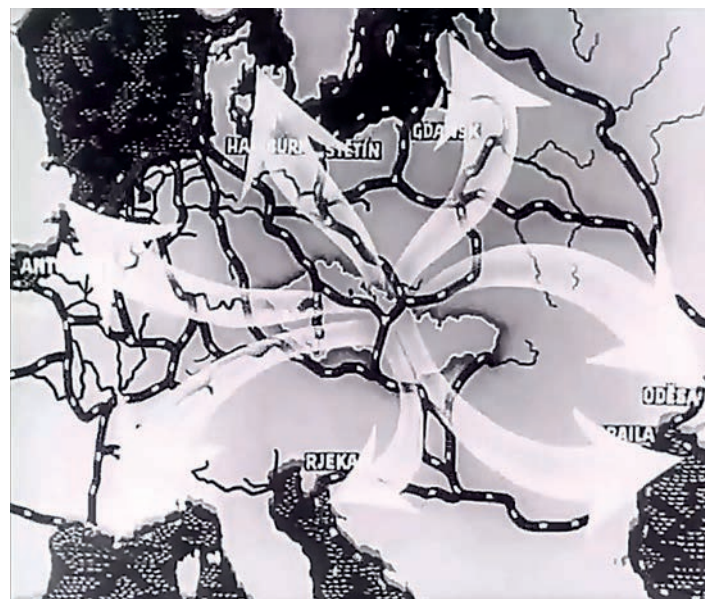
Jan Antonín Baťa – Budujeme stát pro 40 000 000 lidí s výrazným akcentem na vodní cesty, a zvláště průplav Dunaj-Odra-Labe.



Přehrada Bystřička je jedním z mála dokončených staveb průplavu Dunajsko-oderského

4. díl – „Přístav v srdci Evropy“

Film z filmových ateliérů Baťa doporučuji v celém rozsahu. Pozor, existují dvě téměř identické verze. První z roku 1939, druhá 1947 s připomínkou na dvouletku (nevadí).



Ukázka z Baťova filmu „Přístav v srdci Evropy“

5. díl - Naděje a zklamání 1939 – 1952

Období velkých zvrátů ve společnosti i v přípravě, výstavbě, zastavení výstavby, obnovení příprav, až po zastavení veškerých prací na průplavu D-O-L. Toto období nejlépe charakterizují některé významné mezníky a citace z dobových publikací. Lze zde silně vycítit naději i zklamání zastánců projektu D-O-L i kolorit doby. Opět formou komiksu, fotografií a dokumentů.

1939

Slavnostní výkop průplavu Odra-Dunaj na polské i rakouské straně.

1940 – 1950

Vychází časopis „Plavební cesty Dunaj-Odra-Labe“ s 50 jednotlivými čísly.

V rámci tohoto časopisu vyšlo dalších 16 samostatných svazků:

svazek 1

Revize trasy průplavu Dunajsko-Oderského

svazek 2

Město Moravská Ostrava a průplav Dunajsko-Oderský

- svazek 3 Moravsko-Slovácko a průplav Dunajsko-Ostravský
- svazek 4-5 Spojení Labe s průplavem Dunajsko-Oderským díl I. a II.
- svazek 6 Splavněné střední Labe v soustavě středoevropských vodních cest, díl I.
- svazek 7 Střední Morava a průplav Dunajsko-Oderský
- svazek 8 Revize trasy odbočky Přerov – Olomouc průplavu Dunajsko-Oderského
- svazek 9 Splavnění středního Labe v soustavě středoevropských vodních cest, díl II.
- svazek 10-11 Vltavská vodní cesta z Prahy do Českých Budějovic, díl I., II.
- svazek 12 Křivoklátská přehrada a řeka Berounka s povodím
- svazek 13 Vodní cesty a vodohospodářské plánování v Čechách a na Moravě, Ing. Josef Bartovský
- svazek 14 Praha na evropských vodních cestách
- svazek 15 Průplavní spojení a splavnost řek Labe-Odra-Dunaje, Prof. Ing. Dr. Jan Smetana
- svazek 16 Průplav Labe-Odra-Dunaj. Hospodářské předpoklady jeho uskutečnění (1909–1949).

1941

Publikace „Splavnění středního Labe v soustavě středoevropských vodních cest“

Dr. Jan Třebický, předseda Společnosti dunajsko-oderského průplavu a Obchodní a živnostenská komory v Praze

Význam středolabské vodní cesty

O účelnosti dunajsko-oderského průplavu a potřebě jeho vybudování pro hospodářství střední Evropy bylo vykonáno tolik anket a debat, a přesto nebylo stále jisto, zda k jeho uskutečnění kdy dojde. Z tohoto stadia jsme bohudíky již venku a můžeme konstatovat, že průplav se s určitostí stavět bude. Můžeme-li však se stavbou dunajsko-oderského průplavu počítati už jako s faktem, je třeba tento fakt myšlenkově zapojit do celého systému vodohospodářské úpravy střední Evropy. Z tohoto širokého hlediska evropského nelze tudíž řešiti otázku dunajsko-oderského průplavu jen jako prostředek dopravy, ale je nutno vzíti v úvahu celou vodohospodářskou síť střední Evropy. Z ní nás nejvíce zajímá zapojení Labe do tohoto velkorysého systému vybudováním spojovacího úseku Přerov-Pardubice.

Na Kolíně, jehož přístav má býti do dvou let vybudován, vidíme, jaké nové výhledy skýtá konečné připojení na splavný veletok. Staré tam položené průmysly se rozšiřují, nové se projektují, tvůrčí energie se rodí, nová iniciativa osvěžuje celý kraj. A to, čeho jsme svědky nyní v Kolíně, bude se opakovat v Pardubicích, kde přístav bude zřízen během as osmi let. (stále jsme v roce 1941 – pozn. redakce).

Samo zemědělství bude nyní moci rozvinouti své intensivní hospodářství v oblasti této nové cesty. Naše kraje jsou tak šťastně položeny, že jsou přímo určeny k tomu, aby zprostředkovaly dopravu a obchod mezi západem a východem, severem a jihem. Vyřešením plavební sítě v střední Evropě připadne jim důležitá funkce transitzního spojení Hamburgu s Černým mořem. I pro samotné naše hlavní město Prahu jsou tyto otázky významu nemalého. Neprozrazují žádné tajemství, když upozorňují, že směrodatné kruhy s velikou vážností se zaměstnávají otázkou, zda lze dosáhnout nejvýhodnějšího spojení Prahy, nejenom jako velkoměsta, ale i jako centra dnešního i budoucího průmyslu, s Labem. Je mimo pochybnost, že holešovický přístav tento úkol není s to splniti. Naši otcové se domnívali, že stvořili v Holešovicích pražský Manchester. Mezitím se však Holešovice přeměnily na bytovou čtvrť. (již v roce 1941? – pozn. redakce).

1941

Plavební cesty Dunaj-Odra-Labe č. 5

Stanovisko říšských kruhů k průplavu Pardubice-Přerov
Hospodářská komora Sasko (Sachsen) předložila nové podání říšskému ministerstvu dopravy, ve kterém odůvodnila nutnost stavby průplavu Pardubice-Přerov a uvedla v něm pravděpo-

dobné množství zboží, které bude dopravováno na tomto úseku Labsko-dunajského průplavu. Dokazuje, že stavba labské průplavní větve je stejně naléhavou jako stavba odersko-dunajského průplavu. Říšský ministr dopravy, aby vyhověl přáním účastněných hospodářských kruhů v oblasti od Hamburku až do Prahy, povolil na předběžné práce pro průplav Pardubice-Přerov potřebné peněžní prostředky. Průplav Pardubice-Přerov připojí Labe na odersko-dunajský průplav a prostřednictvím tohoto průplavu na Odru a Dunaj. Proto je nezbytnou součástí středoevropské plavební sítě.

1942

Zastaveny veškeré práce na stavbě průplavu D-O

Jak je v našich krajích zvykem, zastaví-li se práce na průplavu, vrhneme se na Vltavu.

Po ukončení druhé světové války nastává období velkých nadějí na obnovení praxí na průplavu D-O-L, které lze vycítit z některých dobových textů.

1948

Knihy - Průplav Dunaj-Odra-Labe, naše moře

uspořádal Alois Čáp

Za půl století, co projektujeme vážně průplav Dunaj-Odra-Labe, bylo vydáno téměř nepřehledně mnoho odborných statí, které řeší problém technicky, dopravně, národohospodářsky, právnicky atd. Je to velmi bohatá látka, dnes namnoze i odborníkům těžko přístupná. Tato potřeba je tím naléhavější, že právě dnešní doba nám dává vzácnou příležitost ke konečné výstavbě průplavu, příležitost, jaká se dosud za staletého plánování a padesátileté skutečné technické přípravy nenaskytla (píše se rok 1948 – pozn. redakce). Konečně musí být s otázkou obeznámeny i široké kruhy československé demokracie, které jsou odpovědny za naši hospodářskou budoucnost. Nestačí jen věřiti, že průplav Dunaj-Odra-Labe je možný, nestačí jen přesvědčovati, že je nutný, musíme jej všichni bez výjimky chtít, musíme se státi nejen novými a nadšenými nositeli myšlenky, nýbrž i tvrdými útočníky proti těm, kteří nepochopili nadcházející hodinu průplavu. Jestliže Rakousko-Uherské nesplnilo svůj závazek a svou povinnost k Čechám a Moravě, bylo-li velké uskutečnění přetřeno dvakrát světovými válkami, je to důkazem, že průplav nebude nikdy vybudován, a že je jen fantazií nepolepšitelných blouznivců?

Úlohy, které nám uložila dvouletka, jsou samozřejmé. Ze srdce rádi pracujeme, poněvadž tvoříme svobodně hodnoty pro svobodného československého člověka. Ale tato – řekněme všední, i když radostná práce nemůže přece zabrániti, abychom konečně nepřistoupili k nejstaršímu, tolikrát již opuštěnému úkolu, pro nějž nebylo do dneška dost pochopení a dost sil.

Jak bychom byli nedokrevní a znova malí, kdybychom si po nejtěžších životních zkouškách znovu nedůvěřovali a kdyby se nám zdálo, že ani v příštích pokoleních nedozraje národ k činu tak výjimečnému: spojení uprostřed Evropy všecka moře. (Připomínáme, že jsme v roce 1948 a po dalších 63 letech píšeme do Bruselu, aby průplav D-O-L vyškrtli z TEN-T, neboť nemůžeme zajistit, že ho do 30ti let začneme stavět a do 50ti let ho dostavíme – pozn. redakce). Přicházíme s dilem, abychom jím vyburcovali národ z nepochopitelné lhostejnosti, abychom jej zasvětili do tajemství průplavu a nadchli pro konečné uskutečnění. Projektovaný průplav měl dosud jen své techniky, chceme, aby dneškem počínajíc měl i své laické přívržence a nadšence, kteří v průplav Dunaj-Odra-Labe nejen věří, nýbrž apoštolsky, věrně a bez únavy pro něj přesvědčují.

Nesmíme se mylně domnívati, že budoucnost Evropy závisí od toho, zda svolíme ke stavbě průplavu či nikoli. To naše srdce Evropy může býti docela dobře z těla střední Evropy vyřazeno, poněvadž je možnost na severu průplavem od Visly k Dněstru a Prutu a na jihu průplavem Rýn-Mohan-Dunaj Československo obejít. Pak ovšem bychom zanechali po sobě nejsmutnější památku, že jsme se krátkozrace a male zámkli klíčem střední Evropy, který nám přírodou Bůh dal.

1948

Návrh na založení národního podniku – Průplav D-O-L

1949

Zrušeno Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze

1949

1. ledna zřízen národní podnik Československá plavba labská

1950

Plavební cesty „Dunaj-Odra-Labe č. 3

Zápis o valné schůzi „Přístavní společnosti Kolín“, konané dne 29. dubna 1950.

„Vážení členové, sešli jsme se k valné schůzi - Přístavní společnosti Kolín - za okolností značně odlišných od oněch, za nichž jsme se scházivali dříve. Dovolte mi proto několik slov na objasnění dvou okolností.

První z nich jest skutečnost, že změněná struktura naší politické ekonomiky pronikavě přetvořila také základy naší společnosti, tj. naše členstvo. Domnívali jsme se, že určitý časový odstup přinese úplné vyjasnění pokud jde o právní nástupce dřívějších členů. Bohužel, není v tom směru zcela jasno dodnes.

Druhá příčina má svůj původ v okolnosti, že jsme se domnívali, že bezprostředně po zavedení nového krajského zřízení bude ujasněn poměr státní správy k organizacím a spolkům, jako jest náš. Byli jsme připraveni, abychom se buď novému organizačnímu zřízení přizpůsobili, nebo svůj spolek zlikvidovali. Bohužel, ani zde nevidíme dosud zcela jasně.

Z uvedeného vyplývá - a to si musíme býti vědomi - že naše činnost bude pro nejbližší dobu omezena. Chceme však býti připraveni, abychom mohli býti prospěšnými všude tam, kde budeme k činnosti, kterou budeme schopni prováděti, vyzváni a kde ony práce, jimiž se náš spolek po léta zabýval, budou východiskem pro práci novou v rámci pětiletky a plánovaného hospodářství.

Stojíme tudíž disciplinovaně ve střehu a sledujeme veškeré nám známé okolnosti, které souvisí s možností výstavby přístavu a překladiště v Kolíně. Doby malých intervencí jsou ty tam a každý násilný zásah znamená rušení plánovaných úkolů v pětiletém plánu, o jehož splnění se musíme všichni zasloužit.

Zpráva o schůzi ústředního výboru a valné hromady společnosti Dunajsko-oderského průplavu a zpráva o ustavující schůzi nového ústředního výboru, které byly konány dne 24. května 1950 v zasedací síni ministerstva financí v Praze.

Dr. Kačírek vítá skutečnost, že za člena Společnosti přistoupilo ministerstvo financí, ministerstvo techniky, poverenictvo techniky, ministerstvo průmyslu, ministerstvo vnitřního obchodu a ministerstvo zemědělství.

Likvidováním obchodních a živnostenských komor (celkem 6) ztratila Společnost tyto členy, ale na jejich místa přihlásili se

tito noví členové: KNV Olomouc, KNV Pardubice, KNV Hradec Králové, KNV Gottwaldov, KNV Bratislava, KNV Praha, KNV Brno, ÚNV Ostrava a ÚNV Bratislava. Dále za člena Společnosti přistoupili: ČS plavba dunajská, n.p., Bratislava, MNV Zábřeh, MNV Břeclav, Čs. průmysl cukrovarnický, n.p., Praha, ČS závody tukové, n.p., Praha.

Upozornil dále, že vydávání časopisu „Plavební cesty Dunaj-Odra-Labe“ bylo pro Společnost vždy pasivní, což je nasnadě, neboť vydávání časopisu nesmí býti, a také nikdy nebylo pro Společnost zdrojem výtěžku.

Předseda zmiňuje se o tom, že Společnost D-O průplavu vznikla za kapitalistického režimu jako iniciativní místo, které mělo přesvědčiti nejen vedoucí místa ve státě, nýbrž i veřejné mínění, že uskutečnění kanálu dunajsko-oderského jest v zájmu republiky. **Dnes pro tuto myšlenku je situace příznivější. Kapitalistický režim jest nahrazen lidově demokratickým, který si vzal za úkol uskutečnit socialismus.** Za socialismu se lépe hospodaří všemi hodnotami a tak myšlenka naší Společnosti začíná mít svoji skutečnou cenu. Dnes se lze optimisticky dívat na budoucnost. **Když jsem se dotazoval na důležitém hospodářském místě, zda máme Společnost likvidovat, nebo zda má trvatí dále, bylo mi řečeno, abychom nelikvidovali, že v příhodném okamžiku bude cíl Společnosti zvážen, zhodnocen a posouzen, a o tom cíli bude rozhodnuto.** Jisté přechodné obtíže nastaly též reorganisační, t.j. zrušením, převedením kompetence atd., u úřadů, jimž byla příprava stavby průplavu svěřena; **je to likvidace Ředitelství pro stavbu vodních cest, Čs. plavebního úřadu, přenesením kompetence na Státní plánovací úřad a resignací ministerstva dopravy na přímý zájem o průplav.**

Otázka stavby kanálu Odra-Dunaj není záležitostí nějakého spolku nebo společnosti, nýbrž záležitostí vlády a v důsledku toho záležitostí našeho hospodářského plánu.

Československá republika rozhodla se uskutečnit socialismus. A aby tohoto cíle mohla dosáhnout, musí nejenom likvidovat kapitalistické elementy ve státě, nýbrž zničit a odstranit pozůstatky kapitalistického myšlení a způsoby jednání. **Československá vláda, jakmile uvidí, že jsou dány pro to objektivní podmínky stavět kanál, stavět jej bude a mohu vám sdělit, že na různých místech, který podávají vládním činitelům posudky o iniciativních návrzích, otázka kanálu Odra-Dunaj přichází do popředí.**

1952

Usnesení vlády č. 206 zastavilo veškeré přípravné práce na průplavu D-O-L



50. LÉTA: Plány se hromadí, papírování roste. Socialismus staví!

50. léta 20. století začala slibně. Tajné usnesení z roku 1952 však veškeré práce na průplavu zastavilo! Zdroj: Gemini

6. díl – Pro D-O-L svítla naděje

Začíná politické oteplení, které má i příznivý vliv na obnovení prací na průplavu D-O-L. Zpracovat opět formou komiksu.

1965

Založeno Ředitelství vodních toků (ŘVT) v Praze

1968

Generální řešení: Průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe (Hydroprojekt Praha)

V posledních letech je v ČSSR znovu intenzivně studován záměr průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe. Vypracované studie potvrdily, že dílo je technicky reálné a ekonomicky zajímavé nejen pro ČSR, ale i pro řadu dalších evropských států. **Bylo proto rozhodnuto dále zkoumat možnost realizace tohoto díla v souvislosti s výhledem rozvoje národního hospodářství a s přihlédnutím k zájmům zainteresovaných států.** Předkládaná zpráva podává přehled o vývoji a současném stavu přípravy D-O-L.

1969

Zřízen trust Vodní toky Praha a šest samostatných podniků Povodí.

1969

Založen inženýrský podnik Vodohospodářský rozvoj a výstavba, Praha.

1969

Založena Vodohospodářská výstavba, Bratislava.

1971

Před 40 lety Vládní usnesení č. 169/1971 ukládá veřejně právním orgánům územně chránit trasu průplavu D-O-L

1971

Zrušeny Vodní toky, podniky Povodí přímo řízeny ministerstvem lesního a vodního hospodářství

1971

Usnesení vlády ČSSR č. 37/1971 o využití labské vodní cesty pro dopravu energetického uhlí do Chvaletic bylo impulsem k rozsáhlé modernizaci labsko-vltavské vodní cesty nazývané „**renesance vodních cest**“ v Československé republice.

Přípravy na D-O-L jsou velmi latentní, ale zkouškou vypěstlosti českých techniků a stavitelů v oblasti vodních cest se stala modernizace labské vodní cesty pro dopravu energetického uhlí do elektrárny ve Chvaleticích. Jistě se najdou filmy z tohoto období. Fotodokumentace je dostatek.

7. – 8. díl – Renesance vodních cest

Takto nazýval období modernizace labsko-vltavské vodní cesty



Komiks „Jak šel čas s průplavem D-O-L“ Zdroj: Gemini



Titul dokumentárního filmu „Aby mohly lodě plout“

prof. Jaroslav Čábelka. U Povodí Vltavy vzniká speciální útvar technického rozvoje, který koordinuje a sám řeší širokou přestavbu dožívajících jezů a plavebních komor na Vltavě, výstavbu nových plavebních stupňů s dosahem na Labe. Toto období končí v roce 1990 dostavbou a modernizací labsko-vltavské vodní cesty a ukončením činnosti technického rozvoje Povodí Vltavy.

Za tohoto období bylo natočeno několik dobrých filmů, které lze využít buď v původním znění nebo ve zkrácené a navazující podobě:

Vltavská vodní cesta – ČST 1987

Valentýna I – ČST 1987

Uhlí po vodě – ČST 1987

Přístav Ostrava – ČST 1989

Vodní cesta míru – ČST 1989

Aktivní ekologická páteř Moravy – ČST 1984

Přístav Ostrava – ČST 1989

Orion – ministr životního prostředí B. Moldán zastavuje veškeré práce na průplavu Dunaj-Odra-Labe – ČT 1990

VŠECHNY DOKUMENTÁRNÍ FILMY A VIDEA

JSOU DOSTUPNÉ NA YouTube kanálu:

www.youtube.com/CeskaPlavba



8. díl – Zahájen provoz na průplavu Rýn–Mohan–Dunaj – ČT 1992

Zatímco v České republice, kterou tak rádi nazýváme srdcem Evropy, byly zastaveny veškeré práce na průplavu Dunaj-Odra-Labe, v sousedním Německu se slavnostně zahajuje provoz na průplavu Rýn-Mohan-Dunaj.

- Výstavba R-M-D – film 1987

- Slavnostní zahájení provozu na průplavu R-M-D – film 1992

9. díl – Jak si lidé plují – František Nepil – KF - 1992

díl I. Pánbůh nás má rád

díl II. Plouti je nutné

díl III. Cesty pro lodě

10. díl - Dunaj-Odra-Labe opět ve středu zájmů

V roce 1996 byla v Ženevě přijata „Dohoda o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu (AGN), kde se s průplavem D-O-L počítá. V témže roce vychází z pera Jaroslava Kubce a Josefa Podzimka publikace „Vodní cesty světa“, která našim a německým čtenářům přibližuje a vysvětluje význam vodní dopravy a vodních cest.

Za dva roky na to v roce 1998 zřizuje ministerstvo dopravy po 50tileté odmlce (bylo zrušeno v roce 1949) Ředitelství vodních cest ČR se sídlem v Praze. Nastává dlouhé období legislativních šarvátek o zachování či zrušení (na věčné časy) myšlenky průplavu D-O-L. Toto období je charakterizováno podporou této důležité integrační evropské vodní cesty na půdě EU a na půdě České republiky. Sílí snaha o uvolnění územní ochrany trasy D-O-L pro developerské projekty a tím znemožnění jeho budoucí realizace. Formou komiksu předvést nekonečnou řadu vládních usnesení a dalších materiálů.

11. díl – Vodní koridor D-O-L

Nově natočit.

V roce 2006 vychází rozsáhlá obrazová publikace autora Jaroslava Kubce a Josefa Podzimka „Křižovatka tří moří“ s podtitulem vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Vysvětlení, proč se po létech nahrazuje název „kanál, průplav, vodní cesta, propojení atd.“ názvem vodní koridor. Zvyšuje se význam vodohospodářské stability území (povodně, doprava vody do vodohospodářsky pasivních oblastí jižní Moravy), zdůrazňuje se energetická bezpečnost státu (vodní energetika, přeprava zemního plynu po vodě), sportovní plavba, bydlení u vody a další významy vodní cesty.



Titulní list knihy Křižovatka tří moří



Vizualizace plavební komory na vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe u Přerova Zdroj: Copilot

12. díl – Trasa vodního koridoru D-O-L

Nově natočit, letecké záběry, vysvětlit.

13.díl – Proč stavět a jak financovat D-O-L

Nově natočit, debata odborníků.

Závěrečné citáty moudrých:

„Není třeba umělých čísel výnosnosti plavby, neboť kromě plavby jest zde výnos z vodní síly, zisk z nezničené úrody, vyšší výnos z pozemků, a hlavně rozvoj života a podniků okolo řeky“.

Tomáš Baťa

Nikdy se nedostaneme ani krůček dopředu v budování blahobytu obyvatelstva země moravsko-slezské, pokud si neuděláme pořádek ve svých hlavách. Tomáš Baťa Stavbu průplavu D-O-L jsme dlužní již zeměpisnou polohou Evropě, a to, že jej postavíme, utvrdí našemu státu jeho prestiž a prokáže naší vyspělost, již se tak často honosíme, ale o které jsme ještě nepodalí důkazů, které by mohly imponovati světu...

Jan Šeda, zplnomocněný ministr ČR 7. března 1923 v Brně

Byli lidé, kteří mě přesvědčovali, že na to, abychom si postavili pořádnou silnici středem státu, není peněz. Že není peněz na systém průplavů, na budování železniční páteře, na nic. Že jsme zkrátka malý národ, který musí vařit z vody, přikrčit se, atd. To bylo ovšem předtím, než jsme za krátký čas sehnali takové miliardy na vyzbrojení, že jen za jejich část bychom to postavili všechno.

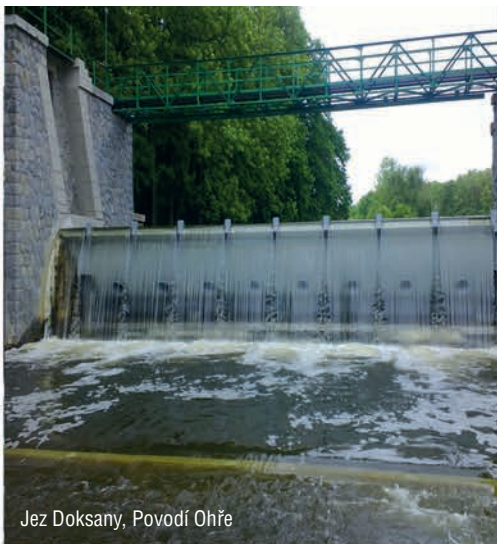
Jan Antonín Baťa – Budujeme stát pro 40 000 000 lidí, 1937

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

Ing. Antonín Patočka, 1948



Architektonická představa „křižovatky tří moří“ nedaleko Rokytnice u Přerova. Autor: Ing. arch. Miroslav Kukrál



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



PODZIMEK & synové



Developerský projekt bytového domu W16, Třešť



Návštěvnícké centrum Bernard, Humpolec



Unikátní bednění klenby historického domu, Thunovská, Praha

Zal. 1896
PODZIMEK
130



Výcvikové středisko policie, Třešť

Stavíme pro Vás již 130 let

www.podzimek.cz