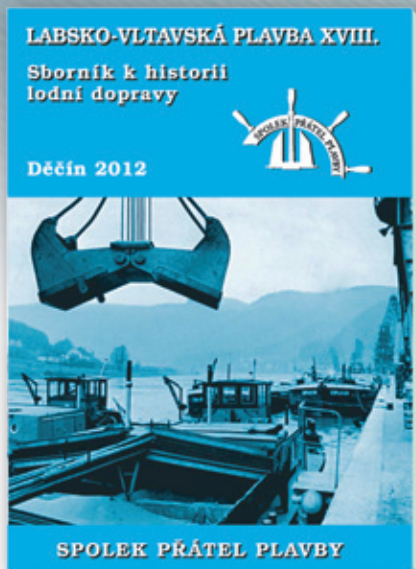


MARE CZECH



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Sborník k historii loďní dopravy 2012

Labsko-vltavská plavba XVIII

Vazba V1, formát A5, 64 stran

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

ISBN: 978-80-86930-40-4

Sborník obsahuje tyto příspěvky:

Pavel Balcar, Lubomír Melen

Vlečný nákladní člun 725 t ČPSL/ČSPLO a ČSPO (2. část)

Ukázka:

...Ani ubytování posádky, obzvláště lodníků na přídi, nepřinášelo prakticky proti standardu starších lodí mnoho nového. Lokální topení, absence hygienického zařízení a elektrických rozvodů časem představovaly značný nedostatek. Částečně byl standard bydlení vylepšen úpravami popsány ve zvláštním oddíle.

Z dnešního pohledu představovala slabinu i ruční manipulace s kotevním zařízením a kormidlem. Ranní vytažení kotev a celodenní „cvičení“ u kormidla vyžadovalo od obsluhy slušný fyzický výkon.

Přechod na trvalý provoz na kanalizované trati přinesl zavedení změny

v provozu kotevního zařízení. Kotevní lano – řetěz na zádi nebyly vedeny kotevním průvlakem, ale přes ochozové pachole (gangpult) a po boku lodi ke kotvě (padačka). Výhodou bylo, že při spuštění kotvy nebylo nutno čekat na vytažení nastavené délky kotevního řetězu, kotva zabrala prakticky okamžitě po spuštění na dno řeky. Nevýhodou bylo, že takto zakotvená loď v proudu nebyla držena v ose lodi, vychylovala se, zvětšoval se její odpor a kotva nedržela. Tento postup byl proto na regulované trati kontrolován a postihován.

Navzdory uvedeným nevýhodám však právě jednoduchost člunů představovala jejich hlavní devizu. Pro dozorující techniky představovalo zásobení člunu konví petroleje, několika cylindry do lamp a plechovkou vazeliny často celoroční řešení provozu...



Michael Bor

Osobní loď NEPOMUK

Ukázka:

...Po odkoupení byly neprodleně podniknuty kroky k odplutí z Düsseldorfu do Prahy. Strojník Jan Zeman zažehl doutnáky a poprvé „rozvášnil největšího trabanta na planetě“ (dvoutakt), poté lodník R. Fiala „zahodil“ vazáky a kolega kapitán Pavel Křesťan „zakuploval gang“. Nikdo z těchto tří odvážlivců a „mazáků“ v oboru nemohl tehdy tušit, že první etapu plavby ukončí již v plavební komoře Gelsenkirchen. Tam se dosud bezproblémový dvoutakt na několik týdnů odmlčel. Jednalo se o havárii hlavního motoru, po níž následovaly týdny úmorného čekání na pomoc v nesnesitelném vedru tropického léta roku 2006. O přežití se pokoušeli usilovnou prací, např. natíráním celé veledlouhé střechy. Nakonec vše dobře skončilo, čerstvý majitel nešetřil svoji peněženku a zabezpečil nákladnou opravu motoru u jedné německé motorářské firmy. NEPOMUK se pohnul, ale na Gelsenkir-



chen nikdo ze zúčastněných nezapomene do konce svého života. Zbyly z něj rozličné vzpomínky a pár fotografií. Od komory Gelsenkirchen NEPOMUK odplul konečně vlastní silou po Středozemním kanálu až k drážďanské loděnici v Laubegast, kde mělo dojít k vytažení lodě na souš. Mezi rejdařem a loděnicí nedošlo ale k dohodě, takže nezbylo než Sasko opustit a pokračovat do Čech. Vlečení obstaral ZKMR BESKYDY pod vedením kpt. Weinlicha. V loděnici ČSPL Křešice byl NEPOMUK vytažen na souš a byla na něm provedena oprava, revizní prohlídka a přebarvení celého lodního tělesa z původní bílé na dnešní černou, tj. tradiční barvu většiny lodí rejdařství P. V. Č. S.* Z loděnice vyplul NEPOMUK dne 25. 11. 2006. Během přeplavby do Prahy loď vedl kpt. Kotouč. Dne 26. 11. 2006 v 16.15 hodin dorazila loď do svého nového stálého kotviště na Vltavě, a to při západním konci Platněřské ulice na Starém Městě pražském...

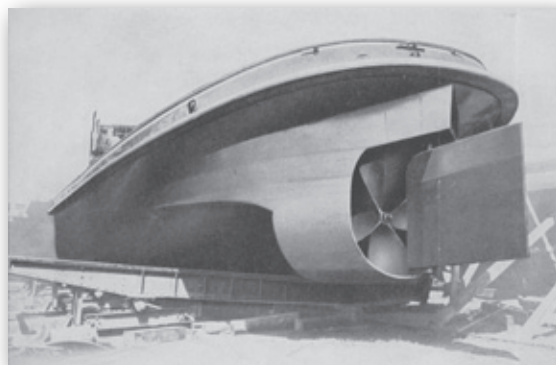
Miroslav Hubert

Užití „lodního šroubu“ na střeoevropských řekách

Ukázka:

...Vrtulovou dýzu vynalezl v roce 1928 německý inženýr L. Kort a po jejím zdokonalení, které trvalo asi čtyři roky, se použití dýzy rychle rozšířilo nejen na říční lodě, ale i na menší lodě námořní. Je vhodná pro lodě, které mají mít velký tah při malých rychlostech, jako jsou remorkéry, rybářské lodě apod. Dýza je v podstatě profilovaný dutý prstenec, obepínající lodní vrtuli. V příčném řezu má dopředu rozšířený letecký profil, např. NACA 4415, často ovšem z výrobních důvodů zjednodušený. Výsledný efekt dýzy se skládá z několika složek, především je to zvýšení množství vody přiváděné k vrtuli zvětšeným vstupním průměrem dýzy, což má za následek zvýšení účinnosti vrtule.

Dýza je většinou připojena ve své horní části k lodnímu trupu a je tedy pevná. U remorkérů, zejména tlačných, je to ale samostatné těleso opatřené nahoře osou (pněm) k otáčení, takže slouží i jako velmi účinné kormidlo. Velká tlačná soulodí by se na střeoevropských řekách nedala tlačnými remorkéry vybavenými jen normálními kormidly vůbec ovládat. Proto jsou u nich otočné Kortovy dýzy zcela nezbytné...



Roman Laube

Plavba Evropou na vltavském parníku LANNA 6

Ukázka:

...Obratný strojník Struha upravil říční parník a jeho stroj podle předpisů pro plavbu na moři. Dne 7. října 1920 parník odrazil od mola v Cuxhavenu v ústí Labe a po plavbě v mořských vlnách dorazil do Wilhelmshavenu. Okolo přístavního mola bylo mnoho vraků nedávno potopených vojenských plavidel. Průplavy a po Emži parník LANNA 6 doplul šťastně na Rýn, proti jehož proudu pokračoval v plavbě. Pod mostem Ruhrort – Homberg došlo k vážné havárii. Mezi jeho pilíři do parníku LANNA 6 narazil uhelný člun a odrazil jej do divoké vody, kde kormidlo bylo neúčinné. Nárazem vznikly na přídi čtyři trhliny, kterými do trupu začala vnikat voda. Posádce se ale podařilo trhliny prozatímne utěsnit a později v Kolíně nad Rýnem trup trvale opravit. Za plavby na Rýně parník často potkával malé osobní motorové lodě, barkasy, vezoucí dělníky a horníky. Mnozí, když viděli československou vlajku volali „Kam jedete? Nazdar! My jsme také Češi!“ Byli to čeští horníci, kteří zde již po léta pracovali...



Johanes Hirsch, Drážďany

175. výročí Saské paroplavební společnosti s účastí parníku PPS VLTAVA

Ukázka:

...Následující den se na palubu lodě dostavil ředitel společnosti SDG p. Dr. Sebastian Mayer-Stork v doprovodu fotoreportéra novin Morgenpost p. Türpeho. Privítal pražské hosty a v doprovodu kapitána Weinlicha si prohlédl loď. Na památku pak předal kpt. Weinlichovi suvenýr z míšeňského porcelánu.

Kromě setkání oficiálních představitelů plavebních společností a zájmových sdružení a spolků zajímavých se o historii a současnost plavby proběhla i řada neformálních setkání mezi posádkami lodí, které využily volného času k lepšímu vzájemnému poznání.

V této souvislosti je vhodné připomenout, že vzájemné kontakty německé a české plavby mají velmi bohatou historii a pozitivně ovlivňovaly činnost plavebních společností na obou stranách společné hranice. Stačí jenom připomenout prodeje saských parníků v roce 1911 a 1921 pražské PPS, které pomohly stabilizovat hospodářskou situaci jak pražského tak i saského podniku (inflace). Nebo v pozdějších letech zapůjčení parníku BAD SCHANDAU

a DIESBAR pro obsluhu pravidelné linky Děčín-Hřensko (roky 1975–1977) atd.

Parník VLTAVA byl začleněn do slavnostního programu prakticky až v sobotu 9. července...



Vlastimil Pažourek

Vzpomínka na Zdeňka Bauera

Ukázka:

...V tomto roce († 25. červne 2012), nás opustil náš dlouholetý kolega a přítel Zdeňk Bauer. Patřil k několika málo lidem, kteří stáli u zrodu Spolku přátel plavby. To že jsme se společnou prací vypracovali v úctyhodnou organizaci s pravidelným programem a velmi rozmanitou publikační aktivitou je ve velké míře i jeho zásluha.

Osobně vzpomínám hlavně na dobu, kdy se náš Spolek začínal probouzet k činnosti. Velmi si dodnes cením zkušeností Zdeňka Bauera, který mě jako emeritní muzejník hodně pomohl v orientaci v oboru a k získání profesní jistoty a sebevěvěry...



Sborník uzavírá pasáž o činnosti Spolku přátel plavby v roce 2011 a seznam členů v roce 2012.