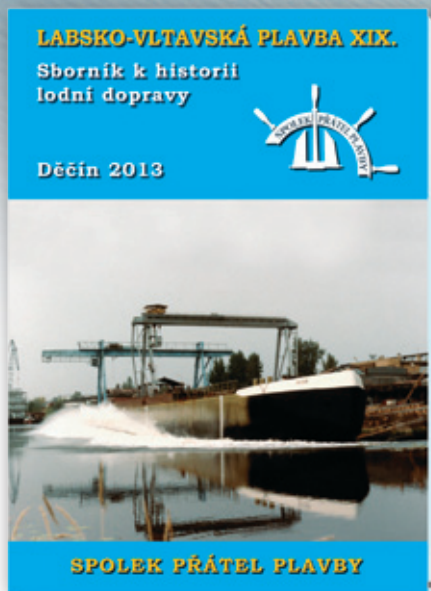




Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



V novém „kabátě“, s barevnou obálkou, částečně barevným obsahem, s větším rozsahem, v brožované vazbě, ale také za novou, vyšší cenu:

Sborník k historii loďní dopravy 2013

Labsko-vltavská plavba XIX

Vazba brožovaná, formát A5, 72 stran

Cena 120 Kč, naše cena 110 Kč, cena K“M“K 99 Kč

ISBN: 978-80-86930-48-0

Sborník obsahuje tyto příspěvky:

Stanislav Příbyl

Motorové nákladní a tankové lodě z Mělníka

Ukázka:

Poslední z výroby nákladních a tankových lodí v Mělníku byla dodávka čtyř kompletních jednomotorových tankových lodí pro renomované německé zákazníky. Pro kompletaci byla v hojné míře použita

zařízení z německé produkce. Délka a šířka tělesa byla určena zákazníky v běžném rozměru 80 × 9 × 3,5m. Tvar tělesa navrhla loděnice. Klasická příď a nákladové tanky byly přizpůsobeny z předchozích typů a doplněny pouze novou jednovrtulovou záďí. Hlavním dílem dodaným zákazníky byly pohonné motory Cummins KTA 38 M o výkonu 950 k pro první dvě lodě a motory KRUPP MaK o výkonu 980 k pro další dvě lodě. To byly skutečné klasické loďní motory s vysokou životností. Od motoru přes vratnou redukční skříň a hřídelové vedení byla poháněna bronzová vrtule o průměru 1500mm. Hřídelové vedení dodávané holandskou firmou bylo ale kamenem úrazu. Složitá montáž, zadírání ložisek a ztrátové mazání tukem bylo bohužel krokem zpět. Kormidelní zařízení stejně jako kotevní vrátky byly dodány zákazníkem. Na plavidle bylo použito pružně uložené nástavby na pneumatických pružinách. Kormidelna včetně vybavení byla vyrobena v Německu, stejně jako pomocné elektrické centrály a rozvaděče a některé součásti tankovacího potrubí včetně hlavního čerpadla...



Pavel Balcar

Čluny AMANDA a investiční politika státu v oblasti plavby v letech první republiky

Ukázka:

Obnova loďního parku byla již v této době kupodivu řízena řadou po sobě jdoucích pětiletých investičních plánů. První z nich, vypracovaný v roce 1924 a platný pro roky 1925 až 1929, předpokládal mimo jiné doplnění deseti člunů k udržení stavu loďního parku a stavbu dalších dvaceti pěti člunů ke zvýšení přepravní kapacity.

Následující plán investic pro roky 1929 až 1933 musel konstatovat nesplnění předchozích představ a proto předpokládal k udržení dobré kondice společnosti značný nárůst investic



do lodního parku. Mimo jiných plavidel to mělo být padesát člunů o nosnosti 1000 tun náhradou za vyřazených čtyřicet devět malých starých a neefektivních člunů s nosností 300 až 500 tun. Teprve tento plán, jak bude dále uvedeno, přinesl první pokrok v obnově lodního parku. Přednost podle něj však dostaly potřebnější MNL – tehdejší rychlolodi pro

Miroslav Hubert

Dlouhá služba osobního parníku RUDOLF – JAROV – VRANÉ – MÍR

Ukázka:

Malé kolovky se už na první pohled výrazně lišily od pražských velkých parníků. Měly trup o boční výšce jen 1,2 metru, takže uzavřené salony pro cestující, a to přední pro druhou třídu a zadní pro první třídu, vyčnívaly nad palubu a byly opatřeny velkými okny. Při rekonstrukci parníků v roce 1937 byly salony prodlouženy k přídi a zádi a okna ještě zvětšena. V prostoru mezi kolesnicemi bylo stanoviště, odkud kormidelník řídil kolem loď. To byl opět rozdíl oproti parníkům velkým, které měly až do roku 1937 ovládní kormidla na samé zádi a uprostřed lodi stál pouze kapitán.

Stanoviště bylo dlouho nekryté, až asi v roce 1948 dostal kormidelník dřevěnou budku. Jako nástupní plošina na loď sloužil cestujícím nástavec se zábradlím na zadním zaoblení kolesnic, umístěný ve standardní výšce asi 2,3 m. Jako volná vyhlídková paluba sloužila cestujícím část střechy zadního salonu.

Jména obou parníků se v průběhu času měnila. Parník RUDOLF nesl toto jméno jen do konce roku 1918...



Vlastislav Ringel

Vůně a krása okamžiku

Ukázka:

Loď stála nehybně u přístavní zdi a když jsem vstoupil na palubu, ta chvíle byla pro mne posvátná! Svě dětské sny naplněné fantazií jsem začal pomalu měnit na skutečnost. Vše pro mne bylo nové, neznámé a okouzující. Kormidelní kolo, pultry, bulaje, luky, knak, kotva, celý trup bych nejraději objal. Nemohl jsem se těch krásných okamžiků nabážit. Den za dnem jsem s lodí splýval, přál jsem si s ní zestárnout. Každý někde začínal a všechno je jednou poprvé. Byl jsem „kluk z ulice“, jak se říkalo těm, kteří nebyli absolventy plaveckého učiliště v Děčíně. Avšak tento hendikep mi nebránil, abych se nestal šifákem tělem i duší...

Miroslav Hubert

Pomníky řekám a plavcům

Ukázka:

Ve stejné době si pořídili památník také Vltavané pražští. Stojí vedle bývalé podskalské celnice Na Výtoni, kde se po staletí proclívalo dříví a potraviny dopravené po Vltavě do Prahy a kde je nyní pobočka Muzea hl. města Prahy a stylová restaurace. Je jím mohutný žulový balvan vytažený z řeky a uložený na zděném hranolovém podstavci. Na balvanu je vyrytý znak pražského Vltavanu a pod ním je nápis „Na paměť podskalských plavců a vorářů“.

Nad tyto tři skromné i když milé památníky vyniká jak svou mohutností, tak i krásou a provedením, socha v členitém uspořádání věnovaná řece Vltavě a jejím čtyřem hlavním přítokům. Celkovou koncepci, bronzový akt mladé ženy v životní velikosti symbolizující Vltavu a čtyři reliéfy žen symbolizující Sázavu, Berounku, Otavu a Lužnici, vytvořil v roce 1916 sochař J. Pekárek...



Roman Laube

Na vorech po Vltavě a Labi do Německa

Zvědavý zpravodaj Kisch se tázal, proč kanalizace poškozují voroplavbu. Starý vorář ho poučuje, že nyní není na Vltavě pod Prahou žádný proud, jen samými jezy nadržená voda. Vory je nutno každou chvíli vléci remorkéry.

Do hospody vstoupil zřízenec paroplavební společnosti a hlásil, že remorkér, který dotáhl jiné vory do Troje, se právě vrátil. Osádka s Kischem se odebrala zpět na vory k další plavbě. V karlínském přístavu byly vždy čtyři vory sestaveny do vleku, tzv. transportu. Oba přední vory byly dvěma lany připojeny k remorkéru a všechny čtyři vory byly spojeny navzájem. Potom měli voraři klidnou plavbu.



Břetislav Matouš Voroplavba na Orlici

Ukázka:

V minulosti byla na Divoké Orlici od Potštejna, na Tiché Orlici od Čičové a následně na Orlici provozována voroplavba. Dřevní materiál byl plaven většinou do Hradce Králové, ale i dále na Labe k Roudnici a také až do Německa. Byla to živnost svobodná a sloužila pro dopravu dřeva z bohatých poleší okolo řeky a z Orlických hor.

V druhé polovině 16. století se plavilo dřevo z lesů okolo Rychnova nad Kněžnou pro doly v Kutné Hoře po Orlici na Labe a po něm až ke Starému Kolínu. Když bylo roku 1635 převzato dědici potštejnské panství, bylo předepsáno poddaným, že: „lidé v horách potštejnských musí k jaru na splav 120 vorů dříví narubati, svázati a dolů k Hradci splaviti“...

Redakční rada

Voroplavba v Čechách – závěrečné slovo

Ukázka:

V minulosti byla ale voroplavba provozována ještě na dalších českých řekách a pro úplnost našeho tématu se zde o nich stručně zmíníme na podkladě údajů v různých pramenech.

Vedle Sázavy byla provozována voroplavba odedávna i na druhém hlavním přítoku Vltavy, **Berounce**. Převážná část dřeva těženeho ve zdejších, tzv. křivoklátských lesích byla ale zpracována na místě na dřevěné uhlí pro zdejší rozvinutý železářský průmysl. Menší část těžby byla splavena do pil v Nižboru a v Berouně a jen nepatrný podíl se dostal ve vorech do Vltavy a po ní na dřevní trh v Praze. Zdejší voroplavba byla panstvím Fürstenbergů ukončena v roce 1857...



Redakční rada

Vzpomínka na Milana Platovského

Ukázka:

...Milan Platovský prožil dlouhý a plodný život a ve svých aktivitách nepolevoval ani ve svém seniorském věku. Jeho život byl provázen soustavným bojem s totalitními režimy. Téměř zázrakem, jako jediný člen rodiny, unikl vyhlazovací mašinerii židovského obyvatelstva v době Protektorátu. Po válce když zjistil, kam se ubírá politický vývoj v tehdejším Československu emigroval nejprve do Francie a později do Chile. Ani zde však mu nebylo dopřáno v klidu žít a pracovat a po levicovém převratu opustil Chile, aby se sem po změně politických poměrů opět vrátil...

Sborník uzavírá pasáž o činnosti Spolku přátel plavby v roce 2012 a seznam členů v roce 2013.

Na realizaci sborníku přispěli ČSPL, a. s. (www.cspl.cz);
EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA – SPED s.r.o. (www.evd.cz)
a Pan Ing. Miroslav Hubert, Praha.

