



O VODĚ

ZPRAVODAJ POVODÍ MORAVY

2
2018

8 Kolem toků jsme
vidět neustále

13 PM svolalo jednání
pracovní skupiny
Sucho 2018

14 Rekonstrukce
přehrad

20 Byla vydána
unikátní kniha
o Baťově kanále

22 Baťův kanál
slaví 80 let



Vážení čtenáři,

Batův kanál, který dnes slouží výhradně rekreační plavbě, je symbolem i důkazem toho, jak dobře se nám v současné době žije, protože tato vodní cesta, zamýšlená dříve pouze k dopravě a vodohospodářskému využití, se těší obrovské popularitě návštěvníků hledajících na řece Moravě a v jejím okolí především romantiku, relaxaci a potěšení.

Plán na vytvoření vodního díla, které by propojilo Dunaj, Odru a Labe a přineslo tak hlavně ekonomické efekty díky levnějšímu dopravnímu spojení se světem, je starý už tři sta let. V současné době, kdy fungují jiné, rychlejší formy přepravy surovin a zboží, nepatří k prioritám, byť se s ním v územních plánech velkých celků stále počítá. Existují relevantní argumenty pro i proti této monumentální stavbě, která by s sebou přinesla významné vodohospodářské využití, ale zároveň se vedou spory, jak radikálně naruší stávající ekosystémy. A zatím co se odborníci řady oborů přou o přínosech a rizicích monumentálního průplavu, část úseku, kterou před osmdesáti lety zprovoznila firma Baťa ze zcela prozaických důvodů, je dnes unikátní technickou a přírodní památkou řadící se mezi nejvyhledávanější turistické cíle v našem kraji. Nikdy nemůžeme přesně predikovat, jakou potřebu s sebou přinese další vývoj, ale přejme si, aby Batův kanál zůstal synonymem volného času, pohody a příjemných zážitků.

Jiří Čunek
hejtman Zlínského kraje

Závod
Horní
Morava

Střepiny z granátů a zapadání mechanizace

Máme za sebou náročnou těžbu nánosů z přednádrže vodní nádrže (VN) Smolenská (srpen 2017 – duben 2018). Stavba byla náročná již od samotného počátku, protože bylo nutné provést celoplošný pyrotechnický průzkum.

Při předchozím vypuštění hlavní nádrže VN Smolenská byla totiž nalezena nevybuchlá munice z 2. světové války a tudíž se očekával její

nález i v přednádrži. Během pyrotechnického průzkumu nebyl sice zjištěn výskyt ostré munice, byly však nalezeny střepiny z ručních a dělostřeleckých granátů.

Při zahájení těžby sedimentů také docházelo k zapadání mechanizace do neúnosného podloží. Po zvážení možných alternativ byla provedena těžba sedimentů za použití haťové cesty z klád, propojených ocelovými lany. Takto se již mechanizaci do přednádrže podařilo najet a sediment odtěžit.

Celkem bylo odtěženo a odvezeno na skládku přes 6 500 m³ sedimentu. Bylo opraveno hradítko na přítoku z biocentra, sanovány výtrže v březích přednádrže, odstraněny náletové dřeviny a upraveny svahy. Do budoucna se plánuje těžba sedimentů z hlavní nádrže VN Smolenská, při které budou zkušenosti z provedené těžby v přednádrži velmi cenné.

Martin Plachý
projektový manažer

← Práci mechanizace umožnila haťová cesta z klád

Závod
Horní
Morava

Ochranná hráz Moštěnky

Od června 2017 do dubna 2018 byla provedena oprava levobřežní ochranné hráze lemující významný vodní tok Moštěnka mezi obcemi Říkovice a Žalkovice. Hráz byla opravena do původního kolaudovaného stavu.

Na koruně hráze se nacházela vzrostlá dřevinná vegetace, která by mohla v případě vývratu výrazně poškodit hráze, nebo dokonce způsobit její protržení při povodni. V hrázi se také nacházely pozůstatky starých pařezů topolů kácených

v minulosti. Stromy a keře byly před zahájením samotných zemních prací vykáceny a odvezeny. Oprava hráze byla realizována po jednotlivých úsecích, ve kterých byly nejprve vytrhány pařezy, odstraněny zbytky kořenů a následně byly vzniklé kaverny dosypány a zhutněny vhodnou zeminou do původní figury. Na podzim roku 2017 byla provedená náhradní výsadba 62 ks javorů na pozemky určené obcí a na jaře roku 2018 došlo k finálnímu osetí hráze a předání dokončeného díla.

Ing. Eliška Látalová
projektový manažer

Odstranění naplavenin z významných jezů

Z důvodu nepříznivých klimatických podmínek na přelomu roku (tání sněhu ze středních poloh a výrazné dešťové srážky) docházelo k navyšování průtoků v řece Moravě a jejích přítocích. Nejvýraznější nárůst průtoků byl zaznamenán dne 11. ledna na řece Moravě v Olomouci, kde v odpoledních hodinách průtoky kulminovaly na 91 m³/s. Takto zvýšené průtoky s sebou vždy nesou i neskutečně velké množství plavenin, a to zejména plastů, dřevní hmoty a dokonce i celých stromů.

Naplaveniny se bohužel většinou zachytí na příčných objektech toků, zejména ve stavidlových částech jezů, kde pak hrozí zacpání průtočného profilu. Zachycené překážky mohou navíc zapříčinit i nemožnost provedení dalších nutných manipulací. S ohledem na výše uvedené je zvláště v tomto období nezbytné provádět o to intenzivnější kontrolu aktuálního stavu toků a operativně řešit všechny zjištěné situace tak, aby bylo předejito jakémukoliv riziku vzniku škod.

Díky tomu, že má provoz Olomouc k dispozici potřebnou mechanizaci (Menzi-Muck s kleštěmi), která je velice vhodná právě i pro odstraňování předmětů a zachycené dřevní hmoty z našich jezů, podařilo se pracovníkům provozu, i přes zvýšenou četnost nastalých událostí, provést veškeré nezbytné zásahy na nejhůře postižených místech zavčas. Zásah byl proveden např. na řece Moravě na jezech v Řimicích, v Litovli a v Hynkově a na toku Střední Moravy na jezu v Chomoutově.

Josef Holásek
vedoucí provozu Olomouc



Opravy opevnění Baťova kanálu



Kvůli narůstající lodní dopravě na Baťově kanále dochází k silné břehové abrazi a uvolněný zemní materiál dále postupně zanáší koryto kanálu. PM proto na podzim loňského roku zahájilo opravy dvou úseků koryta, kdy financování pokrylo ze Státního fondu dopravní infrastruktury z globální položky „Výdaje na opravy a údržbu dopravně významných vnitrozemských vodních cest“. Vzhledem k velkému rozsahu plánovaných oprav, ne zcela stabilním klimatickým podmínkám a některým termínovým omezením z hlediska ochrany přírody, byla hlavní plavební sezóna zkrácena o měsíc, což se pro zdárné dokončení staveb ukázalo jako správné rozhodnutí. Stavební práce probíhaly převážně v zimních měsících.

V úseku kanálu **Vnorovy–Strážnice** byly odstraněny dnové sedimenty, kompletně opraveno břehové opevnění koryta a obnovena původní potahová stezka. Práce byly provedeny od plavební komory Vnorovy II. po plavební komoru

Strážnice I., celková délka úseku činí 2 534 m. Z koryta bylo odtěženo 19 888 m³ sedimentu. Dle smlouvy je stavba rozdělena na dvě části předání, a to práce v korytě do 22. 4. 2018 a celkové dokončení do 31. 10. 2018. Náklady na opravu tohoto úseku činí 20,131 mil. Kč.

V úseku Baťova kanálu **Vnorovy–hospodářský most** směr Veselí nad Moravou bylo provedeno opevnění břehů koryta toku v délce 1 670 m. Jedná se o úsek od plavební komory Vnorovy I. po hospodářský most u obce Vnorovy. Protože nebylo z důvodu zachování plavby žádoucí vypouštět celý tento plavební úsek až do Veselí nad Moravou, bylo nutné vystavět hradící zemní hrázku v korytě kanálu těsně nad hospodářským mostem, která zadrží vodu od mostu směrem k PK Veselí nad Moravou. Opravovaný úsek byl následně vypuštěn přes plavební komoru Vnorovy I. Stavební práce byly ukončeny k 20. 4. 2018. Náklady na opravu tohoto úseku Baťova kanálu činí 16,987 mil. Kč.

Ing. Josef Mrkva
projektový manažer

Úprava koruny hráze Dyje v Břeclavi

PM ve spolupráci s Městem Břeclav dokončilo úpravu koruny hráze včetně jejího zpevnění. Zpevnění koruny hráze bude sloužit jako cyklotrasa a umožňovat přístup technice pro údržbu a opravy hráze.

Stavba je situována na levém břehu (LB) Dyje mezi dvěma železničními mosty, tzv. „Vídeňák“ a „Bratislavák“ (délka stavby je 857,30 m). Mezi PM a Městem Břeclav byla podepsána Smlouva o spolupráci, která mj. zajišťovala společnou soutěž na jednoho zhotovitele pro dva investory (PM – investor povrchu ukončeného geobuškami, Město Břeclav – investor asfaltového krytu). Proto byla stavba prováděna dodavatelsky jednou odbornou vodohospodářskou firmou. V budoucnu se tak vyhneme případným potížím s reklamací se dvěma rozlišnými zhotoviteli. Projekty na stavbu byly zpracovány každým investorem zvlášť tak, aby na sebe technologicky navazovaly.

Účelem úpravy bylo dorovnění nivelety koruny LB hráze na potřebnou výšku a její zpevnění neperforovanými geobuškami a asfaltovým krytem. Dosypáním hráze a zpevněním povrchu

došlo ke stabilizaci nivelety, a tím byla zajištěna ochrana této části Břeclavi na Q_{100} .

Investice spočívala nejprve v odtěžení nevhodných materiálů z koruny hráze, vytrhání kořenů a odtěžení drnu po celém příčném profilu hráze tak, aby bylo možno vytěžený vhodný materiál z bermy použít pro násypy. Na připravenou základovou spáru byly aplikovány jednotlivé konstrukční vrstvy zpevnění – na geotextilii byly položeny neperforované geobušky, ty byly zasypány štěrkopískem vytěženým z Dyje, dále bylo položeno mechanicky zpevněné kamenivo a finální asfaltový kryt. Po dokončení zpevnění byly zřízeny zemní krajnice, které navazují na břehové úpravy. Veškeré zemní plochy byly osety travní směsí. Šířka zpevnění koruny hráze je 2 500 mm a šířka jednotlivých zemních krajnic je 250 mm.

Práce byly financovány z vlastních prostředků PM a investice si vyžádala cca 2,8 mil. Kč. Náklady Města Břeclav činí cca 1,7 mil. Kč. Do 12 měsíců od převzetí staveb od zhotovitele dojde k uzavření smlouvy, kterou bude ošetřeno umístění stavby Města Břeclav na stavbě PM.

Ing. Renáta Blažková
projektový manažer



Kolem toků jsme vidět neustále

Vodní tok Zamazaná v Miloticích

Od podzimu jsme opravovali koryto toku Zamazaná v Miloticích v délce 3 200 m. Jednalo se o opravu upraveného toku, který PM převzalo v rámci transformace od ZVHS. Koryto toku bylo v některých úsecích téměř plné stromů, které musely být před zahájením stavebních prací odstraněny – jednalo se o cca 1 350 ks stromů různých průměrů. Následným vyčištěním zanesených úseků od sedimentů (celkové množství odtěženého sedimentu bylo 6 100 m³) se zvýšila kapacita koryta toku a odstranily překážky bránící plynulému odtoku vody. Došlo k úpravě podélného sklonu a následně ke zlepšení odtoku z ČOV Milotice.

Ellen Holá
projektový manažer

Vodní tok Trňák v Lubné a na soutoku v Šelešovicích

Od září jsme pracovali také na drobném vodním toku Trňák, a to konkrétně ve dvou lokalitách – na vyčištění průtočného profilu v intravilánu obce Lubná a opravě soutoku s tokem Kotojedka v Šelešovicích. Stavba byla spolufinancována

dotačním programem MZe 129 290 „Podpora opatření na drobných vodních tocích a malých vodních nádržích“.

Čištěný úsek v obci Lubná měl délku 1,085 km a vytěženo bylo 854 m³ sedimentu. Na soutoku bylo opraveno velmi narušené opevnění a byl vybudován balvanitý skluz k vyrovnání výškových rozdílů.

Ing. Veronika Brázdová
projektový manažer

Olbramovický potok v Branišovicích

Délka opraveného úseku drobného vodního toku Olbramovický potok v intravilánu obce Branišovice měřila 828 m a odtěženo bylo přes 500 m³ sedimentů. Před stavbou byly z průtočného profilu odstraněny traviny a buřina, pomístní náletové dřeviny i vzrostlé stromy. Účelem této stavby bylo vyčištění koryta od nánosů tak, aby byla obnovena původní funkce a průtočná kapacita koryta.

Martin Barák
projektový manažer

Vodní tok Zamazaná po vykácení dřevin před těžením sedimentů ↓





Vodní tok Vlčidolka mezi obcemi Popůvky Křenovice

V zimních měsících proběhlo čištění toku Vlčidolka od nánosů a náletových dřevin. Jednalo se o celý tok o délce 2,8 km – od zaústění do toku Haná, kolem Popůvek, až po zaklenuť nad silničním mostem v intravilánu obce Křenovice.

Odtěženo bylo 1 838 m³ nánosů, které byly bez poplatků uloženy na pozemky obce Křenovice. Součástí byla oprava kamenných a betonových dlažeb.

Náklady 1,3 mil. Kč byly hrazeny z dotačního programu 12929 „Podpora opatření na drobných vodních tocích a malých vodních nádržích“ a 327 tis. Kč z vlastních zdrojů PM.

Ing. Miroslav Hradil
projektový manažer

[Koryto toku Vlčidolka v místě zaústění do toku Haná před...](#) ↑
[...a po čištění](#) ↓



Závod Dyje | Stavební práce na VD Výrovice

Od ledna do dubna procházelo VD Výrovice rozsáhlou rekonstrukcí. Funkční objekt byl zastřešen plechovou krytinou a byl v něm nainstalován nový mostový jeřáb pro manipulaci s hradíci tabulemi a technologii VD, přístupová lávka k objektu byla opatřena novým zábradlím včetně pochozího roštu,

↓ Nově zastřešený funkční objekt VD Výrovice



zrezivělá svodidla na hrázi byla vyměněna a na vzdušné straně hráze byla zbudována závlaha, která zamezí rozpraskání zeminy a narušování svahu v aktuálním suchém období.

Ing. Zdeněk Lazárek
projektový manažer

Závlahy proti rozpraskání zeminy vlivem sucha ↓



Závod Dyje | Ukončení těžebních akcí na závodu Dyje

S příchodem jara byly externími zhotoviteli ukončeny těžební práce na všech zbývajících lokalitách. Ačkoliv nám již tradičně počasí v zimě úplně nepřálo, a až na pár výjimek trápilo těžáře teplé počasí, které značně znesnadňovalo práci především s těžkou technikou, tak se všechny akce podařilo zdárně dokončit a tuto sezónu tak lze hodnotit kladně.



↑ Torzo kmenu vrby v Ivančicích

Největší probírky břehových porostů byly dokončovány na řece Jihlavě v okolí Ivančic, na Rokytce v Litohoři, či na Želetavce. Nejrozsáhlejší akcí bylo ovšem odstraňování následků větrné smršťe na řece Rokytce u Moravského Krumlova, kde loňská vichřice napáchala značné škody a muselo zde být pokáceno či odstraněno přes 500 stromů více či méně poškozených, včetně velkého množství vývrátů mnohdy i velmi vzrostlých stromů.

Nyní tak nastává čas na přípravu akcí pro další mimovegetační sezónu, která začíná v listopadu a také na dokončení jarních výsadeb pro vhodné doplnění doprovodných břehových porostů, často právě v lokalitách, kde byla prováděna těžba. Z hlediska kácení bude v následujících měsících prováděno pouze havarijní odstraňování dřevin dle operativních požadavků.

Ing. Jiří Šrámek
ekolog závodu

Závod
Dyje

Na VD Brno přibylo protipovodňové hrazení

Na brněnské přehradě proběhla oprava mostní konstrukce, která zahrnovala utěsnění stávajících dilatačních spár v mostním zábradlí, mezi chodníkem a kamenným obrubníkem.

V místě otvorů na návodní straně bylo do zábradlí nainstalováno rozebíratelné hrazení, sloužící jako protipovodňové opatření.

Dále byla provedena sanace a reprofilace zábradelních prefabrikátů a krajních trámových nosníků. Oprava byla provedena ve dvou etapách, za částečné uzavírky silnice. V první etapě byla provedena oprava návodní strany mostu, poté následovala oprava vzdušné stany mostu.

↓ [VD Brno po opravě koruny hráze](#)

Ing. Aneta Hedejová
projektový manažer



Závod Dyje | Zimní arboristická konference

Ve dnech 15. a 16. února 2018 proběhla v areálu Vzdělávacího a informačního centra FLORET v Průhonicích tradiční Zimní arboristická konference, tentokrát na téma „Řez stromů včera, dnes a zítra“. Program konference byl koncipovaný tak, aby byl přínosný jak odborníkům z řad úřadů a státních organizací, správcům toků a distribučních soustav, tak praktikujícím arboristům. Na konferenci zaznělo mnoho zajímavých přednášek od zástupců arboristů, AOPK, MŽP, SŽDC. Své zastoupení zde měl i státní podnik Povodí Moravy.

Řez stromů definuje obor arboristika od jejího založení v devadesátých letech minulého století. Aktuálně je řez stromů definován zejména oborovými Standardy péče o přírodu a krajinu. Konference se snažila shrnout jak dosavadní vývoj dané problematiky a seznámit se s aktuálními pravidly a postupy, tak i naznačit další vývoj v oblasti řezu mimolesních dřevin a standardů v tomto oboru, a to jak na národní, tak i mezinárodní úrovni. V rámci příspěvků a následně i v kuloárech se čile diskutovalo často i o velmi kontroverzních otázkách, které se přirozeně



v oblasti péče o dřeviny objevují. Často se totiž setkáváme s diametrálně rozdílnými pohledy na údržbu dřevin z pohledu správce, realizátora a samozřejmě orgánu ochrany přírody. Proto je každá podobná příležitost k diskuzi a výměně názorů a zkušeností velmi přínosná a žádaná.

Ing. Jiří Šrámek
ekolog závodu Dyje



Povodí Moravy svolalo jednání pracovní skupiny Sucho 2018

Nedostatek srážek a vysoké teploty mají za následek nejen nízké průtoky v řekách, ale také snížené hladiny v některých vodních nádržích. Poprvé za 40 let se nám po zimě nepodařilo naplnit VD Vranov. PM proto svolalo setkání pracovní skupiny Sucho 2018, aby projednalo možná opatření směřující k omezení dopadů sucha v oblastech povodí Dyje a Moravy.

Jednání pracovní skupiny Sucho 2018 se zúčastnili zástupci krajských vodoprávních úřadů, vodoprávních úřadů dotčených měst, odběratelé vody na závlahy, zástupci MZe a MŽP, Národního parku Podyjí, zástupce společnosti E.ON a dalších organizací. „*Naším cílem bylo především seznámit zástupce pozvaných organizací s aktuální hydrologickou situací v povodí Moravy a Dyje a seznámit je s opatřeními, která podnikáme. Na setkání jsme představili také nepříznivé scénáře možného vývoje situace na nádržích s vodárenským odběrem. Zdůraznil bych, že v tuto chvíli jsou zásoby vody ve vodních nádržích dostatečné, aby pokryly potřeby obyvatel na pitnou vodu, potřeby*

infrastruktury a průmyslu, v neposlední řadě také zemědělců na závlahy,“ popisuje průběh jednání generální ředitel PM Václav Gargulák.

Pracovní skupina Sucho 2018 bude reagovat na očekávané scénáře dopadů sucha, a to navržením a přijetím organizačních a technických opatření. Svolané setkání tedy představuje další důležitý krok, jehož cílem je minimalizovat dopady dlouhodobého sucha na oblast dodávky vody pro vodárenské účely, potřeby infrastruktury a průmyslu, pro závlahy a také pro udržení ekologické funkce toku a na vodu vázaných ekosystémů.

Napjatá bilance v povodí Dyje je již od podzimu loňského roku, kdy PM bylo nuceno přistoupit k mimořádné manipulaci na VD Vranov spočívající ve snížení odtoku. Tímto opatřením se podařilo ve VD Vranov ušetřit cca 10 mil. m³ vody pro další budoucí nadlepšování průtoků.

Bc. Petr Chmelař
tiskový mluvčí

[Téměř vyschlé koryto řeky Rokytné ↓](#)



Rekonstrukce přehrad

V současnosti probíhá rekonstrukce na několika přehradách ve správě PM, a to především z důvodu požadavků na splnění nejvyšších bezpečnostních standardů pro vodní díla. Podle vyhlášky Ministerstva zemědělství o technických požadavcích pro vodní díla č. 590/2002 Sb. (novelizovaná vyhláškou č. 367/2005 Sb.) i ČSN 75 2935 – Posuzování bezpečnosti vodních děl při povodních, je potřeba modernizovat přehrady tak, aby byly schopné převést až desetitisíciletou povodeň.

Rekonstrukce proto probíhají na více vodních dílech a stejným způsobem postupují i ostatní podniky Povodí. PM již v minulosti provedlo rekonstrukci např. na VD Karolinka, VD Bystřička a nyní probíhají na VD Opatovice, VD Boskovice a VD Koryčany.

Na průběh rekonstrukce prvních dvou přehrad se teď podíváme podrobněji. Stavebním úpravám probíhajícím na vodních nádržích se však budeme věnovat i v příštím čísle.

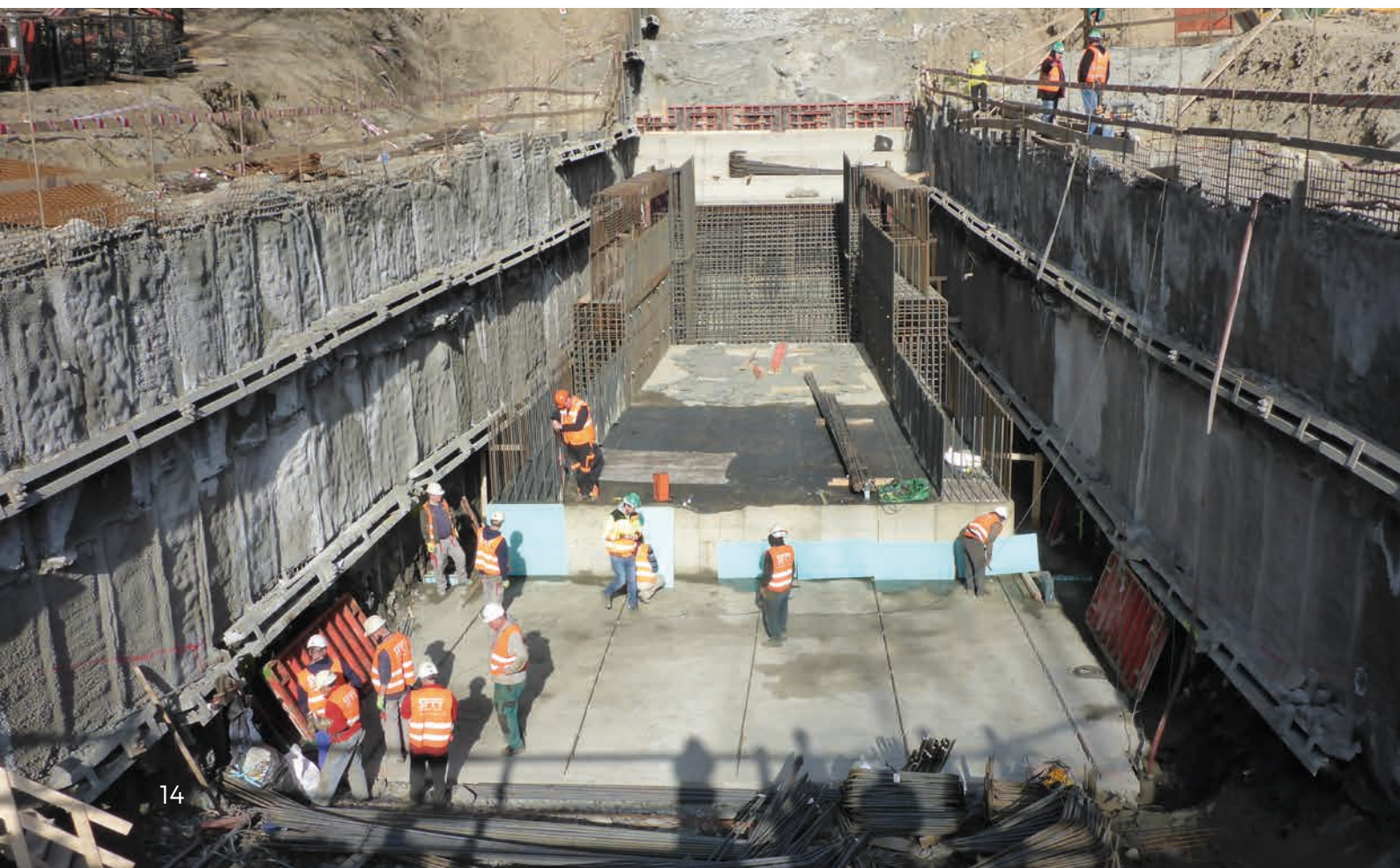
Rekonstrukce VD Opatovice

Vodní tok:	Malá Haná
Hráz:	
Typ hráze:	kamenohlinitá sypaná
Těsnění:	střední hlinité
Kóta koruny:	335,10 m n.m.
Šířka koruny:	5,43 m
Délka hráze v koruně:	177,1 m
Výška hráze nade dnem:	36,10 m

Hlavní parametry nádrže:

Stálé nadržení:	1,715 mil. m ³
Hladina stálého nadržení:	315,50 m n.m.
Zásobní prostor	7,840 mil. m ³
Hladina zásobního prostoru:	333,40 m n.m.
Prostor retenční neovladatelný:	0,507 mil. m ³
Hladina reten. neovl. prostoru:	334,10 m n.m.
Celkový objem:	10,062 mil. m ³

Rekonstrukce VD Opatovice zajistí bezpečné převedení transformované desetitisícileté povodně a zároveň umožní bezpečné užívání tohoto vodního zdroje pro zásobování





obyvatelstva. Současně budou provedena opatření, která sníží rizika poruchy konstrukce přehrady. Stavební práce byly zahájeny v měsíci březnu 2017 a ukončeny budou v únoru 2019. Náklady jsou vyčísleny na 90 mil. Kč.

Stavební práce jsou rozděleny do deseti objektů, např. koruny hráze, bezpečnostního přelivu, přemostění skluzu i skluzu samotného, vývaru, odpadního koryta a přitěžovací lavice. Současně proběhne modernizace zařízení technickobezpečnostního dohledu.

[← Výstavba vývaru](#)
[↓ Výstavba skluzu](#)

[Nový bezpečnostní přeliv VD Opatovice ↑](#)

Cena rekonstrukce je 90 mil. Kč. Oproti původní ceně tak došlo k navýšení ceny na realizaci způsobené nově zjištěnou skutečností, kterou však nebylo možné předvídat. Podklady získané z dokumentace skutečného provedení stavby nesouhlasily s reálným stavem. Konkrétně to znamenalo, že základová spára neodpovídala dokumentaci skutečného provedení, a proto bylo nutné upravit hloubku a způsob založení železobetonových konstrukcí a určit novou polohu drenáží, což vedlo k vícepracím, se kterými původní projekt nepočítal.



Práce probíhají dle schváleného harmonogramu, navzdory výše zmíněným zjištěním probíhá stavba bez komplikací. Již byla dokončena betonáž bezpečnostního přelivu, přemostění skluzu a část skluzu. Byly odbourány také betony původního vývaru. V současnosti pokračují práce na jednotlivých stavebních objektech vývaru, přítěžovací lavice a koruny hráze (stav k 30. 4. 2018).

Po dobu rekonstrukce je na VD Opatovice prováděna mimořádná manipulace, spočívající ve snížení hladiny tak, aby retenční prostor vždy poskytoval dostatečnou ochranu pro případnou povodňovou událost. Ve fázi stavby s maximálním snížením, které činilo 11,4 m, byly realizovány práce na bezpečnostním přelivu. Od konce roku 2017 se hladina v nádrži postupně navyšuje v závislosti na jednotlivých fázích stavby. V současné době se stavba nachází ve fázi III (předpokládané období 01/2018–09/2018) s max. možným nadržéním v nádrži na kótě 325,15 m n.m. Průběh rekonstrukce neovlivňuje zajištění odběru vody pro skupinový vodovod Vyškov a Bučovice, odběr je zachován v plném rozsahu.

Ing. Jitka Čaganová
investiční útvary

Rekonstrukce VD Boskovice

Vodní tok:	Bělá
Hráz:	
Typ hráze:	kamenitá sypaná
Těsnění:	střední hlinité
Kóta koruny:	432,30 m n.m.
Šířka koruny:	11,00 m
Délka hráze v koruně:	305,0 m
Výška hráze nade dnem:	42,50 m

Hlavní parametry nádrže:

Stálé nadržení:	0,425 mil. m ³
Hladina stálého nadržení:	407,00 m n.m.
Zásobní prostor:	6,152 mil. m ³
Hladina zásobního prostoru:	430,00 m n.m.
Prostor retenční neovladatelný:	0,443 mil. m ³
Hladina reten. neovl. prostoru:	430,80 m n.m.
Celkový objem:	7,020 mil. m ³

V létě 2017 PM zahájilo také rekonstrukci VD Boskovice. Práce potvrzují do října 2019 a jejich cílem je zajistit bezpečný a spolehlivý provoz VD i v případě desetitisícileté povodně. Celkem rekonstrukce vyjde na přibližně 138 mil. Kč.





Bourací práce na skluzu VD Boskovice – březen 2018 ↑

Stavební práce spočívají zejména ve zvýšení kapacity přelivu, skluzu a vývaru tak, aby při průchodu povodní nehrozilo přelítí s následným protržením sypané zemní hráze. Dále dojde k úpravě odpadního koryta, úpravě horní části těsnicího jádra a navazujícím úpravám koruny hráze a obnově dvou mostních konstrukcí přes skluz a přes odpadní koryto.

Rekonstrukce koruny hráze, bezpečnostního přelivu, přemostění skluzu, skluzu a násypu hráze v levobřežním závazání byly navrženy dle požadavku bezpečného převedení kontrolní povodňové vlny $PV_{10\,000}$ přes hrázový profil. Jelikož vývar, odpadní koryto a přemostění odpadního koryta jsou dostatečně oddáleny od vlastního tělesa hráze a nehrozí při průchodu kontrolní povodňové vlny bezprostřední porušení vlastního tělesa hráze, byl návrh těchto stavebních objektů proveden jen na návrhovou povodňovou vlnu $PV_{1\,000}$.

Úpravy koruny hráze zahrnují dosypání koruny hráze, vytvoření zvýšené jílocementové stěny a osazení těsnicí PVC fólie, která bude horizontálně vyvedena až na prefabrikát vlnolamu. Součástí prací je i pravobřežní závazání – vybudování betonového žebra s dotěsněním pomocí tryskové injektáže, dále vybudování nového chodníku a komunikace a zvýšení vlnolamu.

Kapacitu stávajícího přelivu výrazně ovlivňuje velmi malá šířka spadiště při jeho omezené hloubce a také relativně malý průtočný otvor pod přemostěním v počátku skluzu. **Bezpečnostní přeliv** proto bude vybourán včetně dna spadiště a nahrazen novou železobetonovou konstrukcí. Stávající **přemostění skluzu** bude z důvodu rozšíření stávajícího spadiště a skluzu odstraněno. Nové přemostění bude na celou šířku dilatačního bloku tj. cca 17,0 m. **Skluz** bude rozšířen ze současných 3,5 m na cca 9,6 m v horní části skluzu tak, aby došlo k napojení na navržený čelní přeliv. Šířka skluzu se postupně jednostranně zužuje až na konečných 6,60 m. Součástí skluzu je nový vstup do injekční chodby, který je půdorysně posunut spolu s levobřežní zdí skluzu. V současné době byla schválena změna projektu, kdy dojde k vybourání nejen levé stěny skluzu, ale i pravé stěny.

Vývar (dno, stěny i práh) je navržen jako nová železobetonová konstrukce – stávající vývar bude zcela rozebrán. Dno i stěny vývaru jsou navrženy ze železobetonu. Odpadní koryto bude upraveno navýšením části břehu, včetně navýšení opevnění na svazích. S úpravou koryta souvisí rovněž náhrada přemostění přes odpadní koryto novou mostní konstrukcí z železobetonu.

Události

Model plavební komory průplavu D-O-L



Koncem roku 2015 doznala expozice Městského muzea Česká Třebová významného obohacení. Do její části věnované vodní dopravě, přesněji genezi myšlenky na zřízení plavebního kanálu Dunaj – Odra – Labe, byl nainstalován funkční model plavební komory. Jeho rozměry činí 3,5 x 1,4 m. Napuštěn je destilovanou vodou.

Po uvedení do chodu lze na modelu plavidla, který je součástí tohoto celku, sledovat, jak vpluje do plavební komory, jak se tato uzavře, vyrovnají se hladiny do potřebné výšky a plavidlo

komoru opustí. Protože model je zapracován do krajinného terénu a doplněn droboučkou stafáží (stromy, keře, lidé, zvířata, automobily, traktor a podobně), poskytuje jeho sledování nejen technické poučení, ale také estetický zážitek.

Tento objekt dodala firma PK model s.r.o. Praha, která se specializuje právě na tvorbu modelů rozmanitého typu. Údržba tohoto modelu je sice dosti náročná, vzhledem k návštěvnické oblíbenosti tohoto exponátu se ale vyplatí.

Mgr. Jana Voleská
ředitelka
Městské muzeum Česká Třebová
Klácelova 80, Česká Třebová

Události

Ocenění pro Bařův kanál

V rámci jubilejního 20. ročníku prestižní ankety TCG Czech Travel Awards byl odbornou porotou mezi nejlepších osm účastníků v kategorii „Nejlepší trasa jako turistický produkt“ nominován rovněž Bařův kanál. Ve finále pak hlasy veřejnosti získal v této kategorii cenné druhé místo.

Toto ocenění je výsledkem společné snahy řady organizací na Bařově kanále, které se v rámci své působnosti podílí na šíření dobrého jména této významné moravské vodní cesty, zejména Bařův kanál o.p.s. jako propagátora a Povodí Moravy, s.p., jako jejího správce a provozovatele.

↓ Ocenění na slavnostním večeru společně převzali pan Ing. Pavel Cenek, ředitel závodu Střední Morava a pan Vojtěch Bártek, ředitel o.p.s. Bařův kanál


TTG CZECH TRAVEL AWARDS 2017

Restaurace Mlýnec, 16. 4. 2018

Události

Povodí Moravy vydalo unikátní knihu o Baťově kanále

„Baťův kanál – od myšlenky k nápadu“ – tak se jmenuje nová kniha, která detailně mapuje celou historii Baťova kanálu, a to nejen slovem, ale především pomocí téměř tří stovek fotografií.

Na jednom místě tak naleznete nejzajímavější fotografie z doby výstavby a počátku plavby, výkresy unikátních technických zařízení nebo dech beroucí fotografie zdevastovaných objektů po průchodu válečné fronty. Kniha se ale také pečlivě věnuje novodobé historii a dokumentuje nejen znovuobnovení plavební cesty na přelomu tisíciletí, ale také plány na další rozvoj v budoucnu. Součástí knihy jsou také dvě mapy, které Vás provedou samotnou vodní cestou a památkami v blízkém okolí, a navíc základní informace jsou uvedeny v anglickém a německém jazyce.

Za účasti předsedy Poslanecké sněmovny ČR Radka Vondráčka knihu slavnostně pokřtil (jak jinak než vodou z Baťova kanálu) generální ředitel Povodí Moravy, s. p. Václav Gargulák spolu s ředitelem obecně prospěšné společnosti Baťův kanál Vojtěchem Bártkem 1. května 2018 v přístavu ve Veselí nad Moravou. Od tohoto dne je k dostání za symbolicky baťovskou cenu 299 Kč, a to na adrese info@pmo.cz.



Události | Plavební sezóna je zahájena

Baťův kanál slaví v letošním roce 80 let od doby, kdy po kanále proplula první loď. PM, jako správce vodní cesty, proto připravilo několik překvapení, které představilo při odemykání plavební sezóny 1. května v přístavu ve Veselí nad Moravou.

Kromě plavby, hudby a zábavného programu čekalo na návštěvníky přístavu několik mimořádných událostí. „Odemykání plavební sezóny jsme propojili s letošním významným jubileem a pokřtili jsme knihu Baťův kanál – od myšlenky k nápadu, kterou napsal kolektiv autorů z PM. Vedle toho jsme ve spolupráci s Českou poštou připravili 1. vnitrostátní lodní poštu, která měla přepážku umístěnou přímo v přístavu. Každý si tak mohl lodní poštu odeslat pohled přímo z místa i s příležitostným razítkem k výročí Baťova kanálu a razítkem lodní pošty,“ popisuje průběh oslav generální ředitel PM Václav Gargulák. Program doplnila také ukázka práce unikátního technického plavidla Jožin, které se stará o pořádek na Baťově kanále.

Zajímavou je také soutěž určená pro všechny fanoušky plavby – soutěž o proplutí všemi plavebními komorami Baťova kanálu s plavební knížkou. „Každý, kdo do plavební knížky během

léta nasbírá razítka ze všech plavebních komor, může vyhrát půjčení hausbótu, let balonem a další ceny. Plavební knížky jsou k dispozici v informačních centrech a přístavech,“ doplňuje výčet akcí Gargulák.



↑ PM připravilo pro děti také soutěže a ukázkou sladkovodních ryb
↓ Klíčem otočili generální ředitel PM, starosta města Veselí nad Moravou a ředitel ŘVC ČR



Téma

Batův kanál protéká celým mým životem

Ač se to návštěvníkům projíždějícím po hlavní komunikaci I/55 nezdá, Veselí nad Moravou je městem plným vody. Historický střed se nachází na ostrově tvořeném řekou Moravou a náhony někdejších vodních mlýnů později přestavěných na elektrárny, které jsou v provozu již přes 100 let. Za těmito náhony se na místě původního vodního hradu nachází budova zámku, za nímž je v místě někdejšího mlýna dnešní přístav Veselí napojený na jižní úsek Baťova kanálu. Mezi Veselím a Moravským

Pískem se nachází dnes již nevyužívaná šterkovna a za ní protéká Odlehčovací rameno, které je s Moravou propojeno drobným tokem Struhou.

Řeka Morava samotná je lemována slepými rameny odstavenými regulací řeky. Ta proběhla v první třetině 20. století, kdy ničivé záplavy v letech 1910–1911 vedly ke zřízení regulační správy a následné regulaci řeky Moravy včetně výstavby Odlehčovacího ramene převádějícího část povodňových průtoků mimo město.

Veselí nad Moravou v roce 2015 ↓



Základní školu na dokončovaném sídlišti Hutník (ano, u nás na Slovácku byl po válce taky budován mimo jiné i hutní průmysl – Jihomoravské trubkárny a tažírny) jsem začal navštěvovat počátkem 70. let. Ve škole nás učili, že žijeme v úspěšně se rozvíjejícím průmyslovém městě, ale ať už šlo o podniky znárodněné nebo nově budované, výstavba továren a sídlišť probíhala na levém břehu řeky Moravy.

Na druhé straně řeky je celé území mezi Moravou a Odlehčovacím ramenem dodnes protkáno závlahovou soustavou odvodňovacích a náпустných kanálů a torzy souvisejících technických zařízení. Umění vodohospodářů jsme však tenkrát příliš neoceňovali, byla to země našich her a zajímalo nás jen, kde se dá schovat, kudy proplazit a kde postavit bunkr.

Moje dětství je tedy spojeno s vodou, ostatně babička vždycky říkala, že kdyby měsíc nepršelo, já si tu kaluž s bahnem vždycky najdu.

A tak jsme bruslili na „Mrtváku“ (odstavené rameno Moravy) nebo zámeckých rybníčcích, koupali se na „Vitáku“, v mělké vodě „odlehčováku“ nebo na „štěrku“ mezi plovoucími korečkovými bagry, skákali z kolmých stěn „splavu“ na Moravě nebo se procházeli pod jeho vodním paprskem, pytláčili na Struze a nosili domů žampiony z veselských luk a ozdobný „čibuk“ z Baťáku.

Byla to doba mávátek a lampionových průvodů, besed s milicionáři a branných dnů, na hokej jsme jezdili do Gottwaldova a ti šťastnější do spřátelené ciziny Jugoslávské na výjezdni doložku a devizový příslib. Z tohoto období rovněž pochází výstavba známých „sedmi divů Veselí“. Celkem brzy jsem se odnaučil říkat, že tatínek pracuje na „Baťáku“ (provoz Veselí dodnes sídlí v někdejší baťovském domku u plavební komory Veselí), některé soudružky učitelky s tím měly velký problém a málo pochopení, přestože každý z místních hned věděl, kde to je.

Veselí nad Moravou v roce 1953 ↓



Na většině plavebních komor jsou dodnes čtyři funkční „hříbky“ mechanismů otevírajících vrata plavebních komor a na každém z nich je vyraženo nezaměnitelné baťovské logo. Toto logo kupodivu přežilo i období budování socialismu, přestože jméno Baťa, pokud se někde objevilo, bylo symbolem starých zlých časů vykořisťování dělnické třídy a časově nám v dětských hlavách zapadalo někam mezi statečného Jana Žižku a tři mušketýry.

Pro nás, pokud jsme si toho vůbec všimli, to tehdy byl jen další z „obrázků“, který zanikal mezi daleko většími všudypřítomnými hvězdami, kladivy, srpy a věčnými časy. Daleko zajímavější bylo přebíhání ztěželých dřevěných obslužných lávek, skákání do bahnité vody a šplhání po rezavých vratech plavebních komor.

Díky poloze našeho města a sousedovi elektrotechnikovi jsme měli možnost „chytat Rakušáky“ (vysílání rakouské televize ORF), na níž jsme sledovali hlavně kreslené pořady a sport. Nevím už, která třída prvního stupně to byla, ale dodnes si živě vybavuji silné překvapení a pocit neskutečnosti, když jsem při nějakém sportovním přenosu ORF zahlédl na mantinelech hrací plochy stejný obrázek, který jsem tak dobře znal z míst našich her – *Bata*. Opatrnými dotazy jsem se

dobral k tehdy pro mě nepochopitelnému zjištění, že jde o logo firmy, která mimo jiné stála u zrodu Baťova kanálu a která rozhodně není vzdálenou mrtvou minulostí, ale nadále úspěšně existuje a prosperuje, byť „v jiném“ světě.

Čas a nové příhody tento zážitek lehce ošoupaly, ale nikdy nezmizel zcela a naopak se k němu do mozaiky souvislostí přidávaly další doplňující kamínky. Naše zájmy, hry a oblíbená místa se s dospíváním posunuly trochu jinam, vyrostli jsme a rozešli jsme se různými směry s občasnými návraty.

Já jsem se po dokončení vysoké školy (bez ohledu na nabídku zaměstnání u PM) vydal jiným profesním směrem, abych se po letech k vystudovanému oboru – velké vodě – a Baťovu kanálu vrátil, už jako zaměstnanec PM. Závěr minulého tisíciletí byl obdobím intenzivní obnovy Baťova kanálu, která pana Tomáše Baťu mladšího velmi zajímala. Díky jeho několika návštěvám jsem tak měl možnost se s ním při jeho návštěvách několikrát osobně setkat a obrazně tak uzavřít kruh jedné z kapitol mého dětství.

Ing. Pavel Cenek
ředitel závodu Střední Morava

V popředí hříbek funkčního mechanismu na PK Staré Město →
Obnova Baťova kanálu na přelomu tisíciletí ↓





Rozhovor

Povodeň vyvolala některé ukvapené kroky, říká pamětník



Ing. František Ondrůšek

- nastoupil k podniku v roce 1974 jako přípravář výroby
- v letech 1987–2004 zastával funkci ředitele závodu Střední Morava
- následně vykonával funkci specialisty a technického náměstka závodu
- v roce 2008 ukončil pracovní poměr odchodem do starobního důchodu

Při své práci získal řadu ocenění – např. v roce 1983 získal ocenění „Nejlepší pracovník podniku“, tehdy jako hlavní stavbyvedoucí.

Jeho zásluhy na obnově Baťova kanálu byly oceněny předáním pamětního listu v roce 2002.

V roce 2002 vydalo Ministerstvo dopravy a spojů a Ministerstvo zemědělství pamětní list u příležitosti znovuobnovení a pojmenování vnitrozemského průplavu Otrokovice–Rohatec novým názvem „Baťův kanál“. Celkem jich bylo vydáno 50 kusů a byly předány osobám, které se zasloužily

o znovuobnovení vodního díla, kterému hrozil zánik. Za Povodí Moravy, s.p. je obdrželo 7 osob a jedním z nich je pan Ing. František Ondrůšek, bývalý ředitel závodu Střední Morava.

V jakém stavu byl Baťův kanál v devadesátých letech?

Pokud chceme hodnotit technický stav plavební cesty v celé délce cca 52 km před

znovuobnovením plavby je třeba připomenout, že říční úseky byly trvale pro parametry plavby splavné, kanálové úseky byly limitovány funkčností plavebních komor a nánosy v obou rejdách. Vzhledem k tehdy trvalému nedostatku prostředků na opravy, byly prováděny jen práce pro udržení základních funkcí kanálových úseků – rybářské revíry, závlahy příp. rekreace. Teprve koncem 80. let se začalo se systematickou úpravou ucelených úseků – prvně od plavební komory Staré Město po Spytihněv.

Kdo konkrétně stál u myšlenky obnovy rekreační plavby na Baťově kanále?

Znovuobnovení plavby na dnešním Baťově kanále si dle mého názoru zaslouží více pozornosti, než je této záležitosti věnováno doposud.

Myslím, že prvním impulsem bylo asi v polovině 80. let provozování rekreační plavby v moravním úseku od jezu Spytihněv po Bělov lodí HYDROBUS pro asi 150 cestujících s domovským přístavem u rekreačního areálu Pahrbek v Napajedlích. V prázdninovém období s pravidelným jízdním řádem, jinak na objednávku. Počátkem 90. let loď rychle změnila majitele, až byla nakonec prodána mimo region.

Velmi významnou úlohu v rozvoji a propagaci plavby hrály obce a města podél vodní

cesty a to po dobu několika let v úzké spolupráci s Agenturou pro rozvoj turistiky na Baťově kanále ve Veselí nad Moravou, a to do doby, kdy plavbu začaly zajišťovat komerční společnosti ev. fyzické osoby. Za zmínku dle mého názoru stojí připomenout existenci „Spolku pro podporu Pomoraví“, který sdružoval města, obce i fyzické osoby včetně PM především v jižní části od Veselí nad Moravou po Hodonín včetně několika měst Slovenské republiky. Dokonce jedno zahájení plavby, myslím v roce 2004, probíhalo ve Skalici. Celé období obnovy plavby tedy od roku 1994 do roku cca 2002 hlavně v počátcích zajišťovali lidé zapálení pro věc, a to na všech úrovních. Bez jejich nadšení a práce by asi tato vodní cesta nemusela existovat. Patří se všem poděkovat.

Řešili jste při obnově nějaké zásadní komplikace nebo havárie?

Snad jedinou větší komplikací byly povodně v roce 1977, kdy došlo samozřejmě na určité období k zastavení plavby. Rozsah povodní, který neměl pamětníka, vyvolal i některé ukvapené kroky jako např. násilné otevření dolních vrat plavební komory Staré Město při ustupování povodně v červenci 1977. Neznalostí nebo nepochopením funkce plavební komory a jejího nulového vlivu na povodňové průtoky byl dán pokyn k vytržení jedné části dolních vrat pro zdánlivě lepší odtok vody ze zatopených luk.

V dnešní době se hovoří o dalším rozvoji Baťova kanálu: plavební komory Bělov a Rohatec, přístaviště v Kroměříži a Hodonínu. Koresponduje tento rozvoj s vašimi představami?

Další rozvoj Baťova kanálu je určitě spojen s prodloužením vodní cesty jak na sever, tak na jih. Tedy myšlenka vybudování plavební komory Bělov a Rohatec stejně jak přístaviště Kroměříž i Hodonín nejsou v žádném případě myšlenkou novou. Myslím, že na plavební komoru Bělov byla již dříve vypracována studie nebo záměr. Pro další rozvoj této vodní cesty je její prodloužení zásadní otázkou.



← Plavební komora Strážnice před obnovou



Poslední otázka s Baťovým kanálem souvisí pouze nepřímo. Jste zastáncem nebo odpůrcem kanálu Dunaj-Odra-Labe? Proč?

Myšlenka budování tohoto vodního díla je dnes dost letitá a ve své době měla snad i své opodstatnění. Od té doby došlo k výrazným změnám jak technickým, tak ekonomickým. Dnes je dle mého názoru třeba znovu vyhodnotit využitelnost. To znamená udělat průzkum zájmu evropských států o přepravu, druhu a množství komodit případně finanční spoluúčasť především Polska, kde bude třeba provést splavnění Odry několik desítek kilometrů a Německa a samozřejmě realizovat již připravená vodní díla na Labi na našem území. Svůj význam by průplav D-O-L nesporně měl i z hlediska protipovodňové ochrany území, zadržetí vody, rekreace, rybářství, ale to je již význam druhotný. Možná je v této souvislosti třeba podotknout, že i při realizaci D-O-L by nemělo dojít ke kolizi s Baťovým kanálem, který by dále sloužil k již zavedené rekreační plavbě.

Ptal se: Bc. Petr Chmelář

← Ing. Ondrůšek při propagačních plavbách na lodi v plavební komoře Staré Město (rok 1995/1996)

Držiteli pamětního listu jsou za PM také: →
Ing. Ivan Pospíšil, Ing. Jan Novotný, Ing. Milan Večeřa,
Ing. Pavel Cenek, Čestmír Daňhel, Ing. Štěpán Cenek

MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ ČESKÉ REPUBLIKY
A MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY

VYDÁVAJÍ

PAMĚTNÍ LIST

U PŘÍLEŽITOSTI POJMENOVÁNÍ VNITROZEMSKÉHO
PRŮPLAVU OTROKOVICE - ROHATEC NOVÝM NÁZVEM

BAŤŮV KANÁL

KONANÉHO DNE 1. KVĚTNA 2002 U POSLEDNÍ
ZREKONSTRUOVANÉ PLYVEBNÍ KOMORY V PETROVĚ.

BAŤŮV KANÁL (VNITROZEMSKÝ PRŮPLAV OTROKOVICE - ROHATEC) BYL VÝBUDOVÁN V LETECH 1934 - 1938 JAKO ZÁVLAHOVÝ A PLYVEBNÍ KANÁL ZA ÚCELEM ROZVOJE REGIONU, Z INICIATIVY ZLÍNSKÉHO PODNIKATELE TOMÁŠE BAŤI A ZA FINANČNÍHO PŘÍSPĚNÍ FIRMY BAŤA, A.S. KANÁL BYL ZNOVU OBNOVEN NA PŘELOMU TISÍCELETÍ ZA PODPORY MDS ČR A MZE ČR. V SOUČASNÉ DOBĚ SLOUŽÍ TURISTICKÉ PLYVBĚ A K VODOHOSPODÁŘSKÝM A EKOLOGICKÝM ÚČELŮM. PRŮPLAV JE DLOUHÝ 51,4 KM, S VÝŠKOVÝM ROZDÍLEM 18,6 M, KTERÝ JE PŘEKONÁVÁN 13-TI PLYVEBNÍMI KOMORAMI

.....
Ing. Jaromír Schling
ministr dopravy a spojů

.....
Ing. Jan Fencel
ministr zemědělství

25

vydáno nákladem 500 ks, © 2002 KAMARUMAH graphics

Inspirace
odjinud

Velký bratr Baťáku – Canal du Midi

Nádhernou „vodní dálnici“ najdete ve Francii ve vyhlášené vinařské oblasti Languedoc, která nabízí historické přístavy, vinice a sklípky s ochutnávkou vynikajících vín. V minulosti průplav křižovaly nákladní čluny, které byly nejprve taženy koňským spřežením ze břehu, později parními kolesovými penichette. Dnes je vodní cesta doménou pro sportovní, rekreační a hotelové plavby... Taky Vám tento popisek něco připomíná? Podobností s „naším“ Baťákem je daleko více...

- Canal du Midi je **240 km dlouhý průplav** mezi Toulouse a Sète ve Francii, vybudovaný v letech 1666–1682.
- Technicky náročné vodní dílo **spojuje Atlantický oceán se Středozemním mořem**; odtud označení canal des Deux Mers, „Kanál dvou moří“.
- Myšlenka propojit obě moře a vyhnout se tak oklice přes Gibraltarský průliv ožila v 16. století, kdy **potřeba dopravy velkých objemů zboží stoupala** a vodní doprava byla jediným schůdným řešením.





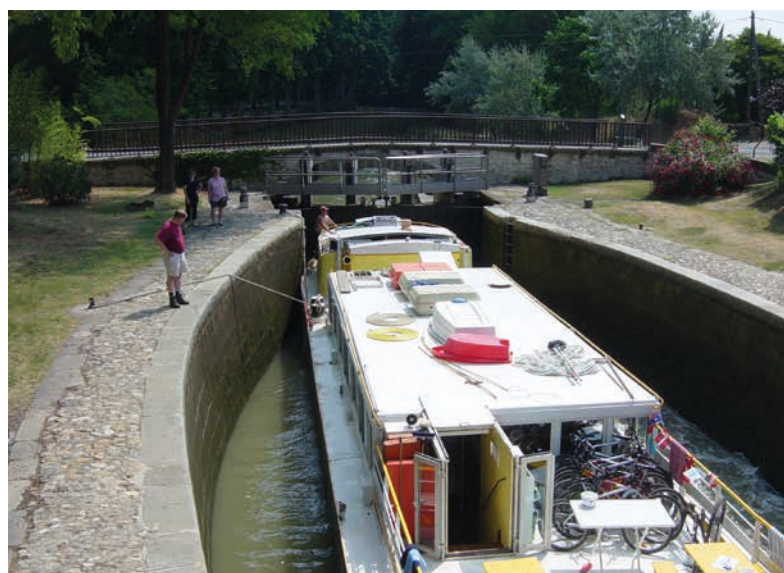
- Myšlenky se později ujal místní šlechtic a správce královské daně Pierre-Paul Riquet, který přesvědčil krále Ludvíka XIV. o technické uskutečnitelnosti díla. Mnoho předchozích projektů ztroskotalo na tom, že **kanál musí překonávat rozvodí Atlantského oceánu a Středozevního moře, a nemá tedy jednotný spád.**
- Výškový profil nejprve stoupá z Toulouse na rozvodí v Naurouze o 57 m a pak klesá o 189,4 m do Sete u Středozevního moře.
- Riquet využil zkušeností se stavbou podobného průplavu Briare, který spojil Loiru se Seinou a zjistil, že nedaleko rozvodí jsou zdroje vody, které lze zadržet v nádrži a jimi pak kanál zásobovat.
- Roku 1666 král Ludvík XIV. stavbu povolil a svěřil ji Riquetovi, který ji pak s dalšími odborníky projektoval a vedl. Podílel se také 20 % nákladů na stavbě (40 % financoval stát a 40 % kraj), která byla dokončena až rok po jeho smrti a stala se dědictvím jeho rodiny.
- Průkopnické technické dílo dnes slouží hlavně turistice (přes 10 tisíc lodí ročně).
- Kromě toho slouží k zavodňování asi 40 tisíc ha půdy.
- Profil průplavu byl původně navržen na šířku 18 m na hladině, 10 m u dna, povolený ponor 1,6 m. Plavební komory měly šířku 6 m a délku

30 m, po špatných zkušenostech s hroucením bočních stěn je však Riquet začal stavět jako oválné s max. šířkou 10 m.

- Na průplavu je 63 zdymadel, 126 mostů, 55 akvaduktů, 7 kanálových mostů, 6 přehrad a 1 tunel – u Malpasu mizí vodní cesta v hoře. Podzemní úsek v pískovci je 161 m dlouhý a do historie vstoupil jako nejstarší umělý podzemní tunel na světě. Je tak úzký, že v každém směru může projíždět vždy jen jediná loď.
- Canal du Midi byl v roce 1996 zapsán na Seznam světového dědictví UNESCO.

Ing. Jana Kučerová
útvár vnějších vztahů a marketingu

↓ Plavební komory jsou oválné s max. šířkou 10 m. Plavební komora l'Aiguille, Autor: Hugo Bouquard



Baťův kanál v číslech

2. prosinec 1938 Byla zahájena pravidelná plavba nákladních člunů ze Sudoměřic do Otrokovic. Zahájení stavebních prací na kanále se datuje 16. říjnem 1934, kdy byly provedeny první výkopy na úseku Vnorovy – ústí Radějovky.

1 600 osob V době nejrozsáhlejší stavební činnosti pracovalo na regulacích a na výkopech až 1 600 osob.

35 milionů korun Na tuto částku vzrostly nakonec celkové náklady na výstavbu kanálu (plánovaný výdaj byl 25,45 milionů korun). Důvodem byla řada změn provedená oproti projektu, neplánovaný nárůst cen stavebního materiálu a také ničivá povodeň, která postihla téměř dokončenou stavbu na jaře 1937.

14 plavebních komor Celkem bylo postaveno 14 plavebních komor, z nichž se první plavební komora nacházela u přístavu v Baťově (dnešní Otrokovice). Dnes je ale již nefunkční a pro překonání výškového rozdílu hladin jich slouží třináct.

5 000 pasažérů Využilo v roce 1995 nabídky na výletní plavbu na remorkéru upraveném na osobní plavidlo Bobra na úseku Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou. V sezóně 2017 byla odhadnuta návštěvnost Baťova kanálu na 90 000 lidí.

1,5 m Je průměrná hloubka Baťova kanálu. Doporučuje se, aby ponor lodí nepřesahoval 80 cm.

8 km/hod. Je povolena maximální rychlost na kanálových úsecích.

3,3 m Je obvyklá podjezdná výška mostů. Nejnižší most v Uherském Ostrohu má proměnnou podjezdnou výšku podle vodního stavu řeky Moravy, který označuje světelný plavební znak.

↓ Nejnižší podjezdný most v Uherském Ostrohu má proměnnou podjezdnou výšku, kterou označuje světelný plavební znak



Živá voda | Díl sedmý: Losos obecný

Tentokrát si představíme druh ryby, který se sice nevyskytuje na území povodí Moravy, ale je to druh, který se do České republiky díky usilovné práci českých a německých rybářů vrátil ze zahraničí, protože jako spousta jiných živočichů byl na našem území v minulosti vyhuben. Nyní ovšem může směle prohlásit, že losos obecný je opět přirozenou součástí české přírody. I přesto však jeho osud stále visí na vlásku...

Historie a rozšíření

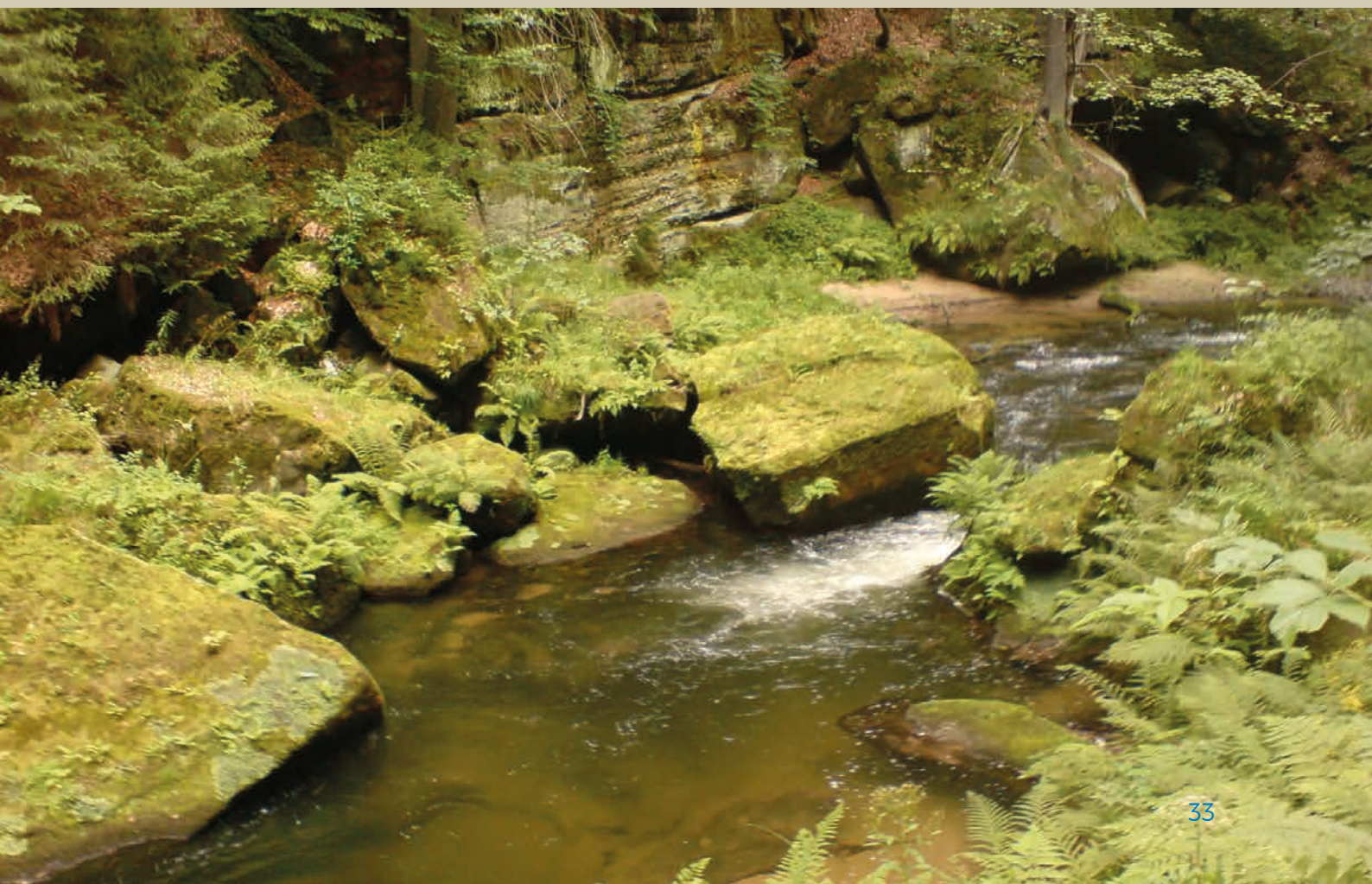
Losos obecný (*Salmo salar*), v dřívějších dobách známý také jako losos labský (dnes je také označován i jako losos atlantský), byl od nepaměti součástí našeho národního přírodní bohatství. Mohutné lososí tahy vždy přitahovaly zájem člověka. Překonávání překážek i samotná majestátnost a krása této ryby uchvacovala. Při svém tahu dokáže losos překonat jezy vysoké i několik metrů. Člověka však losos nelákal jen k obdivu, ale i k lovu. Maso této ryby je vysoce



↑ Losos z moře – stříbrný
↓ Kamenice

kvalitní, s malým počtem kostí a vysokým obsahem tuku, a tak se brzy stalo příjemným zpestřením jídelníčku nejen šlechty, ale i obyčejných lidí.

V Čechách je losos původním rybím druhem zhruba již od doby miocénu. Hlavním těžištěm výskytu u nás bylo povodí Labe a Odry. Doložený výskyt byl také například na řekách Kamenice, Berounka, Bílina, Jizera, Lužnice, Malše, Mže, Nežárka, Ohře, Ploučnice, Divoká a Tichá Orlice,



Otava, Sázava a Vltava. Na Severní Moravě pak na řekách Odra, Olše a Opava. V dnešní době se díky repatriaci losos vyskytuje v Labi resp. Kamenici, Ohři a Ploučnici. Plůdek je vysazován do těchto toků a jejich vlásečnic (Kamenice – Jetřichovická Bělá, Ploučnice – Ještědský potok, Ohře – Liboc). Labem k nám losos pouze táhne.

Celosvětově historicky sídlil v severní části Atlantiku a jeho přítocích v Severní Americe, v Evropě pak od Bílého moře (Rusko) až k portugalskému pobřeží. Řada těchto populací však již byla zredukována nebo zmizela docela. Stále se ještě vyskytuje například v Irsku, Velké Británii, Islandu, Norsku, Švédsku, Finsku, Rusku, Polsku, Německu, Francii, Španělsku, Kanadě a USA (po Maine).

Popis a biologie

Dospělý losos ve výjimečných případech dorůstá i více jak 150 cm a 40 kg. Má hydrodynamický tvar těla a mohutný, vykrojený ocas. Typickým poznávacím znakem lososovitých ryb, tudíž i lososa, je malá tuková ploutvička umístěná mezi hřbetní a ocasní ploutví.

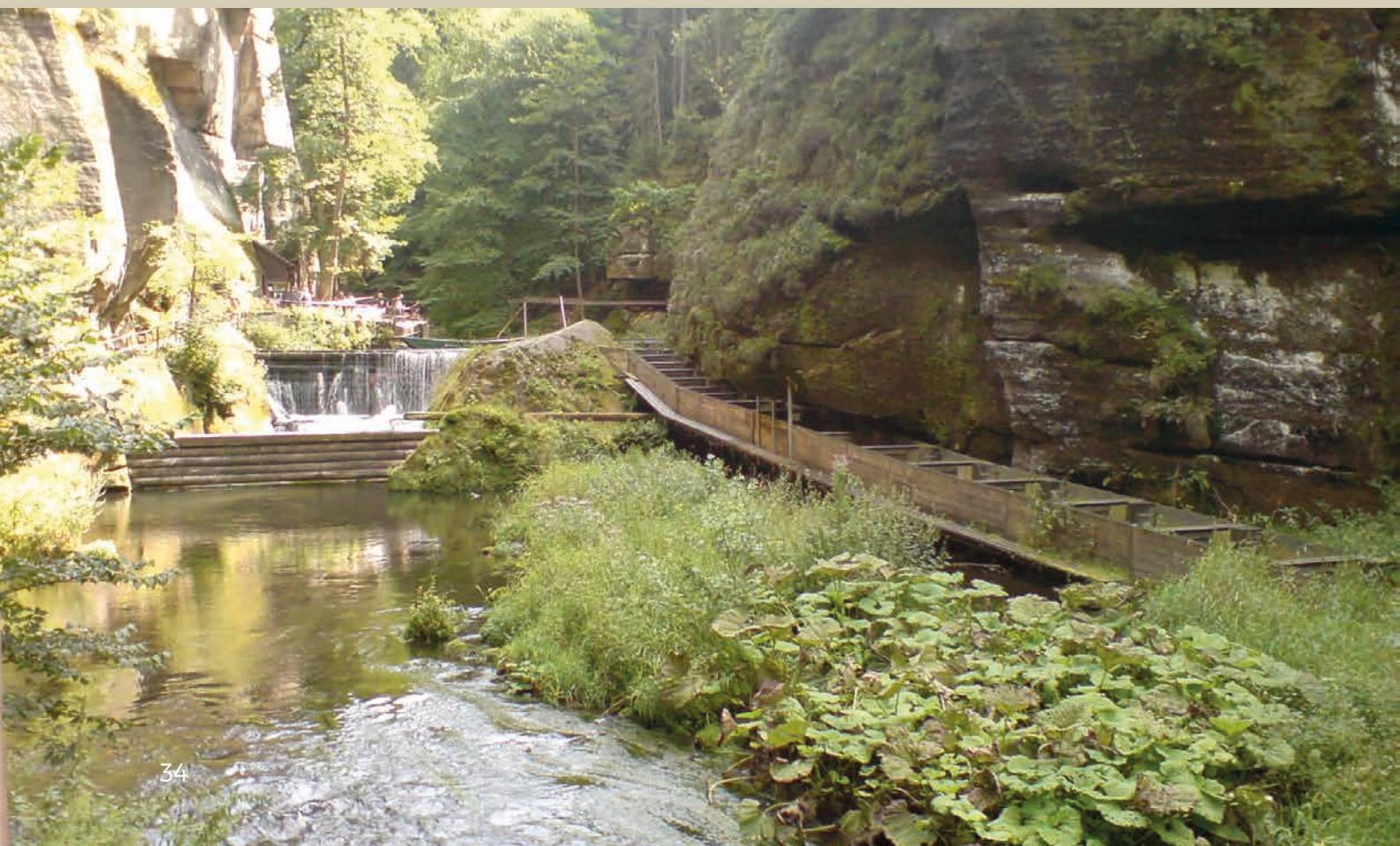
Mladí lososi (zvaní též strdlíce) jsou na hřbetě olivově zelení až tmaví s černými tečkami po stranách těla a s devíti černavými skvrnami na boku (později červené tečkování). Boky přechází



↑ Dospělý losos Kamenice
↓ Rybí přechod Kamenice

ze žlutavé barvy do bílé na břichu. V tomto období si laik snadno mladého lososa splete s běžně se vyskytujícím pstruhem obecným. Mladí lososi procházejí procesem zvaným „smoltifikace“, při kterém se adaptují na život ve slané vodě a zároveň získávají typické stříbrné zbarvení. Při opačné cestě již dospělých lososů za rozmnožování pak získávají tzv. svatební šat.

Losos se vytírá na podzim na trdlišťích, kde ve štěrku a písku hloubí ocasem hnízda. Podle podnebí se za cca 180 dní (v květnu) líhne z jiker váčkový plůdek. Po absorpci váčku je plůdek velmi aktivní a rychle roste. Druhým rokem života v řece se losos začne připravovat na migraci do moře. Po dosažení ústí moře se ještě nějakou dobu adaptuje na nové podmínky. Táhne celým Atlantským pobřežím, kolem Faerských ostrovů a Grónska. Losos rychle roste díky dostatku



potravy. K tření táhnou lososi do řek po 1–3 letech, vzácně delším pobytu v moři. Začíná vplouvat do řek od dubna do srpna (letní tah ryb) a pokračuje do září až listopadu (podzimní tah ryb). Losos urazí denně v průměru 15 km, výjimečně i kolem 40 km. Na své pouti nepřijímá potravu a metabolizuje pouze energetické zásoby vytvořené při pobytu v moři (úlovky rybářů jsou proto pouze náhodné). Během svého života je schopen v ojedinělých případech vykonat až pět tahů.



↑ Pludek

Ekologie a potrava

Losos je významným hospodářským druhem evropské ichtyofauny. V našich podmínkách jej lze považovat za významný bioindikátor jak čistoty vody, tak i průchodnosti migračních tras ve vodních tocích. Vyhledává chladnější stanoviště s vyšším obsahem kyslíku. Optimální teplota vody se pohybuje mezi 7 až 10 °C.

Mladí lososi se živí během svého pobytu v řece převážně hmyzem. Hlavní složkou potravy jsou obdobně jako u pstruha potoční larvy jepic (*Baetis*, *Cloeon*), pošvatek (*Perla*), chrostíků (*Hydropsyche*, *Rhyacophila*), dvoukřídlí (*Diptera*), blešivci (*Gammarus*), měkkýši (*Mollusca*), brouci, mravenci, náletový hmyz atd. Později loví i drobné ryby. V moři se losos živí pelagiálními rybami



↑ Strdlíce lososa

(šproty, koruškami, sledi), popř. i rybami dna a různými korýši. Po odcestování do moře přibývá jejich tělesná váha úžasnou rychlostí, byl zjištěn přírůstek až 1 kg za pouhý 1 měsíc.

Ohrožení a ochrana

S modernizací jezů a lovných zařízení v 19. století začaly stavy populace lososa rychle klesat. Odvádění vody pro mlýny, plavba dřeva, znečištění vody a vysoušení trdlišť pro těžbu písku byly další negativní vlivy znesnadňující tah. Losos rychle mizel z českých vod, což dokazuje i fakt že se v Praze kolem roku 1870 lovalo už jen několik desítek kusů ročně. Tuto situaci aktivně řešil přírodovědec Dr. Frič, který se zasadil o budování líhní a umělé vysazování lososa. První světová válka ale trvale přerušila umělé vysazování. Definitivní tečkou za existencí labského lososa byla stavba Střekovského zdymadla v Ústí nad Labem v roce 1935, jež sice bylo vybaveno rybím přechodem, avšak v nefunkční podobě. Poslední losos byl uloven na Labi v roce 1949.

V roce 1994 se v Německu spustil projekt Losos 2000, který měl za cíl obnovit populaci lososa na celé délce toku Labe a jejich významných přítoků. V roce 1997 se k této iniciativě připojil i Český rybářský svaz spolu s Agenturou ochrany přírody

↓ Odlov Kamenice



a krajiny ČR a vznikla tak snaha o repatriaci lososa do českých řek. Začal se intenzivně odchovávat losos původem ze Švédska (z řeky Lagan) a vysazovat do českých a německých přítoků Labe. V rámci realizace projektu byly vybudovány rybí přechody na řece Kamenici, byla provedena rekonstrukce rybochodu na Střekovském zdymadle a ročně jsou vysazovány desítky tisíc kusů plůdku a odrostlejších jedinců do vybraných řek.

V roce 2002 byly v severočeské říčce Kamenici v NP České Švýcarsko při kontrolním odlovu chyceni první dospělí jedinci lososa. Po více jak padesáti letech to byli první čeští lososi.

Repatriace lososa je však běh na dlouhou trať a proto je třeba stále se věnovat umělému odchovu a výzkumu. Potrvá ještě mnoho let, možná desetiletí, než bude u nás mít losos životaschopnou populaci. Lososi se úspěšně každoročně vracejí, ale určitě ne v míře, která by byla uspokojivá v celé šíři a která by zachovala životaschopnou populaci. Přežití druhu je stále závislé na vlivu člověka. Stále je zde totiž mnoho faktorů, které současnou křehkou populaci ohrožují. Namátkou je to neprůchodnost migračních bariér, znečištění vody, v dnešní době stále aktuálnější nízké stavy hladin vodních toků, ale také predátoři a zcela jistě také pytláctví. Každý ztracený dospělý jedinec je totiž obrovskou ztrátou pro rozmnožování další generace.

Co se týče zákonné ochrany, tak celosvětově je losos hodnocen dle organizace IUCN (Mezinárodní svaz ochrany přírody) jako druh málo dotčený, stejně tak v ČR nepatří překvapivě mezi zvláště chráněné druhy, přesto je ale podle zákona č. 99/2004 Sb. (zákon o rybářství) celoročně hájen, tudíž si jej nelze po ulovení ponechat a musí být šetrně navrácen do vody.

Zajímavosti

- Existuje početná druhová skupina tzv. tichomořských lososů, žijících na obou pacifických pobřežích, kteří však patří do rodu *Oncorhynchus* čili jsou více příbuzní spíše s pstruhem duhovým. Mezi zástupce tohoto rodu patří např. losos čavyča, gorbuša či nerka.
- Na rozdíl od výše zmíněných tichomořských druhů losos obecný dokáže absolvovat

několik migrací za rozmnožováním a zpět do moře (uvádí se až 5). Tichomořští lososi hynou prakticky bez výjimky a svou pouť tak neopakují vícekrát za život.

- Za svůj život opakovaně mění zbarvení – v mládí připomíná pstruha, následně při své pouti mořem má zbarvení stříbrné a při cestě ke tření se opět výrazně zbarvuje (tzv. svatební šat).
- V době tření má poměrně výrazný pohlavní dimorfismus, kdy se samcům tvoří hrb na hřbetě a hákovitě se zahýbá spodní čelist. Samice pouze mění barvu.
- Má schopnost opakovaně se přizpůsobit životu ve sladké a následně slané vodě.
- S putováním souvisí ještě další unikátní vlastnost. Losos si v době raného vývoje dokáže vtisknout do paměti „chuť“ vody z toku, ve kterém se narodil a až přijde čas předání jeho genů dalším generacím, neomylně cestuje přesně do své domovské řeky, kde se rozmnoží. Dodnes není tato schopnost zcela vysvětlena.
- V posledních dvou bodech lze najít jistou paralelu s dalším zajímavým druhem ryby – úhořem. Ten také cestuje mezi oceánem a sladkou vodou, jen v opačném směru.

↓ Šřekovské zdymadlo – přechod



Dětem

Den Země oslavilo ve Znojmě na 1 000 dětí



Za krásného jarního počasí oslavila v pátek 20. dubna téměř tisícovka dětí Den Země. Akce proběhla v prostorách Beach Clubu u Louckého kláštera a již potřetí si program pro školáky i širokou veřejnost připravily Městské lesy Znojmo společně s partnery a Zdravým městem Znojemem.

Dopolední program byl připraven pro děti z místních mateřských a základních škol, odpoledne se pak otevřel pro širokou veřejnost. Děti mohly navštívit hned několik stanovišť a dozvědět se zajímavé informace o lese, ochraně přírody, dravých ptácích, koních,

včelách, vodním hospodaření a rybníkářství. Mohly se podívat na práci stromolezců, fyzikální pokusy či si pohladit nejrůznější zvířátka, jako například i hady.

V odpoledních hodinách přišly děti v doprovodu svých rodičů. Kromě připravených stanovišť si mohly zasoutěžit o drobné dárky. Nechybělo ani tradiční opékání špekáčků.

Děkujeme organizátorům, všem partnerům a dětem, díky kterým jsme náležitě oslavili tento významný den a těšíme se na další ročník.

Ing. Zdeněk Trojan
ředitel Městských lesů Znojmo

Dětem

Mladí hasiči z Šumperku potěšili děti v nemocnici



↑ Návštěva a drobné dárky potěšily nejen děti v nemocnici, ale i personál

Mladí hasiči z SDH (Sbor dobrovolných hasičů) Šumperk-Temenice navštívili v dubnu děti v Šumperské nemocnici. Vedoucí mladých hasičů přišli s nápadem, jak zpestřit pobyt v nemocnici dětem, které tam musí být.

Nejprve oslovili děti chodící do SDH, jestli by se nechtěly podělit o své plyšáky, co mají doma a následně oslovili i veřejnost. Našlo se pár dobrých duší a po protřídění a vyprání všech plyšáků se mohla uskutečnit první návštěva.

Z té byly nadšené nejen děti, ale i personál nemocnice, což vedlo k zopakování. K druhé návštěvě nemocných dětí bylo osloveno i PM. Nemocné děti tedy nedostaly pouze plyšáka nebo obrázek Hasíka, ale od PM také pexeso, pištalku, lízátko z hroznového cukru, perníček, voskové pastelky a další. Celá návštěva probíhala v duchu oživení stereotypního čekání na nemocničním lůžku a navázání nových přátelských vztahů mezi dětmi. Celkem navštívených dětí bylo 15 a jejich věková hranice se pohybovala od 3 měsíců do 18 let.

A painting of a sailing ship with a red hull and white sails, set against a deep blue sea. The ship is viewed from a slightly elevated angle, showing its complex rigging and multiple sails. The water is rendered with various shades of blue, suggesting depth and movement. The overall style is expressive and somewhat abstract, with visible brushstrokes and a rich color palette.

VODA štětcem a básní

Vyhodnocení XIII. ročníku výtvarné a literární soutěže
naleznete v mimořádné příloze tohoto čísla Zpravodaje



Baťův kanál slaví 80 let existence

V roce 2018 slaví Baťův kanál 80. výročí od svého dobudování. Tento uměle vytvořený kanál se stal, a také stále je, symbolem vztahu člověka s přírodou. Představuje 53 kilometrů vodních toků využívaných lidmi pro radost, poznání a odpočinek. Stal se přirozenou součástí přírody. Vedle oblíbené plavby na výletních lodích a pobytu na hausbótech poskytuje útočiště původní fauně i flóře. S ohledem na zemědělskou tradici jižní Moravy nabízí další potenciál pro převádění značného množství vody na velkou vzdálenost a možnost případného obnovení závlah, které v poslední době nabývají na významu. Putování po Baťově kanále je vedle toho všeho také historickou exkurzí do doby, kdy Tomáš a Jan Antonín Baťovi tuto technickou památku vymýšleli a stavěli. Je také příležitostí se prostřednictvím okolních památek seznámit s dávnou historií tohoto území.