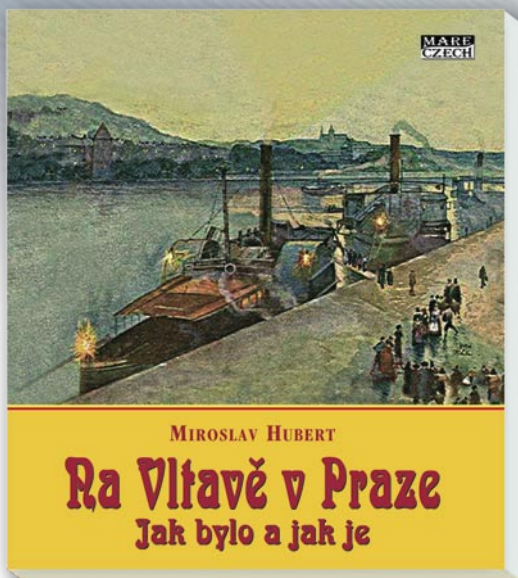


MARE CZECH



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Na Vltavě v Praze – jak bylo a jak je

Miroslav Hubert

počet stran 180, více než 230 fotografií a ilustrací
vazba brožovaná,

běžná cena cca 333 Kč, naše cena cca 299 Kč,

cena K“M“K cca 265 Kč

ISBN 978-80-86930-33-6

*Číslovaná
limitovaná série
s originálem podpisu autora*

I prvnáklad této publikace je číslovaný a podepsaný autorem! Neza-
ručujeme, že tomu tak bude
i u dotisků.

Titul „Na Vltavě v Praze – jak bylo a jak je“ vyplňuje mezeru mezi naší publikací o lodích a plavbě na střední Vltavě z roku 2008 a knihou o staré plavbě na Vltavě dolní z roku 2006 a to vylíčením dění na pražském úseku Vltavy od 19. století do současnosti. Popisuje nejen nejznámější plavbu osobní, ale i nákladní a sportovní a různá pravidla stojící trvale u vltavských nábřezí. Plavbu

doplňují údaje o jezích, náplavkách, nábřezích, přístavech a loděnicích. Pozornost je věnována také časem se měnícímu vztahu Pražanů k jejich řece, českému plaveckému a námořnickému folkloru včetně pozdravu „ahoj“, pražskému spolku Vltavan a současným snahám vedení města i různých podnikatelů pražskou Vltavu opět integrovat do života Pražanů. Bohatá obrazová část knihy určitě potěší čtenáře pražské a vhodně doplní text čtenářům mimopražským. Vedle toho může názorně dokumentovat současnost i čtenářům budoucím.

„Mám rád tu řeku“ – tak nazval spisovatel Ota Pavel jednu ze svých půvabných povídek. Není sice zřejmé, zda tou řekou mínil Berounku, Vltavu nad Prahou nebo Lužnici, a také to není důležité. Měl rád všechny, protože na jejich březích byl šťastný. Byl tam klid a mír, kolem líbezného údolí a občas vytáhl z řeky nějakou tu rybu.

Totéž by cítil a řekl mnohý Pražan o Vltavě v Praze, i když jistě z jiných důvodů a snad i proto, že se to jaksi tradičně patří. Ptal jsem se jedné staré Pražanky, proč má vlastně Vltavu ráda. A odpověděla stejně – protože na ní, či u ní, byla šťastná. Jako dítě chodila s tatínkem na vltavské nábřeží krmit racky, jako dívka se chodila v létě do Vltavy koupat a v zimě na ni bruslit, jako dospělá jezdila s „partou“ parníkem na výlety a pak ještě řadu let na společenské a taneční plavby, pořádané podnikem, kde byla zaměstnána. Někdo jiný by zase řekl, že byl šťastný, když jezdil se svou dívkou po Vltavě na lodičce z půjčovny, že měl na Vltavě káno





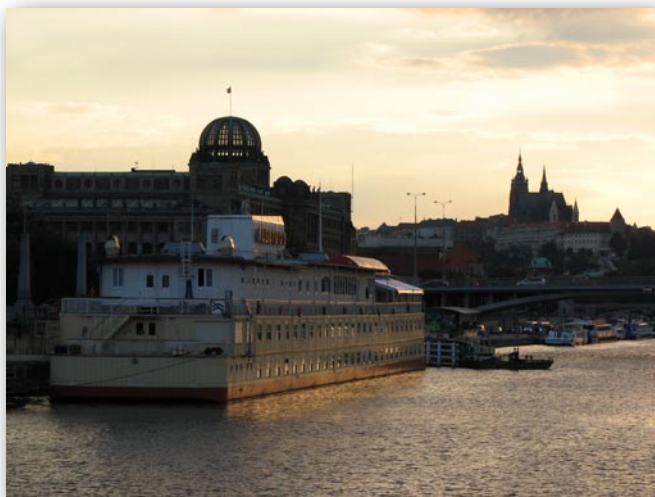
nebo jiné plavidlo, nebo konečně, už jako starý, že rád vysedával na lavičce na nábreží, díval se na hemžení lidí na přístavištích parníků a přes Vltavu na Petřín a Hradčany. Takovými a jistě i jinými vzpomínkami a citovými pouty byl leckterý Pražan spjat se svou řekou.

Otázkou také je, zda měli Vltavu rádi také ti, kteří z ní žili, pro které byla Vltava „živitelkou“. Ale rád věřím, že vztah plavců na vorech a lodích, pískařů a ledařů, majitelů dřevařských ohrad a štípačů palivového dříví a vůbec všech obyvatel pražského Podskalí a Františku k Vltavě byl citovější, než byl vztah pražských dělníků k továrnám, které jim poskytovaly obživu. A stejně tak i pracovníků četných pražských náplavek, loděnic a přístavů. A chci doufat, že řeku, která je živí, mají rádi také zaměstnanci nynějších četných plavebních podniků.

Láskyplný až romantický vztah k Vltavě neměli Pražané samozřejmě ani odjakživa, ani vždy. Kdo by také měl rád jakoukoli vodu, když mu zaplaví sklepy, přízemí a někdy i první patro jeho domu či jeho byt? A to nejen párkrát za život, ale před postavením přehrad na Vltavě velmi často. A navíc, velká voda mnohé připravila o živobytí tím, že odnesla z ohrad naskládané dříví a strhala vory i lodě. Někdy poničila i starobylý kamenný most, kdysi jedinou spojnici pražských měst. Přechetné povodně se zapsaly neblaze do historie Prahy.

Kdysi skutečná a opěvovaná láska Pražanů a vůbec Čechů k Vltavě zmizela asi nenávratně v říši národních mýtů a legend. K Vltavě jich pár přijde právě jenom aby krmili labutě, kachny a racky nebo se prošli se psem. Ale těm, kteří milují řeku a pohledy na její břehy, se od srpna 2008 přece jen naskytla možnost prohloubit a rozšířit své zážitky. Je to projížďka dvěma novými přívozy (P 4 a P 5) mezi vltavskými břehy v trvání až dvaceti minut za cenu jízdenky na tramvaj. Dík za tuto možnost městu i provozovateli přívozů! A pro své





staré zaměstnance, členy pražského Vltavanu a o plavbu nějak zasloužilé občany pořádá Pražská paroplavební společnost výlet parníkem pod Slapskou přehradu každoročně ke dnům zahájení a ukončení plavební sezony. Také jí patří za to náš dík.

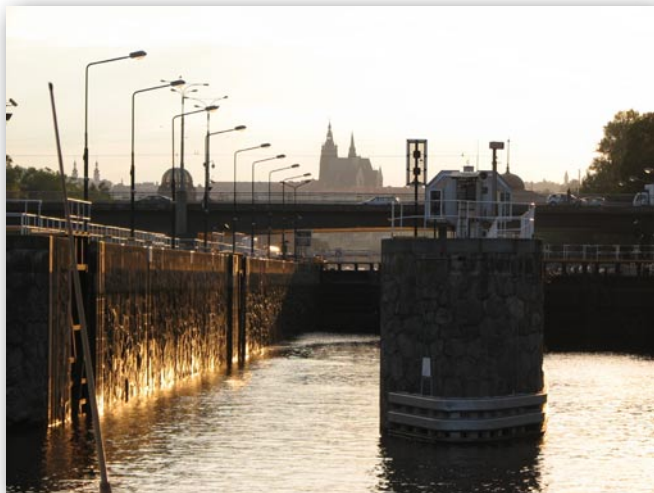
Účelem naší knížky není ale naříkat nad tím, co nenávratně odnesly společenské a ekonomické změny a technický pokrok, ale zachytit plavidla a podniky, některá zařízení a konečně i sporty, které vázaly kdysi a váží v současnosti Prahu a Pražany k jejich řece.



Ukázky:

Vodní dílo na Smíchově má komory položené za sebou, protože Dětský ostrov omezoval stavební šířku. Horní komora má rozměry 98 x 14 m, dolní 72 x 12 m. Vyzděný plavební kanál, v jehož středu komory leží, má celkovou délku asi 920 m. Horní část kanálu ležící před uzavíracími vzpěrnými vraty horní komory je rozšířena na malý čekací a ochranný přístav. Ochrannou funkci proti ledu zajišťují uzavírací vrata o šířce 15 m položená ve vjezdu do kanálu. Zde, na žádost pražské veřejnosti, byl ponechán Petržilkovský ostrůvek s malebnou vodárenskou věží, i když stavbu tohoto díla značně komplikoval. Zajímavostí může být, že z horní části kanálu vede napájecí kanál Čertovky, která snížením hladiny ve spodním plavebním kanále o spád Staroměstského jezu ztratila přirozený přítok vody ze staroměstské zdrže. Spodní část plavebního kanálu je na straně k řece tvořena dělicí zdí, která se napojuje na první pilíř mostu Legií a končí ve vzdálenosti 38 m pod Staroměstským jezem v jeho spodní vodě. Konec zkráceného jezu je ke zdi těsně přizděn. Koruna dělicí zdi vyčnívá 1,25 m nad normální hladinu staroměstské zdrže, takže neruší pohled na Kampu a Malou Stranu z protějšího vltavského nábreží. Dá se říci, že ani pohled na plavební kanál z Kampy a z chodníků na nábrežích není nepěkný a při projíždění lodí kanálem je pro četné návštěvníky těchto míst dokonce velmi zajímavý...

Po zrušení monopolu na plavení vorů a obchod se dřevem podskalského cechu plavců v roce 1783 mohly vory přistávat a dříví z nich jejich majitelé prodávat i na dalších místech v Praze. Bylo tomu tak například v říčním rameni mezi Schwarzenberským (nyní Veslařským) ostrovem a branickým břehem, na němž byla v 80. letech 19. století postavena schwarzenberským panstvím velká parní pila. Toto panství mělo sklady dřeva, pilu a správní budovu na Smíchově u vorového přístavu. Na smíchovské náplavce v místě pozdějšího Horního nábreží přistávaly a byly rozebírány vory pro ústřední sklad dřeva a pilu velké dřevařské firmy W. Voith, založené již roku 1780. Sklad byl na tehdejší Zbraslavské třídě (nynější Strakonické ulici). Přístaviště vorů a místa, kde se dřevo z nich zpracovávalo, skladovalo a prodávalo, byla samozřejmě i na obou vltavských březích ve středu města pod Šitkovským jezem. Vory, na kterých byly naloženy bečky se solí z českobudějovické nebo vltavotýnské erární solnice, zastavovaly k jejich vyložení u Staroměstské solnice. Město ji postavilo v roce 1562 a byla užívána asi do 70. let 19. století. Po vyložení solí propluly vory propustí Staroměstského jezu a pokračovaly ve své cestě. Část jich plula dál pod Prahu, část zastavila a byla rozebrána na několika náplavkách ležících mezi Staroměstským a Novomlýnským jezem...



Na stejném břehu Vltavy, ale nad železničním mostem, pracovala loděnice rodinné firmy ŠPIRK. Podle zachovaných inzerátů byla založena již v roce 1860 a byla by tedy druhou nejstarší pražskou loděnicí. Posledními majiteli podniku byli bratři Adolf a Josef Špírkové, kteří se dočkali likvidace podniku komunistickým režimem v roce 1951. Loděnice vyráběla dřevěná plavidla všeho druhu, opravovala větší nákladní dřevěné lodě a v roce 1951 zde byly ještě vyrobeny dva svařované nákladní čluny na kámen nosnosti 420 t pro město Praha. Technického vrcholu dosáhli Špírkové postavením motorové osobní lodě pro 200 osob na Brněnskou přehradu v roce 1949, nazvanou ÚDERNÍK. Po této loděnici, táhnoucí se v délce asi 70 m od mostu k vorovému přístavu a mající dvě vydlážděné stavební polohy, nezůstaly už žádné viditelné stopy.

Na závěr této kapitoly o stavbě lodí v Praze je nutno se zmínit i o tom, že v Praze byly také projektovány lodě, stavěné v loděnici v Komárně pro plavbu na Dunaji a později i na velké řeky v tehdejším Sovětském svazu. Bylo to v národním podniku NAVIKA, jenž sídlil v Kartouzské ulici na Smíchově. Tam přišel pod vedením loďařského odborníka ing. J. Štrajbla v roce 1950...

Kromě nákladních a osobních lodí, kterým jsou věnovány předešlé kapitoly, bylo a stále ještě je možné vidět u pražských vltavských nábřeží mnoho jiných plavidel. Pomineme-li různá technická plavidla, jako jsou plovoucí jeřáby a beranidla, používána občas při opravách mostů a nábřeží, nebo plovoucí zařízení, jako už zmíněné plovárny či nástupní můstky, jedná se v podstatě o dva druhy lodí. Jsou to trvale zakotvené nebo vyvážané lodě sloužící pro delší nebo kratší pobyt lidí nebo hostů a různé lodě služební. Protože i ty jsou spjaty s Prahou a jejími obyvateli. Uvádíme je zde i s vědomím, že tento výčet nemůže být úplný...

Přívoz P 1, jenž zahájil provoz v červenci 2005 a spojuje Sedlec se Zámky, dále P 2, otevřený v červenci 2006 a spojující Podbabu s Podhořím, pak P 4, jenž zahájil provoz v srpnu 2008 a spojující Smetanovo nábřeží pod Hollarem s Dětským ostrovem. Ten má na trase zastávky na Střeleckém a Slovanském ostrově. Ve stejné době byl otevřen přívoz P 5, plující od Jiráskova mostu na Císařskou louku se zastávkami u hotelu ADMIRÁL a na Výtoni a konečně přívoz P 6, otevřený v dubnu 2010. Ten spojuje cestu od nádraží Modřany s Lahovičkami. Provozovatelem těchto přívozů je společnost Z. Bergmana a jsou na nich nasazeny její motorové čluny pro 11 cestujících. Jen pro přívoz P 5, mající nejdelší trať, zakoupil Z. Bergman starou přívozní loď, postavenou jako parník v roce 1927 a u nás nazvanou BLANICE. Jako přívoz sloužila naposledy u Drážďan pod jménem PILLNITZ II a pak jako výletní loď v Praze. Má kapacitu 50 osob a už moderní motor. Všechny přívozy jsou v provozu celoročně, jen P 4 od dubna do října...



Poděkování:

Velký dík patří těm, kteří vedle autora finančně podpořili vydání této publikace. Jsou to Dr. Roman Laube a Kpt. Miroslav Kedršt a jeho Vodní zasilatelství. Děkujeme!

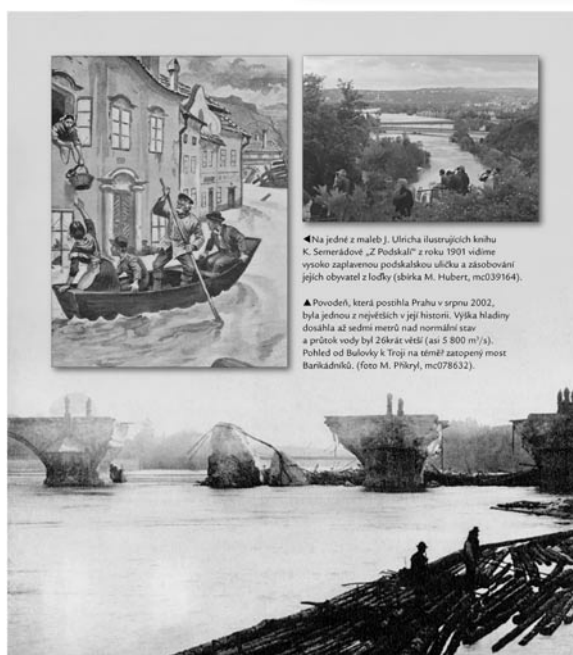
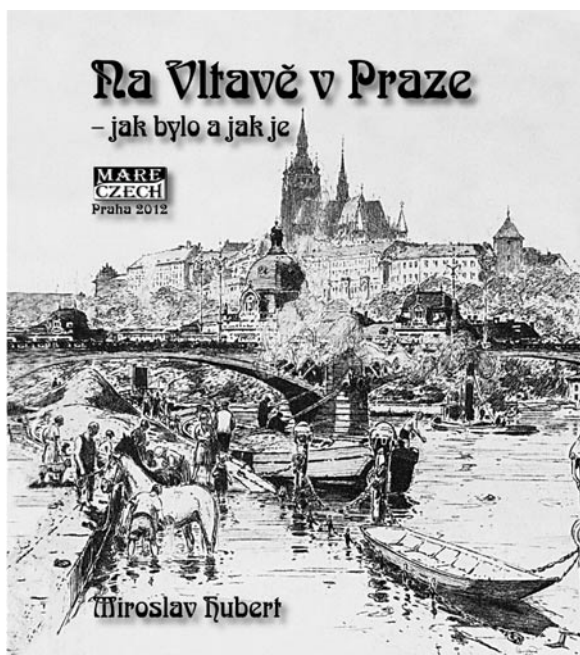
Obsah:

Předmluva (PhDr. Zdeněk Míka)	3
Na úvod: Zamyšlení nad vztahem „Pražané a Vltava“	5
1. Jezy k užítku, trápení i okrase města	14
Jezy a mlýny	15
Jezy – lodníků trápení	16
Jezy – hrozba i okrasa města	21
2. Splavnění Vltavy pro průběžnou plavbu lodí Prahou	22
Historie splavnovacích projektů	23
Dva plavební stupně	24
3. Nábřeží – pouta Vltavy	28
Pravý břeh Vltavy	29
Levý břeh Vltavy	34
4. Přístavy, přístaviště a překladiště, náplavky	38
Přístaviště a místa rozebírání vorů	39
Vorový přístav na Smíchově	41
Přístavy a překladiště nákladních lodí	42
Přístavy a přístaviště pražských osobních lodí	49
5. Z historie stavby lodí v Praze v 19. a 20. století	54
Loděnice strojírný Ruston a spol., později Pražské akciové strojírný	55
Loděnice v Praze-Libni (VLD, PRAGA a České loděnice, n. p. – a. s.)	57
Menší pražské loděnice	60
6. Nákladní lodě na Vltavě v Praze	62
Lodě ze střední Vltavy	63
Plavidla městského podniku „Náplavky hl. města Prahy“	65
Nákladní lodě z dolní Vltavy a Labe	66
Lodě pražské Čistírny odpadních vod v Bubenči	71
Benzin pro Prahu	72
Nákladní lodní doprava v Praze v současnosti	74
7. Linkové a vyhlídkové osobní lodě	78
Uměnímilovní Pražané a první osobní parníky v Čechách	79
Pražská osobní paroplavba v letech 1865 až 1990	82
Pražané opět vidí řeku plnou lodí – vstoupí na ně ale jen zřídka	91
8. Další plavidla u vltavských břehů	106
Od restaurací po ubytovny na vodě	107
Služební lodě pražských hasičů, státních orgánů a institucí	118
Chvála pražských přívozů	128
9. Lodní sporty na Vltavě v Praze	132
Zakládání prvních veslařských klubů a první závody	133
Počátky jachtingu a Český Yacht klub (ČYK)	139
Jak ovládly Vltavu kánoe a kajaky	141
Má to svoje výhody mít chatu na lodi	145
Josef Rössler-Ořovský, velikán českého sportu	148
Slavné závody veslařů a kanoistů	150
Vodní sporty ze světa motorů	153
Nafukovací čluny a rafty	158
Dračí lodě	158
10. Pražský plavecký a námořnický folklor	160
Použitá a související literatura	169
Zusammenfassung	171
Poděkování	175

O autorovi:

Autor této publikace ing. Miroslav Hubert se narodil v roce 1925 v malé vsi na tehdejší československo-maďarské hranici, kde jeho otec, bývalý ruský legionář z Kutné Hory, sloužil v četnickém sboru. Bezpochyby tam na březích Dunaje se v něm probudila celoživotní láska k této řece a k lodím.

Po návratu rodiny do Čech v roce 1934, neukončeném studiu na gymnáziu v Čáslavi a maturitě na Vyšší průmyslové škole v Kutné Hoře v roce 1945 vystudoval autor obor strojního inženýrství na Českém vysokém učení technickém v Praze. Zde také navštěvoval přednášky ing. J. Vidmana o stavbě lodí a o prázdninách pracoval v loděnicích v Gdaňsku. Po ukončení studií nastoupil v roce 1950 do zaměstnání v konstrukční kanceláři závodu ČKD – loděnice v Praze – Libni, pozdějších Českých loděnic, n. p. Do tohoto období spadá i počátek jeho zájmu o lodní sporty. Po kánoe a sportovní plachetnici to bylo provozování vlastního kajutového motorového člunu. A to byl také začátek autorovy publikační činnosti... (více v knize)



oblíbení, že provozovatelé kluzišť při něm pořádali i koncerty vojenských kapel. Na ledě nechyběli samozřejmě ani prodáváci pěkárů a řady či grogu na zahřátí, majitelé ohřívacích kamínků a jiní podnikavci. Masová obliba obou těchto sportů započala asi v 80. letech 19. století a po přerušení první světovou válkou pokračovala do konce 40. let 20. století minulého. Toto sepiště Pražanů a Vltavou ale během dvaceti let ochromila stavba vltavských přehrad.

Přehrada ve Vraném nad Vltavou, dokončená v roce 1906, stejně jako asi po deseti letech dostavěná přehrada nad Štichovicemi, teplotu vody v Praze ještě citelněji neovlivnila. Ale ledová voda, vypouštěná z přehrady Slapské, vysoké přes padesát metrů, se cestou do Prahy už ohřát nestála. Na koupání je příliš studená, na zmraznutí příliš teplá. A tak asi od poloviny 50. let se odvažili vstoupit do Vltavy už jenom otužilí

jednotlivci. Doba, kdy mohla celá rodina strávit levně celý den u vody a kdy zde docházelo snadno k seznámením se šťastnými i nešťastnými konci, na které se dluho vzpomínalo a vázalo tak mnohé Pražany k jejich řece, nenávratně skončila.

Poněkud méně ovlivněny teplotou i čistotou vltavské vody byly sporty, používající plavidla všeho druhu, tedy kanoistika, veslování na mnoha různých rekreačních i závodních lodí, jachting, vodní motorismus, vodní lyžování a v Praze velmi oblíbené „chataření“ na hausbótech. Byly doby, kdy stovky sportovců v sobotu po skončení pracovní doby „končíkávalo“ z Prahy proti proudu Vltavy svoje lodě – kánoe, kajaky a dokonce i hausbóty – nad Vrané, na Sápravu a třeba až do Svatojánských prouků, aby v neděli večer spluli opět domů. Ti méně zdatní naložili svoje kánoe na palubu některého z četných parníků, plujících až do Štichovic. Víkendy takto strávené považo-

▼ Zábery na ledě na pražském kluzišti. Karikatura stejného plovce a útlaku jako předchůzce je strana 6 (sbírka M. Hubert, mc039175).

► Luděk Marold na malbě z let kolem 1880 zachytil pravděpodobně Podkálka předvádějícího Pražanům bruslařské umění (sbírka M. Hubert, mc039171).

► Fotografie neznámého autora ukazuje davy Pražanů bruslících na Vltavě mezi Smíchovem a Podkálkem (publikace Praha 1848-1914, P. Scheffler, mc014693).



haléře“ zřízena jedna ze čtyř celních stanic na českém Lahu a Vltavě. V tomto rámci byl v roce 1822 zřízen Karlínský přístav poté, co v roce 1821 byla podepsána Labská plavební akta, otevřící perspektivu zvýšení lodní dopravy zboží mezi Prahou a Hamburkem. Tehdy byla založena i akciová Pražská plavební společnost (Prager Schiffahrt-Gesellschaft), jež si v Karlíně přístavu zřídila sklad a písařnu. V přístavu se lodní náklady překládaly na vozy s koňským potahem, aby tak pracně dopravily zboží až k pražským spotřebitelům.

Neprůhlednou plavební překážkou byly pražské jezy pro osobní parníky Pražské společnosti pro paroplavbu na řece Vltavě. Jejich hlavní přístav nemohl být zřízen ve středu Prahy, ale až nad prvním pražským jezem, Štichovským. Na to si ovšem Pražané snadno zvykli a je tam dodnes. Horší to bylo s dodáváním objednaných

parníků a s jejich většími opravami. Hlavním dodavatelem parníků byla pražská strojírna Ruston a spol., mající dílny a loděnici v Libni na pravém břehu Vltavy, tedy pod pražskými jezy a Karlínským přístavem. Protahovat hotové parníky jezy by bylo příliš riskantní, protože dlouhé nízké trup parníků s lehkou vnitřní železnou konstrukcí a s obříkovými plechy o tloušťce jen 3 až 4 mm mají jen malou podélnou pevnost. Ve vorových propustích jezů by hrozilo jejich zlomení, i kdyby v nich ještě nebyl zamontován těžký parní kotel a parní stroj. Kromě toho, s namontovanými bočními koley a krycími kolešnicemi by se do propustí jen obtížně vešli. Proto musely být postupně dodávány bočnokolesové parníky PRAHA, VYSHERAD, FRANTIŠEK JOSEF I., PRIMA-TOR DITTRICH, FERDINAND I. DOBROTIVÝ a SMÍCHOV o délce 42 až 45 m dopraveny v dílech po souši povozy na smíchovské náplavu na



a ochranný přístav. Ochrannou funkci proti ledu zajišťují uzavírací vrata o šířce 15 m položená ve vjezdu do kanálu. Zde, na žádost pražské veřejnosti, byl ponechán Petrážský ostrůvek s malebnou vodárenskou věží, i když stavbu tohoto díla značně komplikoval. Zajímavostí může být, že z horní části kanálu vede napájecí kanál Čertovky, která smíšením hladiny ve spodním plavebním kanále o spád Staroměstského jezera ztratila přirozený přítok vody ze staroměstské zdi. Spodní část plavebního kanálu je na straně k řece tvořena dělicí zdi, která se napojuje na první pilíř mostu Legie a končí ve vzdálenosti 58 m pod Staroměstským jezem v jeho spodní vodě. Konec zkráceného jezera je ke zdi těsně přizdán. Koruna

dělicí zdi vytíná 1,25 m nad normální hladinu staroměstské zdi, takže neruší pohled na Kampu a Malou Stranu z protější vltavského nabřeží. Dle se říká, že ani pohled na plavební kanál z Kampy a z chodníků na nabřežích není nepokyný a při projíždění lodi kanálem je pro četné návštěvníky těchto míst dokonce velmi zajímavý. V současné době využívá tohoto plavebního stupně velký počet pražských vyhlídkových lodí na svých okružních plavbách středem města. V plně turistické sezóně zde dokonce lodě čekají na proplavení, a proto se hledá způsob, jak zvětšit kapacitu tohoto už téměř stoletého vodního díla. K tomuto plavebnímu stupni patří ještě plavební komora, postavená na pravém vltavském břehu mezi Šitkovským jezem a Slovanským ostrovem. Byla určena k proplavování osobních parníků a jiných plavidel, která kotví nebo pracují ve zdi Staroměstského jezera. Délka komory je 55 m



▲ Parník FERDINAND u přístaviště pod Palackého nabřežím před Svatozáteckou trestnicí, kolem roku 1885 (z knihy Zmizelá Praha, mc014983).

►► Půlky na břeh Vltavy mezi smíchovským železničním mostem a mostem Palackého v roce 1878 a v letech, kdy bylo Palackého nabřeží (Rátnice) hotové a postaveny nové budovy nad ním (z knihy Český svět – K slavnostnímu zahájení plavby Prahou, 1921, mc039838 a mc039839).

má Rátnice nabřeží dodnes. Na obou koncích je napojeno rampami na nabřežní silnici, nechybějí samozřejmě ani vísutá schodiště pro veřejnost na několika místech. Nabřeží slouží jako důležitá komunikace a od roku 1910 na něm vede tramvajová trať. Ze zástavby starého Podskalí byla ponechána jen historická budova bývalé celice Na Vytou. V jejím přízemí byla obnova stylavá restaurace a v prostorách prvního poschodí je expozice Muzea hlavního města Prahy. Zajímavé exponáty ukazují dějiny Podskalí, vltavské voreplavby a nákladní i osobní vltavské lodní plavby.

V letech 1905 až 1908 bylo pokračováno ve stavbě nabřeží za železničním mostem. Toto nabřeží, nazvané Všeckrabské, o výšce asi osmi metrů, nemá podběží a přístup k vodě zajišťují vestavěná schodiště. Končí plošinou, u níž kdysi

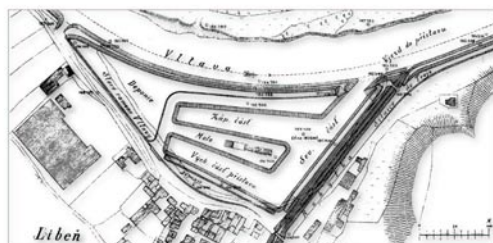
Se stavebními pracemi bylo však započato až ve válce, kdy válečné poměry stále více ochromovaly činnost stavební, až ji úplně zastavily. Teprve po skončení války byla stavba v roce 1920 obnovena... a spíše ke svému dokončení... Jelikož se stavba tato nalezla uvnitř města, bylo při jejím provádění pamatováno i na stránku estetického jejího vzhledu. Jak zkušenosti ukázaly, nepůsobilá kamenná nabřeží, byť sebe lépe a bohatěji architektonicky vyřešená, po této stránce příznivě. Proto byly kombinovány vhodné kamenné stavby nabřeží se zelenými plochami, parkové úpravy, které nejen zmírňují tvrdý ráz kamenných staveb, ale vytvoří s nimi jistě i oku lahodící celek. Tak sloužit bude tato stavba městu Praze nejen k užiti, ale bude mu i estetickou odušou.

Ve skutečnosti však nesahá Hoteřské nabřeží až k vyústění vorového přístavu nad železničním mostem, jak se uvádí v článku, ale jenom k okraji náplavky pod tímto mostem.

Využití nábreží, podběží, dvou náplavek a vůbec levého břehu Vltavy je snad vlivem obtížnější dostupnosti horší než břehu pravého. Výjimkou je turisticky atraktivní oblast kolem předměstí Karlova mostu a samotná Kampa, poskytující jedinečný pohled na reku přehrazenou Staro-

městským jezem, na Karlův most a protější Smetanovo nabřeží až k Národnímu divadlu a k vltavským ostrovům. Poměrně živo je také na obou náplavkách, na Kampě a na Klárově, kde jsou také přístaviště vyhlídkových lodí. Hoteřské nabřeží je až na hotel ADMIRÁL nyní prázdno, ale ještě před několika lety tu stála plavoucí základna pražského hasičského sboru s několika hasičskými lodmi. Pod nabřežím E. Beneše stojí servisní plavidlo Ředitelství vodních cest, ubytovací loď města Prahy HERMES, a počínaje pod Čechovým mostem pís nového oceľového plavoucího přístaviště. To zde postavilo Ředitelství vodních cest jako pohotovostní čekací stání pro vyletlé lodě, mající provozní přístaviště na protějším břehu. Někteří podběží slouží jako parkovací místo pro zahraniční autobusy. Jak ukazují staré mapy i fotografie, byl v minulosti levý břeh Vltavy přes chybějící dobrou komunikaci živější. Stály u něho dvě plavárny, bývala tu kavárna „Pod Letnou“ a přístaviště parníků.

▼ Janáčkovo nabřeží mezi mosty Palackého a Jiráskovým asi v roce 1935. Snímek podběží a parkovou úpravou ochranné vysoká nabřeží zdi (sbírka M. Hubert, mc039201).



▲ Situční plán Libeňského přístavu. (Přístav Libeňský, 1895, mc039840).

600 m, ale využívána byla jenom jeho karlínská břehová strana, protože ostrov nebyl nikdy spojen s Karlínem mostem pro povory. V roce 1849 bylo umožněno lepší překládání zboží částečným zřízením pobřežní brány. Ta byla v letech 1867 až 1869 znatelně prodloužena a připojena rampami k novému podběží. K podstatné rekonstrukci přístavu došlo v letech 1889 až 1893, kdy byl přístav rozšířen až na 37 m a prohlouben na 1,8 m pod normální vodu a vystavěn nabřežní zdi. Tím získal upotřebitelnou plochu asi 20 700 m² a mohl pojímat až 40 lodí. K jejich obsluze byly instalovány dva jeřáby s nosností po dvou tunách a jeden s nosností čtyř tun. Maxima překládky v něm bylo dosaženo počátkem 20. století. V roce 1926 byl ale provoz v přístavu ukončen a jeho funkci převzal nový přístav v Holešovicích. Půte během asi čtyřiceti let byl přístav postupně zaspán a nyní po něm není ani stopy.

▼ Holešický přístav v roce 1928, kdy bylo započato se stavbou Velejních sklád, dostavěných v roce 1932. V pozadí Trojský most, dány do provozu v roce 1928 (sbírka M. Hubert, mc039206).

► Holešický přístav v roce 1960 s vlečnými panely ČPSLO. Jeden z nich je vytažen z vody v místní lodnici. V pozadí přístavu Velejní sklady a na obzoru Blá skála a nemocnice Na Bulovce (sbírka Z. Bauer, mc014788).

Libeňský přístav vybudovala stavební firma Lanna na zakázku a na účet tehdejší samostatné obce Libeň v letech 1891 až 1894, s využitím ústí potoka Rokytka. Jeho vodní plocha, rozdělená molem na dva bazény, byla asi 8000 m², délka 225 m a hloubka 1,8 m, takže mohl pojímat až šestnáct nákladních lodí. Jeho nedostatkem bylo, podobně jako přístavu Karlínskému, chybějící připojení na železnici. Očekávaný význam ale přístav nesplnil, lodě jej využívaly jen zřídka, a tak byl asi v roce 1910 uzavřen. V letech 1923 až 1925 byl využit na stavbu lodnice společnosti Vltavsko-laběcká doprava. Holešický přístav byl vybudován podle projektu z roku 1890 stavební firmou Lanna v letech

pro četné zdejší koně a také lodě s poleňovým dřívím z krivoklátských lesních revírů furstenberského panství. O místním „jedním trhu“ na jihočeské „nábřeží“, provozovaném asi v letech 1830 až 1890, jsme se už zmínili. Zdejší přístav nezanikl ani poté, co skončila lodní doprava ze střední Vltavy a náplavku nahradilo vysoké nabřeží s podběžím. Ve 30. letech 20. století si na něm například zřídila velké depone pisku firma „Vltavsko-laběcká doprava“ ing. L. Platovského, zakladatele lodnice „Praga“. Písek téžila a vozila vlastním lodním parkem s pískoven na středním Labi. Písek se Na Františku ukládal i po zániku této firmy a asi od poloviny 50. let ho dovážely velké nákladní čluny Československé plavby laběcké. K jeho překládce na nákladní auta byly tehdy nasazeny tři pojízdné drápkové jeřáby. Asi po dvacetiletém ztišení ožilo zdejší podběží zase po roce 1990. Tehdy se sem postupně rozšiřovala přístaviště pražských vyhlídkových a resta-

račních lodí z míst ležících komerčně výhodněji v centru Prahy. Nyní zde má přístaviště přes dvacet z nich, patřících několika společnostem. Problém pro ně je, že za přístupová místa k lodím musí platit soukromému nájemci podběží značné poplatky. Délka přístaviště mezi mosty Čechovým a Štefánikovým je asi 670 metrů.

Na levém vltavském břehu poprozně od smíchovského vorového přístavu byly nákladní lodě vykládány nebo nakládány jen příležitostně. Stály nákladní přístavy zde nikdy nevznikly. Pod historickým středem Prahy, tedy pod plavebními komorami na Štvanici, byly obchodní přístavy tří. Z nich dodnes existuje ale jen jeden.

Karlínský přístav byl třetím nejstarším pražským přístavem a po dobu asi 80 let jediným pro lodě připlouvající do Prahy po dolní Vltavě z Labě. Vznikl v roce 1822 v pravobřežním rameni Vltavy mezi Karlínem a tehdejším Koppelovským (Rohanským) ostrovem. Jeho délka byla asi



▲ Přístaviště parníků PPS je od roku 1905 až do současnosti u podběží Rátnice nabřeží mezi mosty Palackého a Jiráského, současnost stav (foto M. Příkrý, mc070066).

▼ Přístaviště osobních lodí u Drožákovského nabřeží mezi mosty Mánesovým a Čechovým (foto M. Příkrý, 2009, mc074873).



klubovny. Historicky a architektonicky je cenná dřevěná čtyřpodlažní budova Českého Yacht klubu z roku 1912. Na protilehlé straně chrání ču přístav vysoká zed Podolského nábreží (dřívě nábreží Libušino) s úzkým podbířem. V čele přístavu je zpevněný břeh k vytahování menších plavidel z vody.

Přístaviště pražských osobních lodí uvedeme chronologicky podle jejich uvedení do provozu.

První parník, kterým se v Praze pokusil v roce 1857 zavést pravidelnou paroplavbu dělnický kapitán August Winter, jménem MECSEKY,

▼ Přístaviště osobních lodí na nábreží Na Františku mezi mostem Čechovým a Šofarinkým (foto M. Příkryl, 2009, m075585).

vyploval na své nešťastné zkoušební plavby ze „stanoviště pod Podolským“. První parník pražské paroplavby PRAHA vyploval v roce 1865 od Doubových cibulky na Zderaze, tedy z místa u Šitkovských mlýnů. Stanoviště se ale ukázalo jako málo bezpečné, a tak už v roce 1866 bylo zřízeno přístaviště u „velkého podolského přivozu“ (třev, dolního, ležícího asi v místech Palackého náměstí). Bylo vybaveno dvěma nástupními mlatky a používalo asi až do roku 1877. Po dostavění Palackého mostu a přilehlého nábreží v roce 1878 bylo přístaviště přemístěno pod jeho nábreží zed a po dostavění zdejšího podbíře v roce 1905 ke zde podbíře. Zde sloužilo přístaviště lodím Pražské paroplavební společnosti do dnes.

Vrtulové parníky firmy Parrau a syn, které připluly do Prahy v roce 1880 z Dražďan, byly



Mění pražské loděnice

Jak jsme se už zmínili, byl v Holešovicích přístavu zřízen elektrický loďní výtah s vozíky, umožňující provádět rychlé opravy dna poškozených lodí a jejich kormidel, koles nebo vrtulí na souši. Třito malosti využívaly oblast v letech 1925 až 1934 Škodovy závody na dostavbu lodí, rozpracovaných ve své strojárně v Hradci Králové nebo ve své loděnici v Komárně. Celkem zde bylo dostavěno 12 plavidel, určených až na dvě pro naši labkou a oderskou plavbu. Pro Kanalizační čistírny hlavního města Prahy tady byl v roce 1927 dostavěn parník K 1 na odvoz kalů z díla připravovaných v Komárně a v roce 1926 přestavěn starší motorový remorkér z Glatšky na vlečný parník pro Náplavky hlavního města Prahy.

V roce 1941 si pravou část loďního výtahu a dílny pronajal od státu majitel autodílny v Holešovicích Bohumil Antropius k opravě pražských motorových člunů. Do roku 1950 tady ale ještě postavil šest menších silných motorových remorkérů, tzv. traktorů, a dva havarijní a požární čluny. Jeden z nich sloužil vodnímu útvaru pražských hasičů po mnoho let.

Na stejných místech, ale na protějším pravém břehu Vltavy ve slepém rameni zvaném „Stará plavba“ si zřídila opravárenskou loděnici v roce 1939 stavební firma Lanna. Sestávala z vybetonovaného síčného sklaží délky asi 80 m a dobře vybavených strojních dílen. Po zrušení této firmy v roce 1960 využívaly loděnici nástupnické podniky k opravám své techniky, hlavně plovoucích a pozemních bagrů, a člunů na kámen. Po roce 1990 získal loděnici soukromý podnikatel, ale v současné době už není využívána a pustne. Největší budoucnost Libeňského ostrova, kde leží, snad brání investování do jejího obnovení.

Ze severního úseku Vltavy v Praze se nyní vrátíme k úseku jižnímu. Zde, těsně pod smíchovským železničním mostem, ležela loděnice a dílny Pražské paroplavební společnosti (PPS). Pozemek, na kterém toto zařízení vzniklo, byla už zmíněná náplavka užívaná na montáž parníků PPS z dovezených dílů. PPS ho koupila v roce 1880 a po zřízení jednoduchého loďního výtahu a vybavení dílen a kanceláří zde opravovala své lodě. Na souši se zde daly vytáhnout jak malé parníky vrtulové a motorové lodě, tak i velké parníky kolesové, ovšem velmi pracně. Zkušební strojní



Vedle často nepříznivých plavebních podmínek byla tehdy také velkou překážkou průběžné plavby německými a dánskými polabskými zemi do Čech plavební privilegie a skládavá práva několika měst a různá cla a myta. Toto už neúnosné brzdění plavby po Labi bylo z velké míry odstraněno až podepsáním tzv. Labské plavební akty v roce 1821. Ta pak byla přímým podnětem k založení Karlínského přístavu a Pražské plavební společnosti v roce 1822.

Tato pojišťovací a přepravní společnost pražských velkoobchodníků využívala k dopravě zboží lodí cizích, patřících většinou zkušeným severským loďářům a vlastní loďní park si proto nepořídila. Po dobu své činnosti v letech 1822 až 1856 dosáhla maxima dopravy zboží proti proudu, tedy vstřícnou zbroj určeného pro spřezbitole v Praze, pouhých 7578 t. Bylo to v roce ukončeno její činností, kdy množství zboží plaveného ze střední Vltavy do Prahy už bylo přes 30 tisíc tun, tedy dvojnásobek.

Proto se vedení společnosti rozhodlo zefektivnit provoz tím, že si pořídí vlastní loďní park, zboží pro Prahu bude v Děčíně překládáno z velkých labských lodí na lodě malé, nezávislé tolik na vod-

ním stavu a na vlečné síle, zřídí vlastní agentury ve velkých městech a dalšími kroky. Loďní park této v roce 1857 nově zřízené Pražské společnosti pro plavbu parní a plachetní (Prager Dampf- und Segelschiffahrts-Gesellschaft) za dobu své působnosti do konce roku 1881 dosáhl stavu:

7 kolesových vlečných parníků

o výkonu 180 až 300 k, délka 46 až 58 m

3 řetězových vlečných parníků

o výkonu 100 až 120 k, délka 45 m

62 nákladních člunů nosnosti 250 až 450 t

13 nákladních člunů nosnosti 125 až 175 t (třev, pražských).

Tímto loďním parkem bylo v roce 1881 přepraveno proti proudu 61 928 t zboží. Jak velký podíl z tohoto množství bylo dopraveno do Prahy vodní cestou, statisticky společnosti ale neměří.

Loďní park a přepravní výkony společnosti, která odkoupila v roce 1882 loďní park a všechny ostatní majetek Pražské společnosti pro plavbu

▼ Vlečný parník P 19 a nákladní člun ČPSLO u podnikské náplavky, kolem roku 1960 (foto M. Hřivňák, sbírka MC, m014750).



▼ Vlečný parník společnosti Vltavsko-Labská doprava, s. r. o., ORLIX z roku 1889, táhnoucí Prahou nákladní člun společnosti s přikem z vykořeti na jeřáb z pražských náplavků, 30. léta (sbírka Z. Bauer, m001495).

Loďní park VLD sestával v době rozkvětu firmy z jednoho vrtulového, jednoho kočkového a jednoho zadokolesového vlečného parníku, 32 menších nákladních člunů o celkové nosnosti asi 5000 t, dvou korečkových bagrů a pěti motorových člunů. V dubnu 1941 přešla VLD do majetku podniku Remorkáže na Vltavě a Labi a s ním k 1. lednu 1949 zanikla.

Lodě pražské Čistírny odpadních vod v Bubenci

V letech 1901 až 1909 vybudovala město Praha v Bubenci na levém vltavském břehu ústřední čistírnu odpadních vod. Produkti čištění ve formě zahuštěných kalů nemohl být trvale ukládan v okruhu města, ale v plavební sezóně byl odvá-



▼ Nákladní parník K 1 nosnosti 361 t pro odvoz kalů z kanalizační čistírny obce Praha, rok 1940. Byl postaven v roce 1927 loděnicí Škodových závodů a ze služby vyřazen v roce 1962 (archiv Mare-Czech, m003758).

Pro úplnost uvádíme ještě Závod vodní dopravy-Praha akciové společnosti „Eksterns Moravia“ (dále jen E-M), zmíněné už v souvislosti s kontejnerovým terminálem v Praze-Holešovicích. E-M byla založena už v červenci 1989 s akciovým kapitálem 151,1 mil. Kčs, za účelem výstavby vodních cest na Moravě. Casem se ale její aktivity rozšířily a změnily podle potřeby. Loď jejího Závodu vodní dopravy se občas objevily v letech 1991 až 1994 i v Praze. Byla to velká motorová nákladní loď délky 80 m nosnosti 1000 t ANDROMEDA, postavená pro E-M roku 1991 v loděnici CL-Mělník, a tři nové tlačné čluny nosnosti po

500 t z loděnice CL-Vaňtřov. Společnost ale neobstála v konkurenci zkušenějších a obzornějších nových plavebních podnikatelů a v roce 1995 zanikla.

▼ Několik tlačných souprav a nákladních lodí, plujících ještě do Prahy. Vozí písek, nejvíce z Kolovín na Labi, do holešovické betonárky a na Rohamský ostrov. Vlevo nahole CALIMERO u Holešovic v červnu 2008; vlevo dole souprava TR500+TC500+TC1000 České přístavy, a. s., u Seřevu v listopadu 2006; dole KON-VILK u holešovické betonárky, srpen 2006. (foto M. Příkryl, m050098, m054322 a m050995).



7.

7.



► V současně pestré flotile pražských ovládnutých lodí jsou nepočetnější lodě typu BIFA III, postavené v 80. letech loděnicí Yachtwerft Berlin-Köpenick. Jednu ze tří lodí původní délky 28,6 m (se šesti okny v ložku zadní náčapky) ukazuje tato fotografie lodě EVD LABE (foto M. Přikryl, 2010, mc076998).

▼ Jedna ze sedmi lodí BIFA III, dodaných v délce zvětšené na 32,1 m (BIFA III/L, s osmi okny v ložku), je loď EVD PORTO (vlevo) a jedna ze čtyř lodí o délce 37,0 m (BIFA III/LL s 11 okny v ložku) je EVD VALENCIA (foto M. Přikryl, z Čechova mostu v dubnu 2009, mc058352).



▲ Plovoucí restaurace paní Veselé na starém vltavském lůfu nabízel Pražanům denně čerstvé vltavské ryby. Stávala ve 30. letech u Palackého nábřeží (z kalendáře Povodí Vltavy 2006, mc039238).

► Dvě nové téměř stejné plovoucí restaurace a botely MATYLDÁ a KLOTYLDÁ, stojící na koto Rádnova nábřeží pod Jiráskovým mostem (foto M. Přikryl, 2011, mc077695).



► Plovoucí kátna METROSTAV pro dílny pracující na ražbě tunelů pražského metra stávala na několika místech vltavských břevhů v 70. až 80. letech 20. století. Vznikla na trupu vyřazeného remorkéru ČPSLO SOKOLOVO (foto Sládeček, mc039226).

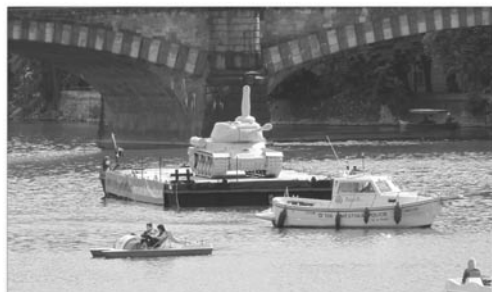


▲ Plovoucí nočníhárna HERMES nabídl od roku 2007 přespání 250 pražským bezdomovcům. Byla zřízena na starém tabákovém nákladním člunu a stojí na levém břehu Vltavy pod Štefánikovým mostem (foto M. Přikryl, leden 2007, mc053315, mc053362, mc053371).



108 / 109

112 / 113



ky, uvedme stručně jejich úkoly. Je to dohled nad dodržováním předpisů o provozu vnitrozemské plavby, šetření plavebních havárií a nehod, dohled na provoz plavebních, koupališť na řece a půjčovních loděk, kontrola rybolovu, kontrola čistoty vody, péče o osobách a věcech na březích a ve vodě včetně hledání utonulých, hledání a záchraty při povodních a jiných mimořádných událostech, udržování pořádku při různých akcích na řece (závědy, slavnosti apod.) a jiné akce na žádost příslušných orgánů. A tak se i ten spořivý Pražan může cítit na Vltavě a jejích březích snad ještě bezpečněji než v ulicích města.

Další státní instituci, která používá plavidel k plnění svých zákonem daných funkcí, je Povodí Vltavy. Jednou z těchto funkcí je technické zajišťování provozu na vodní cestě a k ní používá plavidel je to především největší a svou stavbou nejnapádnější výměřovací loď, nazvaná



► Přívaz u Roustek přepravuje vltavský Klub cestovatelů, 1978. V pozadí proplová vltavský parník P 20 (foto M. Jirová - Kim, mc014918).

▼ Přívaz mezi Podbabou a Podborským provozovaný První všeobecnou člunovací společností, duben 2009. V pozadí je dobře vidět vlnáčka usedlosti Sklenářka, lidově zvaná „Kazovna“ (foto M. Přikryl, mc014694).





◀ První závody plachetnic v Praze vypsané ČYK v roce 1895 (z knihy ČYK 1931, mc014306).

▲ Fotografie jednoho z čtených závodů plachetnic v Praze ukazuje, že spolu soustředily lodě různých velikostí a provedení. Z přelomu 30. a 40. let 19. století (archiv M. Hubert, mc039488).

▼ Loděnice Českého Yacht klubu v Podolákém přístavu. Vpravo na snímku plachtěnice třídy „Laser“ (foto M. Příkrý, podzim 2011, mc091224).



◀ Slávací kajaky: vpředu kostra dvouděradového, za ním slavný kajak jednoděradový (z knihy V. Teklý, mc039790).

▲ Jeliž nedávno běžně používaný typ slalomových kajáků. Zde na závodech Trojských kůh 2006, v pozadí je vidět trojský jez (foto M. Příkrý, mc078544).

◀ Klubovna a loděnice Klubu vodních sportů v Praze 4 - Podolí, jenž se od svého založení v roce 1924 věnuje především cestovní a závodní kanoe (sbírka M. Hubert, mc039814).

▲ Trenink rychlostních kanoistů na Vltavě v Praze (foto Vít Kaplický, mc040072).



▶ Práti kanoisté tehdy pravidelně o sobotách po skončení pracovní doby „končívali“ své lodě proti proudu Vltavy na oblíbená tábořiště na Jarově, na Libřici, na Dávkovém ostrově, v Píkověch a často i ve Svatojanských proudech. V neděli večer se pak ve velkých skupinách za veselého zpěvu vraceli do Prahy. Konec tomuto druhu vodní turistiky přivodilo až postavení Stěchovické a Slapské přehrad ve 40. a 50. letech minulého století. Vlastní kánoe patřilo už od 30. let k imáži správného pražského mladého muže v dobrém společenském postavení a ke snu těch méně šťastných.

Přirozená lidská soutěživost se ale brzy projevila i v národě kanoistů. Soutěžili nejen v tom, kdo ujede za rok více kilometrů nebo ujede více řek, ale i v tom, kdo projede určitý úsek řeky rychleji, a tím se vrátili k užívání řeky jako veslaři a jachtari. Tak vznikl nový druh kanoistiky: rychlostní. A s ním i nový typ kanoí: lehké, úzké a téměř nestabilní jednomístné a dvoustupňové. S cestovními turistickými kánoemi měly společně vlastně

► Oblíbené kanoistů pražských majitelů haubůt leželo pod osadou Vukon ve Svatojanských proudech. Něžovali tehdy námahy dokončovat sem své lodě i na vlně (sbírka M. Hubert, mc060376).

▼ Plovoucí chaty s misky a garážemi pro motorové čluny v jámém ozeku Smíchovského přístavu. 70. léta 20. století (foto M. Hubert, mc039815).



▲ Klubovna a kotviště haubůt a velkých motorových člunů v rámci Staré plavby v Praze-Libni, 2011 (foto M. Příkrý, mc090780 a mc090817).

sportovních plavidel, které v roce 1934 pořádal v Praze na Vltavě ČYK. Konec pozitivní haubůt k vodní turistice přivodila stavba velkých vltavských přehrad. Jejich majitelé, pokud si to mohli dovolit, si pak v 50. a 60. letech pořídili velké kajutové čluny. Český klub vyletěl člunů stejně jako kluby dále se v lednu 1947 staly členy Československé jachetní asociace a časem zanikly.

Velká kolonie haubůt, či spíše plovoucích chat s garážemi pro motorové čluny, se dosud udržela ve Smíchovském přístavu. Malá skupina motorizovaných haubůt je také v rámci Staré plavby v Libni a porůznu i v přístavištích některých klubů vodního motorismu.



▲ Počátek vodního lyžování u nás byla jízda na „akvaplánu“, Vltava u Císařské louky kolem roku 1935 (z brožury Praha 1940, mc039486).

▼ Flotila vodních motorů při návratu do Prahy pod Chuchelským železničním mostem, září 2006 (foto M. Příkrý, mc050334).

byly určeny dovážené přivázané motory. Naše strojírný, např. Motor České Budějovice, jejich výrobu nikdy zvládnout nedokázaly. Tyto příznivé podmínky se brzy projeví tím, že v Praze i v jiných městech při řekách vzniklo několik nových klubů vodního motorismu. V Praze přidělovala Státní plavební správa kotviště pro čluny a Povodí Vltavy úsek přílehlého břehu ke stavbě kluboven a dílen v Podolákém a Smíchovském přístavu (na Císařské louce), v zátočkách na Staré plavbě v Libni, v Modřanech a jinde.

Po roce 1948 se vznikem tzv. „sjednocené tělovýchovy“ došlo k rušení klubů a jejich členové přešli do oddílů vodního motorismu několika tě-



▼ Slavnost Svatojanských Navalů na Vltavě v Praze, náběží s velkými historickými loděmi a ponton pro významné hosty a orchestr (foto M. Příkrý, 2010, mc072734).

▲ Fotografie z téže vltavské slavnosti ukazuje defilé hostujících benátských gondol a další plavidla (foto M. Příkrý, 2009, mc059548).

