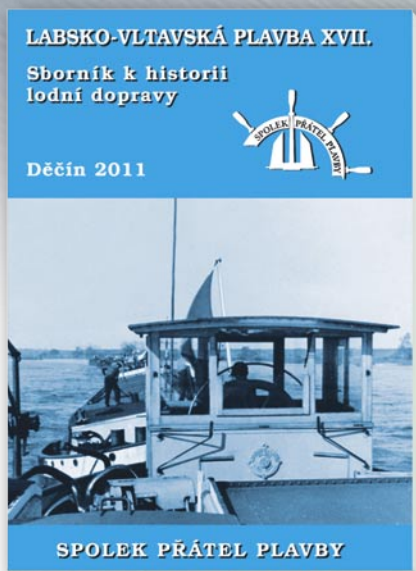


MARE CZECH



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Sborník k historii lodní dopravy 2011

Labsko-vltavská plavba XVII“

Vazba V1, formát A5, 64 stran

Cena 79 Kč, naše cena 75 Kč, cena K“M“K 70 Kč

ISBN: 978-80-86930-31-2

Sborník obsahuje tyto příspěvky:

Pavel Balcar, Lubomír Melen

Vlečný nákladní člun 725 t ČPSL/ČSPLO a ČSPO (1. část)

Ukázka:

...Kryt nákladových prostorů byl tvořen pevnou, pochůznou hřebenicí (štylba), do které se vkládaly dřevěné krokve (špány). Na krokvích ležely dřevěné krytové tabule (luky) zapadající na spodní straně svými úhelníky do krokví. Spojy prken byly překryty páskou a celek se natíral asfaltovým nátěrem. Horní hrana tabulí byla zasunuta pod plech hřebenice, spodní konec byl zajištěn petlicemi a tyčemi celního uzávěru.

Kotvení zařízení na přídi i zádi používalo čtyřramenných kotev o hmotnosti 350 a 280 kg. K tomu byly umístěny na přední a zadní palubě průvlaky kotevního řetězu a čtyřhranná kotevní pacholata pro uvázání a po-

volování kotevního řetězu. V provozu byl kotevní řetěz v délce cca 20 m nahrazován na počátku kotevním lanem s dvěma oky připojeným zámky mezi kotvu a kotevní řetěz (tau). K manipulaci s kotvami sloužila na přídi pevná kotevní čnělka s kladkami a navijáky výprostného lana s ručním pohonem. Na zádi byly použity kotevní výložníky s kladkami a obdobné navijáky jako na přídi. Příď i záď byla vybavena kotevním jeřábkem (davít) k vytažení kotev na palubu. Navijáky sloužily v přístavu i jako manipulační pro posun lodi...

...Pro vyvazování plavidla bylo na přídi i zádi po dvou dvojitých pacholatech a po třech jednoduchých pacholatech na každém boku. Další dva páry pacholat na přídi sloužily pro vlečení. Po celé délce lodi a u každých vazacích pacholat byly kroužky pro úvaz loďky, vazáků (ciplů) nebo upevnění pohyblivých kladek...



Luboš Šebrle

Jak se jezdilo samotíží

Ukázka:

...Při plavbě samotíží byla velmi důležitá celková souhra lodní posádky, její šikovnost a hlavně znalost trati. Kormidelník zpravidla vedl loď a vydával pokyny pro ostatní členy lodní posádky. Ta musela být v trvalé pohotovosti. Byl jsem v té době plavčák s těmito úkoly: točit kormidlem dle pokynů, často celý den po dobu jízdy. Časem jsem znal kdejaký oblouk, mosty a jak je nutno je najíždět, přístavy atp. Bylo-li nutno, vhodit kotvu nebo ji navijákem vytahovat. Odtáhnout záchrannou loďku a před kotvením ji uvázat na postranní pacholata. Na přídi člunu jsem prováděl měření hloubkoměrem v obloucích a pomáhal při sochorování. Sochorování je fyzicky velmi náročná činnost vyžadující nejen sílu, ale i obratnost. Mým vzorem byl lodník Malinovský, který ovládal so-



chorování velmi bravurně. Použitím sochoru lze odvrátit klopení lodě (vybočení vlivem odstředivé síly) do oblouku a zabránit nežádoucímu styku s břehem. Dlouhé oblouky by bez sochorování loď těžko proplula. Sochor při vhození do vody musí být uvázan vazákem za horní část dřívě než se opře do dna. Okamžitě po styku s dnem jde nahoru, jakoby „roste“. Sochor zabraňuje vyjždění příďe z oblouku a kormidelník manévruje tak, aby mohl odtáhnout záď, která vlivem odstředivé síly do oblouku padá nejvíce. I při tomto manévru je zpravidla nutno použít sochor k zabránění styku zádi s vnější stranou oblouku. Je-li zřejmé, že loď oblouk neprojde, musí se zakotvit a sakováním (brzděné splavávání) dostat loď do patřičného směru. Kotvením se příď lodě stáčí do břehu a je nutno použít sochoru k zastavení takového pohybu. Kotvilo se vždy zadní nábrežní kotvou a na ní se také odsakovalo. Měření na přídi hloubkoměrem signalizovalo dostatečnou hloubku a dle toho se také najíždělo. Po zjištění, že hloubky ubývá, muselo se najíždění přerušit. Pokud byl příznivý vítr, pak velmi pomáhala plachta...

Pavel Křestán

Motorové nákladní lodě typu MN 5308 (BM 500)

Ukázka:

...S ohledem na rostoucí přepravní požadavky bylo třeba za úbytek vlečné síly a nákladního prostoru zajistit odpovídající náhradu. Přestože v Českých loděnicích v Mělníku byla již v roce 1959 zahájena výroba moderních motorových nákladních lodí typu MN 7701 a MN 7301 (o nichž bude pojednáno v některém z dalších pokračování) a ČSPLO si vlastními silami prováděla přestavbu vlečných člunů na motorové nákladní lodě, stále byl pocítován nedostatek dopravní kapacity s ohledem na potencionální poptávku přepravníků...

...Plavebnímu podniku ČSPLO bylo umožněno pořídit v Polsku celkem 15 kusů motorových nákladních lodí typové řady BM 500. První loď vyrobená ve wrocławské loděnici doplula do Děčína v roce 1964. Dostalo se jí označení MN 5308. V číselné řadě navazovala na již provozované motorové nákladní lodě podobné nosnosti a výkonu. Téhož roku následovaly ještě čtyři další novostavby s číselným označením MN 5309, 5310, 5311 a 5312. Další lodě tohoto typu, celkem deset, dopluly do republiky v průběhu roku 1965. Poslední novostavba nesla označení MN 5322...



Zdeněk Davídek, Vladimír Špaček

Botely na Vltavě v Praze

Ukázka:

...Stavba všech tří botelů proběhla v loděnici v Praze – Libni a to v pořadí: 1. ALBATROS, 2. ADMIRÁL, 3. RACEK. V areálu loděnice byla ještě na stapelu tryskáním pískem řádně očištěna podponorová část a následně byla šopována zinkem. Poté byl celý trup opatřen zvláště odolným nátěrem. Tento postup ochrany podponorové části trupu byl zvolen záměrně, protože bylo vcelku jasné, že z technických důvodů nebude možné po celou dobu životnosti botely vytáhnout z vody a obnovit nátěr podponorové části trupu. Na takto provedenou ochranu byla poskytnuta na tehdejší dobu nezvykle dlouhá záruka – dvacet let. Po dokončení hrubé stavby trupu a první nástavby bylo lodní těleso spuštěno na vodu, provedeno dostrojení podpalubí a první nástavby. Souběžně byly ve výrobních halách vyrobeny plošné sekce druhé nástavby a kompletní blok komína. Byly vyrobeny součásti pevné výstroje, strojního vybavení, potrubních systémů, výdřeva a nábytek...



Miroslav Hubert

Stará vltavská plavba na obraze C. R. Crolla z roku 1841

Ukázka:

...Všechny tři zobrazené cíly byly vybaveny velkou uzavřenou kajutou pro posádku, což v této době nebylo na vltavských lodích ještě obvyklé. Ani labské lodě osmnáctého století, které vozily kupecké zboží, nebyly ještě kryté a neměly přístřešek pro posádku. Teprve kolem roku 1780 byly z podnětu Magdeburského kupeckého bratrstva zavedeny čluny kryté dehtovanou plachtou a mající skromné přístřešky na zádi. K řízení cíl sloužilo závěsné kormidlo, používané na labských lodích místo kormidelního vesla od počátku devatenáctého století. Ani to nebylo ještě dlouho na vltavských lodích obvyklé. Podle uvedených tří dobových „vymožeností“ zobrazených cíl můžeme usuzovat, že nebyly postaveny v některé povltavské loděnici, ale spíše v loděnici severočeské v labském provedení, ovšem zmenšeném pro plavbu na českém Labi a na dolní Vltavě (labské lodě měly v té době nosnost 80 až 120 tun). O labském provedení zobrazených cíl svědčí i vysoký stěžen, sloužící jak k nesení tehdy obvyklé ráhnové plachty, tak i k uchycení vlečného lana při plavbě proti proudu. Cíla plující vpředu má stěžen sejmутý a položený

do lodě tak, že jeho dolní konec vyčnívá nad střechou nástavby. Pečlivý malíř Croll zachytil i takové detaily, jako jsou sloupky vyčnívající vzadu nad střechou kajuty a sloužící k uchyacení otěží ráhnové plachty, obrtlík závěsného kormidla, bedničku na kameny na kormidelní ploutvi, plachtu visící ze stěžně na lodním boku a dva sloupky, vyčnívající nad prkenný kryt v ose lodi. K čemu ale tyto sloupky sloužily, nevíme. Na cílích z Karlínského přístavu se nevykytují...



Jan Valchář

O voroplavbě posázavské

Ukázka:

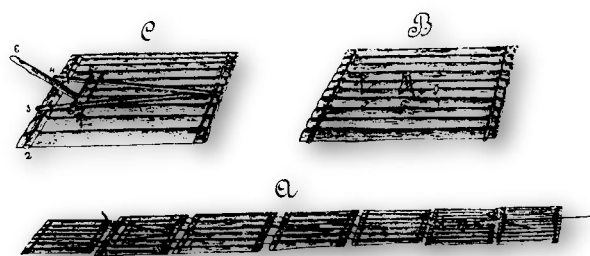
...Takto připravený pramen není ještě způsobilým na dalekou cestu; neboť kdyby se plavil vraty přes jez, snadno mohlo by se přihodit, že by zadní vor vjel předkem na přední. Tomu zabrání se vejponou (obr.č.2A 4), která bývá 2 až 3 metry dlouhá a připevněna jest na předáku houžví k válci, který připoután jest k vořině. Vejpona tato musí přečnivatí předeek voru pacholčí.

Podobně upevňují se, avšak toliko k vořině, na ostatních vorech buď líhy, nebo vořiny. Tyto poslední jsou pravidelně v počtu 4 až 5 upevněny mezi druhým a třetím vorem a mají je plavci do zásoby, kdyby se jim snad na cestě přihodila nějaká nehoda a oni vor musili spravovati. K těmž účelu berou si též 2 až 3 otýpky houžví.

Nejsou-li prameny příliš těžké a voda-li je příznivá, přibírají též na vory náklady (například pražce nádražní), které se uprostřed voru pevně houžvemi uváží. – Někdy přiváže se na pravou stranu pramenu též kus hříbě, zvláště tehdy, je-li velmi silný.

Na takto připravený pramen, je-li voda pro plavbu příhodná, stoupnou tři plavci, z nichž nejzkušenější, jenž zve se vrátný, zaujme místo u vesla. Druzí dva sochorníci drží v rukou dlouhé tyče (sochory), jež na konci jsou okované. Kování toto zve se okovec. Sochorníci strkají sochory pramen od břehů, ode skal atd., kdežto vrátný, na němž spočívá největší zodpovědnost, aby vor v pořádku na místo byl dopraven, řídí veslem směr pramenu. Vrátný musí míti na zřeteli, aby předákem do kamene, břehu atd. nečelil, tj. nenarazil.

V místech, kde řeka zatáčí a voda silnější proudí, musí se pramen překládat = vrátný musí jeti napříč přes řeku, čili jak plavci říkají „od špicu ke špicu“...



Čís. 3. A) Pramen. B) Vor pacholčí.
C) Špek.

Sborník uzavírá pasáž o činnosti Spolku přátel plavby v roce 2010 a seznam členů v roce 2011.