

Doplňující informace o obnově provozu na Baťově kanálu

Vadim Komárek

Na všech stránkách o historii této vodní cesty chybí něco z let 1993 - 1995. Docela by mě zajímalo proč, protože to byla zajímavá doba a kolem zajímavá skupina nadšenců.

Kapitán Ladislav Hábl z Charvát u Olomouce je osoba, která myslím nejvíce přispěla k obnovení plavby na řece Moravě a Baťově průplavu! Byl to on, kdo v Ekotrans Moravia, a.s. Zlín uchránil říční remorkér BOBRA před sešrotováním a tak to byla posléze jediná loď schopná se po Baťově průplavu plavit. Nakonec to byla i jediná loď



Ladislav Hábl

na řece Moravě vůbec. Byl to právě kpt. Hábl, kdo mě přesvědčil o možnosti obnovení plavby a dal podnět k založení BOBRA, s.r.o. Zlín s koncesí provozování vnitrozemské osobní lodní dopravy na této vodní cestě. Kormidloval a udržoval nejen loď BOBRA, ale následně i Tomáše Baťu. Jeho nadšení bylo vždy nakažlivé. Např. při provozování plavby ve Veselí n/M denně dojížděl ze svého bydliště, v případech večerních plaveb přespával v provizorních podmínkách na bývalé faře.

Říční remorkér BOBRA, původem ze Sovětského svazu, se na řeku Moravu dostal z Vítkovic. Jeho rozměry jej předurčovaly k plavbě po Baťově průplavu, kdy se vešel do plavebních komor a výhodou byl v té době i nízký ponor 35 cm, i ten byl někdy díky nánosům velký. Byl přestavěn a jeho kapacita byla 20 osob. Jeho provoz rozhodně nebyl ekonomický, ale bylo potřeba provozovat osobní dopravu a tak zviditelnit tuto vodní cestu. Byl to posléze pádný argument k zařazení této vodní cesty do zákona o vnitrozemské plavbě a tím i povinnost pro

Povodí Moravy vodní cestu udržovat. Nebylo to vždy bez problémů.

BOBRA se plavila na několika trasách. Od Bělovského jezu do Kroměříže nebo od jezu do Otrokovic. V roce 1994 pak také ze Starého města do Jarošova a koncem sezóny byla přeložena do Veselí n/M, kde se plavila po řece Moravě. Později byla prodána do Prahy, kde byla využívána při obnově historických památek.

Obrázek je z plavební komory ve Starém Městě a to ze zahájení plavební sezóny 1994. Byla to velká sláva i velká ostuda. Sešlo se mnoho lidí, zástupci mnoha institucí a tří ministerstev! Hrála hudba, pivovar Jarošov čepoval pivo za 1 Kč, sešli se i majitelé mnoha malých lodí atd. Vše v režii malého s.r.o. BOBRA. Záměrem bylo znovuotevření Baťova průplavu a proplutí jeho částí, což bylo s dostatečným předstihem projednáno s Povodím Moravy, a.s. v Uherském Hradišti. Po vyslechnutí mnoha vzletných proslovů čestní hosté nastoupili na BOBRU a kpt. Hábl od kormidla přikázal odrazit. Daleko nedoplul! Ukázalo se, že průplav je vyčištěn jen na papíře, a tak otevření plavební sezóny 1994 na Baťově průplavu se ve skutečnosti muselo odehrát na řece Moravě.

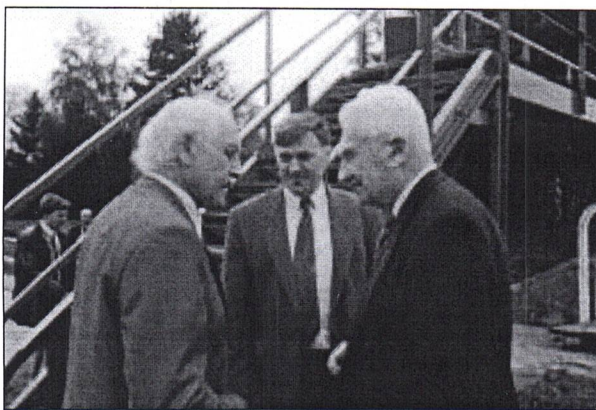
Protože zájem veřejnosti o plavbu byl nad očekávání velký, rozhodl jsem se zakoupit loď s větší kapacitou. Byl to dost problém ji sehnat, protože rozměry plavebních komor Baťova průplavu byly poplatné době ve které vznikly. Nakonec se podařilo najít vhodnou loď v Píšťanech (Markus). Vyrobená v Maďarsku, z hliníku, ponor 40 cm, vhodné rozměry ale vyšší než bylo třeba k podjetí mostů na této vodní cestě. Kapacita 50 osob. Byla položena na vodu ve Veselí n/M a provozována na řece Moravě v plavební sezóně 1995.

K zdůraznění osobní vnitrozemské plavby na Baťově průplavu jsem založil První moravskou plavební, a.s. se sídlem ve Zlíně (1. MP) která se stala vlastníkem této lodě. Považoval jsem za samozřejmé, že loď která po dlouhé době popluje po Baťově průplavu, ponese jméno Tomáš Baťa. Proto jsem oslovil pana Tomáše Baťu ml., s kterým jsem vodní cestu projel po břehu a on vzpomínal na své jízdy kánoí za svého mládí.

Zahájení plavební sezóny 1995 bylo opět slavnostní,



Otvírání sezony 1993



Tomáš Baťa, Vladimír Komárek a ing. František Ondrušek na Baťově kanálu v roce 1995

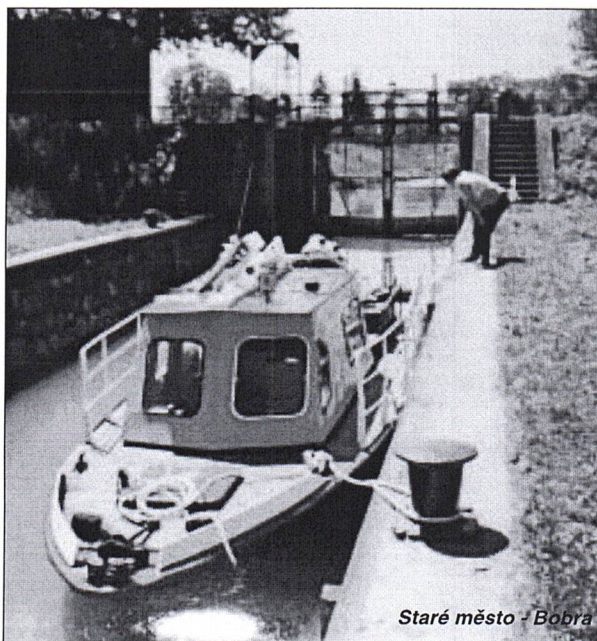
Spolupracovníci 1994



spojené s křtem lodi panem Baťou a provázeno opět ostudou. Celá sláva byla opět v režii malé společnosti, které nikdo nepomohl. Opět mnoho vzletných proslovů. Po křtu lodě ale nemohli hosté nastoupit na první plavbu, protože Povodí Moravy přes původní dohodu nevyčistilo plavební dráhu od plavební komory ve Veselí k řece Moravě. Loď tedy musela vyplout prázdná a hosté se mohli nalodit až na volné řece. Část plavby loď kormidloval pan Tomáš Baťa za dohledu kpt. Hábla.

Toto je pohled, který se naskytl zájemcům o plavbu ve Veselí n/M. První je uvítal plavčík, stojící pod vlajkou společnosti První moravská plavební, a.s. Plavba trvající asi 90 minut stála 40 Kč a byla doprovázena výkladem o historii této vodní cesty a jejího okolí. Na lodi byl k dispozici bufet. Oblíbené byly večerní plavby nebo plavby slavnostní (výročí, svatby). Bohužel jen po řece Moravě, protože průplav nebyl způsobilý pro plavbu lodě této velikosti a to přes opakované žádosti na Povodí Moravy. Dále po řece Moravě nemohla tato loď plout pro svoji výšku, kdy ji omezovaly nízké silniční mosty. Rozhodně i v tomto případě byl provoz ztrátový. Proto byla následně prodána do Prahy, kde je stále v provozu.

Společnost 1. MP hledala vhodnou náhradu lodě, která při rozumné kapacitě by byla schopna plout na Baťova průplavu a to po celé jeho délce. Tzn. aby měla vhod-



Staré město - Bobra



né rozměry a ekonomický provoz. Vhodná loď byla kpt. Háblem vyhledána v Amsterdamu. Kapacita 70 osob a provoz na plyn. Velmi vhodná i když na naše poměry dosti drahá. Přesto ji společnost objednala a zajistila nákup a přepravu. Jako podmínka vlastního nákupu ovšem byla závazná dohoda s Povodím Moravy, že splavní Baťův průplav v roce 1996 tak, aby byla splavná jeho delší část, a tak se stala atraktivní pro zájemce o plavbu. Např. Staré Město – Otrokovice nebo Veselí n/M – Strážnice. K dohodě bohužel nedošlo a průplav byl splavněn pouze pro pramičky.

Osobně si myslím, že k obnově plavby na této vodní cestě nejvíce přispěl právě skromný kapitán Hábl a následně jím iniciované společnosti BOBRA a První moravská plavební.

loď Tomáš Baťa - Veselí

