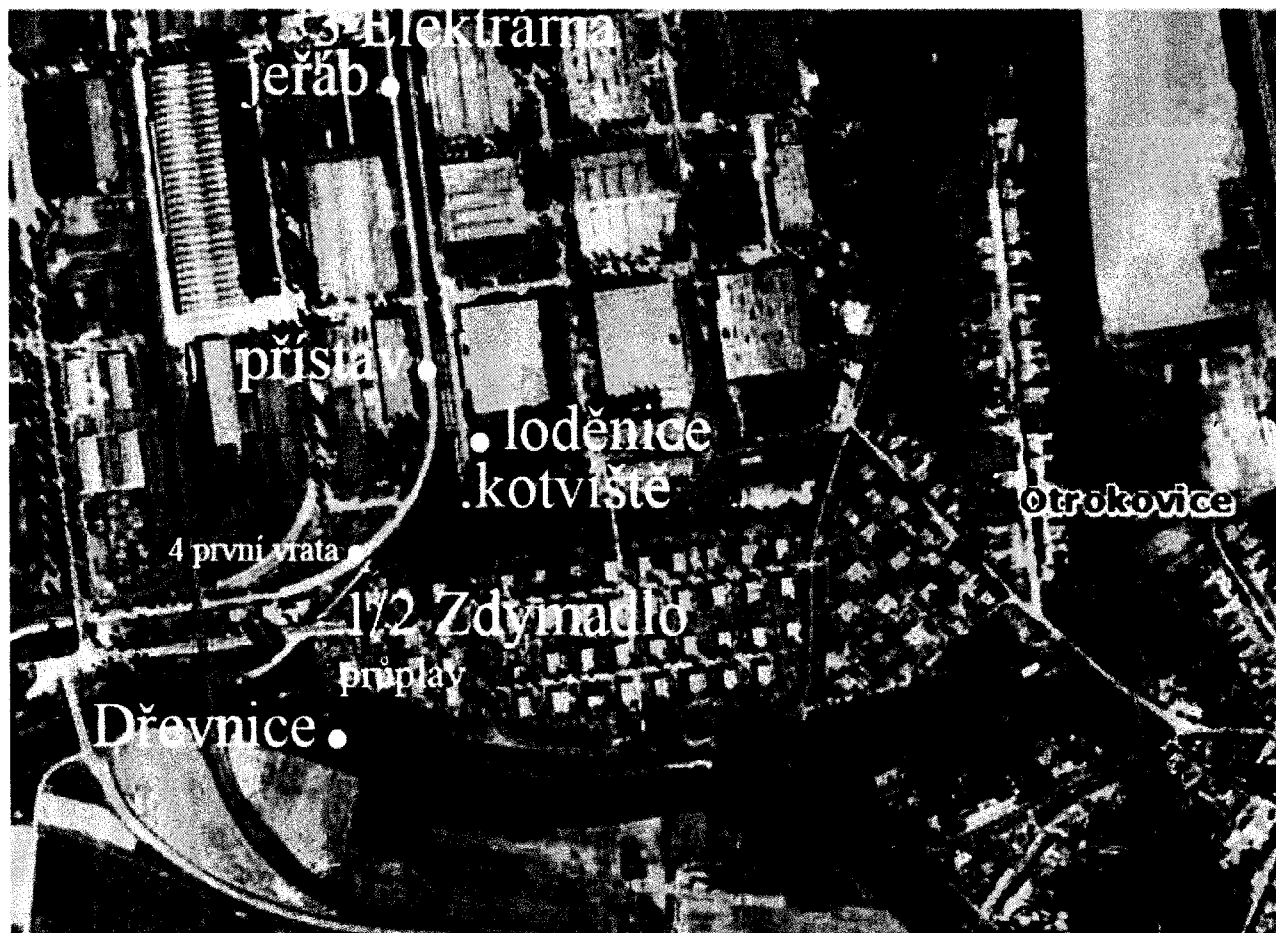


Klub přátel historie města Otrokovice

Jaroslav Hradil: Vycházka č. 4: *Ba'ův plavební kanál a přístav v Otrokovicích*

S výstavbou závodů firmy Ba' a v Otrokovicích v roce 1932 potřebovaly vznikající pomocné obuvnické provozy zdroj elektrické energie. Podnikatel J. A. Ba' a navázal na myšlenku svého nevlastního bratra, podnikatele Tomáše Bati a nechal vybudovat v areálu továrny tepelnou elektrárnu. Toto zařízení však potřebovalo pravidelný přísun uhlí a firma se proto připojila k budování závlahového systému řeky Moravy, nejen kvůli melioračním účelům, ale zejména k prosazení svého zájmu: splavnění vodního toku. Firma Ba' a se stala koncesionářem s perspektivou využití tohoto závlahového kanálu jako dopravní cesty k zásobování otrokovické elektrárny uhlím. Zakoupila lignitový důl v Ratiškovících, který pojmenovala Důl Tomáš a postavila v areálu závodu v Otrokovicích přístaviště, loděnice a upravila tok řeky Dřevnice pro plavbu.



Zastavení 1: $N49^{\circ}12.594' E017^{\circ}31.223'$

Stojíme v ulici Přístavní a díváme se do areálu závodu. Před námi jsou zbytky plavební komory, která měla bočně otvírající se vrata. Vlevo stojí domek, odkud byla plavební komora ovládána (z pohledu z továrny jsou pak vidět pozůstatky schodků do tohoto domku) a v zarostlé zeleni pozůstatky úvaziště pro lodi (tzv. pacholata). Několik metrů dovnitř byla umístěna první vrata tzv. zdymadla, jejichž zbytky se nedochovaly a která uzavírala komory tak, aby do nich mohla být napouštěna a vypouštěna voda a tím se vyrovnávaly hladiny k vplutí a vyplutí. Vzadu v areálu závodu byla budova loděnice, která se již nedochovala a zejména laguna, tzv. kotviště: asi 100m dlouhé a 18 m široké přístaviště pro odstavené kotvicí lodě. Tato část je dobře viditelná uvnitř závodu. Jedna ze vzácných historických fotografií zachytila záměrnou demolici plavební komory ustupujícími německými jednotkami na konci druhé světové války.

Zastavení 2:

Otočíme-li se směrem k jihu a přejdeme vozovku přes most, jsme na místě, kde se nacházel vstup do plavební komory. Šlo o krátké široké rameno se skluzem do řeky Dřevnice. V současné době je zasypané a na jeho místě je dětské hřiště a sběrný dvorek. Jak vypadalo vidíme na historické fotografii, kde uprostřed je zakotven plovoucí bagr na čištění dna.

Zastavení 3: $N49^{\circ}12.871' E017^{\circ}31.220'$

Stojíme uvnitř závodu a díváme se jižním směrem. Vpravo stála elektrárna, kam byl dopravován loděmi lignit a jeřábové zařízení s konstrukcí firmy Škodovy závody. Zachovaly se zbytky betonového podstavce jeřábu a na levé straně betonového obrubníku je vzácně zachované pachole.

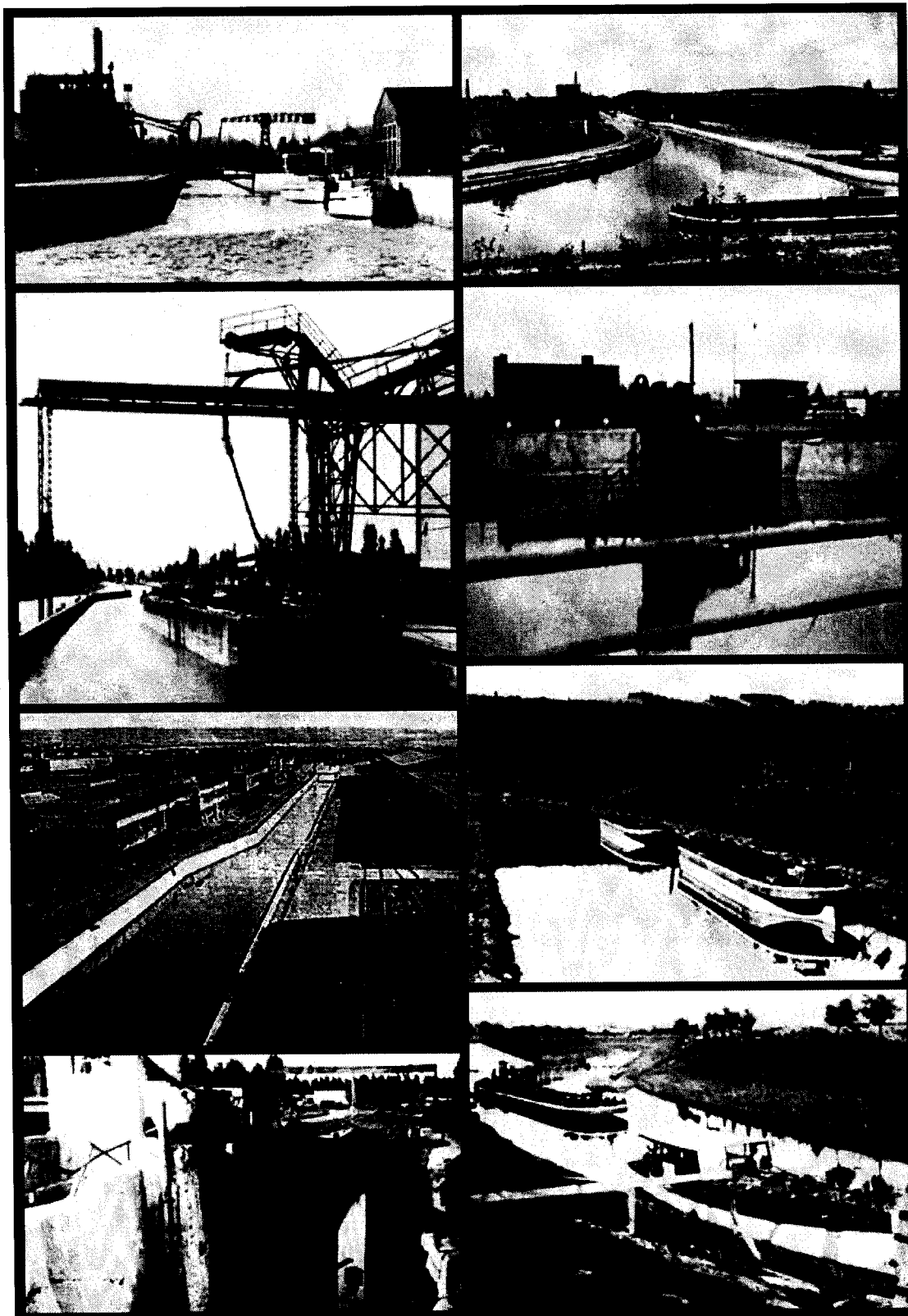
Procházka k jihu:

Jdeme kolem dnes již zasypaného asi 760 m dlouhého kanálu, který se táhnul od koželužen až k elektrárně. Obě strany mají ještě dnes viditelné betonové okraje. Hloubka kanálu byla asi 150 cm. Zasypaný kanál obsahuje v současné době v některých

místech energetické či jiné provozní zařízení. Asi v polovině kanálu bylo závěsné přemostění pro pěší, šlo o tzv. zvedací lávku. N49 °12.656' E017° 31.286' je přibližné místo, kde se rozkládalo velké přístaviště, nyní zavezené a porostlé stromy. Mohlo zde kotvit až 8 lodí, které byly 40 m dlouhé. Na břehu stávala i dílna s nápisem „Loděnice“, ve které se stavěly nákladní čluny až do nosnosti 150 tun.

Zastavení 4: N49 ° 12.607' E017° 31.235'

Stojíme přibližně v místě prvních vrat zdymadla. Zde vplouvaly prázdné čluny, za kterými se uzavřela vrata komory a hladina vody byla snížena na úroveň řeky Dřevnice. Po vyrovnání hladiny se pak otevřela druhá vrata a člun se vydal pod mostem do prohloubeného říčního koryta. Dále pak byly čluny taženy remorkérem až k jezu Spytihněv, kde začíná plavební kanál. Odtud pak jejich cestu vedly traktory či koňské potahy mezi jednotlivými plavebními komorami. Po řece pak motorové lodě až k výklopníku u Sudoměřic (Rohatce). Zde byly lodě zvláštním zařízením naplněny uhlím a 65-ti kilometrovou cestou putovaly zpět do Otrokovic.



Poznámky:

Zahájení provozu bylo 2.12.1938.

Překonání cesty z Bařova do Rohatce a naopak trvalo při ideálních podmínkách 10 hodin. Firma vlastnila dva vlečné remorkéry, motorovou loď Mojena a nákladní čluny o hmotnosti 150 tun. Remorkéry dosahovaly rychlosti 5km/hod., výtlak byl 22 tun a čluny táhly jen po splavné části řeky Moravy.

Od roku 1937 se připravovaly plány, které měly připravit splavnost řeky Dřevnice a tak vytvořit vodní cestu až do Zlína. V roce 1940 se přepravilo až 36 000 tun lignitu a štěrk. Následný rok už 73 900 tun uhlí, dřeva, štěrk a kamene. V roce 1945 koncem války zničily ustupující německé jednotky vstupní zdymadlo a mosty přes Dřevnici. V následujících letech byl provoz obnoven. Otrokovičtí občané však nemají pěkné vzpomínky na provoz elektrárny. Nekvalitní uhlí-lignit způsoboval městu silné znečištění sazemí a popílkem. Málokdy byl v průmyslové části Otrokovic v zimě bílý sníh.

V turistických materiálech je používán název Bařův kanál. Tento název podle mne není správný, bohužel se již vžil. Podobně výraz „Bařák“, který se používal pro umělé úseky mezi Spytihněví až po Staré Město. Kanál byl vybudován jako závlahový a protože část trasy je vedena regulovaným korytem řeky měl by být správně nazýván Moravsko-slováckou cestou, popř. Moravskou vodní cestou.

V 60. letech minulého století narůstající požadavky na teplo a elektrickou energii a zejména postavení nového závodu na výrobu pneumatik (závod Rudý Říjen) a nových sídlišť vedly k tomu, že výkon původní elektrárny již nestačil. Proto byla v roce 1970 vybudována nová teplárna. Stará elektrárna ztratila svůj účel a došlo k její demolicí. Útlum dovozu lignitu nahradil dovoz kvalitnějšího uhlí do nového závodu a tím také končí doba přístavních doků a průplavu. Zůstává jen nostalgická vzpomínka a tou je Přístavní ulice v části zvané Stará kolonie.

Doporučená literatura:

Kroniky, vzpomínky pamětníků, historické anonymní fotografie.

Čmelík, Pavel: *Přírodní a technická památka Bařův kanál. Veselí nad Moravou 2003.*

<http://kontaminace.cenia.cz/> (historická letecká mapa)

[zpět](#)

Poslední aktualizace: 23. 2. 2014

©

K P H M O

(design & texts František Ovesný)

Návštěvnost

Dnes	2
Čekám	0