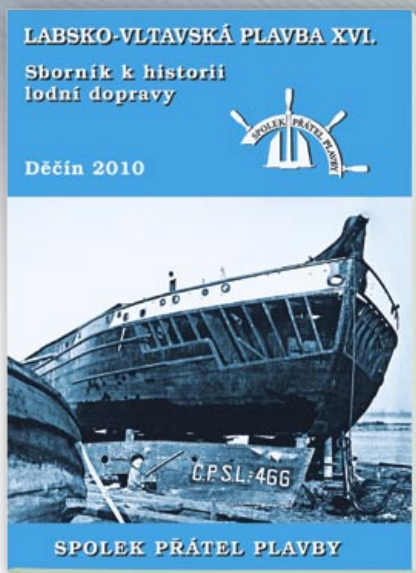


MARE CZECH



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Sborník k historii lodní dopravy 2010

Labsko-vltavská plavba XVI“

Vazba V1, formát A5, 64 stran

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

ISBN: 978-80-86930-25-1

Sborník obsahuje tyto příspěvky:

Pavel Balcar, Miroslav Hubert

Vlečné nákladní čluny.

Vyvrcholení jejich vývoje v českém lodním stavitelství a konec jejich provozu na Labi (1. část)

Ukázka:

...Mohutný rozvoj výrobních sil, spojený s průmyslovou revolucí v 19. století, přinesl nebyvalé požadavky na rozvoj, rozšiřování a zefektivňování dopravy materiálů pro výrobu i hotových výrobků. Jediným dopravním oborem té doby, schopným zvládnout takoveto velkokapacitní – na svou dobu – výkony, byla doprava vodní. Státy, které byly schopné ji využívat ve formě ná-

mořní plavby, se prudce rozvíjely. Státy vnitrozemské ji začaly silně podporovat. Zlepšování splavnosti přirozených vodních cest a výstavba cest umělých zajišťovala zemím, které na ně byly napojeny, alespoň dočasnou výhodu – viz anglické a francouzské plavební kanály.

Začátek 20. století ve vnitrozemské vodní dopravě přinesl další velmi silný podnět ve stavbě lodí – druhou vlnu budování vodních cest. Vyznačovala se výstavbou umělých plavebních cest a to hlavně v Německu. To umožnilo vzájemně propojování dosud izolovaných vodních cest omezených dosud jejich historicky vzniklými parametry a lodními typy...

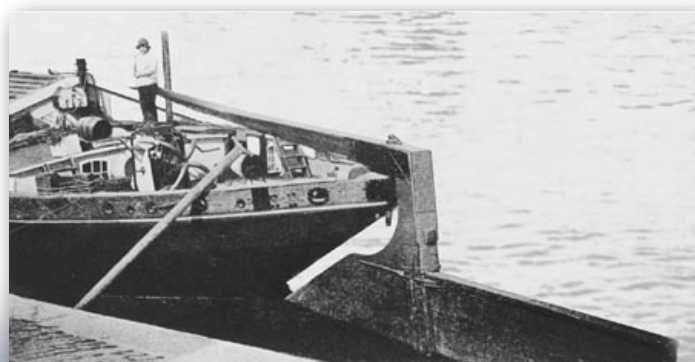


Roman Laube

Vývoj kormidel nákladních člunů v Čechách

Ukázka:

...Od 17. století byla v Čechách doprava nákladů po řekách Vltavě a Labi velmi významná. Prováděla se většinou dřevěnými nákladními čluny zvanými cíly (z německého Zille) o nosnosti okolo patnácti tun. Z jižních Čech se po proudu Vltavy do Prahy i dále dopravovaly zejména rakouská sůl, dříví a seno pro koně. Proti proudu pak bývaly cíly vlečeny koňmi.



Kormidelní veslo – plouha

Cíly bývaly řízeny dlouhým, na zádi mezi dvěma koly umístěným, kormidelním veslem zvaným plouha. Někdy bylo veslo na konci rozšířeno prkennou deskou ke zvýšení záběru.

Výhodou plouhy bylo, že se loď dala řídit, případně i otáčet, záběry tohoto kormidelního vesla i tehdy, když stála, a tedy na ně nepůsobil proud okolní vody. Šlo tedy o jakési „aktivní“ kormidlo. Bylo nazýváno též kotrč (německy Pätsche)...

Jiří Martínek

Malé motorové nákladní lodě – motorové pramice a ŠÁRKA

Ukázka:

...MNL ŠÁRKA. Tuto loď získala ČSR po druhé světové válce jako reparaci. Loď byla stavěna pro nasazení hlavně na řece Saale. Údajně byly postaveny tři kusy stejných lodí. Na jedné z nich za války jezdil p. Houzvička. On mi také sdělil tyto informace. Stejný typ lodě provozovala Deutsche Binnenreederei (DBR) se jménem OHRE, ale v padesátých letech již plavidlo jezdilo bez překladišního zařízení, ale jinak bylo stejné jako ŠÁRKA...



Johannes Hirsch, Drážďany

Společná pouť osobních parníků LOSCHWITZ – LUŽKEC a BLASEWITZ – BLAŽENEC po evropských řekách

Ukázka:

...V široce užívaném seznamu lodí Sasko-české paroplavební společnosti v Drážďanech (SBDG) od autorů Niemz a Wachsa (1980) se uvádí u obou „salonních“ osobních parníků LOSCHWITZ a BLASEWITZ, evidenčních čísel 41 a 42, pouze lapidární odkaz „prodej do Hameln“, a to i bez uvedení roku. Ale archivy několika historiků plavby přece jen skrývají nejednu další podrobnost o jejich provozu u nových majitelů na různých místech. V tomto příspěvku (původně to byl drážďanský HES-118) jsem se pokusil shromáždit vše, co se o těchto parnících ví. Ukázalo se přitom, že tato lodní dvojice, jako snad žádná jiná, sloužila u různých rejdařů na několika řekách, včetně řek českých. Může být proto bezpochyby zajímavá i pro české čtenáře...



Miroslav Hubert

Vzpomínka na Karla Zídka, autora románů z naší labské plavby

Ukázka:

...Karel Zidek (nar. 3. května 1928 v Praze) si ve svých sedmácti letech našel zaměstnání u Pražské paroplavební společnosti poté, co za války, v polovině roku 1944, byla uzavřena stavební průmyslovka v Betlémské ulici, kde začal studovat. Při jedné plavbě v listopadu 1944 se dostal do Děčína a byl převelen jako topič na parník tehdejší Českomoravské společnosti labské, pod níž PPS patřila. S tímto parníkem se dostal do Hamburku a pak byl lodníkem na nákladním člunu. Po zničujících náletech na Drážďany v únoru 1945, když stáli s lodí poblíž bombardovaného města, uprchl a do konce války se skrýval u dědy v Říčanech...



Marek Příkryl

Voroplavba na Otavě

Ukázka:

...Šumava je ještě plná hlubokých hvozdů, lesů i pralesů. V dobách počátků voroplavby se jistě zdála svým přírodním bohatstvím – dřevem – nevyčerpitelná. Kde ty časy jsou... Říční toky se přímo nabízely jako nejschůdnější cesta pro dopravu dřeva tam, kde ho bylo zapotřebí. Většina končila jako stavební materiál. Dnes již ani nespočítáme, kolik krovů staré Prahy připlulo ze Šumavy. V loděnicích na březích Vltavy končilo „šifářské dřevo“ vhodné na stavbu lodí, v dolech zase „pančavy“ a „štemple“ na výztuže, ze „švelových“ vorů vznikaly železniční pražce a „štěpní dříví“ se využívalo třeba na chmelnicích. A nemůžeme zapomenout ani na dříví palivové...



Sborník uzavírá pasáž o činnosti Spolku přátel plavby v roce 2009 a seznam členů v roce 2010.