

To byly pracovní cesty - 2011 a 2012!

Lodí přes Mittellandkanal a Labe do Mělníka

Po stopách plavčíka Župíka v 21. století

Jaroslav Bodlák (foto)
Jan Malý (komentář)



V příloze tohoto čísla SR, Rodokapsu č. 4, jsou popisovány příhody plavčíka Župíka za II. světové války - jeho cesty po Labi a německých vnitrozemních průplavech. Nedalo nám to, abychom se na některá místa nepodívali současnými očima a fotoaparátem českého strojníka na nákladní motorové lodi Athena.



Překladiště Lüneburg, km 80 (nahore).
a úvaziště Hille, km 89 (vlevo).

Minden, km 102, křižovatka vodních cest: Středozemního průplavu a řeky Wesery. Na snímcích pohled z oblak na starý a nový most i z motorové nákladní lodi a nového mostu.



Mittellandkanal – Středozemní průplav je nejdelší umělá vodní cesta v Německu dlouhá 325,7 km. Spojuje průplav Dortmund-Ems s Labem a průplavem Labe-Havola. Umožňuje tak spojení mezi řekami Rýn a Odra. Stavba průplavu začala od západu v roce 1906 a byla přerušena druhou světovou válkou a následně také rozdělením Německa, takže k dokončení napojením na labsko-havolský průplav akvaduktem u Magdeburku došlo až v roce 2003. Průplav byl veden téměř po vrstevnici s pouhými třemi výškovými stupni. Od 60. let 20. století byl rozšiřován (šířka 55 m, hloubka 4 m, podjezdná výška 5,25 m), takže v současnosti slouží velkým motorovým nákladním lodím (2300 t, délka 110 m, šířka 11,40 m, ponor 2,8 m).

Hannover, překladště, km, 158 (dole).



Anderten, plavební komora, km 178: vplutí do komory a vylutí po zdolání 14,7 metrů převýšení.



*Wolfsburg, podnikový přístav automobilky Volkswagen, km 246.
Dole podnikové muzeum továrny. Do roku 1945 město neslo název „Stadt des KdF-Wagens“.*



*Haldensleben, přístav, km 301 (vlevo).
Odtud se vozil do Protektorátu Čech a Moravy sklářský písek.*

Vahldorf, km 308 (vpravo).



Magdeburg



Magdeburg byl již od roku 1922 důležitým střediskem československé plavby: v lokalitě Holzhof měla pronajaté skladiště, část nábřeží a dva jeřáby, po výpovědi roku 1938 se provoz přestěhoval do území v Hafenvorlandu – známější pod názvem Bunkerplatz – a administrativa našla útočiště ve středu města v ulici Große Münzstraße (zničené po náletu). Po roce 1956 dostala ČSPLO nový pozemek, na kterém později postavila provozní budovu a kulturní dům, ale dnes už po nich není ani stopy.

Dole zleva doprava: Místo, kde stávaly kanceláře ČSPLO a československý kulturní dům. Magdeburský dóm stojí na skále Domfelsen, která zasahuje do řeky – nebezpečné místo. Schönebeck – staré lodní skladiště bylo přebudované na ateliery a obytné domy.

Po dalších pár kilometrech končí plavba po vodních dílech vybudovaných rukama lidí. Proplavíme se plavební komorou Rothensee (vpravo), kde po levé straně uvidíme technický skvost minulého století, lodní zdvihadlo Rothensee.

Opouštíme Mittellandkanal na km 325,7 a Spojovacím průplavem (Verbindungskanal) připlujeme k rozcestí (vlevo). Vpravo je vjezd do průmyslového přístavu Magdeburg a vlevo cesta k protipovodňovému zdymadlu, které nás přivede na řeku Labe na labském km 332,8.

Protipovodňové zdymadlo (vpravo) zabezpečuje stálou výšku vodní hladiny v přístavu i na spojovacím průplavu při kolísání hladiny Labe, aby do průmyslového přístavu mohla připlouvat plně naložená plavidla, i když je na Labi malá voda, a zároveň chrání přístav a průplav před povodněmi.





Zajímavých míst na Labi je moc a jejich stručná dokumentace by vydala na knihu. Zde jen malá mozaika některých z paluby motorové nákladní lodě Athena.



Torgau – město setkání sovětských a amerických vojáků 25. 4. 1945. Kamenolom Diesbar s písečnou kosou v řece a výletní lodi Stadt Wehlen.



Míšeň a obtížný říční oblouk pod zámek. Drážďanské nábřeží. Stadt Wehlen: slavné Café Richter, kam kdysi chodily posádky na večeři a tancovat.



Kurort Rathen: jeden z posledních kyvadlových přivozů na Labi. Pevnost Königstein a nebezpečný úsek plavby. Loď Athena v labském kaňonu. Děčínský most a Pastýřská stěna; Athenu táhne motorový remorkér Beskydy. Ústí nad Labem: plavební komora Střekov. Přístav v Mělníku.



Bûny (die Buhnen) – příčné hráze navršené z kamenů na hatích a zadlážděné – zužují příčný profil řeky a tím umožňují zvýšit hloubku vody v plavební dráze. Z vrbového proutí se vyrobí hatě. Do vykolikovaného prostoru se nakladou hatě, které se průběžně zasypávají pískem. Když je tvar hráze hotový, přiveze se dlažební kámen a celá hráz se zadláždí. Tyto hráze vydrží každou velkou vodu, která se přes ně přelévá; zničit ji může pouze naložené plavidlo, které se za velké vody neudrží v plavební dráze a na zatopenou příčnou hráz najede. Na posledním snímku starší protilehlé bûny na Labi u Torgau.

