

**Univerzita Palackého v Olomouci  
Přírodovědecká fakulta  
Katedra Geografie**

**Jana ŠTĚRBOVÁ**

**VÝVOJ REGULACE KORYTA ŘEKY  
MORAVY  
V I. POL. 20. STOLETÍ**

**Bakalářská práce**

**Vedoucí práce: RNDr. Renata Pavelková Chmelová, Ph.D.**

**Olomouc 2007**

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité zdroje, prameny i literaturu.

Souhlasím s tím, že s výsledky práce může být naloženo dle uvážení vedoucí práce a vedení katedry. V případě publikace práce, nebo její významné části, budu uvedena jako spoluautorka.

Ve Starém Městě dne 10. května 2007

.....

Podpis



**Vysoká škola:** Univerzita Palackého

**Fakulta:** Přírodovědecká

**Katedra:** Geografie

**Školní rok:** 2006/2007

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

pro

Janu **Štěrbovou**  
obor

1301R005 Geografie

### Název tématu:

**Historické úpravy koryta řeky Moravy ve 20. století.**

### Zásady pro vypracování:

Cílem bakalářské práce bude na základě archivních údajů popsat vývoj úprav koryta středního toku řeky Moravy, jejich důvody výstavby a historické okolnosti, které měly vliv na rozhodovací procesy v daném časovém období. Součástí práce bude samostatná kapitola o Baťově kanálu. Dalším cílem bude dle získaných archivních podkladových materiálů zachytit vývoj změn na mapových přílohách. (Zájmová oblast bude přesně vymezena po prostudování archivních materiálů, nejpozději v říjnu 2006).

### *Navržená struktura práce:*

1. Úvod
2. Cíle práce
3. Použitá metodika
4. Vymezení a základní charakteristika zájmového území (včetně mapy)
5. Vývoj úprav koryta řeky Moravy ve 20. století
6. Baťův kanál
7. Závěr
8. Summary
9. Seznam literatury

Bakalářská práce bude zpracována v těchto kontrolovaných etapách:

rešerše literárních a archivních pramenů  
mapové výstupy  
textová část

červenec-prosinec 2006  
březen 2007  
leden-duben 2007

***Rozsah grafických prací:***

Fotodokumentace území a případných archivních materiálů, grafy, tabulky, podélné profily toků dle možností tématu atd.

**Rozsah průvodní zprávy:** 30 stran vlastního textu + BP v elektronické podobě

***Seznam odborné literatury:***

Culek, M. (ed.) et al.: Biogeografické členění ČR. Praha: Enigma, 1995. 348 s. ISBN 80-85368-80-3

Demek, J.: Obecná geomorfologie. Academia, Praha, 1987, 476 s.

Demek, J. (ed.) et al.: Zeměpisný lexikon ČSR – Hory a nížiny. Praha: Academia, 1987. 584 s.

Duvigneaud, P.: Ekologická syntéza. Academia, Praha, 1988, 414 s.

Forman, R.T.T., Gordon, M.: Krajinná ekologie. Academia, Praha, 1993, 583 s.

Kříž, V., Řehánek, T.: Cvičení z hydrologie. Ostravská univerzita, Ostrava, 2002, 54 s.

Lipský, Z.: Sledování změn v kulturní krajině. Česká zemědělská univerzita, Praha, 2000, 71 s.

Ložek, V.: Příroda ve čtvrtohorách. Academia, Praha, 1973, 372 s.

Minár, J. a kol.: Geoekologický (komplexný fyzickogeografický) výskum a mapovanie vo veľkých mierkach. Univerzita Komenského, Bratislava, 2001, 209 s. ISBN 80-968146-3-X.

Quitt, E.: Klimatické oblasti Československa. Studia Geographica 16, GgÚ ČSAV, Brno, 1971, 73 s.

Vlček, V. (ed.) et al.: Zeměpisný lexikon ČSR – Vodní toky a nádrže. Praha: Academia, 1984. 316 s.

Další obecné i regionální literární prameny ke studované oblasti tématu budou upřesněny v průběhu podzimu 2006.

**Vedoucí bakalářské práce:** RNDr. Renata Chmelová

**Datum zadání bakalářské práce:** červen 2006

**Termín odevzdání bakalářské práce:** květen 2007

---

vedoucí katedry

---

vedoucí bakalářské práce

## Obsah:

1. Úvod .....	str. 6
2. Cíl práce .....	str. 7
3. Metody a postup zpracování .....	str. 8
4. Vymezení a základní charakteristika zájmového území .....	str. 9
5. Splavnost řeky Moravy .....	str. 11
6. Průplav Dunaj – Odra – Labe .....	str. 13
6.1.Plavební (Bařův) kanál: Trať Spytihněv – Staré Město .....	str. 15
7. Regulace řeky Moravy v I. pol. 20. století .....	str. 17
7.1. Trať zaústění řeky Olšavy – Uherské Hradiště .....	str. 17
7.1.1. Městská trať .....	str. 17
7.1.2. Trať Kostelany - Uherské Hradiště .....	str. 18
7.1.3. Trať Kunovský les .....	str. 22
7.2. Trať Uherské Hradiště – Jarošov .....	str. 24
7.3. Trať Jarošov .....	str. 25
7.4. Trať Babice – Huštěnovice – Jarošov .....	str. 28
7.5. Trať Babice – Spytihněv .....	str. 30
7.5.1. Dílčí úsek Babice .....	str. 31
7.5.2. Dílčí úsek Spytihněvský jez .....	str. 32
7.5.3. Dílčí úsek Spytihněv .....	str. 33
7.6. Trať Spytihněv – Napajedla.....	str. 35
8. Závěr .....	str. 37
9. Résumé .....	str. 39
9.1.Summary (Englishs) .....	str. 39
9.2.Resümee (Deutsch) .....	str. 40
10. Seznam použitých zdrojů .....	str. 42
11. Přílohy	

## **1. Úvod**

Pro téma své bakalářské práce jsem si zvolila řeku Moravu. Konkrétně, její vývoj v první polovině 20. století, kdy probíhala regulace a úprava jejího koryta a kdy se objevovaly smělé plány na její splavnost pro hospodářské účely.

Bydlím ve Starém Městě a řeka Morava je od narození součástí mého života. Mnohokrát jsem si chodila s rodiči hrát k řece, jindy jsme sledovali, jak hladina jarními vodami stoupala, a nebo v létě roku 1997 po velkých deštích jsme byli svědky toho, jak řeka dokonce ze svého koryta vystoupala a zaplavila široké okolí mého bydliště. Již tehdy jsem si kladla otázky, proč je koryto řeky právě takové, proč nepojalo odtokovou vodu, kdo a proč toto koryto upravoval a co ho k tomu vedlo. Proč lidé chtěli využívat řeku k plavbě a jak toho chtěli docílit a provádět? V této své práci bych se chtěla věnovat právě těmto otázkám.

## **2. Cíle práce**

Cílem této práce je seznámit čtenáře s počátkem a průběhem regulace a úpravy koryta řeky Moravy v úseku od zaústění řeky Olšavy do řeky Moravy po železniční most v Napajedlech. Každá dílčí trať by měla být rozebrána zvlášť, protože všechny lokality mají svá specifika. Součástí této práce by měl být také popis výsledků těchto úprav, popis odstavených ramen a změny, které regulace přinesla odběratelům vody z řeky a také jejím uživatelům. Samozřejmě k tomuto úseku patří i Bařův kanál – z toho důvodu bude jedna z kapitol věnována jemu. Byl postaven jako dopravní cesta, proto je třeba se zaměřit na plavbu po řece Moravě a pak po plavebním kanále. Součástí této kapitoly by měla být i podrobnější charakteristika jak celé vodní cesty, tak plavebního kanálu mezi Svytlavou a Starým Městem.

Výsledky práce jsou shrnuty a prezentovány v mapových výstupech. V příloze jsou obrazové komentáře k daným kapitolám zjištěné z historických map, projektů a plánů.

### **3. Metody a postupy zpracování:**

Metody a postupy zpracování tématu této bakalářské práce jsou značně určující. Většina informací byla získána z archivů: z archivu Povodí Moravy s.p. Středisko Uherské Hradiště, Státního okresního archivu v Uherském Hradišti a archivu města Uherského Hradiště. Mezi nejčastější archivní zdroje, ze kterých byly informace čerpány, patří Projekční dokumentace, Výměry vodoprávních povolení a Kolaudační operáty. Další informace byly čerpány z knižních monografií, publikovaných i nepublikovaných dokumentů Povodí Moravy s.p. Středisko Uherské Hradiště a webových zdrojů. K vytvoření map komentující vývoj regulací byly použity Základní mapy ČR měřítko 1 : 10 000 a 1 : 25 000. Celá práce je věcně skládána ze získaných (většinou pramenných) informací do logických souvislostí.



#### **4. Vymezení a základní charakteristika a zájmového území**

Území povodí řeky Moravy leží ve východní části České republiky. Pramen řeky Moravy se nachází na jižním úpatí Kralického Sněžníku 1380 m n. m. V této oblasti se také rozděluje evropské rozvodí řek Dunaje, Odry a Labe. Řeka protéká celou Moravskou zemí, které tak dala jméno. Na své cestě, která měří 352 km, poklesne v horním toku (na 48 km) o 993 m, střední tok (115 km) klesá o 97 m, nejdelší (189 km) dolní tok má nejmenší spád, snižuje se o 50 m.<sup>1</sup> Svou cestu řeka končí u Děvína, kde zleva zaústí do řeky Dunaje v 136 m n.m. Plocha povodí řeky Moravy se rozkládá na 26 579,7 km<sup>2</sup> (Obr.1).<sup>2</sup> V průběhu roku dochází na řece k různým průtokovým stavům, jejichž velikost závisí na intenzitě dešťových srážek a jejich trvání v povodí, sklonu toku, vegetačním pokrytí povodí, možnostech akumulace a dalších faktorech. Velké průtoky na řece Moravě jsou zpravidla v období jarních tání sněhové pokrývky a na letní bouřkové srážky.<sup>3</sup>

Sledované území se nachází ve Zlínském kraji, v okresech Uherské Hradiště a Zlín. Jedná se o konkrétní území mezi železničním mostem přes řeku Moravy v Napajedlech (175,5 km od zaústění Moravy do Dunaje)<sup>4</sup> po zaústění řeky Olšavy do řeky Moravy (154,8 km)<sup>5</sup> (Mapová příloha č. 1).

Tok Moravy ve sledovaném území je určován skalickým a strážnickým zlomem. Řeka vytvořila širokou poříční nivou, v níž se vinula ve volných meandrech. Povrch nivy tvoří až 6 m mocné povodňové usazeniny. Menší rozsah mají říční terasy. Nejstarší sedimenty teras v SV části Dolnomoravského úvalu jsou staropleistocénní říční písčité štěrky zachované ve zbytcích v relativní výšce 30 – 70 m mezi Kudlovicemi a Spytihněví, u Starého Města, Velehradu, Jalubí a na levém břehu u Kunovic. Risské říční usazeniny vytváří výraznou tzv. hlavní terasu po obou stranách nivy řeky Moravy.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Ondračka, I. a kol.: Přírodní a technická památka BAŤŮV KANÁL. Veselí nad Moravou, Studie Povodí Moravy a.s., 2003, kap. Průplav Dunaj-Odra-Labe (nevydáno).

<sup>2</sup> Vlček V. a kol.: Zeměpisný lexikon ČSR – Vodní toky a nádrže. Academia, Praha 1984 str. 96.

<sup>3</sup> Ondračka, I. a kol.: Přírodní a technická památka BAŤŮV KANÁL. Veselí nad Moravou, Studie Povodí Moravy a.s., 2003, kap. Průplav Dunaj-Odra-Labe (nevydáno).

<sup>4</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (B. Grafické přílohy). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, přílohy č. B 2.21.

<sup>5</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (B. Grafické přílohy). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, přílohy č. B 2.17.

<sup>6</sup> Mackovčín, P.: Zlínsko (Chráněná území ČR II.). Agentura ochrany přírody a krajiny ČR a EkoCentrum Brno, Praha 2002, str. 123.

V nivě Moravy vyznívají právě na Uherskohradištsku panonské luhy s dubem letním a jasanem úzkolistým. Nejzajímavější částí nivy patří mrtvá ramena se zajímavou vodní vegetací. Lužní lesy se zachovaly jižně od Uherského Hradiště.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Mackovčín, P.: Zlínsko (Chráněná území ČR II.). Agentura ochrany přírody a krajiny ČR a EkoCentrum Brno, Praha 2002, str. 126 – 127.

## 5. Splavnost řeky Moravy

Řeka byla, je a bude velmi významná pro široké okolí jako zdroj vody pro vegetaci, pro udržení hladiny spodních vod, pro klima v okolí toku nebo pro průmyslovou výrobu, pro rekreaci a cestovní ruch apod. Již první osídlení se stahovalo k řece a hospodářsky ji využívalo, okolní lesy lidé vykáceli a změnili na zemědělskou půdu. Postupem doby začali obyvatelé budovat protipovodňovou ochranu – hráze a jezy. Avšak v době povodní jezy spíše vodu zadržovaly a voda se rozlévala na louky, pole a do lidských obydlí. Tak došlo k záměrné regulaci a úpravě. Ale zároveň si lidé uvědomovali potřebnost splavnosti řeky, proto veškeré plány regulací, přestaveb a jakéhokoli stavebního zásahu do toku musely zohlednit požadovanou splavnost. „Asi nejstarším zákonem o zachování splavnosti je Výnos Zemských stavů z roku 1542 o budování jezů v jednotlivých panstvích pro potřeby vodních mlýnů, kde měla být pod těžkými tresty zachována průplavnost pro vory, neboť státní pokladna nemohla být ochuzena o daň z plavby (30 – 40 vorů proplouvalo ročně z Bečvy do Hodonína ještě počátkem 20. století).“<sup>8</sup>

„První historicky doložené pokusy podnikání v lodní dopravě známe u Jana Rochuse Dorfleuthnera, toto právo dostal přímo od císaře Josefa II. (*Obr. 2*) na úsek od ústí Moravy do Dunaje až po Veselí nad Moravou. Jednalo se opravdu jen o pokus, neboť po krátké době plavba zanikla. Významným přínosem bylo v Hodoníně zbudování 1. plavební komory na řece. Dalším mezníkem pro rozvoj plavby byl rok 1807, kdy byla založena Společnost k provozování plavby na řece Moravě, která opravila spodní úsek mezi Děvínem k Hodonínu, kudy potom pluly nákladní čluny s uhlím, dřevem a tabákem. Lodě nebyly vybaveny hnacím motorem, proto cestu nazpět proti proudu zajišťovala tažná koňská síla ze břehu. Ačkoliv by se tento způsob dopravy zdál být rentabilní, opak byl pravdou, protože řeka byla dost „nespolehlivá“, docházelo dost často k velkým výkyvům v průtoku. V době sucha bylo v korytě minimum vody, takže řeka byla nesplavná pro různé překážky jak přírodního (mělčiny, kameny na dně), tak lidského charakteru (jezy pro mlýnské náhony). Naopak v době povodní bylo vody v korytě zas nebezpečně mnoho a tak nákladní lodě nemohly opět vyplout.“<sup>9</sup>

„V podstatě většina plavebních pokusů po řece Moravě (mimo plavební vory) byla jen krátkými epizodami – demonstrativními příklady, které měli ukázat možný přínos

---

<sup>8</sup> Ondračka, I. a kol.: *Přírodní a technická památka BAŤŮV KANÁL. Veselí nad Moravou, Studie Povodí Moravy a.s., 2003, kap. Plavba na řece Moravě.*

<sup>9</sup> Ondračka, I. a kol.: *Přírodní a technická památka BAŤŮV KANÁL. Veselí nad Moravou, Studie Povodí Moravy a.s., 2003, kap. Plavba na řece Moravě.*

plavby a které ztroskotaly na nevyrovnaném vodním stavu, na nedostatku vhodných technických prostředků, také na nedostatku financí a mnoha dalších překážkách. Jedinou trvalou plavbou byly malé čluny a pramice.<sup>10</sup>

V dnešní době je řeka Morava splavná od soutoku s Dunajem až po Bělov pro větší plavidla. A menšími plavidly se můžeme dostat až do Mohelnice. Po dobudování další plavební komory by bylo možné větším plavidlem doplout asi o 10 km dál, až do Kroměříže. Dříve měla splavnost význam spíše v hospodářském využití ve formě dopravy různého materiálu. V dnešní době znamená splavnost a její rozšiřování velký potenciál pro využití v cestovním ruchu. Přestože v 80. letech 20. století správce řeky Moravy Povodí Moravy a. s. opravil úsek mezi Spytihněví a Nedakonicemi pro provoz nákladní dopravy, je tento úsek využíván jen pro cestovní ruch a rekreaci.

---

<sup>10</sup> Ondračka, I. a kol.: *Přírodní a technická památka BAŤŮV KANÁL. Veselí nad Moravou, Studie Povodí Moravy a.s., 2003, kap. Plavba na řece Moravě.*

## **6. Průplav Dunaj – Odra – Labe**

V roce 1653 začal jednat moravský zemský sněm a moravské zemské hejtmánství o dalším návrhu o splavnosti řeky Moravy. Současně projednávali i spojení řek Moravy a Odry Dunajskooderským průplavem, který měl být obchodní spojnici mezi Baltským a Středozezemním mořem. Celý projekt ztroskotal na nedostatku financí, protože rozpočet celého projektu činil téměř sto tisíc zlatých.<sup>11</sup>

Další pokusy o splavnost řeky Moravy, o její propojení s dalšími řekami Dunajem, Vltavou a Odrou během konce 17. a 18. století ztroskotaly. Na počátku 19. století vznikaly další velké stavební plány, ale většina z nich zůstala na papíře. Za státní peníze se zreguloval jen úsek mezi Děvínem a Hodonínem, který pak využívaly lodě pro dopravu uhlí, dřeva a tabáku. Následného půl století zůstaly návrhy opět jen v hlavách projektantů. Při projednávání regulace Moravy kvůli splavnosti a průplavu Dunaj – Odra se většina zúčastněných osob shodla, že regulovat Moravu má smysl jen v případě zbudování průplavu. V této době se zároveň budovala Severní dráha císaře Ferdinanda. A doprava po železnici byla daleko levnější, než vodní doprava. Samozřejmě se zohledňovaly i náklady na vybudování.<sup>12</sup>

Koncem 19. století řeka stále více ohrožovala obyvatele podél toku povodněmi, proto sílily hlasy po regulaci a vybudování protipovodňových opatření. Proto 28. srpna 1870 byl schválen moravský vodní zákon. A začaly se opět připravovat plány. Roku 1873 byly schváleny, koncesi na provoz plavby získala Anglobanka, tu ale velmi rychle koupila Severní dráha císaře Ferdinanda, aby se zbavila konkurence. A tak byla stavba opět pozastavena. Další návrh z roku 1882 zahrnoval i vybudování záchytných (protipovodňových) přehrad na horních tocích přítoků řeky Moravy. I tento návrh nebyl realizován.<sup>13</sup>

V roce 1901 byl založen Moravský říční průplavní spolek, o který se zasloužili především občané Přerova. Spolek podporoval stavební činnost jak na splavnosti řeky Moravy, tak na průplavu. Vláda 11. června 1901 schválila vodocestný zákon, který předpokládal vybudování pěti vodních cest, dunajskooderský průplav byl jedním z nich. Řeky měly být budovány pro lodě o nosnosti 600 t a ponoru 1,8 m. Stavět se mělo začít

---

<sup>11</sup> Ondračka, I. a kol.: *Přírodní a technická památka BAŤŮV KANÁL. Veselí nad Moravou, Studie Povodí Moravy a.s., 2003, kap. Průplav Dunaj-Odra-Labe (nevydáno).*

<sup>12</sup> Ondračka, I. a kol.: *Přírodní a technická památka BAŤŮV KANÁL. Veselí nad Moravou, Studie Povodí Moravy a.s., 2003, kap. Průplav Dunaj-Odra-Labe.*

<sup>13</sup> Ondračka, I. a kol.: *Přírodní a technická památka BAŤŮV KANÁL. Veselí nad Moravou, Studie Povodí Moravy a.s., 2003, kap. Průplav Dunaj-Odra-Labe.*

roku 1904, ale pak se zjistilo, že Morava musí být zregulována, s čímž se finančně nepočítalo, a tak zájem o propojení Vídně a Krakova postupně klesal, až se vláda roku 1911 zcela upustila od svých plánů. Moravský zemský sněm se sice dožadoval dostavění vodních cest, ale byla vybudována pouze přehrada na Bystřičce u Vsetína. Pak práce přerušila I. světová válka.<sup>14</sup>

Po jejím skončení se činnosti na průplavu neobnovily. Další jednání o regulaci Moravy začal až velkopřemyslník Tomáš Baťa, který si uvědomil, že vodní cesta mu ušetří náklady na dopravu a navíc je potencionální dopravní cestou na světové trhy. O svých plánech informoval i vládu a ta po jeho intervencích schválila zák. č. 50/1931Sb. ze dne 27.3.1927 o vodních cestách. Po jeho smrti v plánech (v omezené míře) pokračoval jeho nevlastní bratr Jan Antonín Baťa.<sup>15</sup>

Firma Baťa začala budovat plavební kanál mezi Otrokovicemi a Rohatcem (*obr. 3*). Výstavba začala v roce 1934 a trvala 4 roky. Průplav dostal oficiální název Vodní cesta Otrokovice – Rohatec. V Otrokovicích, kde měla firma Baťa Zlín svou elektrárnu, byly vybudovány opravny lodí, přístav a překladiště. Z Otrokovic se lodě vydaly po řece Dřevnici na řeku Moravu až po Sptyihněv, kde se napojoval plavební kanál, touto vodní cestou lodě dopluly do Starého Města, kde se přes plavební komory dostaly opět na řeku Moravu, po které dopluly do Veselí nad Moravou. Zde začínala další část plavební cesty, která ve Vnorovech křižovala řeku Moravu a u Strážnice říčku Veličku. Celá Vodní cesta končila v Rohatci. Firma Baťa vlastnila lignitové doly v Ratiškovcích, odkud byl lignit dovážen po železnici k překladišti v Rohatci. V počátcích lodě proti proudu využívaly tažní síly koní, poté traktoru a nakonec remorkérů. Pro koně a traktory byla podél kanálu vybudována tzv. Potahová cesta. Celá stavba stála 35 mil. Kč a dalších 21 mil. Kč si vyžádaly poválečné opravy.<sup>16</sup>

Plavba na Vodní cestě (Baťově kanále) začala počátkem roku 1939. Ale firma Baťa nedodržela termín dokončení stavby, proto jí byla částečně odebrána plavební koncese. V červenci roku 1939 vznikla Moravská plavební a.s. „Morava“ a A. J. Baťa se stal její předsedou. Společnost v září téhož roku získala celou plavební koncesi (své části se A. J. Baťa vzdal). Probíhal čilý plavební ruch a kanál tak sloužil svému účelu dovážet lignit pro Baťovu Otrokovickou elektrárnu. Po zániku firmy Moravská plavební, byla

---

<sup>14</sup> Ondračka, I. a kol.: *Přírodní a technická památka BAŤŮV KANÁL. Veselí nad Moravou, Studie Povodí Moravy a.s., 2003, kap. Průplav Dunaj-Odra-Labe.*

<sup>15</sup> Ondračka, I. a kol.: *Přírodní a technická památka BAŤŮV KANÁL. Veselí nad Moravou, Studie Povodí Moravy a.s., 2003, kap. Průplav Dunaj-Odra-Labe.*

<sup>16</sup> Novotný, J.: *Malá vodní cesta Otrokovice – Rohatec, in: Možnosti využití „Baťova kanálu“ pro turistický ruch (sborník přednášek). Veselí nad Moravou, 1994, str. 21.*

plavba po kanále provozována různými firmami až do 60. let 20. století. Definitivní konec plavby nastal roku 1972, kdy federální Ministerstvo dopravy zrušilo legislativu této Vodní cesty. Od této doby se kanál používal jen jako zdroj povrchové vody pro závlahu, napouštění rybníků, chov ryb (kanál měl vlastní číslo rybářského revíru).<sup>17</sup>

V 80. letech se objevovaly další aktivity pro znovuoobnovení plavby na plavebním kanále, dostalo se i na rekonstrukci. V 90. letech se začal využívat Baťův kanál pro rekreační účely, pronajímání menších lodí a organizují se výletní plavby. V návaznosti na Baťův kanál vznikalo a vzniká velké množství projektů na podporu cestovního ruchu v této lokalitě, mnohé i ve spolupráci a s finančními dotacemi z EU.

### **6.1. Plavební (Baťův) kanál: Trať Spytihněv-Staré Město**

Plavební a závlahový kanál (*Obr. 4*) odbočuje asi 120 m nad jezem ve Spytihněvi. Do řeky Moravy se plavební kanál vrací ve Starém Městě. Trasa kanálu je dlouhá 8,1 km, vede většinou po přímce a zakřivení je jen velmi pozvolné (poloměry zakřivení se po celé délce mění v rozmezí od 400 m do 2 km). Podle vodoprávního povolení ze srpna 1934 kanál sloužil pro plavbu lodí s nákladem do 150 t a pro zavlažování rozsáhlého území po obou březích kanálu. Na tomto úseku jsou čtyři plavební komory, které rozdělují úsek na tři menší uzavřené zdrže<sup>18</sup>. Spád první a druhé zdrže byl 0,07‰, třetí zdrž měla spád 0,18‰, poslední zdrž má dno vodorovné. Tato poslední zdrž je nejkratší ( 127 m )<sup>19</sup> a volně ústí do řeky Moravy. Normální profil dna kanálu je široký 6 m. Hladina dosahovala do výšky 1,50 m a při vyšším průtoku se mohla zvýšit až na 2 m. Svahy pod hladinou mají sklon 1:2 a nad hladinou 1:1, popř. 1:1,5. Proti velké vodě v řece Moravě chrání i v dnešní době plavební kanál uzavíratelná vrata plavebních komor na začátku a na konci kanálu.<sup>20</sup>

Stavebník při výstavbě musel vybudovat několik menších mostků, měl totiž povinnost zabezpečit přístup k stavbou rozděleným pozemkům. Dále se musely pro potok Trávníček a Kudlovský potok vybudovat propustky, Huštěnovský potok se svedl shybkou

---

<sup>17</sup> Novotný, J.: *Malá vodní cesta Otrokovice – Rohatec*, in: *Možnosti využití „Baťova kanálu“ pro turistický ruch (sborník přednášek). Veselí nad Moravou, 1994, str. 21.*

<sup>18</sup> Zdrž – úsek mezi dvěma plavebními komorami

<sup>19</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. PK 10, Kolaudační operát, Technická zpráva o plavebním kanále pro lodě 150 tun mezi Spytihněvem a St. Městem, 1933.*

<sup>20</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.11, Závlahový a plavební plavební kanál v úseku Staré Město – Spytihněv, vodoprávní povolení, výměr, 1934.*

pod kanál a Jalubský potok zaústili dělníci přepadem do kanálu. Břehy se zpevňovaly dle potřeby betonovou deskou, kamennou rovnáninou, drnováním nebo osetím.<sup>21</sup>

Kanál dál sloužil pro zavlažování asi 520 ha luk na obou březích kanálu. Zavlažovalo se buď vypouštěním vody přímo z náhonů, na rovině vznikaly podmoky a nebo se území záměrně zatápělo.<sup>22</sup>

Ještě v době výstavby došlo k pozměňujícímu návrhu již schváleného projektu. Nový projekt navrhoval zřízení oboustranných odvodňovacích příkopů podél plavebního kanálu na katastru obce Staré Město, Huštěnovice a Babice a zároveň zvýšení levé hráze na katastru obce Huštěnovice. Účelem odvodňovacích příkopů byla ochrana pozemků v tomto území před prosakující vodou z kanálu. Umožnil odtok povrchových vod z okolních luk a zemědělských pozemků. Zvýšení hráze by mělo chránit plavební kanál, obec Huštěnovice a pozemky mezi obcí a kanálem před povodněmi.<sup>23</sup>

Podle první části projektu se vybuďovalo 6 odvodňovacích příkopů, které měly dno široké 50 cm, sklon boků 1:2 a spád je minimálně 0,04‰. Hloubka a délka každého příkopu závisela na místních poměrech a potřebách. Délky se pohybovaly od 185 m po 1,915 km. V druhé části projektu bylo navrženo zvýšení levé hráze podél závlahového kanálu od plavební komory u Babic v 3,300 km až po shybku pro Huštěnovický potok v 4,960 km. Hráz měla sklon 1:2 a u babické plavební komory kótu<sup>24</sup> 180,20. U shybky v 4,960 km byla kóta na hodnotě 180,40. Ostatní hráze zůstaly na dřívější kótě 179,80.<sup>25</sup>

---

<sup>21</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.11, Závlahový a plavební plavební kanál v úseku Staré Město – Spytihněv, vodoprávní povolení, výměr, 1934.*

<sup>22</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.11, Závlahový a plavební plavební kanál v úseku Staré Město – Spytihněv, vodoprávní povolení, výměr, 1934.*

<sup>23</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.11, Odvodňovací příkopy a zvýšení levé hráze podél závlahového a plavebního kanálu Staré Město – Spytihněv, vodoprávní povolení, výměr, 1937.*

<sup>24</sup> *Kóta – zde je určena absolutní nadmořskou výškou v m.*

<sup>25</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.11, Odvodňovací příkopy a zvýšení levé hráze podél závlahového a plavebního kanálu Staré Město – Spytihněv, vodoprávní povolení, výměr, 1937.*



## **7. Regulace řeky Moravy v I. pol. 20. století**

*(Mapová příloha č. 2)*

### **7.1. Trať zaústění řeky Olšavy – Uherské Hradiště**

*(Mapová příloha č. 3) (Obr. 5)*

Počátky regulace řeky Moravy sahají už do 90. let 19. století, kdy byl vytvořen generální projekt na regulaci řeky Moravy. Projekt vznikl v roce 1892, ale s částečnými změnami byl realizován až počátkem 20. století. Koncem roku 1907 požádala rada města Uherské Hradiště, obec Kunovice a další obce na řece Moravě a Olšavě moravský zemský výbor o prodloužení regulační tratě řeky Moravy směrem od Uherského Hradiště k Nedakonicím a o částečnou regulaci řeky Olšavy. Ještě v listopadu téhož roku nařídil moravský zemský výbor moravskému zemskému Stavebnímu úřadu vypracovat na zmíněný úsek regulační projekt. Podklady pro projekt si moravský zemský stavební úřad vzal z výše zmíněného generálního projektu. Stavební práce na řece Moravě však začaly už v roce 1907 a byla provedena částečná regulace toku na území města Uherské Hradiště, v tzv. městské trati. Tuto městskou trať dělníci dokončili v roce 1908.<sup>26</sup>

#### **7.1.1. Městská trať**

Městská trať měřila 1030 m, začínala 700 m nad Městským mostem moravním (dnes Moravní most) a končila 330 m pod ním. Cílem regulace měla být ochrana pozemků na obou březích řeky proti povodni. Tehdejší Okrašlovací spolek v Uherském Hradišti a majitelé plovárny na řece Moravě požadovali regulaci a úpravu řeky tak, aby odpovídala potřebám provozu plovárny, která se nacházela na levém břehu řeky Moravy. Podle kolaudační komise se provedené práce ve většině shodují s projektem a jsou velmi kvalitní. Oproti projektu se liší v těchto bodech: lehce stočená osa mezi 0,10 – 0,30 km měla být původně rovná, ale toto zakřivení více vyhovuje místním poměrům. Bermy byly oproti původnímu návrhu navýšeny o 50 cm na výšku 2,5 m ode dna. Nebylo vyčištěno a odbagrováno dno na projektovanou hloubku, vyčištění mělo proběhnout až při následující soustavné regulaci toku. Nakonec byl upraven terén v pro plovárnu a vybudovány schody

---

<sup>26</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Morava – regulace Uh. Hradiště-Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační operát, Technická zpráva, 1909.*

k vodě. Jak je výše uvedeno, práce sice trvaly jen dva roky (1907-1908), ale vodoprávní kolaudace proběhla až v roce 1918.<sup>27</sup>

### **7.1.2. Trať Uherské Hradiště – Kostelany**

Připravovaný projekt Uherské Hradiště – Nedakonice už neobsahoval plány na pokračování v městské trati, ale plány na celkovou regulaci tratí níže položených. Město si slibovalo od regulace ochranu celého úseku před letními povodněmi. Zároveň byl projekt dimenzován tak, aby část (asi 20%) jarních a podzimních velkých vod vystoupila ze břehů a byla závlahou pro předem určené lokality. Dále plány obsahovaly snížení dna a tím také snížení hladiny. Snížená hladina totiž dovoľovala vybudovat městskou kanalizaci, která ve městě velmi chyběla. Projekt byl dokončen a předán ke schválení 20. června 1908 C. k. ministerstvu veřejných prací a C. k. ředitelství pro stavby vodních drah, přestože nesouhlasili s některými částmi projektu, práce na schválených lokalitách začaly. Další změny vůči původnímu návrhu byly v použitém materiálu na pobřežní stavby (ponorné hatě<sup>28</sup> a pokryvy), místo lámaného kamene, využili vrbové proutí. Pak také byly změněny trasy, aby lépe vyhovovaly zamýšlenému Dunajsko – oderskému průplavu a přístavu, který měl být vybudován na pravém břehu řeky.<sup>29</sup>

Podle generálního projektu z roku 1892 by Morava udržela v korytě průtok 753 m<sup>3</sup>/s, ale jak je výše zmíněno, stačila 80% udržitelnost v korytě z důvodu závlah. Proto se hráze stavěly na průtok 602 m<sup>3</sup>/s. Vypočítaný vyšší maximální průtok je až pod ústí Olšavy, kde 80% průtok činí 650m<sup>3</sup>/s.<sup>30</sup>

Podle projektu bylo třeba v tomto úseku prokopat čtyři průpichy<sup>31</sup> v serpentinovém tvaru řeky. První průpich mezi 1,120 – 1,400 km, v délce 280m, druhý průpich mezi 1,841-2,391 km, v délce 550m, třetí průpich mezi 5,444 - 5,742 km, v délce 298 m a poslední průpich měl být prokopán mezi 6,202 – 6,394 km, v délce 192 m.

---

<sup>27</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Morava – regulace Uh. Hradiště-Kostelany km 153,000-160,639, Regulace řeky Moravy v Uherském Hradišti /:městská trať:/ Vodoprávní kolaudace, Technická zpráva, 1918.

<sup>28</sup> Hatě – typ břehového opevnění z kůlu, které se zarazí na kraji břehu a mezi tyto kůly se vplétá vrbové proutí, nebo jiný podobně pružný dřevní materiál

<sup>29</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Morava – regulace Uh. Hradiště-Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační operát, Technická zpráva, 1909.

<sup>30</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Morava – regulace Uh. Hradiště-Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační operát, Technická zpráva, 1909.

<sup>31</sup> Průpich – průkop mezi meandrujícími záhyby řeky

Celková délka průpichů by tvořila 1320 m. V poměru s nově zregulovanou délkou 3,909 km, délka průpichů by činila 30%. Nezregulovaná řeka měřila 11,700 km, takže se regulací zkrátila o 7,791 km.<sup>32</sup>

Kvůli zkrácení řečiště a zvětšení podélného sklonu toku se odtok vody zrychlil. Pro zachování minimální hladiny v řece v suchém období a zajištění převedení povodňových průtoků, byl v projektu navržen nový profil koryta, dvojitý lichoběžník. Dno mělo šířku 43 m, prohloubilo se a spád by se zvětšil z 0,325‰ na 0,380‰. Dolní svahy měly sklon 1:4 a hloubka středního profilu byla 2,5 m. Bermy na obou stranách byly široké 6 m, horní svahy byly plánované se sklonem 1:2 a výška hladiny při velké vodě dosáhla 4,8 m. Při velké vodě mohla řeka na hladině dosáhnout šířky až 84,2 m, průtoku v korytě 602 m<sup>3</sup>/s a rychlosti 2,06 m/s.<sup>33</sup>

Větší umělé stavby se v tomto úseku dle projektu téměř nevyskytovaly, jen při zaústění Staroměstského potoka (Salašky) bylo vybudováno stavidlo se světlostí<sup>34</sup> 2,10 m. Ostatní potoky a malé strouhy měly být zaústěny do Moravy jen vydlážděným korytem.<sup>35</sup>

Cena celé stavby byla vyčíslena na 1 707 000 korun (K). Nejdražší byly zemní práce (úprava a hloubení dna, průpichy, apod.), které stály 1,137 199 K. Do nákladů se započítaly i vyplacené renty za vykoupené pozemky a odvody nemocenské a úrazové pojišťovně za dělníky. Běžný metr stavby tak stál 436 K.<sup>36</sup>

Celý výše popsaný projekt se ale posléze rozdělil na tři menší úseky. První úsek od Uherského Hradiště (od železného silničního mostu, dnes Moravního mostu) po konec Štěpnic.<sup>37</sup> Druhou část tvořil úsek mezi vyústěním Zlechovského potoka a hospodářským mostem v Kostelanech (tento most už je mimo sledované území). Poslední část projektu okolí zaústění Jakubského<sup>38</sup> potoka.<sup>39</sup>

S regulací celého úseku se začalo ve druhé polovině r. 1910. Nejvíce práce se udělalo na trati Uherské Hradiště – Kostelany I.díl. V roce 1911 dělníci prokopali dva

---

<sup>32</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Morava – regulace Uh. Hradiště-Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační operát, Technická zpráva, 1909.*

<sup>33</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Morava – regulace Uh. Hradiště-Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační operát, Technická zpráva, 1909.*

<sup>34</sup> *Světlost – vnitřní průměr bez materiálu*

<sup>35</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Morava – regulace Uh. Hradiště-Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační operát, Technická zpráva, 1909.*

<sup>36</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Morava – regulace Uh. Hradiště-Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační operát, Technická zpráva, 1909.*

<sup>37</sup> *Štěpnice – část města Uherské Hradiště*

<sup>38</sup> *Jalubský potok – často zaměňován za Staroměstský potok, Velehradský potok nebo Salaška, ale stále jde o jeden a ten samý potok; dnes nese oficiální název Salaška*

<sup>39</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.f.3, Morava – regulace Uh. Hradiště-Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační operát, Technická zpráva, 1925.*

průpichy a o rok později byla tato trať dokončena a roku 1918 zkolaudována. V roce 1912 se začalo s prací na trati Uherské Hradiště – Kostelany II.díl. Do první světové války dělníci stihli dokončit jen horní průkop č. 3 na 4,700 – 5,000 km. Ostatní stavby byly dokončeny až po válce.<sup>40</sup>

Na trati Uherské Hradiště – Kostelany I.díl došlo k několika úpravám. Mezi významnější zásahy patří průpich říční serpentiny, kdy vznikla dvě slepá ramena. Obě ramena jsou na pravém břehu. Místní obyvatelé nazvali tuto lokalitu Havaj (*Obr. 6*). Havaj A je 550 m dlouhé odstavené rameno jednostranné a zavodněné, protože bylo přeměněno na koryto Salašky, která se v těchto místech vlévá do řeky Moravy. Porost<sup>41</sup> kolem tohoto ramene je náhradní a silně redukovaný. Havaj B je 350 m dlouhé, uzavřené a zavodněné odstavené rameno. Břehový porost je původní, ale silně redukovaný. V odbočení je rameno spojeno s řekou kvůli napouštění z ní.<sup>42</sup> Tato regulační trať končí na hranici Uherské Hradiště – Štěpnice a Kunovice. Regulací řeky došlo k odříznutí Štěpnic, proto byla součástí regulačních prací povinnost vybudovat na pravém břehu příjezdovou cestu. Dále bylo potřeba dostatečně zabezpečit pilíře železničního mostu dráhy Kunovice – Staré Město. Zaústění Staré Olšavy do řeky zůstalo nezměněno, protože levý břeh Moravy se po regulaci nezměnil.<sup>43</sup>

II. část projektu se věnuje území od ústí Zlechovského potoka po hospodářský most v Kostelanech. Součástí projektu byla i regulace zaústění řeky Olšavy do řeky Moravy. Při komisionálním jednání obyvatelé Kostelan vznesli několik námitek proti původnímu projektu. Protože při velké vodě řeka vystupovala z koryta a nebezpečně ohrožovala přilehlé domy a hospodářská stavení, žádali průkop a regulaci břehu v oklice, která nejvíce ohrožovala obec. Proto byl schválen pozměňující návrh posunout začátek regulace o 400 m proti proudu. Dále někteří občané požadovali posunutí regulovaného koryta asi o 15m vlevo od svých domů a obslužné komunikace, aby nemuselo dojít k vyvlastění jejich majetku. Asi největší požadavkem byl most (most se nachází pod zaústěním řeky Olšavy). Tento hospodářský most měl spojovat oba břehy, aby usnadnil

---

<sup>40</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.f.3, Morava – regulace Uh. Hradiště-Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační operát, Technická zpráva, 1925.*

<sup>41</sup> *Porost (Břehový porost) – „Původnost břehového porostu byla určena subjektivně bez podrobného stanovení druhové skladby.“ Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (A. Textová část). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, str. úvod.*

<sup>42</sup> *Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (A. Textová část). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, str. 27.*

<sup>43</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.f.3, Morava – regulace Uh. Hradiště-Kostelany km 153,000-160,639, Regulace řeky Moravy, částečná úprava trati Uherské Hradiště – Kostelany, j.č. 83500, Brno, 1910.*

hospodářům přístup ke svým polím, protože dosud cesta na druhý břeh řeky vedla jen přes brod. Navíc v celé trati jiný most není. Mezi další drobnější požadavky patří odvodnění některých pozemků na pravém břehu řeky Moravy, úprava tehdejšího brodu pro příjezd do řeky, pro plavení dobytka a pro vybírání písku. Všechny výše zmíněné požadavky byly schváleny a provedeny.<sup>44</sup>

Práce na tomto úseku začaly v roce 1912. V roce 1914 se práce zastavily, protože vypukla válka. V pracích se pokračovalo až od 1. září 1918. Po dokončení všech staveb v roce 1925 se kolaudační komise projela po zregulovaném úseku shledala několik odchylek od původního projektu. Profil se změnil částečně v I. trati a celý v II. trati. Berma se zmenšila z 6 na 1 m, ale průtočná plocha zůstala stejná. Výška hráze nade dnem měla mít podle projektu 5,30 m, ale ve skutečnosti byla vysoká 6,30 m. Tuto výšku měly i bývalé městské hráze, což znamená, že ochrana proti povodni byla minimálně stejná, nebo lepší než před regulací. Zabezpečení břehů se změnilo oproti navržení v projektu. V konvexách a rovnějších úsecích se použilo na zpevnění bermy vrbové proutí. Pro konkávy byly použity betonové desky, nebo dlažba. Ostré konkávní svahy byly zpevněny dlažbou a běžnou trať chránil jen drn.<sup>45</sup>

Po regulaci vzniklo několik slepých ramen. Tím největším je podle místního názvu Kopená (*Obr. 7*). Je tvořeno ze dvou částí. První část odstaveného ramene je dlouhá 500 m. Je jednostranné a zavodněné a břehový porost je náhradní. Tato část je oproti původní šířce velmi zúžená a slouží jako koryto Zlechovského potoka, který zde ústí do řeky Moravy. Druhá část ramene je dlouhá 1300 m a je uzavřené a zavodněné. Jeho břehový porost je náhradní. Tato část je ještě rozdělena hrází s požerákem<sup>46</sup> na dvě části. Při soutoku řeky Moravy a Olšavy je menší, 200 m dlouhé, odstavené rameno s názvem U Včelína (*Obr. 7*). Rameno je uzavřené a suché, částečně zasypané. Břehový porost je původní a v celé ploše.<sup>47</sup>

---

<sup>44</sup> Městský úřad Uherské Hradiště, Archiv, i.č. D2107, Kostelany n./Mor. – částečná úprava Moravy 1911.

<sup>45</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1/004195, Morava – regulace Uh. Hradiště-Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační protokol v trati Uh. Hradiště – Kostelany, technická zpráva, 1925.

<sup>46</sup> Požerák - Požerák je typ vypouštěcího zařízení rybníka. Jde o svislou šachtu umístěnou v blízkosti hráze rybníka.

<sup>47</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (A. Textová část). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, str. 24-25.

### 7.1.3. Trať Kunovský les

Poslední dílčí trať Kunovský les v trati od ústí Olšavy po město Uherské Hradiště se realizovala v letech 1934 – 1938. V letech 1939 – 1941 se trať opravovala po velkých povodních. Trať Kunovský les navazuje z obou stran na již zregulované tratě Uherské Hradiště II. část a Městskou trať a byla dlouhá 1,966 km. Projekt na tuto část regulace byl zpracován již dříve a v několika variantách, ale schválení bránil cukrovar bratří Mayů. Tento cukrovar využíval ke své výrobě vodu z řeky a pokud by došlo k regulaci koryta, posunulo by se koryto řeky asi o 600 m od podniku. Proto se bratři Mayové regulaci silně bránili.<sup>48</sup>

Zregulované koryto řeky mělo ochránit obytné domy poblíž řeky ve Starém Městě a Uherském Hradišti, Zemskou nemocnici a Nová kasárna. Prokopáním nového koryta by se zrychlil odtok, a tak došlo k poklesu hladiny i při povodních o 30 cm, což už by výše zmíněné lokality neohrožovalo. Nová trasa koryta řeky Moravy byla navržena od konce městské tratě v mírném oblouku o poloměru 16 000 m, pak koryto pokračovalo Kunovským lesem novým průkopem, dlouhým 1500 m. Zpět na již upravené koryto se řeka napojila ostrým obloukem o poloměru 200 m.<sup>49</sup>

Normální profil (*Obr. 8*) navržené trati byl podobný jako u tratí sousedních, a to dvojitý, dno bylo široké 50 m, úhrnná hloubka činila 5,47 m (s převýšením břehů o dalších 63 cm, dosahovala celková hloubka 6,10 m). Berma měla šířku 1 m ve výšce 2,5 m ode dna. Svahy pod bermou měly sklon 1: 3 a nad bermou 1: 2,72. Celá upravená trať měla sklon 0,38‰. Průtok při velké vodě mohl dosáhnout až 750 m<sup>3</sup>/s.<sup>50</sup>

Projekt nabízel několik řešení, jak dostatečně zavodnit odříznutou část řeky, odkud čerpal cukrovar vodu pro svou výrobu: 1) zřídit na pravém břehu stavidla a zároveň práh, aby zajišťoval potřebnou výšku hladiny v kótě 173,80 i při malé vodě<sup>51</sup>. 2) vybudovat výše zmíněné stavidlo a do vzniklého slepého ramene přivést vodu z nedaleké Salašky. 3) cukrovar by prohloubil své čerpací studně a šnekové pumpy by se mohly snížit o 50 cm, což stačí i na malou vodu. 4) zřídit stavidlo a zároveň pomocnou

---

<sup>48</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.5, Úprava řeky Moravy v trati „Kunovský les“, Projekt - Technická zpráva, 1932.

<sup>49</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.2, Úprava Moravy v Kunovském lese – Vodoprávní povolení č.26214/VI/14a, 1933.

<sup>50</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.2, Úprava Moravy v Kunovském lese – Vodoprávní povolení č.26214/VI/14a, 1933.

<sup>51</sup> Malá voda – nízká hladina řeky v suchém období.

přečerpávací stanici, která by přečerpávala vodu jen při minimálních stavech, tj. při menší kótě než 173,80.<sup>52</sup> Zároveň se počítalo, že se na řece vybuduje menší jez.

Při provádění stavby došlo k menším úpravám vůči plánovanému projektu. Rozsah regulace se prodloužil ke Kostelanům asi o 400 m, protože na pravém břehu vznikly nebezpečné výmoly. Místo stavidla se k cukrovaru přivedla voda dvěma propustkami v hrázi řeky a v odstaveném rameni byla vybudována čerpací stanice (*Obr. 9*). Dál se změnil přívod dostatečného množství vody k cukrovaru tím, že plánovaný jez se posunul asi o 1 km dolů po proudu (kvůli lepšímu základnové půdě pro stavbu). Jez (*Obr. 10*) vzdouval hladinu o 17 cm, takže maximální hloubka proti projektu dosáhla 5,64 m (5,47 m + 0,17 m). Hráze ale byly navýšeny nad novou maximální hladinu o 63 cm, takže plánovaná bezpečnost byla zachována. Samotný jez měl tři betonové pole o rozměrech 20 m x 0,80 m, takže světlá délka dosahovala 60 m. Na pevný betonový práh se umístila ještě 1,70 m vysoká pohyblivá železná klapka, která dovolovala rychlou a bezpečnou manipulaci z lávky.<sup>53</sup>

Vedle jezu byla projektována lodní propust (*Obr. 11*). V souvislosti se splavností řeky Moravy byla vybudována plavební komora široká 3,30 m s užitnou délkou 56,5 m, která mohla pojmout vlečvý člun i s remorkérem.<sup>54</sup>

Zpevnění břehů záviselo na míře zatížení daných lokalit. Na konkávní oblouky se používaly betonové desky široké 3,50 m. Na méně namáhané břehy musela stačit kamenná rovnanina, protože pod vodou se nedalo dláždit. V konkávně ostrého oblouku (poloměr 200 m), se použily jako opevnění tři ponorné válce podchycené kamenným záhozem, betonové desky byly až 20 cm tlusté a čnely 1 m nad bermu.<sup>55</sup>

Regulací řeky vzniklo velké slepé rameno, které si místní obyvatelé pojmenovali Čert'ák (Čert'ák – Vytrávené) (*Obr. 12*). Toto velmi dlouhé rameno bylo rozděleno na tři části. Celé rameno je na katastrálním území města Starého Města. První část je dlouhá 1250 m. Začíná u horního odbočení po starý jez a pumpu u cukrovaru. Rameno je uzavřené a zavodněné. Břehový porost je původní, ale redukováný. V dnešní době je na místě zrušeného cukrovaru budována nová průmyslová zóna, takže jsou zachovány dřívější zařízení pro budoucí možné využití vody. Druhá část ramene je dlouhá

---

<sup>52</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.5, Úprava řeky Moravy v trati „Kunovský les“, Projekt, Technická zpráva, 1932.

<sup>53</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.2, Úprava řeky Moravy v trati „Kunovský les“ Vodoprávní kolaudační operát, Průvodní zpráva, 1946.

<sup>54</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.2, Úprava řeky Moravy v trati „Kunovský les“ Vodoprávní kolaudační operát, Průvodní zpráva, 1946.

<sup>55</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.2, Úprava řeky Moravy v trati „Kunovský les“ Vodoprávní kolaudační operát, Průvodní zpráva, 1946.

450 m. Navazuje na první část u starého cukrovarského jezu, ale konec není jasně dán, protože navazuje pozvolna na třetí část ramene. Druhá část ramene je uzavřená a částečně zavodněná. Břehový porost je původní, ale silně redukovaný. Postupem doby bylo koryto zúženo a na vzniklém pozemku se rozrostl cukrovar. Pod hrází časem vznikla skládka a voda zahnívá. Třetí část ramene je dlouhá 750 m a končí u koryta řeky Moravy, se kterou je spojená propustí. Odstavené rameno je uzavřené a zamokřelé. Břehový porost je původní. Voda silně zahnívá a zapáchá, i v této části vznikla skládka.<sup>56</sup>

Při budování železničního spojení mezi uzly Břeclav – Přerov (tzv. Ferdinandovou dráhou<sup>57</sup>) a Vlárský průsmyk – Brno vznikla dvě menší slepá ramena. Tyto dvě slepá ramena si místní obyvatelé pojmenovali Morávka. Ramena leží naproti sebe a obě mají délku 500 m, obě jsou uzavřené a zavodněné. Břehový porost je u obou ramen původní. U ramene bližšího k Čertáku je břehový porost velmi redukovaný, protože rameno je silně znečištěné a zapáchá. Je pravděpodobné, že jsou obě ramena (Čerták a Morávka) spojená propustí.

## **7.2. Trať Uherské Hradiště – Jarošov**

*(Mapová příloha č. 4)*

Trať Uherské Hradiště – Jarošov se dá rozdělit na dvě dílčí části, které mají i své vlastní projektové řešení. První trať je na dnešním katastrálním území Uherské Hradiště - město, Uherské Hradiště – Mařatice, Uherské Hradiště – Jarošov a Staré Město. Druhá část regulace spočívá v úpravě koryta přímo na katastru obce Jarošově a nejbližším okolí. Obě tyto části se budovaly jak finančně, tak i projekčně nezávisle na sobě.

Regulace řeky Moravy v úseku Uherské Hradiště – Jarošov začala schválením projektu 12. června 1909. Úsek začínal (proti proudu) u Uherského Hradiště a navazoval na již zregulovanou Městskou trať. Kvůli návaznosti zregulované a nezregulované trati musela být trasa prodloužena oproti schválenému projektu na pravém břehu o 280 m a na levém břehu o 99 m. Úsek měřil 1 453 m a končil těsně před obcí Jarošov. Po regulaci volali hlavně majitelé okolních polností a luk, které nejvíce trápily povodně. Zregulované koryto mělo dvojité lichoběžníkový tvar dimenzovaný na maximální průtok velké vody

---

<sup>56</sup> Kolektiv autorů: *Řeka Morava – Odstavená ramena (A. Textová část). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, str. 26.*

<sup>57</sup> *Ferdinandova severní dráha = Severní dráha císaře Ferdinanda, která spojovala Vídeň s Krakovem*



602 m<sup>3</sup>/s. Dno mělo šířku 43 m, ale pozvolna proti proudu se rozšiřovalo až na šířku 51 m, která byla plánovaná pro trať Jarošov. Dolní svahy byly ukloněny 1: 4 a horní svahy 1: 2. Berma na obou březích měřila 6 m, ale postupně proti proudu se berma na obou březích zužovala na 1 m, který byl projektovaný pro trať Jarošov. Při velké vodě měla hladina dosahovat do výšky 4,80 m, ale jelikož nedošlo k odbagrování a prohloubení dna, dosahovala hladina až na výšku kolem 5,50 m. Ale i přes toto zvýšení hladiny velké vody k ohrožení nedošlo, protože původně projektované hráze měly mít 2 m. Kolaudované hráze dosahovaly ale k 2,50 m.<sup>58</sup>

Oproti projektu došlo ještě k několika menším změnám, a to v samotně vedené trati. Mezi dílčím km 0,8 – 1,2 byl původně plánovaný poloměr 800 m, ale koryto se nakonec stáčí v poloměru 1200 m. Tato změna také ovlivnila zabezpečení břehů, kdy se nad bermou v přímých a konvexních úsecích použilo drnování. Ale konkávní tratě už vyžadovaly dlažbu (1,5 širokou a 6 m dlouhou), betonové desky o síle 10 cm nebo v ostrých částech až ponorné válce se záhozem. Na levém břehu na požadavek místních sedláků byl vybudován příhon pro dobytek, který byl 30 m široký. Ale zvolené místo nebylo příliš vhodné pro plavení nebo brození dobytka, protože byla v těchto místech velká hloubka. K pohodlnějšímu přístupu k řece byly pro obyvatele vybudovány v km 1,75 (od Moravního mostu) schody. Také oproti projektu se změnil spád koryta z původního 0,38‰ na zkolaudovaných 0,14‰. Takové snížení způsobil jez Mayova cukrovaru ve Starém Městě. Další úpravy už proběhly zcela podle plánu a po regulaci se kolaudační komise shodla, že ač není regulace provedena na celé řece, přece jen jsou vidět výsledky i na dílčích tratích - voda protéká korytem rovnoměrněji a nehrozí prudké povodně. Cenu této trati moravská zemská úctárna vyúčtovala na tehdejších 350 800,10 korun. Konečná vodoprávní kolaudace proběhla 22. října 1912.<sup>59</sup>

Regulací vznikla pouze dvě odstavená slepá ramena (*Obr. 13*). Mařatské rameno leží na katastrálním území Uherské Hradiště – Mařatice, v místní části Zápověď, proto mu také místní někdy říkají Zápověď. Zavodněná část ramene měří 450 m a je s řekou propojena potrubím o světlém průměru 60 cm a proti povodni rameno chrání zpětná klapka. Celé rameno je jinak uzavřené a břehový porost je původní, ale redukován. Zasypaná část ramene dnes slouží pro rekreační a sportovní účely. Druhé odstavené rameno vzniklo na pravém břehu v katastrálním území obce Staré Město. Místní obyvatelé

---

<sup>58</sup> Státní okresní archiv Uherské Hradiště, i.č. 78, kart. 47, Regulace řeky Moravy, částečná úprava v trati Jarošov – Uh. Hradiště, vodoprávní kolaudace, Technická zpráva, fol.176, červen 1916.

<sup>59</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Regulace Moravy Uh. Hradiště – Jarošov, Kolaudační protokol, Technická zpráva, 1912.

toto rameno pojmenovali Kobylice, měří 250 m, je uzavřené a zavodněné a břehový porost je původní.<sup>60</sup>

### **7.3. Trať Jarošov**

*(Mapová příloha č. 5) (Obr. 14)*

Na základě výsledků komisionálního jednání dostalo v září 1913 c. k. moravské místodržitelství vodoprávní povolení pro částečnou regulaci v trati Jarošov. Tato trať navazovala na dříve vybudovanou trať Uherské Hradiště – Jarošov a končila nad nově vzniklým slepým ramenem Ohrady<sup>61</sup>, měřila podle projektu 2,937 km. Hlavní cíl regulace byla včasná ochrana přilehlých obcí před povodněmi a také ochrana obce Staré Město a Rybáren<sup>62</sup>, které vážně ohrožovalo velmi narušené koryto<sup>63</sup>, které bylo v době povodní na mnoha místech porušené. Tím hrozilo, že při další větší vodě se tudy dostane voda a zatopí výše zmíněná území.<sup>64</sup>

Samotné práce na regulaci řeky Moravy v tomto úseku začaly v září 1913, ale již za necelý rok v srpnu 1914 se musela stavba zastavit a zakonzervovat, protože vypukla I. světová válka. V roce 1919 se opět vrátili dělníci a regulace tak mohla pokračovat. Celý úsek byl dokončen v druhé polovině roku 1927. Kolaudace ale proběhla až 16. září 1928. V této regulované části se musely udělat tři průkopy, jinak se řeka držela v původním korytě, které bylo jen upraveno. Příčný profil pod zaústěním potoka Březnice měl šířku dna 52 m. Spodní svah byl vysoký 2,5 m se sklonem 1: 3. Berma měla šířku 1 m. Svahy nad bermou byly vysoké 6 m ode dna a měly také spád 1: 3. Koruna hráze byla 3 m široká. Maximální průtok pod zaústěním Březnice byl vypočítán na 603 m<sup>3</sup>/s, to znamená, že hladina by vystoupala do výšky 5 m ode dna. Stále tu byla rezerva 1 m výšky hrází. Střední hladina dosahovala výšky 1,16 m. Koryto nad zaústěním potoka Březnice má dno široké 51 m, jinak ostatní parametry zůstaly stejné. Počítaná kapacita profilu byla 594 m<sup>3</sup>/s. Řeka se stáčela po poloměrech od 270 m až po 2000 m. Spád koryta byl 0,324 ‰.<sup>65</sup>

---

<sup>60</sup> Kolektiv autorů: *Řeka Morava – Odstavená ramena (A. Textová část). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, str. 27.*

<sup>61</sup> Kolektiv autorů: *Řeka Morava – Odstavená ramena (A. Textová část). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, str. 29.*

<sup>62</sup> Rybárny – městská část Uherského Hradiště na pravém břehu řeky (bráno po proudu)

<sup>63</sup> *Narušené koryto – podle projektu průkop č. 15, ze kterého později vzniklo odstavené rameno Ohrady*

<sup>64</sup> *Státní okresní archiv Uherské Hradiště, i.č. 78, kart. 47, Částečná úprava řeky Moravy u Jarošova km 14.00 – 16,937; rozhodnutí o projektu, fol.142, 1913.*

<sup>65</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-15, Částečná úprava řeky Moravy u Jarošova, Kolaudační protokol, Technická zpráva, 1928.*

Zajištění břehů záleželo na exponovanosti každého dílčího úseku. K zabezpečení ostrých konkávních břehů, např.: na levý břeh u Jarošovského pivovaru se používaly ponorné hatě o průměru 1 m, piloty a silný kamenný zához (*obr. 15*) až do výšky střední vody. Nad výškou střední vody se svah zadláždil (*obr. 16*), berma a horní svah se pokryly drnováním. Konkávní mírné oblouky nebo nasypané konvexní břehy se zabezpečily válcem a slabším kamenným záhozem, horní svah se zadrnoval.<sup>66</sup>

V úseku měly podle projektu vzniknout nové stavby. Mezi nejvýznamnější z nich lze zařadit jímací vodní zařízení Jarošovského pivovaru, který si z řeky bral vodu pro výrobu piva. Jímací zařízení se skládalo z roury o průměru 11 cm a sacího koše. Pivovar požádal o přeložení koryta řeky o 20 m dál od svého podniku, protože zde byla projektována silnice a železnice. Tomuto požadavku projekt vyhověl, a tak si Pivovar musel prodloužit příváděcí roury na patřičnou délku sám na své náklady. Stejně tak se musely prodloužit dva pivovarské odpadní kanály o světlosti 50 cm.<sup>67</sup>

Podle projektu měly být vybudována na celém úseku tři stavidla pro zavlažování okolních luk. Ale k výstavbě nakonec nedošlo, protože nebyl vypracován meliorační projekt a navíc louky se postupně měnily na pole, takže zavlažování už nebylo tolik potřeba. Dále se v levém břehu vybuďovaly dvě betonové propustky pro odvádění povrchové vody, na což projekt nepamatoval. Zároveň s regulací řeky Moravy se zregulovalo zaústění a 2 km dlouhá část koryta potoka Březnice. Pod zaústěním Březnice se ještě vybuďovala přístupová rampa k řece, aby se mohl plavit dobytek a těžit naplavený písek.<sup>68</sup>

Celá stavba po sečtení předválečných, meziválečných i poválečných nákladů stála 4 225 880, 80 korun smíšených<sup>69 70</sup>.

V trati Jarošov došlo k třem průkopům, čímž vznikla tři slepá ramena. První rameno U Březnice (*Obr. 18*) posloužilo částečně jako koryto přeložené Březnice. A tak z původního koryta nic nezůstalo. Dnes má toto slepé rameno délku pouze 100 m, je uzavřené a suché. Břehový porost je původní a nachází se na celé ploše. Další odstavené rameno se jmenuje Koňov (*Obr. 17, 18*). Rameno měří 300 m, je uzavřené, zavodněné

---

<sup>66</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-j-13, Regulace řeky Moravy, Projekt pro částečnou regulaci řeky Moravy u Jarošova, Technická zpráva, 1913.*

<sup>67</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-j-13, Regulace řeky Moravy, Projekt pro částečnou regulaci řeky Moravy u Jarošova, Technická zpráva, 1913.*

<sup>68</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-15, Částečná úprava řeky Moravy u Jarošova, Kolaudační protokol, 1928.*

<sup>69</sup> *Smíšené koruny – hodnota předválečné a poválečné koruny bylo jiná*

<sup>70</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-15, Částečná úprava řeky Moravy u Jarošova, Kolaudační protokol, 1928.*

a břehový porost je původní. U odbočení z původního koryta je částečně zasypané zeminou, a proto se břehový porost v této části nachází i v samém korytě ramena. Posledním odškrnceným ramenem jsou Ohrady (*Obr. 18*). Původní rameno je rozděleno na dvě části. První část jsou úseky u obou odbočení z koryta řeky, které jsou uzavřené a suché s původním břehovým porostem, který zasahuje i do zamokřeného koryta. Druhá část měří 850 m, je uzavřená a zavodněná. Břehový porost je původní.<sup>71</sup>

#### **7.4. Trať Babice – Huštěnovice – Jarošov**

*(Mapová příloha č. 6) (Obr. 19)*

Úprava řeky Moravy v trati Babice – Huštěnovice – Jarošov se prováděla v třech etapách výstavby mezi léty 1936 - 1947. První část byla zkolaudována 21.10. 1943, druhá část 9.11. 1945 a v roce 1947 byla zkolaudovaná třetí část tratě. Celý úsek měřil 2,586 km. Tato trať je zajímavá oproti ostatním tím, že pro průkop nového koryta byla použita nová technologie, která měla velmi výrazně snížit náklady na výstavbu a také proto, že tuto trať velmi ovlivňovala výstavba a provoz Bařova kanálu. Dokonce jeden postupně podemletý břeh řeky Moravy se přiblížil ke korytu Bařova kanálu na 4 m.<sup>72</sup>

Cílem regulace řeky Moravy u tomto úseku byla ochrana nemovitého majetku a budoucího závlahového zařízení před povodněmi, které měly v těchto místech rozsáhlé dopady. Spád dna byl navržen 0,3456 ‰. Normální profil měl dno široké 50 m, sklon svahů činil 1: 3, s lavičkou širokou 1 m uprostřed svahu ve výšce 2,5 m nade dnem. Maximální výška hladiny mohla dosáhnout 5,6 m a navíc hráze byly postaveny s bezpečnostní rezervou 0,6 m, takže úhrnná hloubka mohla dosáhnou až 6,2 m. Průtočná kapacita byla plánována na 750 m<sup>3</sup>/s. Břehy zpevňoval kamenný zához a betonové desky v násypu, v přepážkách starých řečišť se použily k zpevnění ponorné válce se záhozem a dlažbou.<sup>73</sup>

Ochranná hráz vedla na pravém břehu těsně vedle břehu upraveného koryta řeky tak, aby byla všechna stará ramena na pravé straně toku touto hrází odříznuta. Hráz navazuje na již zregulované hrázní úpravy jak u Jarošova, tak i u Spytihněvi. Pravostranná

---

<sup>71</sup> Kolektiv autorů: *Řeka Morava – Odstavená ramena (A. Textová část). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, str. 28 - 29.*

<sup>72</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-6/004195, Morava v trati Babice – Huštěnovice-Jarošov, Kolaudace režijních vydání, Průvodní zpráva, 1945.*

<sup>73</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-8, Regulace řeky Moravy v trati Babice – Huštěnovice-Jarošov, Kolaudační operát II., Protokol, 1945.*

hráz měla šířku 3 m v koruně, vnitřní návodní svah měl sklon 1: 3 a vnější svah 1: 2. Při výšce hráze vyšší než 2 m měla být spodní část zevnějšího boku ve sklonu 1:4. Plánovaný příjezd k řece měl být přes hráz.<sup>74</sup>

Projektované práce probíhaly relativně podle plánu (s ohledem na válečnou dobu) až do roku 1941. Na podzim 1939 a 1941 a na jaře 1942 zasáhlo povodí Moravy několik ničivých povodní. Na čerstvých a do té doby neusazených břehových opevněních nastaly poruchy. V březích vznikly praskliny a výmoly, jejichž rozsah se postupně zvětšoval, takže v některých místech nastalo i úplné odplavení břehových hrází. Některé z výmolů byly tak rozsáhlé, že dosahovaly až k patě hráze a v exponovaných částech voda odnesla i vybudované pobřežní stavby s válcem a kameno-betonovým záhozem. Nahrazení všech povodňových škod si vyžádalo navýšení financí, takže celý náklad na regulaci měl původně činit asi 8 000 000 K, ale cena se vyšplhala na 15 540 000 K.<sup>75</sup>

Tak velké povodňové škody způsobil nový způsob stavby průkopů. Tento nový způsob prohloubení a cíleného rozšíření v těchto mokřích letech se neosvědčil. Podle projektu se totiž měly vybudovat v plánovaném korytě úzké kynety, kudy by protékala voda pod silnějším proudem a potřebný materiál by odnesla svou silou sama voda. Ale výsledek byl jiný. Při zvýšeném průtoku za povodní voda svou unášecí silou prohloubila dno až na 2 m pod projektovanou niveletu<sup>76</sup>, což mělo za následek zničení upravených svahů. Materiál ponechaný pro odplavení v profilech byl odnesen jen v malém množství a musel být následně odkopán.<sup>77</sup>

Regulací řeky Moravy vzniklo několik slepých ramen, které jsou kromě jednoho všechny pravobřežní. Prvním slepým ramenem je Výrovka (*Obr. 20*), která se nachází na katastru obce Huštěnovice. Rameno je dlouhé 500 m a je zavodněné a uzavřené s původním břehovým porostem. Nejdelším slepým ramenem v tomto úseku je Kanada (*Obr. 21*). Toto rameno se skládá ze tří částí. První část měří 900 m, je uzavřená a zavodněná. Břehy pokrývá původní břehový porost. Místy se vyskytují ostrůvky z nánosů. Druhá, nejkratší část měří jen 300 m, je zavodněná a uzavřená s původním břehovým porostem. Tato část slouží jako úložiště vodárenských kalů. Poslední část měří 500 m. Tato část ramene je uzavřená a suchá. Břehy pokrývá původní břehový porost,

<sup>74</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-8, Regulace řeky Moravy v trati Babice – Huštěnovice-Jarošov, Kolaudační operát II., Protokol, 1945.*

<sup>75</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-6/004195, Morava v trati Babice – Huštěnovice-Jarošov, Kolaudace režijních vydání, Průvodní zpráva, 1945.*

<sup>76</sup> *Niveleta – výška dna*

<sup>77</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-8, Regulace řeky Moravy v trati Babice – Huštěnovice-Jarošov, Kolaudační operát II., Protokol, 1945.*

který je rozšířen po celé ploše ramene. Dalším samostatným slepým ramenem jsou Blata (*Obr. 20*). Toto rameno měří 300 m, je uzavřené a zavodněné s původním břehovým porostem, který u břehů přechází do lužního lesa. Na katastru obce Babice se nachází další slepá ramena. Jedním z nich jsou Uhliska (*Obr. 22*). Na délku měří 1,150 km a je uzavřené a zavodněné, ale svým tvarem spíše připomíná jezero s ostrovy a poloostrovy. Uhliska mají místní rekreační charakter, proto i původní břehový porost musel částečně ustoupit. Posledním větším slepým ramenem tohoto úseku jsou Babice I. Toto rameno se dělí na dvě části. První část měří 400 m a je jednostranná a zavodněná, ale původní koryto řeky slouží pro přivedení a zaústění Kudlovického potoka do řeky Moravy, takže má upravenou šířku i hloubku. Břehový porost je původní a pokrývá celou nezavodněnou plochu ramene. Druhá část je dlouhá 400 m, uzavřená a zavodněná. Břehy obrůstá sice původní, ale silně redukovaný břehový porost. Posledním a zároveň nejmenším ramenem je Hladomoře. Rameno měří 100 m a je uzavřené a suché. Původní břehový porost roste po celé ploše ramene.<sup>78</sup>

### **7.5. Trať Babice – Spytihněv**

*(Mapová příloha č. 7)*

Pro trať Babice – Spytihněv vznikl jeden projekt, ale protože byla celá trať příliš dlouhá, vodoprávní jednání probíhalo odděleně ve třech částech. Pro naše účely si můžeme tyto dílčí úseky pojmenovat Babice, tento úsek se nachází v okolí obce Babice. V druhém úseku byl plánovaný vybudovat jez, proto si jej nazvěme Spytihněvský jez. Poslední částečný úsek regulace se nachází v okolí obce Spytihněv, proto název Spytihněv.

Celý úsek měřil 3,7 km. Horní část Spytihněv byla schválena vodoprávním výměrem zemského úřadu v listopadu 1931, spodní část Babice získala vodoprávní povolení v březnu 1933 a střední část Spytihněvský jez byla povolena v říjnu 1933. Účelem regulace řeky Moravy v tomto úseku byla ochrana pozemků a obytných budov před povodněmi, zabezpečit a zajistit břehy řeky a umožnit luční závlahy a plavbu.<sup>79</sup>

---

<sup>78</sup> Kolektiv autorů: *Řeka Morava – Odstavená ramena (A. Textová část). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, str. 29-32.*

<sup>79</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-15, Úprava řeky Moravy v Babicích a Spytihněvi, Vodoprávní povolení, Výměr, 1933.*

### **7.5.1. Dílčí úsek Babice**

Tato částečná regulace měřila 716 m a cílem byla ochrana obce Babice a přilehlých pozemků před povodněmi a zároveň zajištění břehů proti odplavení. Upravená trať vedla dvěma oblouky opačných směrů o poloměru 500m s mezilehlou přímkou 140 m. Spád dna byl navržen 0,3456‰. Při velké vodě mělo koryt pojmout až 750 m<sup>3</sup>/s. Součástí zamýšleného projektu byl průkop nad obcí Babice v délce 250 m.<sup>80</sup>

Normální profil poměrně odpovídá celé trati Napajedla – Jarošov. Dno je široké 50 m, Sklon vnitřních svahů činí 1: 3, ale vnější svahy se provedly pod sklonem 1: 2. Ve výšce 2,5 m nade dne se nachází manipulační berma o šířce 1 m. Výška hladiny při povodni mohla dosáhnout 5,60 m, přičemž hráze měly stále 60 cm rezervu, hráze tak dosahovaly do výšky 6,20 m a šířky v koruně 3 m.<sup>81</sup>

Opevnění svahů bylo navrženo v konkávně na spodním svahu a bermě dlažbou. Horní svahy a berma se osela a zpevnila drnem. Na opevnění oblouků a konvexních oblastí měly být použity betonové desky opřené o kamennou patku, zbytek svahu se zadrnoval. Konkávy v násypech se zpevnily piloty a ponornými válci s kamenným záhozem, berma se zadláždila.<sup>82</sup>

V této trati zaústíuje do řeky Moravy potok Trávníčka<sup>83</sup>, jehož pravostranné zaústění se přizpůsobilo navržené úpravě a o několik metrů se posunulo. Regulací také vzniklo odstavené rameno Babice II<sup>84</sup>, které je spojeno s řekou betonovým potrubím se zpětnou klapkou o průměru 60 cm. Podle původních představ mělo rameno sloužit rybářům k chovu ryb, dnes se však za tímto účelem neudržuje.<sup>85</sup>

Odstavené rameno Babice II (*Obr. 23*) měří 500 m, je uzavřené a zavodněné. Břehy obrůstá původní ale redukováný břehový porost.<sup>86</sup>

---

<sup>80</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-15, Úprava řeky Moravy v trati u Babic, Vodoprávní povolení, Výměr, 1933.

<sup>81</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-15, Úprava řeky Moravy v trati u Babic, Vodoprávní povolení, Výměr, 1933.

<sup>82</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-15, Úprava řeky Moravy v trati u Babic, Vodoprávní povolení, Výměr, 1933.

<sup>83</sup> Trávníčka – potok, který v dnešních mapách najdeme pod názvem Vrbka

<sup>84</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (A. Textová část). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, str. 32.

<sup>85</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-15, Úprava řeky Moravy v trati u Babic, Vodoprávní povolení, Výměr, 1933.

<sup>86</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (A. Textová část). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, str. 32.

### **7.5.2. Dílčí úsek Spytihněvský jez**

Trat' Spytihněvský jez (*Obr. 24*) se nachází katastrálním území obce Babice a Spytihněv a měří 1 678 m. Záměrem této stavby byla ochrana pozemků a obytných budov před povodněmi, zabezpečit říční břehy. Součástí projektu na tuto část byly i plány na výstavbu pohyblivého jezu (*Obr. 25*) systémem Stoney.<sup>87</sup>

Normální profil upraveného koryta byl plánován na maximální výšku hladiny 5,60 m s 60 cm rezervou hrází. Dno měřilo 50 m a vzdálenost mezi břehy byla 86,60 m. Ve výšce 2,5 m ode dna byla oboustranná lavička široká 1 m. Niveleta odpovídala a navazovala na dříve vodoprávně povolené úseky, takže oba břehy musely být zabezpečeny hrází, která v koruně měřila 3 m. Podle vodohospodářských propočtů na takové koryto při spádu 0,3456 ‰, průtočné ploše 376,25 m<sup>2</sup> a při rychlosti 1,995 m/s odpovídá maximální plánované průtočné množství 750 m<sup>3</sup>/s.<sup>88</sup>

Břehy zabezpečovala na vnější části oblouku ( v konkávně ) na spodním svahu dlažba a bermu chránilo osetí s drnováním. Mírný oblouk a vnitřní části zpevňovaly betonové desky, které se opřely o kamennou patku, zbytek svahu stačilo zadrnovat a oset. Nad jezem, jehož pilíře způsobují vzduť hladiny při velké vodě o 19 cm, bylo opevnění zesíleno betonovými deskami na šířku 40 cm nad normální vzduť vody. Výška oboustranných hrází se přizpůsobila až podle křivky vzduť.<sup>89</sup>

Hlavním a jediným objektem v této trati byl vybudován km 156,875 na řece Moravě pohyblivý jez Spytihněv (*Obr. 26*) se systémem Stoney. Jez se skládá z pevného prahu, na kterém jsou pohyblivá stavidla. Celá šířka jezu měří mezi nábrežními pilíři měří 67 m. Na celé šířce jsou tři otvory o světlé šířce 20 m, mezi nimiž jsou dva návodní pilíře široké 3,5 m. Každé ze tří stavidlových polí má stavidlovou tabuli vysokou 4,02 m, na které je upevněná další sklopná nástavka (klapka) vysoká 1,63 m. Pevný práh stavidel má kótu 177,276 m, nižší hladina vzduť vody pro závlahu má kótu 181,30 m, vyšší pak zůstane na kótě 182,93 m. Součástí konstrukce jezu jsou ovládací kabiny pro každé stavidlo zvlášť a také most, který je veden nad jezem a je široký 3,6 m tak, aby po něm projelo vozidlo. Při předpokládaném vzduť 19 cm vykazuje jezový profil při vytažených

---

<sup>87</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-15, Úprava řeky Moravy v Babicích a Spytihněvi, Vodoprávní povolení, Výměr, 1933.

<sup>88</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-15, Úprava řeky Moravy v Babicích a Spytihněvi, Vodoprávní povolení, Výměr, 1933.

<sup>89</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-15, Úprava řeky Moravy v Babicích a Spytihněvi, Vodoprávní povolení, Výměr, 1933.



stavidlech a tedy při úplně uvolněném profilu průtočnou kapacitu 756m<sup>3</sup>/s a stačí tedy jezový profil při tomto předpokládaném vzduťi pro neškodné odvedení velké vody.<sup>90</sup>

Účelem vodního díla Jez Spytihněv bylo stabilizovat tok řeky Moravy a zabezpečit spádový stupeň. Vzduťi vody na požadovanou výšku hladiny je důležité pro zajištění povolených odběrů z jezové zdrže a z plavebního a závlahového kanálu, pro zajištění hladiny pozemní vody pro nepřímé odběry (jímací studně podél řeky Moravy), pro zajištění splavnosti toku a zajištění odběru vody do plavebního kanálu Spytihněv – Staré Město vodní cesty Otrokovice – Rohatec a nakonec pro zajištění odběru a spádu pro provoz – výrobu elektrické energie ve vodní elektrárně Spytihněv. Vedlejším účelem stavby je sportovní rybolov a rekreace.<sup>91</sup>

Regulací řeky Moravy v tomto úseku vznikla dvě odstavená ramena. První se nachází na katastrálním území obce Spytihněv a jmenuje se Dolní louky. Rameno měří 480 m, je uzavřené a suché. Břehový porost je původní a nachází se po celé ploše až na okolí odbočení, protože zde vznikla skládka odpadů. Druhé odstavené rameno je také na katastrálním území obce Spytihněv. Místní název nemá, protože zde jsou rybí sádky, nazývá se Rybochovné zařízení (*Obr. 27*). Rameno měří 900 m, je uzavřené, zavodněné a bez břehového porostu.<sup>92</sup>

### **7.5.3. Dílčí úsek Spytihněv**

Poslední dílčí úsek celé tratě Babice – Spytihněv měří 1,314 km a reguloval úsek v okolí obce Spytihněv. Účelem regulace byla ochrana movitého majetku, polí, luk a zabezpečení poškozených a podemletých břehů. V některých nejpostiženějších místech vznikly působením vody kolmé až 8 m vysoké břehy, složené ze štěrku a písku. Při silnějších povodních se celá stěna zřítla do koryta a voda tento materiál odplavila. Neupravené koryto se dostalo velmi blízko k zastavěné části obce a při povodních zde byly velké škody na majetku a budovách. Díky regulaci se koryto dostalo 200 m od obce.

---

<sup>90</sup> *Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-15, Úprava řeky Moravy v Babicích a Spytihněvi, Vodoprávní povolení, Výměr, 1933.*

<sup>91</sup> *Povodí Moravy, s.p. Brno: Manipulační řád pro jez Spytihněv. Povodí Moravy s.p. závod Střední Morava, Uherské Hradiště, nepublikováno, 2003, str. 6.*

<sup>92</sup> *Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (A. Textová část). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, str. 33.*

Podélný profil protnul meandrující řeku a vznikla dvě odstavená ramena. Projektovaný průtok byl  $750 \text{ m}^3/\text{s}$  se spádem  $0,3456 \text{ ‰}$ .<sup>93</sup>

Normální profil je téměř shodný s oběma úseky. Dno má šířku 50 m. Sklon svahů byl projektován 1:3. Ve výšce 2,5 m ode dna měla být 1 m široká manipulační berma. Výška povodňové hladiny mohla dosahovat 5,6 m a ještě měly břehy 50 cm rezervu. Hráze byly v koruně široké 3 m. Břehy zabezpečovala v konkávách spodních svahů dlažba, u horních svahů jen drnování. Mírné oblouky a konvexy chránily betonové desky opřené o kamennou patku, horní části se osely a zadrnovaly.<sup>94</sup>

Obě vzniklá slepá ramena jsou s řekou spojena betonovým potrubím se zpětnou klapkou, která je chránila při povodni. V této části se také vybudovaly dvě rampy pro přístup dobytka k řece. Celkový náklad této části měl být 3 226 000 Kč.<sup>95</sup>

Při stavbě vznikla dvě odstavená ramena. Odstavené rameno Pod Zahrádkami je dlouhé 800 m, je uzavřené a zavodněné. Břehový porost zůstal původní, ale je silně redukován. Druhé odstavené rameno Německé měří 1,1 km a je uzavřené a zavodněné. Břehy pokrývá původní břehový porost.<sup>96</sup>

Přestože není k dispozici kolaudační operát jak dílčích úseků, tak celého úseku, můžeme jen předpokládat, že oproti původnímu projektu, či vodoprávním povolením došlo k několika změnám při provádění. Nelze také doložit datum dokončení a tak kolaudace. Ale podle dostupných zdrojů si troufám odhadnout, že trať byla stavebně dokončena do začátku II. světové války, popřípadě byla dokončována v prvních letech války. Regulační operát mohl být vydán hned po dokončení, ale také až po válce.

---

<sup>93</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-p-1, Regulace řeky Moravy – Trať Spytihněv, Projekt, Technická zpráva, 1931.

<sup>94</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-p-1, Regulace řeky Moravy – Trať Spytihněv, Projekt, Technická zpráva, 1931.

<sup>95</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-p-1, Regulace řeky Moravy – Trať Spytihněv, Projekt, Technická zpráva, 1931.

<sup>96</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (A. Textová část). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, str. 33 -34.

## **7.6. Trať Spytihněv – Napajedla**

(Mapová příloha č. 8)

Poslední tratí v námi sledovaném úseku regulace řeky Moravy (Zaústění řeky Olšavy – Napajedla) je trať Spytihněv – Napajedla. Cílem tohoto projektu byl lepší odtok povodňových vod, ochrana zastavěné obce Napajedla a pozemků před záplavami a podemílání břehů. Dále pak zabezpečit zavlažování luk a plavbu. V této trati se stavební práce soustředily převážně na vybudování levobřežní hráze v celém úseku až po silniční most v Napajedlech. Pravý břeh měl být upraven pouze v horní části, protože se v dolní části čekalo na stavební dořešení zaústění plavebního kanálu do řeky Moravy. Celý úsek můžeme klidně prodloužit po železniční most. Po toto místo byla regulace řeky a koryto zcela totožné se sledovaným úsekem, navíc zde končí působnost Povodí Moravy a.s. Závod Střední Morava, provoz Uherské Hradiště.<sup>97</sup>

Podélný profil odpovídá mírným obloukům o nejmenším poloměru 500 m. Při plánování trasy budoucího toku řeky Moravy se přihlíželo k plánované trase Dunajsko-oderského průplavu. Koryto bylo naplánováno na maximální průtok  $750 \text{ m}^3/\text{s}$  a výšku povodňové hladiny na 5,6 m. Normální profil je stejný jako v dolních úsecích. Dno má šířku 50 m, a ve výšce 2,5 m ode dna je 1 m široká manipulační berma. Hráz je vysoká 6,2 m a široká 3 m. Šířka mezi břehy je 86,6 m.<sup>98</sup>

Břehy v oblasti průkopů opevňují betonové desky, nebo dlažbou, které jsou opřené o kamennou patku. Nad normální výškou vodní hladiny se břehy zadrnovaly. V násypu a konkávně se na opevnění použil válec s pilotami a kamenným záhozem, svahy se zadláždily. Koruna záhozu odpovídala výšce hladiny z normálního stavu. V trati byla vybudována přístupová rampa v levém břehu, která měla šířku 20 m. Kvůli městské kanalizaci byl vybudován rourový propustek z betonu o průměru 80 cm.<sup>99</sup>

Vodní práva, které zde před regulací měly některé podniky, zůstaly v platnosti i po regulaci. Mezi podniky vlastníci vodní právo patřily např.: bývalý Napajedelský cukrovar, firmy ve vlastnictví Baťa a spol. ve Zlíně. Dále toto právo využívala Severní dráha císaře Ferdinanda. Potřebné množství vody zaručovala vzduťá voda ze Spytihněvského jezu.<sup>100</sup>

---

<sup>97</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-6, Úprava řeky Moravy v Napajedlech a Spytihněvi, Vodoprávní schválení, Výměr, 1934.

<sup>98</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-6, Úprava řeky Moravy v Napajedlech a Spytihněvi, Vodoprávní schválení, Výměr, 1934.

<sup>99</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-6, Úprava řeky Moravy v Napajedlech a Spytihněvi, Vodoprávní schválení, Výměr, 1934.

<sup>100</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-6, Úprava řeky Moravy v Napajedlech a Spytihněvi, Vodoprávní schválení, Výměr, 1934.

Regulací (po železniční most v Napajedlech) vznikla tři slepá ramena. Odstavené rameno Pahrbek (*Obr. 29*) měří 1,350 km, je uzavřené a zavodněné. Břehy obrůstá původní břehový porost. Další odstavené rameno se jmenuje Hejný a je dlouhé 1,700 km. Rameno je uzavřené a zavodněné. Břehy pokrývá původní břehový porost. Pod silnicí obě části spojuje potrubí. Oblast byla zařazena mezi chráněná území. Posledním odstaveným ramenem v tomto úseku je rameno Na Letišti. Celé rameno je rozděleno na čtyři úseky, ale do našeho úseku patří jen dva. První část měří 350 m a je zasypaná. Břehový porost je sice původní, ale silně redukován. Uprostřed zůstala úzká strouha. Druhá část odstaveného ramene Na Letišti měří 450 m, je uzavřené a zavodněné. Břehy obrůstá původní a redukováný břehový porost, který chybí v okolí železniční trati.<sup>101</sup>

---

<sup>101</sup> Kolektiv autorů: *Řeka Morava – Odstavená ramena (A. Textová část). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, str. 34 – 35.*

## **8. Závěr**

Tato práce chtěla seznámit její čtenáře s počátkem, průběhem regulace a úpravami koryta řeky Moravy v úseku od železničního mostu v Napajedlech po zaústění řeky Olšavy do řeky Moravy. Celá trať je rozdělena na menší regulační úseky podle zpracované projektové, schvalovací nebo kolaudační dokumentace. Celý výše zmíněný úsek byl zregulován a upraven od začátku 20. století do konce II. světové války. Ne vždy se podařilo dopátrat se konečného stavu regulace, protože při povodni v roce 1997 byl archiv Povodí Moravy a.s. Středisko Uherské Hradiště zatopen a mnoho materiálů bylo nenávratně ztraceno.

Cílem celé regulace byla především ochrana majetku, budov a okolí řeky před velkými škodami, které povodně tehdy páchaly. Samozřejmě, že každá trať měla své specifické cíle, ať už zabezpečit vodu pro chod a výrobu v podnicích na řece Moravě (cukrovary, pivovar, atd), města upravovala koryto na svém katastru tak, aby sem mohla zaústit městskou kanalizaci, nebo do záměru stavby dávaly požadavky různé spolky, např.: Okrašlovací spolek v Uherském Hradišti požadoval úpravu, aby dál mohl provozovat na řece plovárnu.

Nejstarší části regulované Moravy (katastrální území dnešního města Uherské Hradiště) se vyznačují 6 m širokou bermou a výškou hrází 2,5 m, na zbytku území měřila berma jen 1 m. Výška hrází se pohybovala mezi 5 – 6 m, podle potřeby maximálního průtoku, který se pohyboval kolem 750 m<sup>3</sup>/s. Avšak pod Uherským Hradištěm byla výška hrází budována jen na 80 % potřebného průtoku, aby se při povodních stále zaplavovaly zdejší lužní lesy a oblasti. Celý sledovaný úsek se zreguloval na dvojité lichoběžníkovitý tvar.

Většina projektů již počítala s budováním Dunajsko-oderského průplavu, proto i on ovlivňoval regulaci řeky a plány na její splavnost. Konkrétní myšlenkou na plavbu po řece Moravě a vybudování plavebních kanálů se začal zabývat Tomáš Baťa. Ten také spolu se svým bratrem Janem Antonínem Baťou dovedl své plány do konce a po smrti bratra Jan Antonín Baťa z Rohatce do Otrokovic vozil po vodě uhlí. Plavební kanál, který byl v úseku Sptyhněv – Staré Město vybudován ve 30. letech 20. století, navazoval v horní i dolní části na splavné části řeky. Pokud se na splavné části řeky vybuďoval jez, musel mít plavební komoru.

Dnes je Baťův plavební kanál zařazen mezi kulturní technické památky a slouží k rekreačním účelům celého kraje. Na 13 místech po celé délce jak kanálů, tak řeky

Moravy vznikly přístaviště pro malé i větší lodě. Dne 1. 5. 2007 byl k stávající struktuře přístavů přiřazen nový přístav ve Skalici (Slovenská republika). Na podporu podnikání a rozvoje této vodní cesty v celé její délce vzniklo mnoho organizací. Veškeré činnosti spojené s plavbou a rekreací v širším okolí vodní cesty jsou podmíněné plavební legislativou a zákony na ochranu životního prostředí.

## **9. Résumé**

### **9.1 Summary (Englishs)**

The topic of my bachelor project is the River Morava. Concretely its development in the 1<sup>st</sup> half of 20<sup>th</sup> century – it is the time of the river realignment and modification and the time of dare project on its navigability for economic purposes. The river springs under Kralický Sněžník mountain and is 352km long. Its spring is also the European water-shed for the River Danube (the Black Sea), the River Odra (the Baltic Sea) and the river Elbe (the North sea).

I used mainly the archival database from the organization Povodí Moravy s.p. The Centre Uherské Hradiště, from the branch of the State Archive in Uherské Hradiště and from the archive of Uherské Hradiště. Other sources that I used were other books and the internet.

I divided the whole undr course into smaller regulated sections according to the compiled contract documents or approval documentation. The whole course mentioned above was regulated and modified from the beginning of 20<sup>th</sup> century to till the end of The World War II. It wasn't smutimes possible to find out the final shape of a regulation, because part of the archive in the building of Povodí Moravy was destroyed during the flood in 1997.

The goal of the regulation was mainly to protect of the poossessin, buildings and surroudings of the river against big damages caused by floods. Every part of the course had its specific goal to ensure water to run and factordes on the Morava and their production (sugar refineries, brewery, etc.), the towns modified the river-basin on their teritory so that they could empty the town drainage there, or there were other goals of different associations, for example Okrašlovací spolek (The Beautifying Association) in Uherské Hradiště, which required a modification so that they could monide a swimming place in the river for their ihabitants.

The majority of the projects took into account the construction of the Danube-Odra channel, so it influenced same regulation of the river and plans about its navigability. It was Tomáš Baťa who come up with the first exact idea about navigation on the River Morava and the construction of channels. He and his cousin Jan Antonín Baťa carried out plan and they ferried the coal from Rohatec to Otrokovice by water. The floating channel

that was built in the thirties of 20<sup>th</sup> century in the sector Spytihněv – Staré Město was connected with the navigable parts of the river. If a weir was built, it must had a lock chamber. The Baťa Floating Channel was classified as the cultural technical relique and is used for recreational purposes by people of the whole district.

## **9.2 Resümee (Deutsch)**

Als Thema meiner Arbeit habe ich den Fluss Morava gewählt. Konkret, seine Entwicklung in der ersten Hälfte des 20.Jahrhunderts. In dieser Zeit ist die Regulation seines Flussbettes abgelaufen und es kam auch zu jener mutigen Plänen ihrer Schiffbarkeit für die wissenschaftlichen Zwecke. Der Fluss entspringt unter dem Kralický Sněžník und ist 352 km lang. Ihre Quelle ist zugleich die europäische Wasserscheide für die Flüsse Donau ( Schwarzsee), Oder ( Ostsee) und Elbe(Nordsee).

Diese Arbeit habe ich meistens dank den Schriftquellen und Materialien der Archiven von Povodí Moravy s.p., Staatsarchiv in Uherské Hradiště und Archiv der Stadt Uherské Hradiště ausgearbeitet. Die weiteren Informationen habe ich aus den Publikationen und Internetquellen benutzt.

Die ganze Strecke habe ich in kleinere Teile nach der Projektdokumentation gegliedert. Die ganze erwähnte Stecke ist am Anfang des 20.Jahrhunderts bis Ende des 2.Weltkriegs reguliert worden.

Aber leider nicht immer ist mir gelungen, den Endstand der Regulation festzustellen,denn während des Hochwassers im Jahre 1997 sind die meisten Dokumente unersetzlich verloren worden.

Das Ziel der ganzen Regulation war vor allem die Schutz der Gebäude, Eigentums und Umgebung des Flusses vor grossen Schaden, die damals das Hochwasser verursacht hat.

Natürlich hat jede Strecke seine spezifische Ziele- wie z.B. Versicherung des Wassers für die Produktion in den Betrieben im Mähren (Brauereien,Zuckerfabriken etc.) die Städte haben das Flussbett so reguliert,damit sie hierher auch die Stadtkanalisation reinführen konnten.Oder da gab es auch verschiedene Ansprüche der Vereine,z.B. Verschönerungsverein in Uherské Hradiště wollte hier an dem Fluss das öffentliche Schwimmbad veranstalten.



Die meisten Projekte haben schon mit Donau-Oderkanal gerechnet und das hat auch die Regulation beeinflusst. Mit der konkreten Idee an Aufbau des Schiffahrtskanales an dem Fluss Morava hat sich Tomáš Baťa beschäftigt. Er hat auch mit seinem Bruder Jan Antonín Baťa die Pläne zur Realisierung gebracht und sie haben aus Rohatec bis in Otrokovice die Kohle am Wasser transportiert. Der Schiffahrtskanal, der in der Strecke zwischen Spytihněv und Staré Město in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts erbaut worden ist, hat in den unteren und auch in den oberen Teilen an die Schiffbarkeitsteile des Flusses angeknüpft. Ob man an dem Fluss das Wehr erbaut hat, musste es die Schiffahrtskammer haben.

Heutzutage gehört der Baťakanal zu den technisch-kulturellen Baudenkmälern und dient als Erholungsziel im Südmähren

## **10. Seznam použitých zdrojů:**

### **Analogové publikace:**

- Ertl, I.: Kulturní krajina okresu Uherské Hradiště. [Diplomová práce] Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, Katedra geografie, 1995.
- Jezy a stupně (Oborová norma). Vydavatelství Úřadu pro normalizaci a měření, Praha 1.5 1988.
- Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (A. Textová část, B.Grafické přílohy, C.Fotodokumentace). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995.
- Mackovčín, P.: Zlínsko (Chráněná území ČR II.). Agentura ochrany přírody a krajiny ČR a EkoCentrum Brno, Praha 2002.
- Maleňák, J. a kol.: Vodní stavby I (Úpravy toků, jezy, vodní cesty a plavba). Cerm, Brno 2002.
- Matějček, J.: Hospodaření s vodou v povodí. Povodí Moravy a.s., Brno 1996.
- Matějček, J.a kol.: Povodí Moravy. Povodí Moravy s.p., Brno 2006.
- Názvosloví vodních cest (Československá státní norma). Vydavatelství norem, Praha 1.7. 1991.
- Novotný, J.: Malá vodní cesta Otrokovice – Rohatec, in: Možnosti využití „Bařova kanálu“ pro turistický ruch (sborník přednášek). Veselí nad Moravou, 1994.
- Ondračka, I. a kol.: Přírodní a technická památka BAŤŮV KANÁL. Veselí nad Moravou, Studie Povodí Moravy s.p., (nevydáno). Veselí nad Moravou 2003.
- Povodí Moravy , s.p. Brno: Manipulační řád pro jez Spytihněv. Povodí Moravy s.p. závod Střední Morava, Uherské Hradiště, nepublikováno, 2003.
- Štěrba, O.: Obnova ekologického kontinua řeky Moravy (Závěrečná zpráva). [grantový úkol GAČR č.206/97/0162] Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, Katedra ekologie, 1999.
- Manipulační řád pro jez Spytihněv. Povodí Moravy, s.p. Brno, Vodohospodářský dispečink, 2002/2003

## Prameny:

- Městský úřad Uherské Hradiště, Archiv, i.č. D2107, Kostelany n./Mor. – částečná úprava Moravy 1911.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. PK 10, Kolaudační operát, Technická zpráva o plavebním kanále pro lodě 150 tun mezi Spytihněvem a St. Městem, 1933.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.11, Závlahový a plavební plavební kanál v úseku Staré Město – Spytihněv, vodoprávní povolení, výměr, 1934.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.11, Odvodňovací příkopy a zvýšení levé hráze podél závlahového a plavebního kanálu Staré Město – Spytihněv, vodoprávní povolení, výměr, 1937.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Morava – regulace Uh. Hradiště - Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační operát, Technická zpráva, 1909.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Morava – regulace Uh. Hradiště - Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační operát, Situační plán, 1909.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Morava – regulace Uh. Hradiště - Kostelany km 153,000-160,639, Regulace řeky Moravy v Uherském Hradišti /:městská trať:/, Vodoprávní kolaudace, Technická zpráva, 1918
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.f.3, Morava – regulace Uh. Hradiště - Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační operát, Technická zpráva, 1925.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.f.3, Morava – regulace Uh. Hradiště - Kostelany km 153,000-160,639, Regulace řeky Moravy, částečná úprava trati Uherské Hradiště – Kostelany , j.č. 83500, Brno, 1910.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Morava – regulace Uh. Hradiště - Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační protokol v trati Uh. Hradiště – Kostelany, Technická zpráva, 1925.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.5, Úprava řeky Moravy v trati „Kunovský les“, Projekt, Technická zpráva, 1932.

- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.2, Úprava řeky Moravy v trati „Kunovský les“ Vodoprávní kolaudační operát, Průvodní zpráva, 1946.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Regulace Moravy Uh. Hradiště – Jarošov, Kolaudační protokol, Technická zpráva, 1912.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-15, Částečná úprava řeky Moravy u Jarošova, Kolaudační protokol, Technická zpráva, 1928.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-j-13, Regulace řeky Moravy, Projekt pro částečnou regulaci řeky Moravy u Jarošova, Technická zpráva, 1913.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-6/004195, Morava v trati Babice – Huštěnovice - Jarošov, Kolaudace režijních vydání, Průvodní zpráva, 1945.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-8, Regulace řeky Moravy v trati Babice – Huštěnovice - Jarošov, Kolaudační operát II., Protokol, 1945.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-15, Úprava řeky Moravy v Babicích a Spytihněvi, Vodoprávní povolení, Výměr, 1933.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-15, Úprava řeky Moravy v trati u Babic, Vodoprávní povolení, Výměr, 1933.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-p-1, Regulace řeky Moravy – Trať Spytihněv, Projekt, Technická zpráva, 1931.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2-k-6, Úprava řeky Moravy v Napajedlech a Spytihněvi, Vodoprávní schválení, Výměr, 1934.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Morava – regulace Uh. Hradiště-Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační operát, Situační plán, 1909.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.j.11, regulace řeky Moravy v trati u Jarošova, Kolaudační Operát, situační plán, 1928
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.k.3, částečná regulace řeky Moravy v trati Huštěnovice, Projekt, Přehledná mapa, 1935.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.l.5, Regulace řeky Moravy – Trať Pod Spytihněví - Jezera, Projekt, Přehledná mapa, 1938.
- Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.m.33, Fotodokumentace jezu Spytihněv, nedatováno.
- Státní okresní archiv Uherské Hradiště, i.č. 78, kart. 47, Částečná úprava řeky Moravy u Jarošova km 14.00 – 16,937; rozhodnutí o projektu, fol.142, 1913.

- Státní okresní archiv Uherské Hradiště, i.č. 78, kart. 47, Regulace řeky Moravy, částečná úprava v trati Jarošov – Uh. Hradiště, vodoprávní kolaudace, Technická zpráva, fol.176, červen 1916.

### **Mapové zdroje:**

- Základní mapa ČR 1 : 50 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, Praha 1993. Mapový list 25 – 33 Uherské Hradiště.
- Základní mapa ČR 1 : 25 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, Praha 1994. Mapový list 25 – 331 Halenkovice.
- Základní mapa ČR 1 : 25 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, Praha 1995. Mapový list 25 – 332 Napajedla.
- Základní mapa ČR 1 : 25 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, Praha 1995. Mapový list 25 – 333 Uherské Hradiště.
- Základní mapa ČR 1 : 25 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, Praha 1995. Mapový list 25 – 334 Uherský Brod.
- Geologická mapa ČR 1 : 50 000. Český úřad geologický, Praha 1994. Mapový list 25 – 33 Uherské Hradiště.
- Základní mapa ČR 1 : 10 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, Praha 2000. Mapový list 25 – 33 - 03.
- Základní mapa ČR 1 : 10 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, Praha 2000. Mapový list 25 – 33 - 08.
- Základní mapa ČR 1 : 10 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, Praha 2000. Mapový list 25 – 33 - 13.
- Základní mapa ČR 1 : 10 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, Praha 2000. Mapový list 25 – 33 - 17.
- Základní mapa ČR 1 : 10 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, Praha 2000. Mapový list 25 – 33 - 18.
- Základní mapa ČR 1 : 10 000. Český úřad zeměměřičský a katastrální, Praha 2000. Mapový list 25 – 33 - 22.

### **Internetové zdroje:**

- *Povodí Moravy s.p. Povodí Moravy s.p. [online]. Poslední revize neuvedena, citováno dne 19.4.2007 <<http://www.pmo.cz/Morava/kapitoly/kap11.html>>*
- *Laboratoř Geoinformatiky Univerzity J.E.Purkyně. Oldmaps [online]. Poslední revize 2005, citováno dne 19.4.2007 <[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_region.pl?z\\_height=900&lang=cs&z\\_width=1200&z\\_newwin=0&map\\_root=1vm&map\\_region=mo](http://oldmaps.geolab.cz/map_region.pl?z_height=900&lang=cs&z_width=1200&z_newwin=0&map_root=1vm&map_region=mo)>*
- *Sdružení JODI. Plavba. [online]. Poslední revize 2001, citováno dne 19.4.2007 <<http://www.plavba.cz/cz/cesty/morava.html>>*
- *Bařův kanál. Bařův kanál [online]. Poslední revize: neuvedeno, citováno dne 19.4.2007 <<http://www.batacanal.cz/images/mapy/horni.jpg> >*

## **11. Přílohy**

## **Seznam Příloh:**

### **Obrazové přílohy**

- Obr. 1 Struktura Povodí Moravy v rámci ČR
- Obr. 2 I. vojenské (josefské) mapování – Morava
- Obr. 3 Bařův plavební a závlahový kanál
- Obr. 4 Bařův plavební a závlahový kanál v trati Spytihněv – Staré Město
- Obr. 5 Trať Kostelany – Uherské Hradiště
- Obr. 6 Odstavené rameno Havaj
- Obr. 7 Odstavené rameno Kopaná (M61) a U Včelína (M60)
- Obr. 8 Normální profil a spád koryta řeky Moravy v trati Kunovský les
- Obr. 9 Čerpací stanice pro odběr vody pro Cukrovar
- Obr. 10 Jez v Kunovském lese
- Obr. 11 Plavební komora Kunovský les
- Obr. 12 Odstavené rameno Čerták
- Obr. 13 Odstavená ramena Mařatské a Kobylice (M66)
- Obr. 14 Trať Jarošov
- Obr. 15 Ukázka kamenného záhozu
- Obr. 16 Ukázka kamenné a betonové dlažby
- Obr. 17 Odstavené rameno Koňov
- Obr. 18 Odstavené rameno U Březnice (M67), Koňov (M68), a Ohrady část A,B
- Obr. 19 Trať Babice – Huštěnovice – Jarošov
- Obr. 20 Odstavené rameno Výrovka a Blata (M72)
- Obr. 21 Odstavené rameno Kanada
- Obr. 22 Odstavené rameno Uhliska
- Obr. 23 Odstavené rameno Babice II
- Obr. 24 Dílčí úsek Spytihněvský jez
- Obr. 25 Spytihněvský jez
- Obr. 26 Výstavba Spytihněvského jezu
- Obr. 27 Odstavené rameno Rybochovné zařízení
- Obr. 28 Odstavená ramena Pod zahrádkami a Německé
- Obr. 29 Odstavené rameno Pahrbek

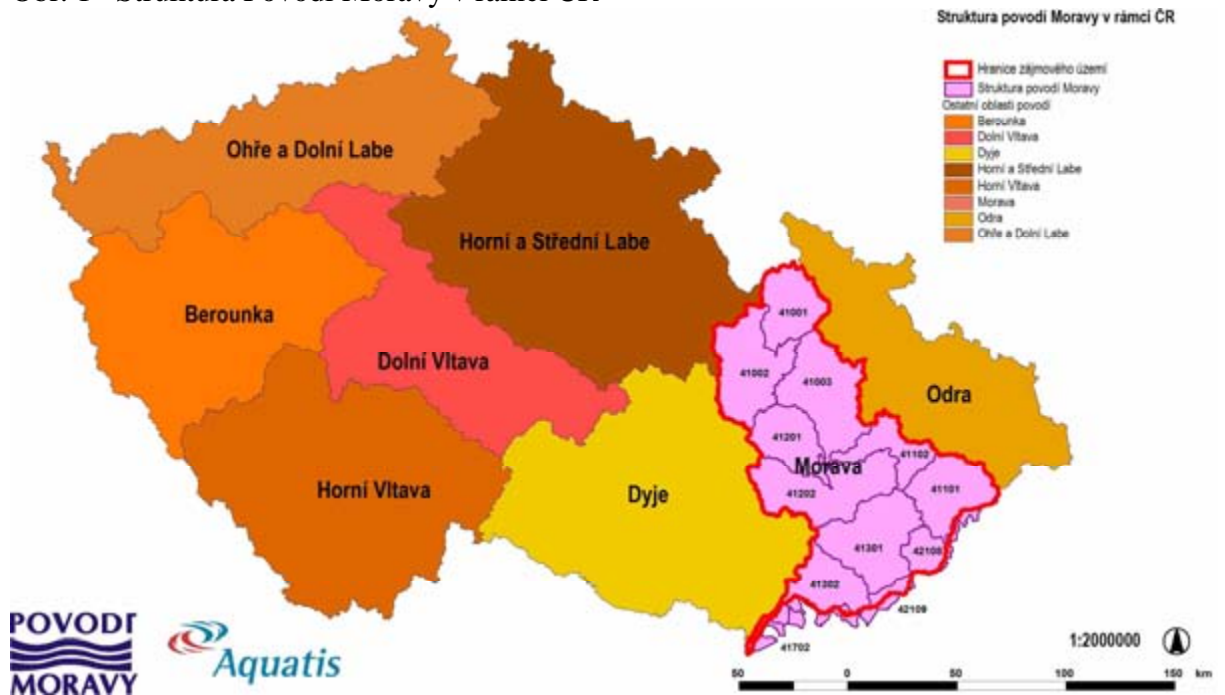


### **Mapové přílohy**

- Mapová příloha č. 01: Řeka Morava a její odstavená ramena
- Mapová příloha č. 02: Vývoj regulace řeky Moravy do I. pol. 20. století
- Mapová příloha č. 03: Trať Kostelany (od zaústění řeky Olšavy) – Uherské Hradiště
- Mapová příloha č. 04: Trať Uherské Hradiště - Jarošov
- Mapová příloha č. 05: Trať Jarošov
- Mapová příloha č. 06: Trať Babice – Huštěnovice – Jarošov
- Mapová příloha č. 07: Trať Babice - Spytihněv
- Mapová příloha č. 08: Trať Spytihněv – Napajedla

## Obrazové přílohy:

Obr. 1 Struktura Povodí Moravy v rámci ČR<sup>1</sup>



Obr. 2 I. vojenské (josefské) mapování – Morava<sup>2</sup>



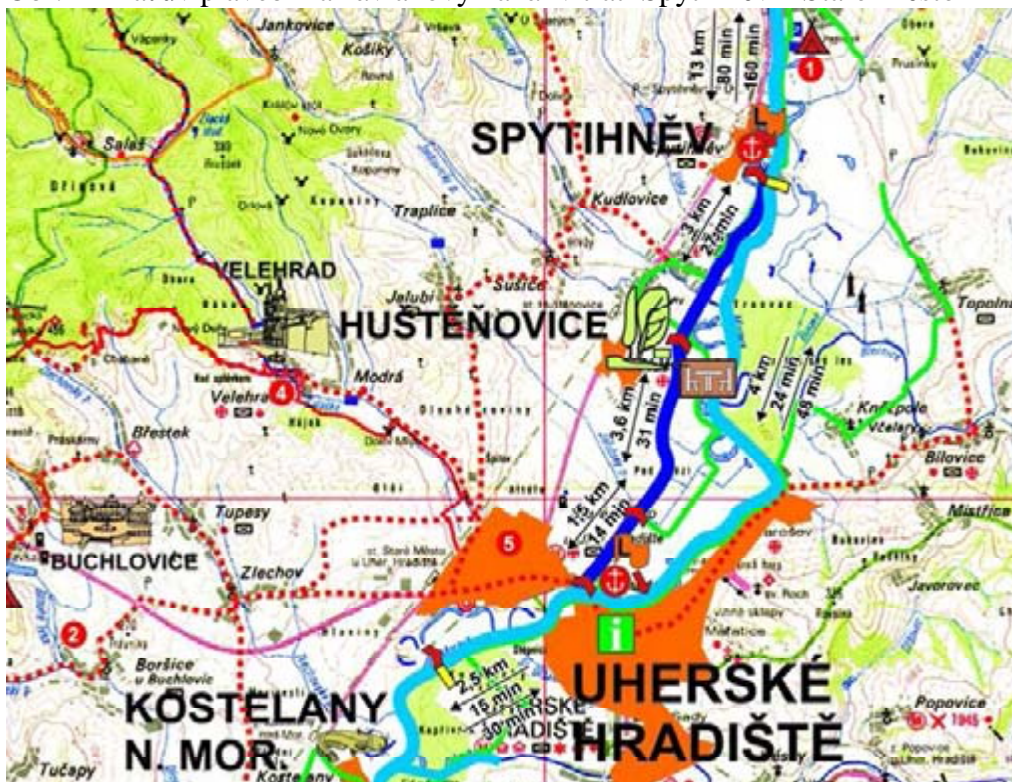
<sup>1</sup> Povodí Moravy s.p. Povodí Moravy s.p. [online]. Poslední revize neuvedena, citováno dne 19.4.2007  
<<http://www.pmo.cz/Morava/kapitoly/kap11.html>>

<sup>2</sup> Laboratoř Geoinformatiky Univerzity J.E.Purkyně. Oldmaps [online]. Poslední revize 2005, citováno dne 19.4.2007  
<[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_region.pl?z\\_height=900&lang=cs&z\\_width=1200&z\\_newwin=0&map\\_roo t=1vm&map\\_region=mo](http://oldmaps.geolab.cz/map_region.pl?z_height=900&lang=cs&z_width=1200&z_newwin=0&map_roo t=1vm&map_region=mo)>

Obr. 3 Bařův plavební a zavlakový kanál<sup>3</sup>



Obr. 4 Bařův plavební a zavlakový kanál v trati Spytihněv – Staré Město<sup>4</sup>



<sup>3</sup> Sdružení JODI. Plavba. [online]. Poslední revize 2001, citováno dne 19.4.2007  
<<http://www.plavba.cz/cz/cesty/morava.html>>

<sup>4</sup> Bařův kanál. Bařův kanál [online]. Poslední revize: neuváděno, citováno dne 19.4.2007  
<<http://www.batacanal.cz/images/mapy/horni.jpg>>

Obr. 5 Trať Kostelany – Uherské Hradiště<sup>5</sup>



Obr. 6 Odstavené rameno Havaj<sup>6</sup>



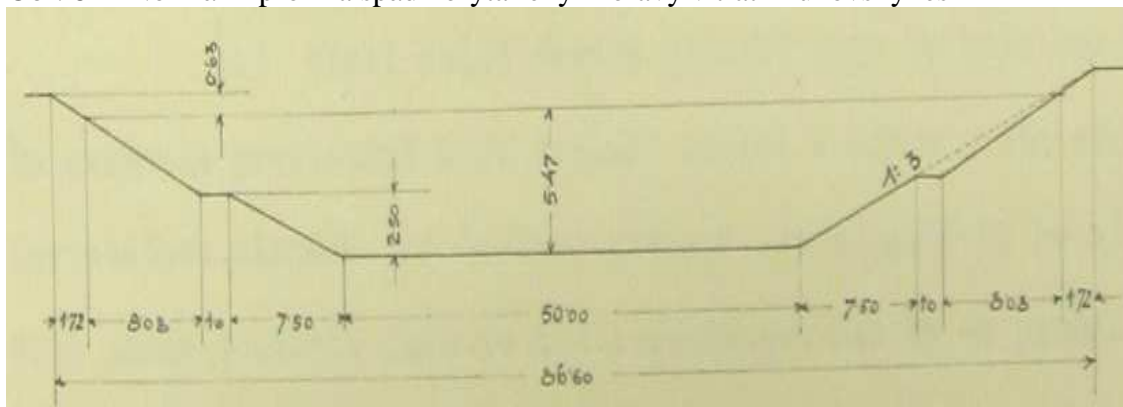
<sup>5</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.1, Morava – regulace Uh. Hradiště-Kostelany km 153,000-160,639, Kolaudační operát, Situační plán, 1909.

<sup>6</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (C.Fotodokumentace). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, nestránkováno.

Obr. 7 Odstavené rameno Kopaná (M61) a U Včelína (M60)<sup>7</sup>



Obr. 8 Normální profil a spád koryta řeky Moravy v trati Kunovský les<sup>8</sup>



<sup>7</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (C.Fotodokumentace). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, nestránkováno.

<sup>8</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.i.5, Úprava řeky Moravy v trati „Kunovský les“, Projekt - Technická zpráva, 1932.

Obr. 9 Čerpací stanice pro odběr vody pro Cukrovar<sup>9</sup>



Obr. 10 Jez v Kunovském lese<sup>10</sup>



---

<sup>9</sup> Foto autora 21.dubna 2007

<sup>10</sup> Foto autora 21.dubna 2007

Obr. 11 Plavební komora Kunovský les<sup>11</sup>



Obr.12 Odstavené rameno Čerták<sup>12</sup>



<sup>11</sup> Foto autora 21.dubna 2007

<sup>12</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (C.Fotodokumentace). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, nestránkováno.  
Foto autora 21.dubna 2007

Obr. 13 Odstavená ramena Mařatské a Kobylice (M66)<sup>13</sup>



Obr. 14 Trať Jarošov<sup>14</sup>



<sup>13</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (C.Fotodokumentace). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, nestránkováno.

Foto autora 21.dubna 2007

<sup>14</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.j.11, regulace řeky Moravy v trati u Jarošova, Kolaudační Operát, situační plán, 1928.



Obr. 15 Ukázka kamenného záhozu<sup>15</sup>



Obr. 16 Ukázka kamenné a betonové dlažby<sup>16</sup>



---

<sup>15</sup> Foto autora 21.dubna 2007

<sup>16</sup> Foto autora 21.dubna 2007

Obr. 17 Odstavené rameno Koňov<sup>17</sup>



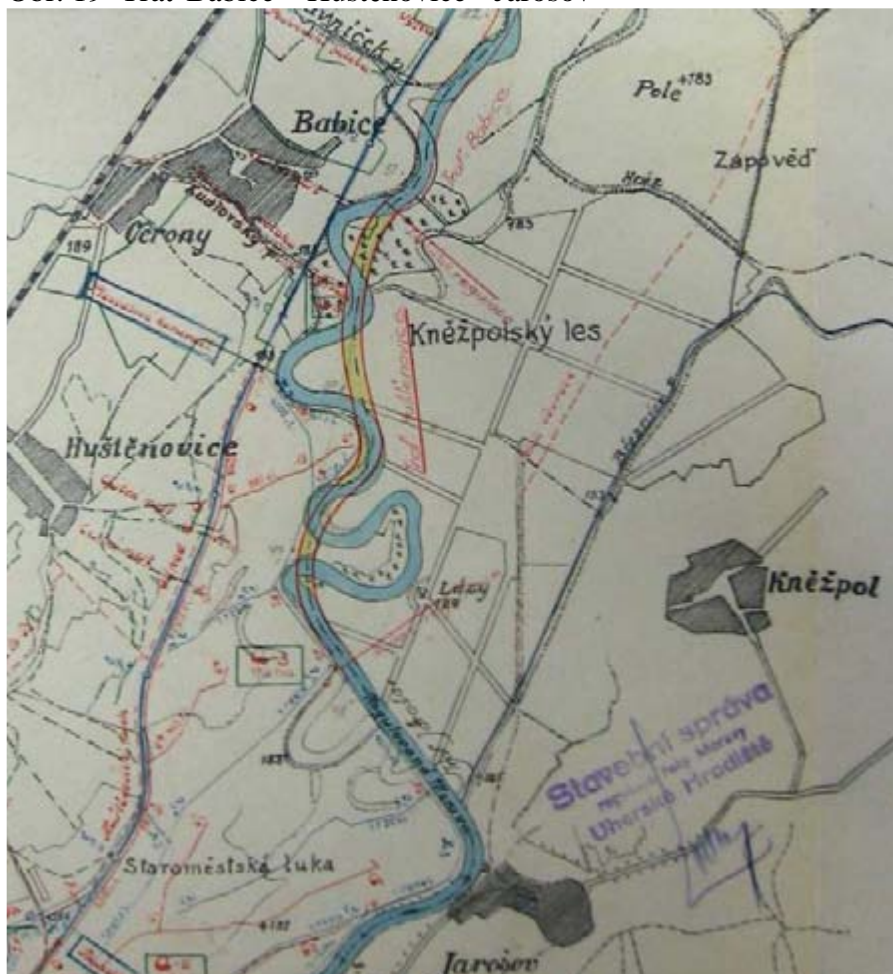
Obr. 18 Odstavené rameno U Březnice (M67), Koňov (M68), a Ohrady část A,B<sup>18</sup>



<sup>17</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (C.Fotodokumentace). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, nestránkováno.

<sup>18</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (C.Fotodokumentace). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, nestránkováno.

Obr. 19 Trať Babice – Huštěnovice - Jarošov <sup>19</sup>



Obr. 20 Odstavené rameno Výrovka a Blata (M72) <sup>20</sup>



<sup>19</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.k.3, částečná regulace řeky Moravy v trati Huštěnovice, Projekt, Přehledná mapa, 1935.

<sup>20</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (C.Fotodokumentace). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, nestránkováno.

Obr. 21 Odstavené rameno Kanada <sup>21</sup>



Obr. 22 Odstavené rameno Uhliska <sup>22</sup>



<sup>21</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (C.Fotodokumentace). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, nestránkováno.

<sup>22</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (C.Fotodokumentace). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, nestránkováno.

Obr. 23 Odstavené rameno Babice II <sup>23</sup>



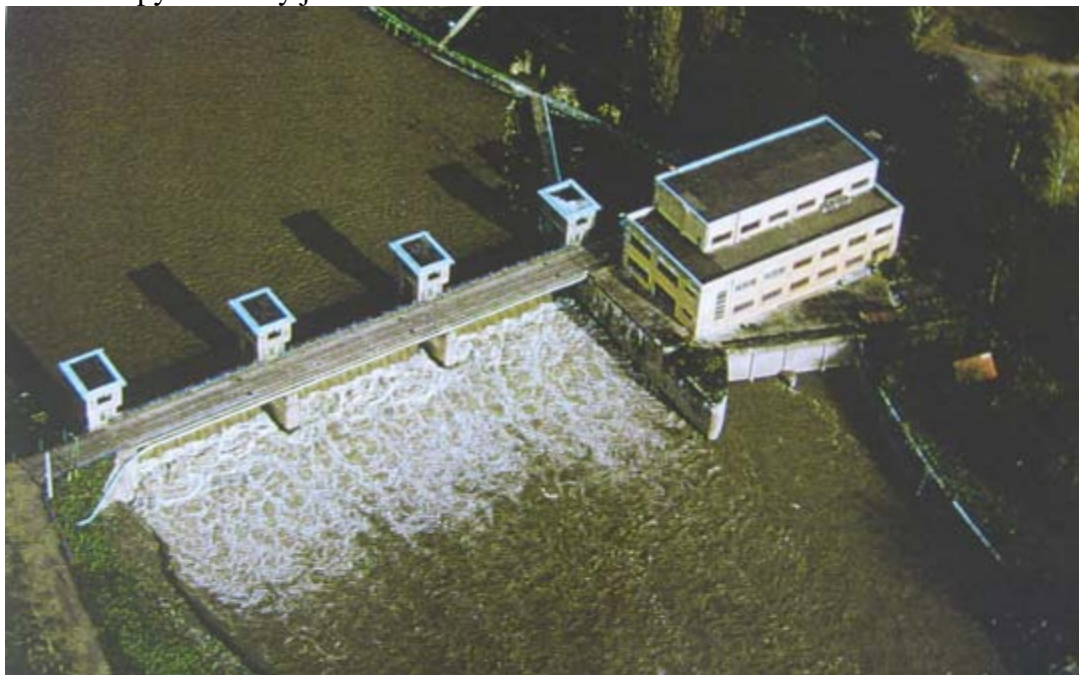
Obr. 24 Dílčí úsek Spytihněvský jez <sup>24</sup>



<sup>23</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (C.Fotodokumentace). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, nestránkováno.

<sup>24</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.l.5, Regulace řeky Moravy – Trať Pod Spytihněví - Jezera, Projekt, Přehledná mapa, 1938.

Obr. 25 Spytihněvský jez<sup>25</sup>



Obr. 26 Výstavba Spytihněvského jezu<sup>26</sup>



<sup>25</sup> Manipulační řád pro jez Spytihněv. Povodí Moravy, s.p. Brno, Vodohospodářský dispečink, 2002/2003

<sup>26</sup> Povodí Moravy a.s., Spisovna (Archiv), i.č. M2.m.33, Fotodokumentace jezu Spytihněv, nedatováno.

Obr. 27 Odstavené rameno Rybochovné zařízení<sup>27</sup>



Obr. 28 Odstavená ramena Pod zahrádkami a Německé<sup>28</sup>



<sup>27</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (C.Fotodokumentace). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, nestránkováno.

<sup>28</sup> Kolektiv autorů: Řeka Morava – Odstavená ramena (C.Fotodokumentace). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, nestránkováno.

Obr. 29 Odstavené rameno Pahrbek<sup>29</sup>



---

<sup>29</sup> Kolektiv autorů: *Řeka Morava – Odstavená ramena (C.Fotodokumentace). Povodí Moravy a.s., nepublikováno, 1995, nestránkováno.*