

PROMĚNY A VÝZNAM BAŽOVA KANÁLU V JEHO OSMDESÁTILETÉ HISTORII

Konference VODNÍ TOKY 2018

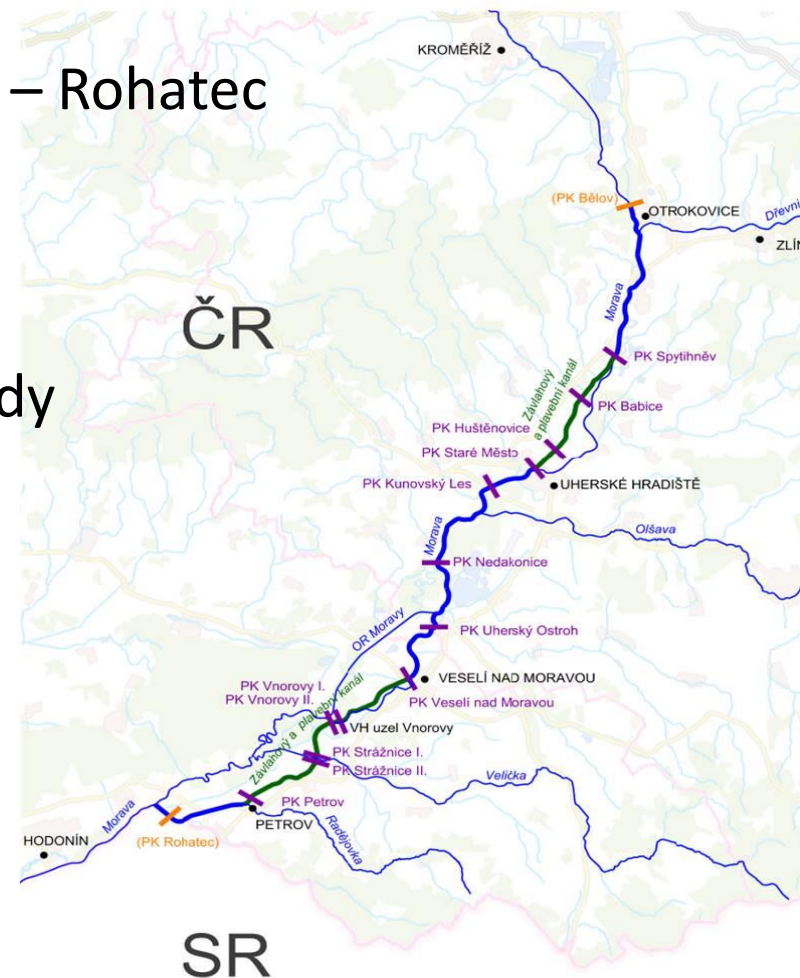
Ing. Pavel Cenek
Povodí Moravy s. p.

Hradec Králové 21. 11. 2018



Batův kanál

- Závlahové a plavební vodní dílo Otrokovice – Rohatec
- multifukční koridor
- účel výstavby
 - závlahy
 - lodní doprava
 - zvýšení hladiny spodní vody
 - ekologie
 - pracovní příležitosti
- parametry
 - délka 53,5 km
 - řeka Morava 28,3km
 - kanálové úseky 25,2 km
 - 14 plavebních komor



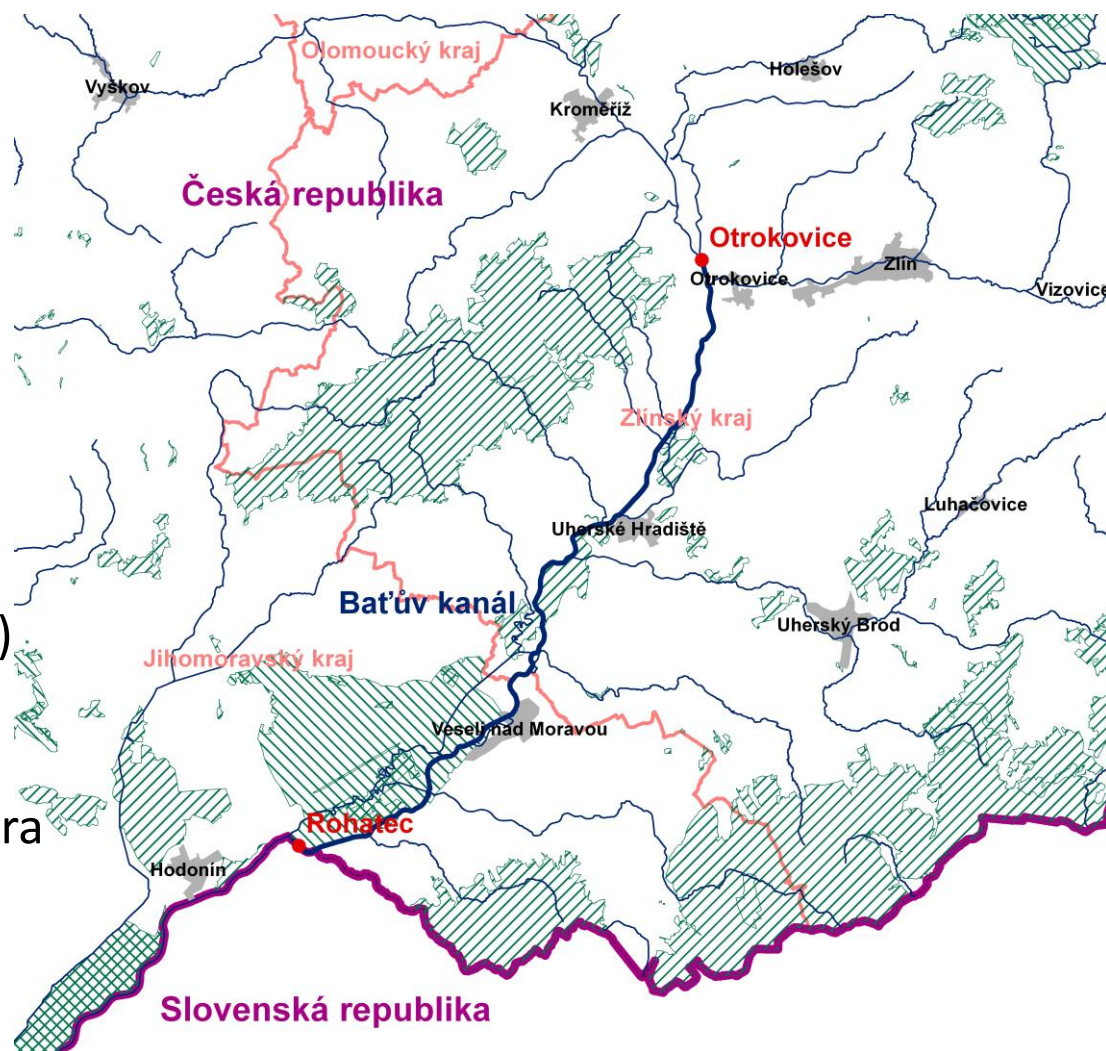
Batův kanál

- Závlahové a plavební vodní dílo Otrokovice – Rohatec
- multifukční koridor
- účel výstavby
 - závlahy
 - lodní doprava
 - zvýšení hladiny spodní vody
 - ekologie
 - pracovní příležitosti
- parametry
 - délka 53,5 km
 - řeka Morava 28,3km
 - kanálové úseky 25,2 km
 - 14 plavebních komor



Batův kanál v souvislostech

- státní správa a samospráva
 - Jihomoravský a Zlínský kraj
 - hraniční tok ČR/SR
 - města a obce
 - jednotlivá ORP
- legislativa
 - Zákon o vodách
 - Zákon o vnitrozemské plavbě
 - Zákon o ochraně přírody a krajiny (Natura 2000, EVL)
- resorty
 - MZE – správce, údržba
 - MD – vodní cesta, infrastruktura
 - MŽP – příroda
 - MMR – podpora regionu
 - MV - hranice



Kousek historie

- konec 19. století – nutnost koncepční protipovodňové ochrany území
- 1892 schválen záměr regulace řeky Moravy od Rohatce na sever
- do počátku první světové války regulace prvních 66 kilometrů, do roku 1927 bylo dokončeno dalších 32 kilometrů úprav
- kde to bylo možné, byl tok ponechán přirozenému vývoji a území ochráněno odsazenými hrázemi.
- jinde tok řeky Moravy byl napřímen a ohrázován, odstavené meandry ve většině případů ponechány jako odstavená ramena k přirozenému vývoji.

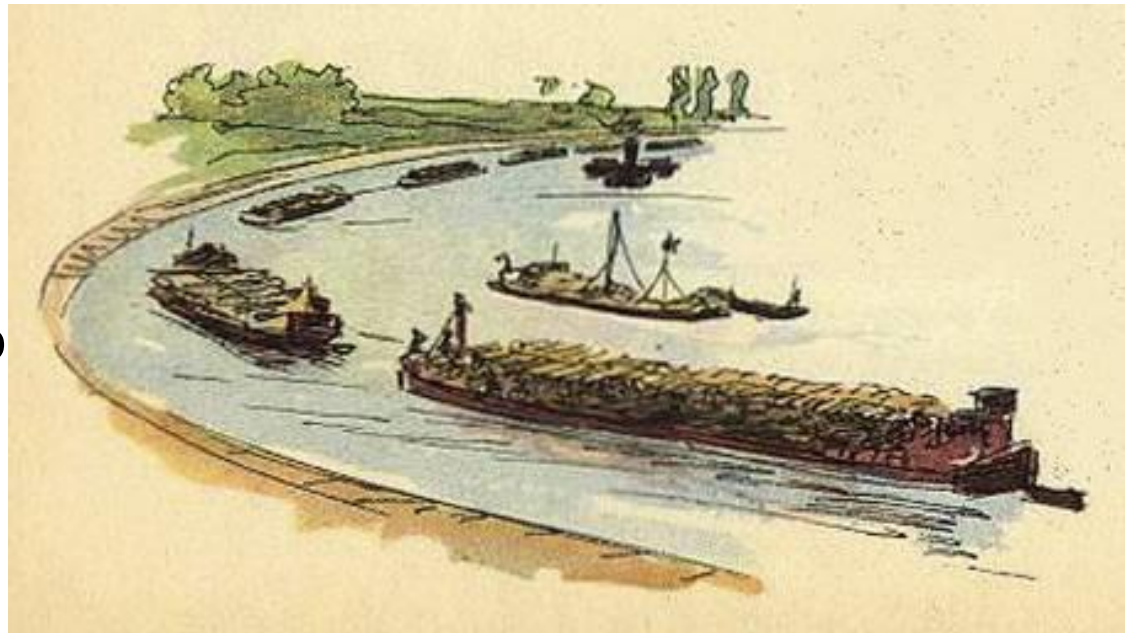
Kousek historie

- provedené vodohospodářské regulace - nové poznatky vyvolaly potřebu komplexního řešení území - v maximální míře zachovat procesy říční nivy
- 1927 převzalo problematiku ministerstvo zemědělství
- počátek 30. let společného záměru spojení protipovodňové ochrany, pomoc sociální situaci v regionu a stabilizace kolísající hladiny spodních vod



Vodní cesta

- plavba nebyla v původních záměrech obsažena – samostatný projekt plavebního kanálu Dunaj – Odra – Labe (Vodocestný zákon 1901)
- firma Baťa (Tomáš Baťa) – „Budujeme stát“ nutnost propojení regionu velkou vodní cestou
- ekonomická reálnost „malé“ plavby - levná vlastní doprava
- červenec 1933 záměr mezi Otrokovicemi a Rohatcem vodní cestu – poté ministerstvo zemědělství integrovalo záměr do projektu závlahových úprav



Výstavba závlahového a plavebního kanálu

- stavebníkem Země moravskoslezská, zastoupená Zemským úřadem v Brně, projekt schválen Ministerstvem zemědělství na podzim 1934
- první práce zahájeny 16. října 1934, minimálně mechanizované – na výstavbě pracovalo až 1600 osob.
- první loď proplula celým plavebním kanálem 3. prosince 1938
- vlečné čluny na kanálových úsecích taženy koňmi a později traktory
- pohyb po říčních úsecích remorkéry.



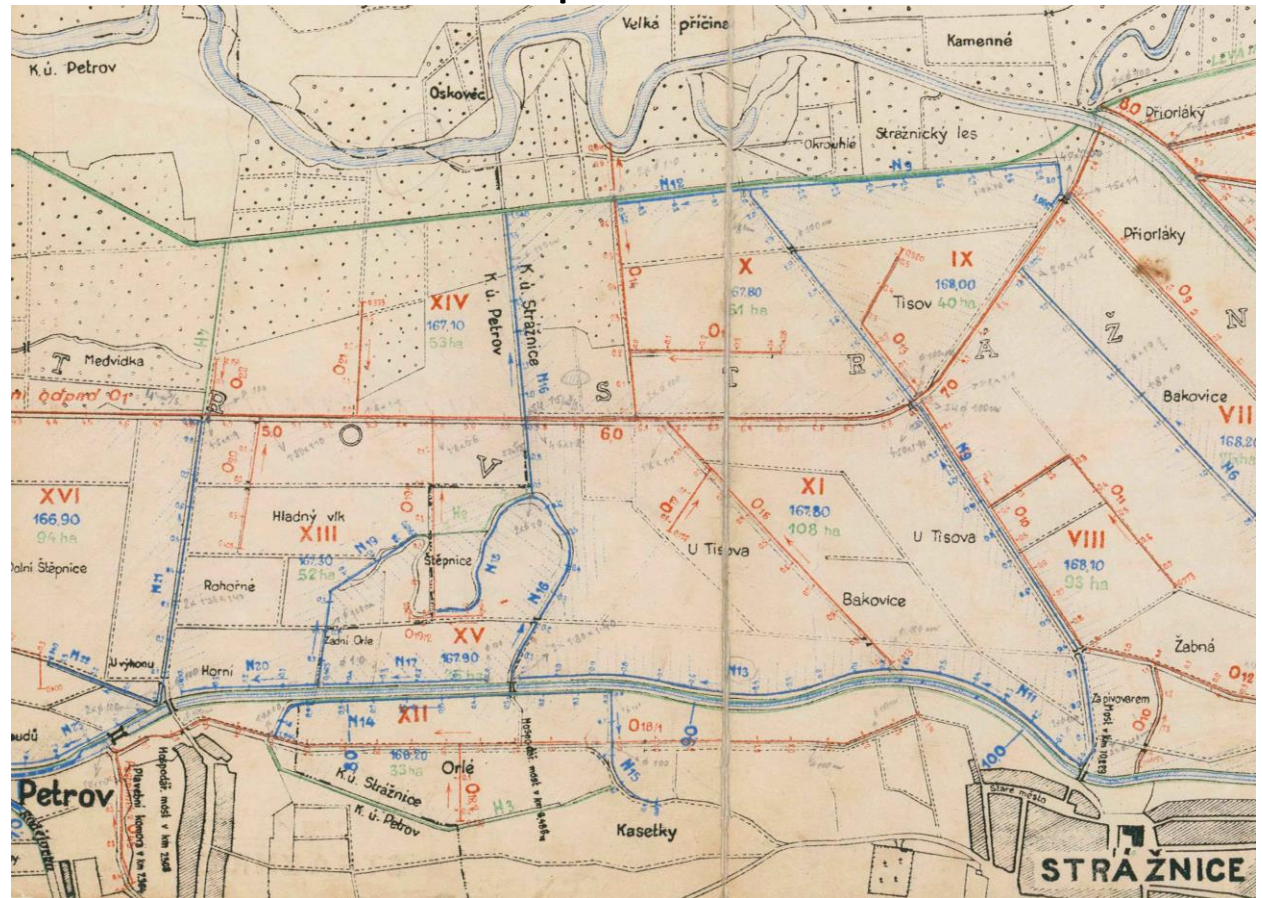
Léta provozu plavebního kanálu do roku 1961

- po dokončení stavby 1938 správa vodní cesty – firma Baťa
- protektorátní koncese na „dopravu zboží a osob plavbou po řece Moravě na úseku Otrokovice – Hodonín, vykonávání služby vlečné, zakládání a provozování veřejného skladiště a překladiště“
- konec války – likvidace mostů, poškození plavebních komor a jezů
- do 1948 se nepodařilo všechny objekty obnovit a vodní cestu opravit



Závlahová soustava

- souběžně s výstavbou páteřního závlahového a plavebního kanálu budována související závlahová soustava
- nápustné a odvodňovací kanály, stavidla, vzdouvací objekty
- rozvod a odvod vody na pozemky gravitačně
- zavlažování v jarních měsících při zvýšených průtocích při tání sněhu nebo vyšších srážkách

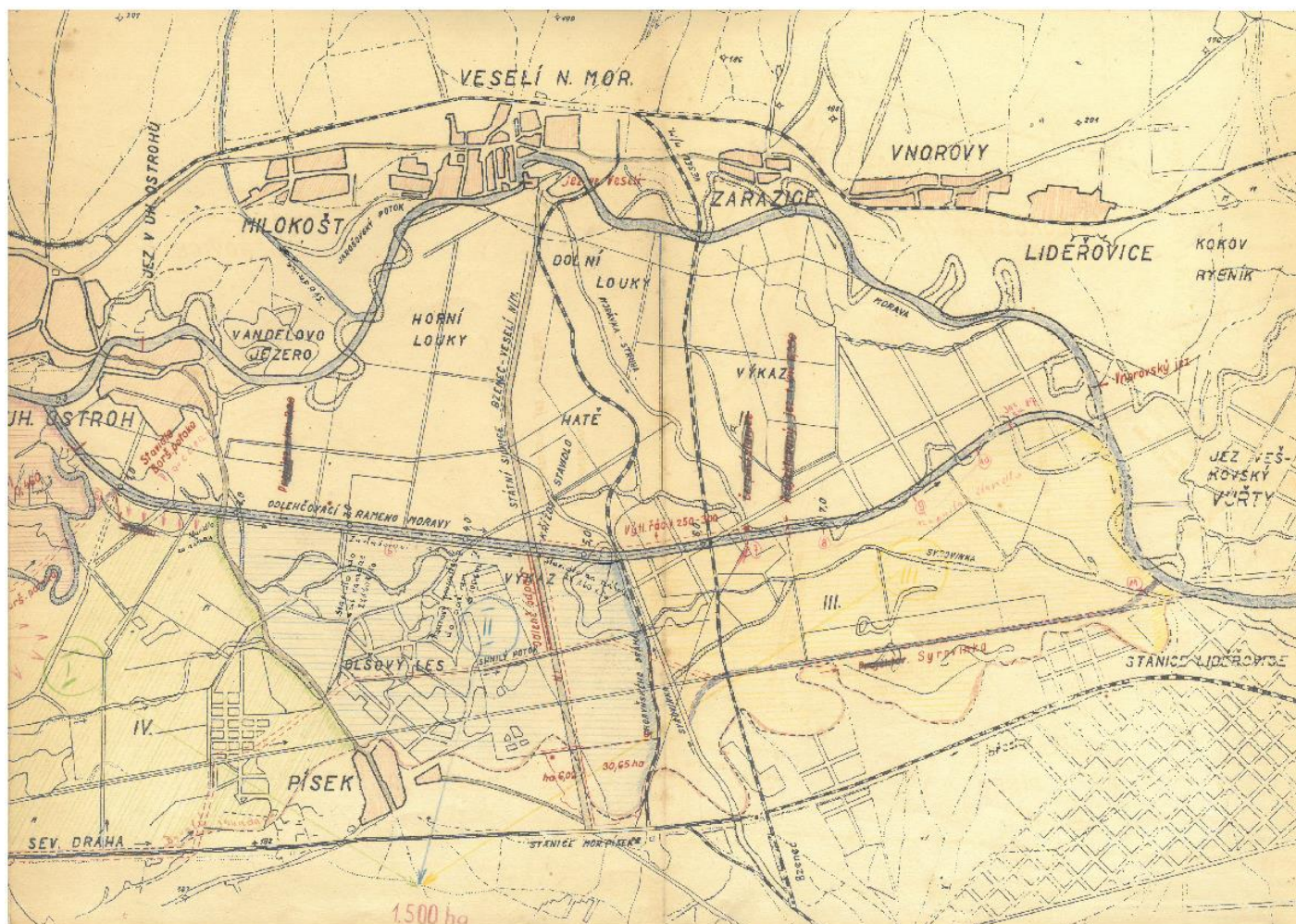


Závlahová soustava

- výstavba vlastního závlahového časově daleko náročnější, úprava hranic pozemků, vlastnické vztahy
- od počátku zpoždění, nebylo hotovo ani v závěru čtyřicátých let
- politické změny = systémové změny v zemědělství, závlahová soustava nebyla nakonec nikdy dobudována
- rozvoj socialistického hospodaření
 - pokles četnosti závlah,
 - postupná degradace příkopů
- stavidlové objekty bez údržby
- faktický zánik systémových závlah v šedesátých letech



Závlahová soustava



Léta provozu plavebního kanálu do roku 1961

- znárodnění průmyslu – Svit, n. p., restrukturalizace firmy, ztráta ekonomiky
- provoz omezen na využití stávajících zařízení k těžbě říčního štěrku a písku
- nepoužívané úseky vodní cesty přestaly být udržovány
- Průmyslové stavby, n. p., Gottwaldov v roce 1961 provoz vodní cesty ukončil



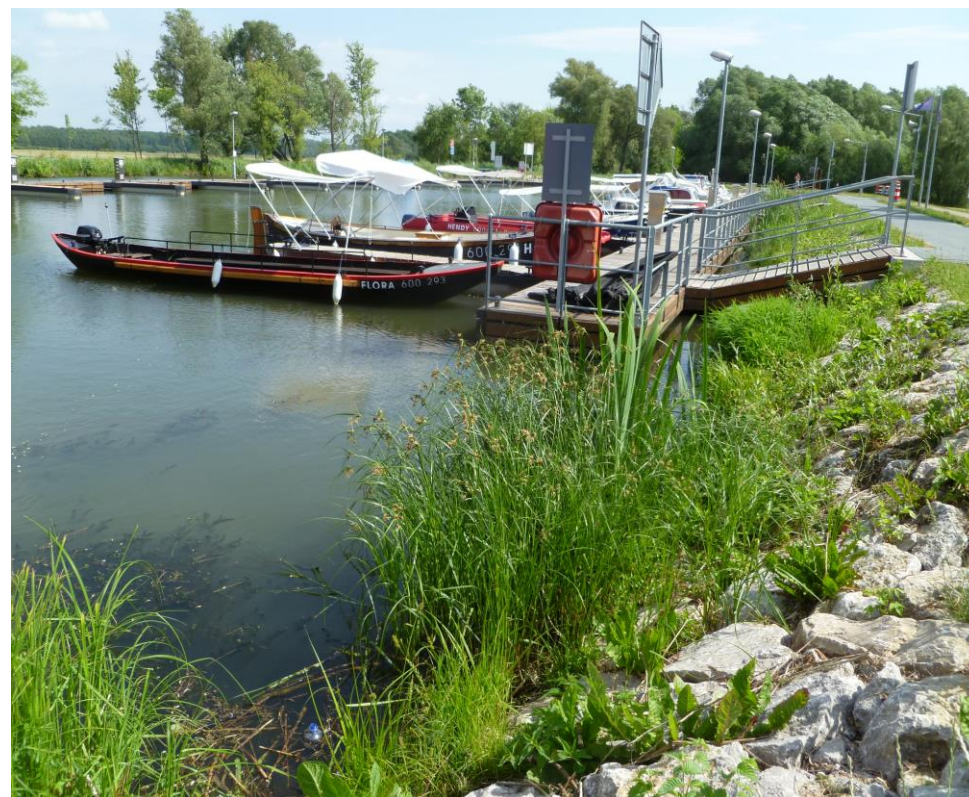
Batův kanál v období 1961- 2002

- provoz vodní cesty zastaven v roce 1961
- v roce 1972 vyňata ze sledovaných vodních cest
- závlahy využívány pouze lokálně
- údržba řeší pouze průtočnost
- konec 80. let 20. století – iniciativy k obnově pro dopravu štěrkopísků
- 1989 - utlumení požadavků
- 1994 a 1995 propagační plavby
- Zákon o vnitrozemské plavbě č. 114/95
- 1996 zprovozněna PK ve Veselí nad Moravou
- 2002 byla rekonstrukcí PK Petrov dovršena základní etapa obnovy



Batův kanál v období 2002-2017

- původní Batův kanál určen pro nákladní plavbu, nepočítal s turisty
- postupně vybudována základní infrastruktura – přístavy, přístaviště, půjčovny
- zapojení krajů – turistická destinace

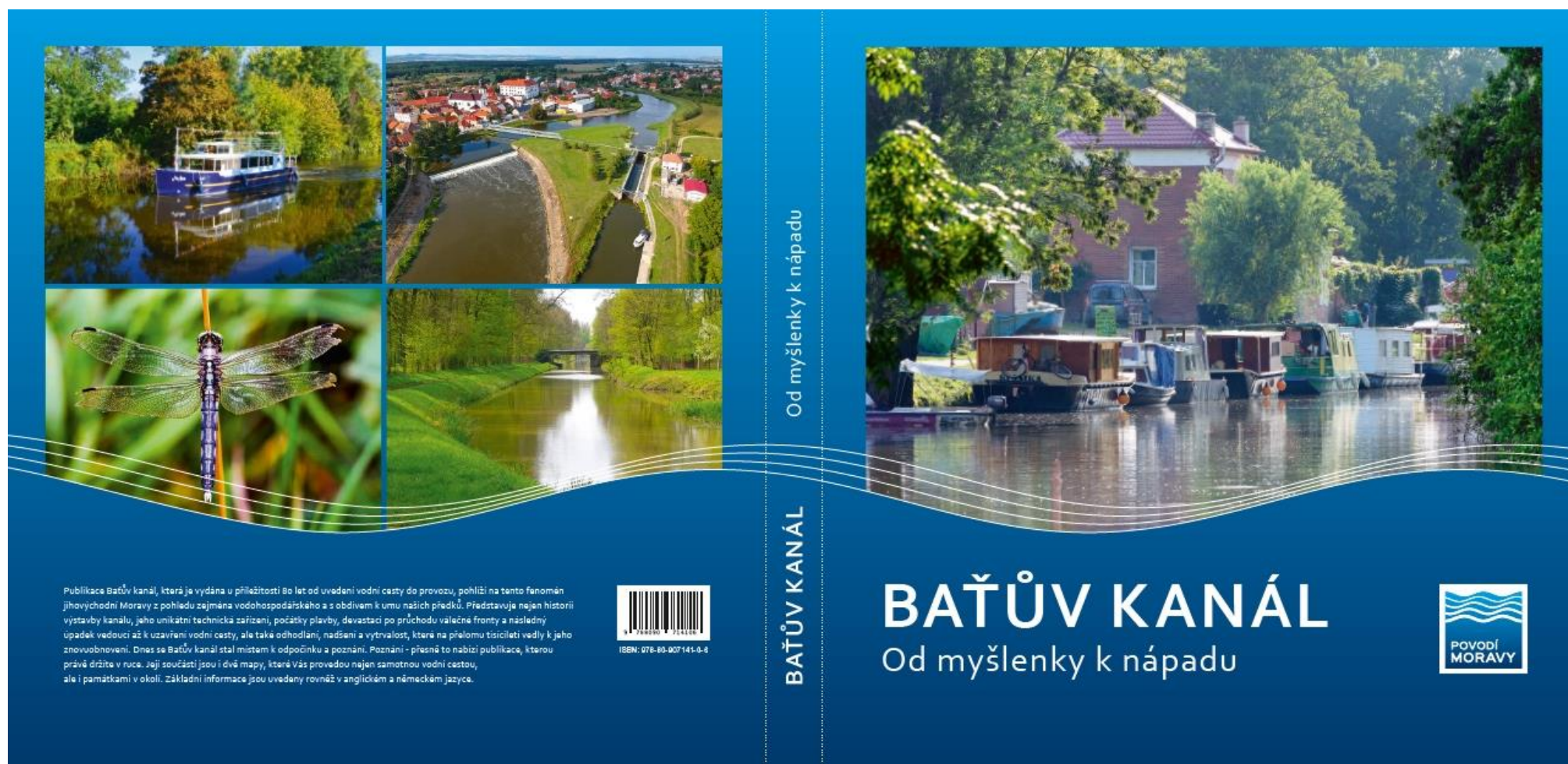


Baťův kanál 2018

- vodní cesta - 80. 000 návštěvníků
- extrémně nízké srážky posledních let - historická minima průtoků v řece Moravě – zdroj vody pro plavbu i závlahy
- rozsah povolených odběrů
- přibývají požadavky na obnovení závlahové funkce a rozšíření závlah nad původní rámec
- nerální bez zajištěných zdrojů v horní části povodí
- přes všechny peripetie od počátku přípravy a výstavby Baťův kanál plní všechny původní i nové potřeby



Baťův kanál – kniha 2018



Publikace Baťův kanál, která je vydána u příležitosti 80 let od uvedení vodní cesty do provozu, pohlíží na tento fenomén jihovýchodní Moravy z pohledu zejména vodohospodářského a s obdivem k umu našich předků. Představuje nejen historii výstavby kanálu, jeho unikátní technická zařízení, počátky plavby, devastaci po průchodu válečné fronty a následný úpadek vedoucí až k uzavření vodní cesty, ale také odhodlání, nadšení a vytrvalost, které na přelomu tisíciletí vedly k jeho znovuvobnovení. Dnes se Baťův kanál stal místem k odpočinku a poznání. Poznání - přesně to nabízí publikace, kterou právě držíte v ruce. Její součástí jsou i dvě mapy, které Vás provedou nejen samotnou vodní cestou, ale i památkami v okolí. Základní informace jsou uvedeny rovněž v anglickém a německém jazyce.



ISBN: 978-80-907141-9-8

BAŤŮV KANÁL

Od myšlenky k nápadu

BAŤŮV KANÁL
Od myšlenky k nápadu



Děkuji za pozornost



Ing. Pavel Cenek
Povodí Moravy s. p.