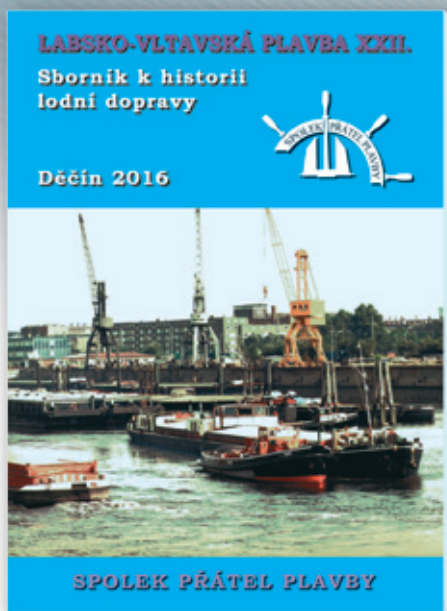


# MARE CZECH



**Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:**



Sborník k historii lodní dopravy 2016

**Labsko-vltavská plavba XXII**

Vazba brožovaná, formát A5, 82 stran

běžná cena 120 Kč

naše cena 110 Kč,

cena K“M“K 99 Kč

ISBN: 978-80-86930-95-4

Distribuci zajišťuje Kosmas, s. r. o.

V nakladatelství Mare-Czech

vydal Spolek přátel plavby v Děčíně



Pro Sborník jsou vybrány tyto příspěvky:

**Pavel Balcar: Téměř zvládnutá šance Arbitráž, československá plavba na Labi a lodní park ČPSL**

Ukázka: ...Pokud se někde v pracích o historii plavby na Labi do roku 1918 mluví o českém vlivu, o českých stopách v jejich dějinách, o jejich českých zástupcích, je třeba mít na paměti, že se v absolutní většině jednalo o německy mluvící občany „českého království“, které samo vystupovalo jako součást v zásadě „německého“ Rakouska – Uherska. V této souvislosti si musíme dále uvědomit, že v počátcích vlečné paroplavby na začátku 19. století, bylo Labe rozděleno mezi devět samostatných pobřežních států – Sasko, Prusko, Anhaltsko, Hannoverko, Meklenbursko, Holštýnsko, Hambursko – Lübecko, Lauenbursko (Dánsko) a již zmíněné Rakousko-Uhersko. S výjimkou malého českého vlivu v Rakousku-Uhersku je tyto země možné označit za německé.

Do konce devatenáctého století se však z tohoto „mnohostátí“ stalo sjednocením oněch osmi států jedno Německo a jeho jediným partnerem na Labi se stalo v roce 1918 nové Československo. Tím do tohoto německy mluvícího prostředí vstoupil cizorodý prvek, samostatný národní stát Čechů a Slováků, a jeho přijetí rozhodně nebylo úplně bezproblémové. Už sám pohyb kapitálu mezi společnostmi „německými“ z těchto států a rakouskými dosud při vzájemném obchodu úplně běžný např. při slučování a jiných transakcích byl najednou komplikován požadavkem Československa, aby plavba sloužila k podpoře a zachování všech výhod z ní plynoucích skutečně podnikům a podnikatelům nového státu. A to obzvláště proto, že byl v té době a dodnes je jedním z mála evropských států, které neměly jiný přímý svobodný přístup k moři.

Základem proto bylo udržení práva na svobodnou plavbu na Labi. Toto právo se na evropských řekách historicky vyvíjelo od westfálského kongresu v roce 1648 postupnými kroky až k Labským plavebním aktům, na jejichž podkladě byla plavba na Labi provozována do světové války. Smlouva tato práva potvrdila tím, že prohlásila plavbu na Labi od Mělníka a Vltavě od Prahy za svobodnou a prvním odstavcem článku 338 uložila povinnost tuto svobodu plavby právně zajistit. Reálně se tak stalo novými Labskými plavebními akty uzavřenými dne 22. února 1922 v Drážďanech...

**František Ptáček: Dějiny přístavu Ústí nad Labem – II. část**

Ukázka: ...Úlohu stanic Ústí n. L. a Děčín, které byly náhle zahraničními služebnami, musela převzít pracoviště Mělník a Praha-Holešovice. Plavební trať se tím ale prodloužila a vznikly velké provozní obtíže. Stav, jaký byl v obou dříve českých překladištích, neodpovídal náhle provozním potřebám.

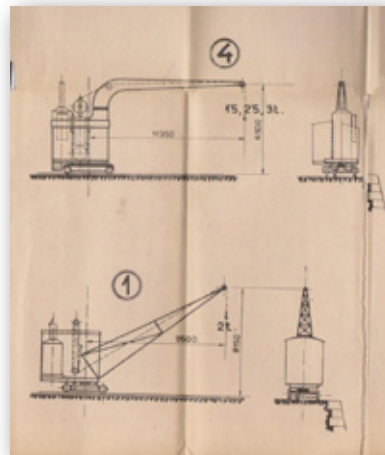
Říšská správa zavedla v obou překladištích „komisařské správce“. V Ústí n. L. působil od 12. 10. 1938 do 6. 2. 1939 jako komisařský správce Reinhard Lorenz, pracovník NBDE. Ten nařídil, že nesmí být přijat žádný Čech,

korespondovat se bude jen německy, a všechno podléhá jen jeho schválení. Po úředním vyřízení příslušných náležitostí se stali německými komisary pro Ústí n. L. Ludwig Holub a Adolf Watzke. V té době vznikly i politické funkce, tzv. „obmani“. Tím byl jmenován v Ústí n. L. právě Watzke.

Původní název společnosti ČPSL byl dnem 7. 4. 1939 změněn na Českomoravská plavební akciová společnost labská (ČPASL), resp. Böhmisch-mährische Elbeschiffahrtaktiengesellschaft BMES, a na vlajce ČPASL se změnila barva hvězdy z modré na černou.

Již počátkem druhé světové války začala v Ústí ve Starém přístavu nakládka uhlí jeřábem z železničních vagonů opačným směrem než doposud. Plavidla s uhlím směřovala k Praze s cílem odlehčit železnici, která byla válečným tažením Německa přetížená a nevládala nároky českých přepravců. Zatímco v roce 1941 bylo v Ústí přeloženo 72.883 tun uhlí, v roce 1942 to bylo již 194.188 tun, a v roce 1943 bylo do Prahy přepraveno 164.430 tun uhlí. Vznikla tak nová relace, která rozšiřovala rozsah služeb plavby.

Po krátké přestávce, způsobené opětovným převzetím provozu překladišť firmou ČPSL, byl již 12. 5. 1945 zahájen lodní provoz přepravou uhlí pro Prahu. Do konce roku 1945 bylo do Prahy přepraveno kolem 300 tis. tun uhlí...



### Pavel Křesťan: Činnost lodních posádek ČSPLO, n. p./ČSPLO, s. p. v námořním přístavu Hamburk mezi roky 1959–1992

Ukázka: ...Popsat dokonale, barvitě a srozumitelně vše co se dělo a souviselo s činnostmi posádek říčních nákladních lodí u námořních lodí – „zámořáků“, nebo u přístavních hrází námořních skladů by zvládlo snad pouze pero renomovaného spisovatele. Pouhá znalost plaveckého povolání nebo neopakovatelné atmosféry velkého přístavního města, jakým bezesporu Hamburk je, pravděpodobně život v přístavu a podíl českých plavců při překládání zboží by beze zbytku zachytit nestačila. Nic se neopakovalo. Vše bylo pokaždé jiné. Jiná byla plavba přístavem v mlze, jiná ve tmě a dešti, nebo v letním slunci rozpalujícím paluby lodí. Pokaždé jiné byly zámořské lodě a zboží v nich. Stejně v přístavu zůstávaly jen neklidné labské vlny neúnavně narážející do boků lodí.

Informace, jaký bude mít průběh nadcházející pracovní den, předávali místní dispečeri velitelům plavidel vždy s předstihem. Posádky čekající na vykládku nebo nakládku se svými loďmi v přístavu Moldauhafen, často jich bylo vedle sebe vyvázáno několik, se vždy navzájem o všem informovaly a připravovaly na druhý den vše potřebné. Bylo to v jejich vlastním zájmu, neboť přístavní remorkéry připlouvaly téměř pravidelně před šestou hodinou ranní a nikdo nechtěl být nepříjemně překvapený neočekávaným budíčkem. Proto ještě téhož dne odpoledne, podle umístění jednotlivých plavidel v poloze stání, se podtáhla volná lanová lana podne dnem lodí odplouvajících časně ráno do přístavu. Po jejich odplutí se vytvořila široká volná vodní plocha a podtažená lana spojovala a jistila zbylá volně plovoucí plavidla s pevně vyvázanou lodí nebo pilotou. Zpětným navinutím těchto lan se uvolněné lodě bezpečně vrátily zpět do polohy k pilotám, nebo k jinému pevně vyvázanému člunu...

### František Ptáček, Josef Picek: Lodní mlýny na Dolním Labi

Ukázka: ...Tento poslední lodní mlýn se objevil již před třicetiletou válkou (1618 až 1648). Jeho stanoviště bylo v okrese Litoměřice nedaleko obce Pišťany, a byl vlastnictvím majitele lovosického panství. V roce 1774 byl mlýn nahromaděnými krami při ledochodu těžce poškozen a jeho opětovné využití na původním místě by z pohledu jeho nepříliš výrazného hospodářského přínosu vedlo k vysokým nákladům na obnovu, a proto se hospodářská kancelář panství rozhodla lodní mlýn zrušit.

Potěšení ze soukromého podnikání ale přece jen umožnilo jeho zprovoznění. Resolucí, datovanou ve Vídni 15. 12. 1792 k úřední zprávě č. 141 o schválení nového způsobu zřízení lodních mlýnů ze strany panských statků, byly stanoveny následující podmínky: (1) Lodní mlýn budí lehce k postavení, a vlastník nemá žádný nárok na příspěvek na dřevěné materiály ani na jiné zvláštní náklady. (2) Zazimování nesmí vést ke škodám, které by v porovnání s běžným obdobím využití mlýna přesáhly celoroční nájemné ve výši 12 zlatých v konvenční měně.

Začátkem XIX. století byl mlýn, jehož aktuálním držitelem byl Franz Siegel, zrušen. Přesto již v roce 1826 byl obnoven název mlýna. Pod pečeti převzal mlýn Josef Dienelt, který panství zaplatil roční pachtovné 20 zl. konvenční měny. Z Dienelta přešlo vlastnictví mlýna na Franze a Franzisku Rocheltovi, a od nich na Franze a Franzisku Müllerovi...



### M. Hubert: Vzpomínka k lodním mlýnům

Ukázka: ...Bylo mi asi sedm let, když se moji rodiče přestěhovali v obci Helemba (po r. 1945 Chl'aba), ležící v cípu mezi Dunajem a řekou Ipeľ, kde byl otec četníkem, do domku pana Dajče. Byl zde mlynářem a jako všichni místní obyvatelé, Maďar. Pan Dajč (nevím, jak se psal, zde je to foneticky) vlastnil ve dvacá-

tých letech lodní mlýn, zakotvený u velkého blízkého ostrova Helemba (ř. km 1711,2–1713,4), ležícího asi tři kilometry nad ústím Ipělu. K dopravě obilí, mouky a osob mezi dunajským břehem a ostrovem sloužila pramice délky šest až sedm metrů...

### Josef Picsek, Jiří Martínek: Proměny remorkéru PŘEROV

Ukázka: ...Posádku tvořilo osm osob: kapitán, kormidelník, dva lodníci, strojník, dva topiči a pomocný topič. Kajuty pro posádku byly v částečně zapuštěných kajutách jak na přídi, tak na zádi. Na přídi byli ubytováni: kapitán, kormidelník a strojník, každý v oddělené kajutě. Zbytek posádky se tísnil na zádi. Sociální zařízení (WC, sprchy) bylo společné. Ostění kajut bylo bez tepelné izolace. Stropy byly opatřeny pouze nátěrem, který sice omezoval srážení vlhkosti, ale tepelně neizoloval. V zimním období, kdy bylo plavidlo odstaveno z provozu, tam posádka strádala zimou. To snad mohlo vyhovovat v Holandsku, kde je mrazivých dnů málo, ale na území Polska to nebylo nic příjemného.

Při provozu na Odře nebyly žádné problémy se zásobováním černým uhlím potřebné struktury, pro kterou bylo zařízení upraveno. Do bunkrů na lodi se uhlí dostávalo přes síta, která byla instalována nad bunkrovacími otvory. Ve Štětíně se nevyskytly žádné problémy se zásobováním uhlím potřebné jakosti a vždy v žádaném množství.

První pojmenování remorkéru bylo PREZIDENT BENEŠ, ale již v roce 1950 byl remorkér přejmenován na „politicky neutrální“ PŘEROV. Parník PREZIDENT MASARYK získal nové jméno OSTRAVA.

Z dnešního hlediska lze považovat za zvláštní, že ještě v roce 1947, kdy se již v plavebních podnicích uplatňovala motorová trakce, byl v tomto případě zvolen parní pohon. Lze to vysvětlit tím, že se jednalo o předválečné kontrakty, jejichž plnění přerušila válka. Podle informací rovněž i polská plavba nakoupila po druhé světové válce nezjištěné větší množství parních remorkérů. Pro českou plavbu bylo oněch pět parních remorkérů poslední dodávkou tohoto druhu...



Sborník uzavírá pasáž o činnosti Spolku přátel plavby v roce 2015 a seznam členů v roce 2016.

Na realizaci sborníku přispěli:

T-PORT, spol. s r.o., Prístavní 432/8, PSČ 400 07  
Ústí nad Labem, IČO: 654 13 765, provozovatel veřejného přístavu Ústí nad Labem-Krásné Březno.

 **T-PORT**  
spol. s r.o.

