

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

**BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ
STUDIUM**

2010 – 2013

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Jiří Komínek

Vyhodnocení potenciálu Bařova kanálu pro cestovní ruch

Praha 2013

Vedoucí bakalářské práce:
RNDr. Antónia Dvoranová

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR COMBINED (PART TIME)
STUDIES

2010 - 2013

BACHELOR THESIS

Jiří Komínek

Evaluation of potential Bata Canal Tourism

Prague 2013

The bachelor thesis work supervisor:
RNDr. Antónia Dvoranová

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 12. března 2013

.....
podpis studenta

Poděkování

Rád bych tímto poděkoval paní RNDr. Antónii Dvoranové, za její vstřícný přístup, odborné vedení, cenné rady a připomínky, ochotu, trpělivost a podporu během psaní této práce.

Anotace

Bakalářská práce pojednává o vzniku Baťova kanálu, cíle jeho původního využití, ztracení významu této stavby na určité období, znovuzrození a obnovy tohoto vodního díla pro účely rozvoje turistického ruchu na vodě a v blízkém okolí této vodní stavby. Součástí této bakalářské práce je celková analýza významu, nejen pro cestovní ruch, ale i environmentální zabezpečení celé krajiny s možností a prognostikou dalšího rozvoje v této oblasti.

Klíčové pojmy

Baťův kanál, cestovní ruch, plavební komora, řeka Morava, vodní cesta, vodní dílo, životní prostředí,

Annotation

Thesis discusses the emergence of Bata Canal, its original target utilization, damnation importance of this project for a period of rebirth and renewal of the water work for the development of tourism on the water and in the vicinity of hydraulic structures. The total bachelor thesis work is the analysis of significance, not only for tourism, but environmental and security throughout the country with a forecasting further development in this area.

Key words

Bata Canal, environmental, lock, Morava river, tourism, waterway, water works,

OBSAH

ÚVOD	8
1 Historie.....	10
1.1 Popis vodní stavby	10
1.2 Zakladatel a autor vodního díla	12
1.3 Vznik a historie stavby	16
1.4 Původní účel stavby	22
1.5 Znovu zrození vodního díla	26
2 SOUČASNOST	29
2.1 Současné využití stavby.....	29
2.2 Historie znovu zprovoznění a rozvoje turistiky na Baťově kanále	35
2.3 Novodobý provoz na Baťově kanále – rozvoj turistického ruchu	36
3 POTENCIÁL VYUŽITÍ VODNÍHO DÍLA	58
3.1 Provozně ekonomické zhodnocení stavby	58
3.2 Analýza, perspektiva, doporučení.....	61
ZÁVĚR	63
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	65
SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK	67
PŘÍLOHA.....	I

ÚVOD

Při mých opakovaných cestách přes Zlínský kraj, zejména pak v úseku z Otrokovic do Strážnice, nešel mojí pozornosti rozvoj turistiky probíhající v této části povodí řeky Moravy a přilehlého okolí. Moje pozornost se soustředila zejména na nově realizované a opravené vodohospodářské stavby, včetně jejich příslušenství. Tato skutečnost mne vedla také k tomu, že jsem se rozhodl pro studii, vypracování a předložení bakalářské práce na téma:

„Vyhodnocení potenciálu Baťova kanálu pro cestovní ruch“.

Tato bakalářská práce se zabývá zejména stavbou a historií tohoto vodního díla, jejím rozvojem, úpadkem a znovu zrozením pro využití v oblasti cestovního ruchu, včetně jejího perspektivního výhledu, z hlediska aktuálního stavu v tomto nově vznikajícím turistickém regionu. Cílem, zabývat se a vypracovat tuto odbornou práci, je prakticky celkové zhodnocení vývoje tohoto vodního díla, jehož přínos, jak z hlediska environmentálního, tak i z pohledu obyčejného návštěvníka, který rád poznává jednotlivá zajímavá kulturní a turistická místa, v tomto případě vodní cestu Baťův kanál, jenž se rozprostírá ve druhé polovině středního toku řeky Moravy a zasahuje tak do regionu Jihomoravského kraje, Zlínského kraje a koketuje i ve městě Skalica se Slovenskou republikou. Celá tato práce je zaměřena na četné možnosti využití této vodní cesty, jak v uplynulém desetiletí, tak v současnosti a nejen s výhledem do blízké budoucnosti. Vyhodnocení významu a provozu tohoto vodního díla, probíhalo jednak studiem dostupné literatury, včetně statistických údajů a také vlastním průzkumem v terénu na místě samém. Mapování problémů a možnosti vývoje celého regionu, bylo prováděno na konkrétních úsecích v různých časových horizontech a obdobích. V závěru práce je provedeno vyhodnocení celkového potenciálu, nejen s hlavním těžištěm pro cestovní ruch, ale i prospěšnosti provozování této vodohospodářské stavby, s pohledem na širokou veřejnost. Při celkové studii a vyhodnocování provozu této stavby, nebylo přihlíženo jen k dílu vlastnímu, ale také k okolnímu technologickému zázemí, kulturním a kulturně technickým památkám, historickým stavbám a kulturním zvykům a zvyklostem, které lze shlédnout a navštívit v blízkém okolí toku řeky Moravy v této oblasti. Dále je v této práci podrobně rozveden počáteční princip, potřeba a prioritní význam výstavby tohoto vodního díla, později jeho ztracení a téměř

zapomenutí. V této stati nebylo rovněž opomenuto, ohlédnutí se za životem velkopřemyslníka Tomáše Bati, autora tohoto vodního díla. Je tu stručně popsán růst jeho podnikatelských aktivit v lokalitách města Zlína, i po jeho tragické smrti převzetí těchto továren a pokračování v jeho aktivitách dalšími nástupci. Následující kapitola se zabývá oživením významu stavby Baťova kanálu a postupným rozvojem pro turistiku a jeho rozmachem v této lokalitě, včetně turistických aktivit na kanále samotném a v blízkém okolí. Podrobně se zde rozvádí znovu využití stavby, její opravy, dokončení, rozšíření, perspektivu, výhled do příštích let i přání rozvoje této stavby do větší budoucnosti. Nedílnou součástí práce je tabulka ekonomického hospodaření organizace, která je pověřena a zajišťuje provoz na této vodní cestě. Současně je zde i umístěno grafické znázornění vývoje návštěvnosti v této turistické lokalitě.

Bakalářská práce je rozdělena do tří kapitol, z nichž první a druhá kapitola patří do minulosti využívání tohoto díla a další se zabývá rozvojem a perspektivní úvahou pro rozvoj turistiky a případný rozmach této lokality i pro významnou vodní cestu nejen pro státy Evropské unie.

K rozboru minulosti byla využita dostupná literatura, statistické údaje a výsledky hospodaření organizací, jejichž předmět podnikání se týká provozu a využití vodního díla Baťova kanálu a příslušejících staveb s příslušenstvím. K současným informačním zdrojům byla použita dostupná literatura, osobní výzkum, propagační materiály a dostupné statistické údaje.

V závěru této bakalářské práce je provedeno ekonomicko-hospodářské zhodnocení a společenský význam stavby Baťova kanálu pro současnou společnost, včetně návrhů a úvah možností využití tohoto vodního díla s ohledem na možné alternativní napojení na Labsko-Odersko-Dunajský průplav a tak i obnovení původního využívání, nákladní lodní dopravy, ale nejen v lokálním území, ale i spojením těchto tří řek tím i ke spojení tří moří, což by mělo veliký ekonomický i strategický přínos pro budoucí generace.

1 Historie

1.1 Popis vodní stavby

Vodní dílo, které dnes nazýváme „Bařův kanál“, bylo takto pojmenováno po jeho původním autorovi a iniciátorovi této stavby, významném velkopřumyslníkovi Tomáši Bařovi. Ten se však již realizace nedožil a v jeho šlépějích vodní cestu, s původním názvem „Průplav Otrokovice-Rohatec“ nechal vybudovat, téměř v souladu s původním záměrem, jeho nevlastní bratr, Jan Antonín, pod jehož vedením došlo také k největší expanzi podniku. Vybudovaná vodohospodářská stavba, Janem Antonínem Bařou, která vede určitý úsek v středním až dolním toku řeky Moravy a jejím blízkém sousedství. Stavba je položena v jihovýchodní části území Moravy, mezi obcemi Otrokovice a Rohatec. V minulosti bylo toto vodní dílo budované nejen jako vodní cesta, která bude zajišťovat jen lodní přepravu, ale i jako závlahové dílo pro přilehlá pole a pastviny. Tato stavba vybudovaná v letech 1935 – 1938, o celkové původní délce padesát dva kilometrů spojovala tehdejší obec Bařov (nese název od roku 1938 do roku 1946), dnes Otrokovice s obcí Rohatec. Tato trasa je vedena částečně po řece Moravě, i jinak uměle vyhloubenými kanály, na kterých jsou vybudovány pohyblivé jezy, plavební komory a další vodní díla. Na celé této trase, bylo vybudováno celkem dvacet tři mostů, pod nimiž byly vystavěny podchody tak, aby mohly bez problémů sloužit pro tažení člunů připevněným lanem ke koním, nebo jiným zdrojem tahu. Pro bezpečnost byly vybudovány pod mosty ochozy se zábradlím .

Po celé délce této vodní stavby, se rovněž vybudovala nemalá základna rozmanitých technologických staveb a zařízení, které dnes jsou na svoji dobu technickými unikáty. Jde například o výklopník uhlí (zde se pomocí lanového navijáku a kolébky, ve které končily železniční koleje, po nichž sem byl dopraven nákladní vagon s nákladem lignitového uhlí, kde se celý překlopil a vysypal náklad přímo do lodě kotvící pod ním). Tento výklopník dnes slouží prakticky jen jako vyhlídková věž, v jejíchž nižších patrech jsou zachována některá dobová technologická zařízení a autentické fotografie zázemí výklopníku. Mezi jednotlivými břehy při obci Vnorovy, kde se kříží tok řeky Moravy s Bařovým kanálem, je pozůstatek lanovky, která sloužila pro přetahování jednotlivých člunů při křížení této vodní cesty. Ke každému technologickému zařízení na vodní cestě (plavební komory, zvedací most apod.), byl vystavěn pro obsluhu a údržbu tak zvaný

typický „baťovský“ domek, který sloužil jako dobré zázemí pro obsluhu a měl i malé základní hospodářství. Přeprava lignitu pro tepelnou Baťovu elektrárnu, která je situována na břehu jednoho z plavebních kanálů vybudovaných v Otrokovicích, byla prioritním cílem této vodní stavby. Tato tepelná elektrárna, v té době zajišťovala přísun elektrické energie a teplo pro celý kožedělný průmysl v této oblasti. Zásobování elektrárny lignitem, bylo na lodích praktikováno tak, že lodě byly taženy koňmi, později traktorem, v určitých úsecích remorkérem. Pro dobré zabezpečení možnosti tahu koňmi, případně traktorem, byly vybudovány pod mosty ochozy, kudy koně mohly volně procházet bez odpojení tažných lan od lodí a tak vyvíjet tah i v křížujících místech kanálu s jinou komunikací. Později, byla koňská síla nahrazena traktory jedoucimi po přilehlých březích kanálu. V ideální situaci tato lodní cesta se dala uskutečnit za deset hodin. Zpravidla se však vždy o nějaký čas prodloužila. Vodní dílo avšak také sloužilo k zamezení záplav a zajištění tak zvaných okalových závlah. V prosinci 1938 bylo vybudované vodní dílo po čtyřech letech jeho výstavby slavnostně otevřeno a uvedeno do provozu v celkové délce plavební trasy necelých padesát dva kilometrů. Ještě v roce 1938 došlo k dohodě mezi československou a německou vládou. V této dohodě je mimo jiné i odsouhlaseno společné řešení projektu a další výstavby nejen Baťova kanálu, ale celé spojnice Dunaj – Odra – Labe. Ačkoliv dílo mělo být dokončeno v roce 1944, tehdejší válečné události ovlivnili situaci natolik, že byla tato činnost zcela ukončena v roce 1941. Veškeré finance, stroje i pracovní síly byly převedeny na válečnou výrobu. Naopak, v průběhu války byl kanál na několika místech bojovými operacemi poškozen. Po skončení války a osvobození Československa se činnost na úpravách projektu obnovila. Byly prověřeny všechny již dříve navržené projekty. Avšak počáteční aktivita byla velmi rychle utlumena. Nebylo v zájmu tehdejších řídicích orgánů rozvíjet aktivity na tomto poli. Žádný z projektů nebyl tehdy zařazen do dvouletého ani do pětiletého rozvojového plánu tehdejší republiky. K prvnímu vážnějšímu zájmu o průplav se došlo v roce 1960. Vláda tehdy přijala úkol sjednocení vodních cest v zemích RVHP. V roce 1968 byl vypracován a dokončen projekt s generálním řešením vodní soustavy Dunaj - Odra – Labe. V období normalizace, však došlo k úplnému útlumu a k praktickému zatracení všech příslušejících úvah o další obnově a rozvoji tohoto vodního díla. K postupné obnově dochází až za účasti JZD Slušovice a dalších významných moravských organizací,

kdy od roku 1989, byla založena akciová společnost Ekotrans Moravia, která se zabývala mimo jiné i automobilovou dopravou a plánovala obnovu lodní nákladní dopravy na řece Moravě s využitím Baťova kanálu. Hlavní náplní této společnosti však mělo být úplné dokončení průplavu Dunaj - Odra – Labe. Ani v těchto letech, se z důvodů politicko-hospodářských změn, k cílové realizaci nedošlo

Později, zejména v roce 2002 dochází k pozvolnému obnovování tohoto vodního díla. Současně u příležitosti návštěvy Tomáše Bati mladšího, který odhalil v tomto roce pamětní desku, došlo i k přejmenování stavby z původního názvu vodního díla „Průplav Otrokovice – Rohatec“ na dnes používaný název „Baťův Kanál“. Nástupem tohoto zlomového roku přichází nové společenské i státní organizace a tím dochází i k postupnému pomalému ožívání a zprovoznování tohoto vodního díla, ne však již ve prospěch nákladní lodní dopravy, nýbrž ve prospěch rozvoje regionálního turistického ruchu, nejen v říční turistické a rekreační lodní dopravě, ale i k budování doplňkové infrastruktury a dalšího technologického zázemí pro zajištění rozvoje aktivní turistiky v celé této oblasti.

1.2 Zakladatel a autor vodního díla

K vybudování tohoto popisovaného vodohospodářského díla s původním názvem „Baťův kanál průplav Otrokovice – Rohatec“ dal významný podnět velkopřemyslník Tomáš Baťa (1876 - 1932), rodák ze Zlína, učeň z Ameriky a obuvník celého světa. Jeho starší bratr Antonín, sestra Anna a on, se stali ve Zlíně zakladateli obuvnické firmy Baťa, která byla, ve své době jednou z největších v Evropě. Při výrobě, expedici a prodeji, se zde uplatňovaly zcela nové revoluční myšlenky, jež ovlivnily v budoucnu postoj mnohých ekonomů. Technologické postupy výroby, byly na tehdejší dobu velmi pokrokové a některé jsou dodnes uváděny jako příklady top managementu. Ve prospěch svojí firmy, se mu dokonce podařilo přebudovat infrastrukturu a výstavbu celého města Zlín.

Tomáš se narodil jako šesté dítě ze dvanácti v obuvnické rodině žijící ve Zlíně. Stejně jako jeho otec se vyučil obuvníkem. Ve svých čtrnácti letech odešel z domova ve Zlíně, do Prostějova, kde pracoval u firmy, která vyráběla ševcovské stroje. Zanedlouho však byl propuštěn, neboť jeho nezvyklý zájem o tuto práci vzbuzoval u zaměstnavatele podezření na možnost vzniku konkurence. Po opuštění Prostějova, přišel zpět

do rodinné firmy svého otce, odkud ale brzy zase po vzájemných rodinných neshodách odešel do Vídně za svojí sestrou Annou. Ta mu v té době finančně pomohla a on se zde opět pokusil se svým řemeslem proniknout na zdejší trh. Jeho snaha však byla bez konečného výsledku, navíc zde neměl ani povolení úřadů vykonávat svoji živnost. Cesta neúspěšného podnikatele, vedla nazpět, tentokrát do Uherského Hradiště, kde ale opět nezískal úřední povolení pro svoji živnost. Po vyplacení věna sourozencům Anně, Tomáši a Antonínu, se tito tři dali dohromady a založili ve Zlíně společnou firmu evidovanou na nejstaršího z nich Antonína Baťu. Tímto krokem, aniž by to kdokoliv v té době tušil, byl dán základ pro růst a obrovskou prosperitu tohoto obuvnického komplexu a i velkého rozvoje města včetně jeho okolí.

Tito tři sourozenci nejprve začali s tak zvanou „Valašskou houněnou obuví“, která měla symetrický tvar, vyráběla se tedy na jednotném kopytě pro levou i pravou nohu. Postupně pro svoji výrobu začínali najímat další pracovníky, které zaměstnávali na tehdejší dobu zcela neobvyklým způsobem, že za fixní pracovní dobu jim byla stanovena pevná týdenní mzda. Velmi nepříjemným zjištěním bylo, že v létě 1896 je jejich veškerý majetek obstaven a nebylo z čeho platit splátky a směnky. V tu dobu hrozil absolutní krach celé firmy. Po odchodu Antonína na vojenskou službu, se vedení podniku ujal Tomáš, kterému se podařilo z velké většiny se dluhů zbavit a to i tímto způsobem který dále popisuje svými slovy: *„Brzy si mne práce podrobila celého. Všechno požehnání mého života počalo se tohoto dne. Pochopil jsem svoji pošetilost v napodobování lenošných lidí, ať pánů či nepánů. Vykonáváním všech dělnických prací našel jsem cesty, které vedly k úspoře materiálu i zjednodušení dělníkovy práce... Surovinu nosil jsem na zádech z otrokovického nádraží od půlnočního vlaku, deset kilometrů od Zlína. Do rána jsem s jedním dělníkem nakrál materiálu a ráno vydal dělníkům. Dělníci pracovali ve dne v noci, až bylo dílo hotovo. Pak zase dělníci vyspávali a já jel v noci odvézt zboží, dovézt novou surovinu a i peníze na výplatu... Sám jsem nakupoval materiál, sám jej pořezal nebo stříhal, sám rozdělil mezi dělníky, sám přijal a prohlédl pár po páru, sám vyplatil dělníky, sám provedl všechno knihování a vyúčtování...“*¹ Pro vzrůst firmy zavedl nový program, začal vyrábět boty s názvem „Baťovky“, které byly zhotovovány z plátna, ale s koženou podrážkou a špičkou.

¹ Moravská informační kancelář Moravské osobnosti Zdroj: [online] Copyright ©mik,. [cit.2013-02-15] Dostupné z <http://mik.pise.cz/moravske-osobnosti/012013/>

Protože o tento typ účelné a elegantní obuvi byl obrovský zájem, nejen z hlediska ceny, byla výroba inovovaná a byly za tímto účelem dovezeny první stroje ze zahraničí. V roce 1897 se podařilo celou firmu vydlužit a postavit i první výrobní halu, kde bylo zaměstnáno dohromady okolo šedesáti pracovníků. Následně se mu pak podařilo koupit mnoho pozemků na území města Zlína a tak mohl započít s rozvojem infrastruktury pro svoji firmu, která byla v plném rozkvětu. Pro vážné onemocnění Antonína, který dostal tuberkulózu, došlo mezi sourozenci k dohodě a vlastníkem i vedoucím činitelem se stal Tomáš, jenž zajistil přejmenování společnosti na T&A Baťa. Prioritní výrobou této společnosti byla neustále obuv. Sestra Anna Baťová měla v té době na starosti ekonomiku podniku a nikdy nepřipustila plýtvání nebo neúčelné nakládání finančními prostředky.

Za účelem získání nových zkušeností a poznatků, Tomáš odjel na více jak roční návštěvu Ameriky, kde získal představivost o nových výrobních způsobech, řízení a organizace práce, včetně způsobů zaměstnanosti a odměňování pracovníků. Po svém návratu roku 1905 zavedl mnoho zkušeností získaných v Americe. Ve své firmě a zahájil i výstavbu dalších továrních hal, kde umístil výkonnější stroje objednané v zámoří. Po svém návratu také zavedl uplatňování sankcí za špatně odvedenou práci. Tato okolnost však vedla ke stávce některých nespokojených zaměstnanců, kteří byli po té propuštěni a nahrazeni mnohdy i nekvalifikovanými pracovníky. V roce 1908, po smrti těžce nemocného bratra Antonína, se Tomáš postavil pevně do čela této silně prosperující firmy.

Protože v této době, kdy se vyrábělo denně více jak tři tisíce párů bot, bylo zaměstnáváno okolo tři sta padesáti dělníků, a neustále přibývalo do této oblasti pracovních sil, vznikl problém s jejich ubytováním, který bylo nutno řešit. Baťa celou tuto situaci zajistil pro svoje zaměstnance výstavbou tak zvaných Baťových domků, na které jim poskytoval velmi výhodné úvěry. Současně s touto typickou architekturou z červených pálených cihel, rostou ve Zlíně i další budovy, které tvoří součást Baťova impéria a utváří tak charakteristickou architekturu celého města. Rok 1912 byl pro Tomáše Baťu zlomovým, neboť v tomto roce se oženil a výroba přešla na celokoženou obuv. Po dvou letech manželství se jeho ženě narodil jediný syn, který dostal také jméno Tomáš. V roce 1923 byl Tomáš Baťa zvolen starostou města Zlína, kde působil až do roku 1932, tedy do své smrti.

Okolo roku 1924 se aktivity firmy Baťa začaly soustředit na zahraniční obchod, kde byly budovány především prodejny, ve kterých se nabízelo velmi levné zboží, zpravidla pod cenou konkurence. Ve výrobě bylo v té době zapojeno přes pět tisíc zaměstnanců. Velmi dobře se rozvíjelo plánové hospodářství, včetně stanovení jednotlivých pracovních plánů na den, týden, měsíc, rok i výhledově na desetiletí. Vše bylo bedlivě sledováno, plnění těchto naplánovaných ukazatelů bylo hodnoceno a tímto opatřením se dosáhlo také stanovení přesného minimálního obratu. Denní plánovaná výroba v roce 1925 byla stanovena na výrobu jedno sto tisíc párů bot a i takto vysoké číslo se v průměru překračovalo téměř o dvojnásobek.

Jedno ze zásadních hesel, která Tomáš Baťa razil, bylo:

„Konejme jen takovou práci, která slouží veřejnosti. Obchod je služba lidu. Čím důkladněji pochopí obchodník tuto pravdu, tím více bude rozšiřovat okruh lidí, kteří budou stát o obchodní spojení“²

Tomáš Baťa zemřel při letecké nehodě 12. července 1932, krátce po startu svého letadla, když měl letět do Švýcarska a zde se zúčastnit otevření nové pobočky ve městě Möhlin na břehu řeky Rýna. V této době, vrcholu hospodářské krize, firma baťa prosperovala a měla již v provozu svoje pobočky více jak v šedesáti státech světa. Po této tragické události, se vedení podniku ujímá jeho nevlastní bratr Jan Antonín Baťa, který mimo jiné, realizuje i plány a představy zesnulého Tomáše Bati, ve výstavbě vodní cesty, průplavu Otrokovice – Rohatec. I když Tomáš Baťa, po svém návratu z Ameriky, snil o realizaci propojení tří moří a tím i zabezpečení strategického významu této republiky, je to přeci jen kousek vyplněné reality jeho představ.

² *Moravská informační kancelář Moravské osobnosti* Zdroj: [online] Copyright ©mik,. [cit.2013-02-15] Dostupné z <http://mik.pise.cz/moravske-osobnosti/012013/>

1.3 Vznik a historie stavby

Řeka Morava, která pramení, v nadmořské výšce 1380 na jižním úpatí Králického Sněžníku, protéká celou Moravskou zemí v délce 284 kilometrů na území České republiky a v celkové délce 353 kilometrů se vlévá poblíž Děvína do řeky Dunaje jako jeho levý přítok. Tato řeka prakticky tvoří páteřní osu území Moravy, kterému předala i své jméno. Pramen řeky Moravy vyvěrá v upravené studánce a zanedlouho se mění v dynamický horský potok, který získává svoji sílu z okolních horských přítoků. V období tání sněhu, nebo za vydatných dešťů řeka vymílá svoje koryto nejen do hloubky, ale obzvlášť v nižších polohách vytváří četné meandry, mění svůj tok a zaplavuje přilehlá pole i okolní pastviny. Při osídlování této krajiny, které zpravidla probíhalo v nejbližším okolí vodního toku, docházelo tak ke značným škodám nejen na polích, loukách a pastvinách, ale mnohdy i na lidských obydlích. Řeka Morava, která je prakticky vodní spojnici mezi severem a jihem celého území Moravy. Byla tedy jako taková velmi laciným dopravním prostředkem pro plavení dřeva, ale za příznivých podmínek se zde mohly plavit i vory, pramice a malé čluny. Tato vodní cesta prakticky již dávno volně navazovala na evropskou spojnici mezi severem a jihem území. V průběhu třicetileté války, došlo na tomto vodním přepravišti k útlumu pohybu, vodní tok zarostl a byl zanesen nánosem. Po skončení této války již v roce 1653 se moravští páni zabývali touto problematikou a řešili splavnost řeky Moravy v co největším rozsahu. K žádné konkrétní realizaci v této době nedošlo. Poprvé se ale tehdy začalo hovořit o možnosti propojení Dunaje s Odrou prostřednictvím řeky Moravy, tedy o Dunajsko – Oderském průplavu. Spojením těchto dvou řek, plavebním kanálem, by došlo k propojení severního Baltského moře až ke Středozemnímu moři. Na přání císaře Ferdinanda, jeho vyslanec tehdy podrobně prozkoumal z loďky celý vodní tok, od Olomouce až k Děvínu. Bylo zjištěno, že řeka Morava by mohla být v tomto úseku splavná, za předpokladu, že budou v mnoha úsecích provedené četné vodní stavby, prohloubení koryta, vyčištění a rozšíření toku, vybudování několika jezů a zdymadel. Celkové odhady na tyto práce byly vyčísleny na sto tisíc zlatých. Protože tato částka nebyla nikdy pro úpravu řeky Moravy zajištěna, nedošlo v tomto období k žádné realizaci na tomto vodním toku. Okolo roku 1700 byl dokonce vypracován projekt na splavnost řeky Moravy a její napojení nejen na řeku Odru, ale i na řeku Labe. Avšak bohužel ani tento projekt dosud nebyl nikdy realizován. Prakticky příštích sto let byly

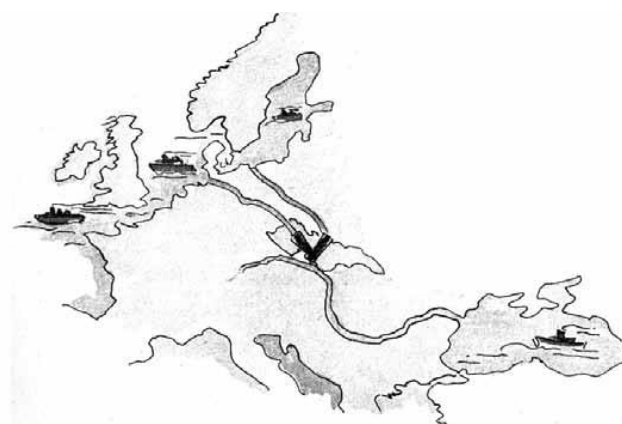
průběžně předkládány různé návrhy a projekty, ale k žádným zásadním změnám na tomto poli nedošlo. Prakticky teprve od roku 1818 došlo k prvním regulačním pracím na tomto vodním toku, ale to především za účelem zabezpečení omezení záplav, napřímení toku v oblasti meandrů a zabezpečení stabilnější spodní vody a tím i zúrodnění větších částí polí, luk a pastvin. Jediným praktickým krokem ke splavnosti řeky byla úprava toku od Hodonína po Děvín, kde bylo třeba zajistit splavnost pro dopravu dřeva, uhlí, tabáku a dalších významných surovin. Tato úprava toku byla financována státní pokladnou. Další dlouhé období, až do roku 1870, kdy byl vydán Moravský vodní zákon, se o řeku jako takovou, téměř nikdo nezajímal. Její tok byl značně zanedbán a v době začínající výstavby železnic, se zdály úpravy řek jako značně nákladné a naprosto neekonomické. Po tomto roce, kdy byla dána pro výstavbu průplavu konečně zelená, roku 1873 získala koncesi na celou výstavbu Anglobanka. Tuto koncesi však obratem za velmi vysokou částku odkoupila společnost budující železnice a tak se zbavila možné budoucí konkurence. A tak se opět žádná realizace nekonala a stavba byla odsunuta. Na podnět občanů z Přerova v čele s jejich starostou, byl v roce 1901 založen „Moravský říční a průplavní spolek“, který si vytyčil za cíl podporu staveb průplavů a vodních děl na tocích na území Moravy za účelem splavnění řek s možností jejich dalšího využití. Vládou byl v tomto období přijat tak zvaný vodocestný zákon, jehož součástí bylo vybudování Dunajsko-oderského průplavu. Termín dokončení této vodní cesty mimo jiné, byl stanoven na dvacet let. Veškeré aktivity však zastavila první světová válka a ani po jejím ukončení a vzniku samostatného Československa nedošlo k zásadnímu rozvoji v těchto lokalitách, neboť byly stanoveny významnější prioritní stavby a úkoly. Teprve v roce 1927, se začalo aktivněji provádět čištění a úpravy koryt řek, zejména pak z důvodů melioračních. Po těchto úpravách mohla být i na řece Moravě využívána metoda závlah tak zvaným přerodem a výtopou. V praxi to znamenalo, že se zejména na jaře, kdy voda nese s sebou velké množství živin a humusu, se voda rozteče do přilehlých polí, luk a pastvin. Po jejím opadnutí, zde zůstane množství živin a humusu a dosáhne se tak k lepšímu zúrodnění půdy. V létě se pak provádějí jen doplňkové závlahy, které jsou zajišťovány pomocí nenáročných gravitačních systémů vodních náhonů a důmyslně propojených kanálů tak, aby byla zavlažovací voda dopravena i do vzdálenějších míst. Takový první projekt, který se realizoval na řece Moravě,

byl vybudován od Vnorovského jezu po Strážnici. Tento byl navržen nejen pro zavlažování, ale i k dostatečnému odvádění splaškových vod z města Strážnice.

Citace požadavku tenkrát zněla: *"přiváděti městu Strážnici z řeky Moravy ona množství vody, které město potřebuje ku odvádění svých splašků v dostatečném zředění"*³.

Jarní závlahy, se prováděly postupně od spodního toku, proti proudu řeky tak, aby nebyla v dolních úsecích využívána voda již dříve použitá a tím i ochuzená o tak zvaný okalový, hnojivý účinek. Délka závlah byla dle možností po dobu dvou až šesti dnů, vždy několikrát do roka. O problematiku závlah a hlavně splavnění části řeky Moravy, projevoval v té době velkopřemyslník Tomáš Baťa, který si uvědomoval, že potřebné splavnění řeky a vybudování Dunajsko-oderského průplavu umožní jeho firmě jednodušší a levnější přístup na celosvětové trhy. Proto také využil svého vlivu a svojí intervencí prosadil, aby v tehdy vydávaném vodocestném zákonu, byla zakotvena i tato stavba. I když se mu toto podařilo, bohužel on se již těchto výsledků nedožil. Po jeho tragické smrti v roce 1932 se plánů a realizace uchopil jeho nevlastní bratr Jan Antonín Baťa, který převzal i řízení celého podniku a všech aktivit rostoucích kolem něj. Zatím co v tuto dobu byla v celém světě velká hospodářská krize, firma Baťa procházela dobou svého největšího hospodářského a ekonomického rozvoje.

Obrázek 1: Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe



Zdroj: Baťa J. A. „*Budujeme stát pro čtyřicet milionů lidí*“

³ *Baťův kanál Historie* Zdroj: [online] [cit. 2013-02-15] Dostupné z <http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>

Proto také nebylo problémem se hospodářsky spolupodílet na výstavbě a realizaci celého spojovacího průplavu Otrokovice-Rohatec. Podle vzoru z Holandska a Francie, byl vytvořen projekt na malý kanál spojený se závlahovou technologií, který vycházel z původních plánů a představ Tomáše Bati. Celková hodnota stavby byla vyčíslena na třicet čtyři milionů korun, firma Baťa se na realizaci podílela částkou devíti milionů. Zbývající náklady byly zajištěny státem pro současnou možnost omezení povodní a zajištění závlah přilehlých pozemků. Takto upravený tok řeky Moravy měl zajistit nejen možnost plavby menších lodí, ale i zabránit povodním a zajistit dobré a průběžné zavlažování okolních pozemků a tak zvýšit jejich produkci obilnin a zeleniny. V okolí řeky Moravy bylo tehdy asi osm tisíc hektarů polí, luk a pastvin, které mohli využívat zavlažovací metody. Dalo se tedy předpokládat, že zde skutečně dojde k navýšení zemědělských výnosů a tím i ke zvýšení životní úrovně pro zde žijící obyvatele. Rovněž realizace s výstavbou celého tohoto vodního díla, umožnila v této oblasti snížit nezaměstnanost, neboť byla tak dána pracovní příležitost mnoha stavebním dělníkům a ostatním profesím z blízkého i vzdálenějšího okolí. Část plavebního kanálu a realizovaný úsek této vodní cesty v délce přibližně padesáti kilometrů byl naplánován a proveden tak, že první úsek, v délce asi jednoho kilometru, vedl od místa vykládky materiálu pro elektrárnu v Otrokovicích, řekou Dřevnice, která je levým přítokem do řeky Moravy. Dále plavba pokračovala délce necelých dvacet pět kilometrů korytem řeky Moravy a uměle vybudovanými kanály v délce asi dvaceti čtyř kilometrů. Na jednotlivých úsecích řeky Moravy, včetně vybudovaných úseků kanálů, bylo realizováno celkem čtrnáct plavebních komor s překonáním výškového rozdílu necelých devatenáct metrů. Umělé kanály byly realizovány ve třech úsecích, zejména pak Spytihněv-Staré Město, Veselí na Moravou-Vnorovy a Vnorovy-Rohatec. Brzy po zahájení stavebních prací v roce 1934, na Strážnicku propukla stávka z důvodu nedostatečných mzdových podmínek. Pro dělníky, kteří zde pracovali za stanovenou mzdu, byla tato výplata tak minimální, že mnozí nemohli uživit své rodiny. Jakmile se však tento problém podařilo úspěšně vyřešit, stavební práce na realizaci opět probíhaly velmi rychle. Na výstavbě bylo zainteresováno několik stavebních firem z blízkého i vzdálenějšího okolí. V okolí města Napajedla bylo zaměstnáno sto šedesát pracovníků z Břeclavi, na realizaci úseku Spytihněv – Staré Město pracovalo sto čtyřicet dělníků z blízkého okolí, zemní práce v Kunovském lese provádělo sto

čtyřicet pracovníků z Prostějova, úsek kanálu Vnorovy – Rohatec byl realizován dvěma sty sedmdesáti dělníky z okolních obcí a jedno sto sedmdesát pracovníků se podílelo na výstavbě úseku Strážnice – Petrov. Po uskutečněných výkopových pracích a zpevnování břehů, které realizovali tito dělníci, se v roce 1936 postupně přešlo k odborným pracím, zejména k výstavbě plavebních komor, jezů a jejich příslušenství, včetně potřebného zázemí. Plavební komory, představovaly stěžejní úsek, neboť jejich realizace byly potřebné k zajištění překonání celkového výškového rozdílu hladiny o necelých devatenáct metrů. V létě 1937 stavební práce na tomto vodním díle dosahovalo konečné hranice a byly zajišťovány jednotlivé technologické doplňky, jako například vybudování příslušných přístavišť, mostů, domků pro obsluhu, které budou sloužit k zajištění provozu přilehlých technických zařízení nutných pro bezpečný chod celé plavební oblasti. Takto rozsáhlé staveniště navštívil při své cestě po Moravě i tehdejší prezident Dr. Edvard Beneš.

Současně firmy Baťa již začala ve vlastních dílnách se stavbou prvního nákladního člunu o nosnosti sto padesáti tun, který byl, včetně vypracování projektové dokumentace, realizován za čtyři měsíce a v počátku roku 1938 spuštěn na vodu. Přestože konstruktéři i dělníci se stavbou lodí neměli žádné zkušenosti a předpokládali, že každá jednotlivá stavba zabere nejméně jeden měsíc, podařilo se, že od března do července, kotvilo v přístavu v Otrokovicích již šest vyrobených lodí a dvě byly ve výrobě. Při naplňování vodou nově vybudovaného úseku u Spytihněvi, hladina klesla tak nízko, že byly obnaženy zdi a sloupy nějaké podvodní stavby v této lokalitě. Po odborné expertíze, kterou provedl tehdejší ředitel Slováckého muzea, bylo zjištěno, že jde o zbytky kostela založeného roku 1030 knížetem Břetislavem. Tento kostel se postupem času a vlivem opakovaných záplav a zátop propadl do řečiště řeky Moravy. Po provedení prvních zkušebních plavbách uprostřed léta 1938, byla založena ve Zlíně akciová společnost s názvem „Morava, moravská plavební akciová společnost“, která měla za úkol a byla oprávněná vytvářet pobočné závody zabývající se lodní dopravou v celém tehdejším Československu i v zahraničí. Základním cílem firmy „Morava, a.s.“ bylo zajištění dopravy osob a zboží, provoz přístavů, překladišť a skladišť, stavba a opravy lodí, jejich nákup a prodej včetně budování vodních děl, údržbu, pravidelný servis, přijímat opatření a podnikat vše, co by souviselo s dopravou a mohlo sloužit zájmům této společnosti. Předsedou představenstva správní rady této akciové

společnosti byl J. A. Baťa. Nečekaná povodeň, v říjnu roku 1938, byla pro celou stavbu velkou zatěžkávací zkouškou. Přes všechny obavy však dopadla velmi dobře, i když šlo svými parametry o zcela velmi výjimečně silnou vodní zátěž. Kanál tuto přírodní zkoušku velmi dobře obstál a zůstal prakticky v celém úseku, včetně jeho zázemí neporušen.

Po otevření a uvedení do provozu tohoto vodního díla, v pátek 2. prosince 1938, se prakticky, z důvodů vyvíjejících se politických okolností této doby, přešlo ihned bez jakýchkoliv slavností, k využívání provozu a ještě týž den přepraven první náklad lignitu pro potřeby elektrárny v Otrokovicích. Je pochopitelné, že na plavební cestě bylo mnoho diváků, kteří bedlivě sledovali zejména proplouvání lodí plavebními komorami. Na konci roku 1938 byla sepsána dohoda mezi československou a německou vládou o komplexním řešení plavební problematiky této oblasti, spojení řek Labe, Dunaj a Odra. Celé toto vodní dílo mělo být dokončeno v roce 1944, ale již roku 1941 vyšlo nařízení o zákazu této stavby a převedení všech ekonomických prostředků včetně materiálního zabezpečení pro účely vojenské.

Téměř ihned, po ukončení druhé světové války a osvobození Československa, byla činnost v této oblasti zaměřena na obnovu a úpravy projektů. Prověřeny byly všechny již dříve vypracované projekty, avšak bez dalšího pokračování a nějaké návaznosti. Naopak, byrokratické vedení tehdejšího Československa i Polska, vývoj v této oblasti zcela znemožnilo a zastavilo. I závlahový systém zcela zanikl, neboť po roce 1948, byla políčka jednotlivých majitelů sloučena, závlahové kanály zaorány, stavidla přestala být využívána, válkou poškozená zařízení nebyla opravena, kanály zůstaly zaneseny, vodní cesta již nebyla obnovena a jednotlivé úseky mohly sloužit maximálně příležitostným sportovním rybářům. Na popud výsledků jednání RVHP v roce 1960, došlo k částečně zvýšenému zájmu o průplav, byla vypracována nová projektová dokumentace řešení nejen povodí řeky Moravy, ale i propojení řek Dunaj – Odra – Labe. Celý tento projekt byl dokončen v roce 1968, kdy však v období normalizace došlo k opětovnému útlumu zájmu o rozvoj v této oblasti. K počátečnímu znovuoživení vodní nákladní dopravy dochází na jaře 1989, avšak k praktické realizaci prvních konkrétních kroků došlo až v roce 2002, avšak již jen za účelem využití Baťova kanálu pro cestovní ruch.

Obrázek 2: Výstavba přístavu v Baťově



Zdroj: foto Vaňhara, Státní archiv Zlín

Obrázek 3: Stavba plavebního kanálu u Strážnice



Zdroj: foto Vaňhara, Státní archiv Zlín

Obrázek 4: Výstavba plavební komory



Zdroj: foto Vaňhara, Státní archiv Zlín

Obrázek 5: Výstavba plavební komory



Zdroj: foto Vaňhara, Státní archiv Zlín

1.4 Původní účel stavby

Tato vodní cesta, plavební průplav Otrokovice – Rohatec byla vybudována výhradně pro účely lodní nákladní přepravy k zajištění paliva přepravovaného z lignitových dolů v blízkosti obce Rohatec do tepelné elektrárny firmy Baťa v Otrokovicích. Občas se zde v tuto dobu plavily i výletní lodě, jejichž plavba však byla opravdu jen ojedinělá. Jako druhotní význam, který měla zajistit tato vodní stavba, za jejímž účelem byly i získané nemalé finanční prostředky ze státního rozpočtu, bylo zajištění zabránění záplav a realizace závlah pro přilehlá pole, louky a pastviny. Nákladní plavební trasa prakticky začínala na překladišti u obce Rohatec, kde pomocí důmyslného technologického zařízení nazvaného „Výklopník“ docházelo překlopením železničního vagónu k přesunu sypké hmoty přímo do prostor nákladní lodě. Plavba lodi, která plula proti proudu řeky, byla zajišťována koňskou silou ze břehu. Koňský

potah byl spojen lany s lodí, která byla takto vlečena celou cestu. Ve svém průběhu plavba procházela pod několika mosty, kde byl vybudován i průchod pro koně tak, aby nemusela být plavba nijak přerušována. Trasou bylo také nutno překonat výškový rozdíl hladiny řeky Moravy o téměř necelých devatenáct metrů, což bylo na celém úseku zajištěno čtrnácti různě velkými plavebními komorami. U každého tohoto zařízení byl vystavěn pro obsluhu tak zvaný baťův domek s malým hospodářstvím. Na vodní cestě u obce Vnorovy, kde docházelo ke křížení vodního toku řeky Moravy s plavebním kanálem, byla mimo jiné vybudována i lanovka, která sloužila k zajištění přetažení lodě v žádoucím směru přes vodní tok řeky Moravy. U hospodářského domku v této lokalitě byly vybudovány i stáje pro koně. Pro účely zajištění dobré splavnosti kanálu byly na přítokových říčkách Veličce a Radějovce vybudovány pomocné jezy. Na celé této plavební trase bylo postaveno dvacet tři silničních a hospodářských mostů, sedm lávek, dva sklápěcí mosty a jeden zvedací most pro úzkokolejnou dráhu. Některé z těchto staveb byly za války zničeny, jiné dosloužily a nebyly již později obnoveny.

Obrázek 6 a 7: Několik ukávek z prvních využití na kanále



Zdroj: foto Vaňhara, Státní archiv Zlín



Zdroj: foto Vaňhara, Státní archiv Zlín

Obrázek 8: Výklopník vagónů u Sudoměřic

Obrázek 9: Nákladní lodní doprava



Zdroj: foto Vaňhara, Státní archiv Zlín



Zdroj: foto Vaňhara, Státní archiv Zlín

Pro dokonalost pochopení celé historie plavby, si nyní zkusíme popsat, jak po jednotlivých etapách, takováto jízda lodí v praxi probíhala. Z výchozího bodu od elektrárny v Otrokovicích po přístav v Sudoměřicích, kde byl vybudován tak zvaný výklopník, který sloužil k překlopení celého železničního vagónu a vysypání jeho obsahu přímo do nákladního prostoru nákladní lodi. Z Otrokovic, rovnou od budovy elektrárny, kde se náklad pomocí odsávacího zařízení přímo přemísťoval do zásobníků paliva pro spalovnu, vyjížděla vyprázdněná loď kanálem, který byl asi šest set metrů dlouhý a vedl podél závodů a koželužen k tehdy splavnému úseku řeky Dřevnice. Na konci tohoto kanálu byla vybudována první plavební komora, aby lodě mohly proplout na rozdílnou hladinu vody v řece a tomto plavením kanálu vybudovaném přímo v Baťových závodech. Další úsek plavby je veden korytem řeky Moravy až k jezu u obce Spytihněv, kde je vybudována druhá plavební komora. Odtud plavba je vedena umělým korytem průplavu, kde jsou na přímém úseku vybudovány čtyři plavební komory. Protože je tento úsek poměrně velmi úzký, propluje zde v jednom směru jen jedna nákladní loď, jsou tu vybudovány tak zvané výhybky, jde vlastně jen o rozšíření toku, kde se dvě lodě vzájemně vyhnou. Na tomto úseku je vybudováno několik menších odbočných náhonů, sloužících pro zavlažování. Jejich obsluha je velmi jednoduchá, po uvolnění stavidla se voda pustí do zavlažovacího kanálu, odkud se samovolně rozlila do přilehlých polí a luk. Po opuštění tohoto uměle vytvořeného plavebního kanálu, vede plavba, od Starého Města do Veselí nad Moravou opět přírodním korytem řeky Moravy. Na tomto úseku toku, jsou vybudovány další tři plavební komory. Ve Veselí nad Moravou plavba opět pokračuje umělým kanálem, který vede takřka souběžně s korytem řeky Moravy až k obci Vnorovy. Tento úsek uměle vytvořeného plavebního kanálu, který má dvě plavební komory, je dostatečně široký, takže si zde bez problémů vyhnou i protijedoucí lodě. Mezi korytem řeky a kanálem je rovněž vybudován zavlažovací systém. U obce Vnorovy po proplutí první plavební komorou bylo instalováno neobvyklé technické zařízení, lanovka, jejíž délka byla větší jako dvě sta padesát metrů, která sloužila pro přetažení lodě přes tok řeky Moravy, jenž se zde kříží s uměle vybudovaným korytem průplavu, kde po proplutí další komorou, loď mohla dále absolvovat navazující bezpečnou plavbu přes další tři plavební komory do Petrova. Zde do kanálu ústí říčka Radějovka, která jako splavná ústí u obce Rohatec do koryta řeky Moravy. Na tomto místě se mohly lodě bezpečně

otáčet a pokračovat v plavbě opačným směrem. Přístav v Rohatci byl spojen železniční vlečkou, která sloužila k přepravě vytěženého lignitu v Ratíškovících. Nákladní lodě, které byly zprvu vlečeny koňským potahem, byly později taženy traktory, nebo remorkéry.

Otevřením Baťova kanálu pro plavbu, byl prakticky i položen základní kámen pro výstavbu mnohem důležitější stavby, průplavu Dunaj – Odra. Vybudování tohoto průplavu by mělo pro Evropu obrovský význam, avšak veškeré další naděje na pokračování zhatila začínající světová válka. Na kanále však plynul běžný život, lodě pravidelně, téměř bezproblémově zásobovaly palivem Baťovu elektrárnu v Otrokovicích. V letních měsících roku 1939 došlo k oživení provozu, pravidelnými plavbami výletní lodí „Mojena“, která měla na palubě třicet pět pasažérů. Tito cestující si mohly plavbu vychutnávat doprovodu hudby s drobným občerstvením. Naskytoval se jim tak naprosto nezvyklý pohled z vodního toku na pobřežní místa jim jinak dobře známá. Toto byly prakticky první počátky využití plavební cesty pro turistický ruch. Na podzim roku 1939 byly všechny nákladní lodě, včetně výletní lodí Mojena, zkontrolovány a prohlédnuty odbornou komisí. Bylo zjištěno, že vše je v naprostém pořádku a mohou bez omezení pokračovat v dalších plavbách. V roce 1940 se konala I. řádná valná hromada akcionářů firmy „Morava, moravská plavební a.s. Zlín“. Byly tu projednány veškeré provozní a ekonomické ukazatele, včetně schválení účetní uzávěrky za rok 1939 a bylo konstatováno, že čistý bilanční zisk za uplynulé období činí 20.437,-Kč. V dalších letech byl hospodářský výsledek následující:

rok 1940	zisk	33.963,55Kč
rok 1941	zisk	31.643,10Kč
rok 1942	zisk	33.688,40Kč.

Protože hospodářský výsledek za rok 1942 byl projednán až v březnu 1945, lze možno usoudit, že v období let 1943 – 1945 společnost nevykazovala žádnou činnost a pravděpodobně ani plavba na kanále nebyla provozována. Po skončení II. světové války, byla dána a.s. Morava pod národní správu a společně s celou firmou Baťa, byly Baťovy závody znárodněny. Veškerá znárodněná majetková podstata firmy byla převedena pod národní podnik Baťa.

Po prověření všech válečných škod na tomto vodním díle, bylo zjištěno, že je kanál v mnoha místech válečnými událostmi poškozen a zanesen. Byla vyčíslena hodnota

na obnovení a uvedení do provozu ve výši více jako deset milionů korun. Částečně se opravy a obnovovací práce zahájily v počátku roku 1946, s tím, že předpokládáné ukončení oprav bude ještě v létě téhož roku. Opravárenské a obnovovací práce na kanále však pokračovaly i v roce 1947. V tuto dobu se začalo opět aktivně hovořit o výstavbě celého plavebního kanálu Dunaj – Odra a i o možnosti napojení města Zlína na tuto vodní cestu. Současně, kdy probíhaly opravné práce na kanálu, byl plavebně využíván úsek Kvasice – Otrokovice – Napajedla k dovozu štěrku na stavbu zlínských továrních budov. V červnu 1947 poprvé vyplula z otrokovického přístavu výletní loď „Morava“ na trasu Otrokovice - Veselí nad Moravou. Touto událostí byl prakticky opět obnoven turistický ruch v této destinaci. Na této lodi bylo mnoho cestujících, kteří si vychutnávali plavbu za přítomnosti hudby a dobře připraveného občerstvení. Cestujícím se naskytla možnost shlédnout města a vesnice z pohledu, který doposud neznali a mohli se při tom i kochat krásou přírodou v okolí řeky. Všechny lodě, které se v tu dobu plavily na kanále, byly v majetku národního podniku Svit Gottwaldov. Tento podnik měl také v kompetenci nákladní lodní přepravu na kanále, zejména uhlí a stavební materiál. V padesátých letech, kdy se stal provozovatelem Stavosvit, následně pak Průmyslové stavby Gottwaldov, se projevoval provoz této vodní stavby jako neefektivní, doprava uhlí pro elektrárnu se již tímto způsobem nezabezpečovala. Nákladní doprava sloužila jen pro přepravu sypkých materiálů, jejichž podíl byl tak zanedbatelný, že provoz a údržba vodní cesty v celkovém součtu převyšovala náklady vynaložené na železniční, či automobilovou dopravu. Plavby výletní lodí rovněž přestaly být atraktivní, provoz na kanále se prakticky zastavil. Svůj význam pozbyly i zavlažovací kanály, neboť jednotlivá políčka, která byla sloučená, v družstevní lány, již nemohla využívat k zavlažování, protože jednotlivé kanály byly rozorány a zrušeny.

1.5 Zatracení významu stavby a znovuzrození vodního díla

Podnik Průmyslové stavby v roce 1961 prosadil zastavení provozu celé této vodní cesty. Současně pak rozprodal a zlikvidoval zbývající lodní park a tím i definitivně ukončil veškerou aktivitu v této oblasti. Po ukončení provozu, technické zařízení Bařova kanálu chátralo a kanál jako takový se postupně zanášel a zarůstal. V roce 1972 byl celému dílu odňat ministerstvem dopravy statut vodní cesty a kanál

přešel pod správu Povodí Moravy, aniž by bylo některé z jeho zařízení využíváno. První pokusy o oživení alespoň části plavební cesty se objevují počátkem roku 1989 po založení akciové společnosti Ekotrans Moravia, která měla ve svém plánu nejen automobilovou dopravu, ale i záměr obnovení nákladní lodní dopravy na Bařově kanálu, včetně přepravy sypkých materiálů, kontejnerů a zemědělských produktů. Významnými akcionáři této společnosti byly JZD Slušovice, Vítkovické ocelárny, Povodí Vltavy, Povodí Moravy, Povodí Dunaje, Vodohospodářské stavby Bratislava Třinecké železářny a další firmy v celkovém počtu šestá čtyři akcionářských subjektů. Hlavní náplní akciové společnosti Ekotrans byla příprava a realizace výstavby průplavu Dunaj – Odra – Labe. Za období téměř třiceti roků, kdy plavební kanál byl nevyužívaný, značně zanedbaný a technická zařízení byla v převážné většině dále neschopná bezpečného provozu, nebo chyběla úplně. Proto firma Ekotrans začala zabezpečovat nezbytné práce, odstraňovat nánosy, zpevňovat břehy a opravovat technologická zařízení nutná k obnovení provozu na kanále. Myšlenka ke znovu zprovoznění Bařova kanálu byla neustále aktuální. Po přetransformování firmy Ekotrans na novou akciovou společnost Etmans Moravia, se někteří akcionáři spolupodíleli i nadále na obnově vodního díla i po roce 1994. V roce 1995 uspořádala Nadace vodních cest, pod záštitou firmy Etmans a akciovou společností Povodí Moravy, pod dohledem Státní plavební správy, první plavbu lodi „Bora“, která vedla ze Starého Města do Jarošova. Zde se prakticky rodí první novodobý turistický ruch v této lokalitě. Firma Etmans si však začala v tuto dobu uvědomovat, že není schopna již dále samostatně financovat tak nákladné práce a proto oslovila zástupce měst a obcí, které leží na okolních březích tohoto vodního díla a požádala je o finanční spolupráci. Zpočátku byly reakce zcela negativní, obce nechtěly vůbec do této oblasti uvolnit žádné finanční toky. Avšak po založení v roce 1995 a vzniku Agentury pro rozvoj turistiky na Bařově kanále, se sdružilo sedm obcí a finančně podpořilo její činnost. O tři roky později, na kanále působilo pět podnikatelských subjektů, které se zabývaly půjčováním malých lodí, které byly k dispozici pro veřejnost. Aktivita se přesunula i mimo vodní plochu, na březích se započalo se základním budováním infrastruktury, ve Vnorovech byla vybudována naučná stezka, v Kostelanech expozice rybářství a v Uherském Ostrohu byla otevřena expozice sladovnictví. Splavnost kanálu v této době byla od Otrokovic téměř až do Strážnice. Do členství v agentuře se v tuto dobu již aktivně

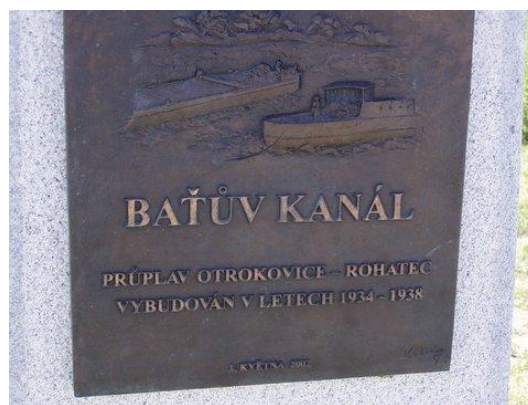
zapojilo deset obcí a byly tak investovány již nemalé finanční prostředky do obnovy místních kulturních památek a přitažlivých turistických objektů. Je jasné, že místním obyvatelům, podél jejichž obydlí se vine tato vodní cesta, déle než sedmdesát roků, Baťův kanál, není jeho osud lhostejný a mají opravdu veliký zájem, aby vodní dílo i nadále sloužilo nejen jim, ale i široké veřejnosti v oblasti turistické, ekologické i hospodářské. Je nutno do budoucna věřit, že všichni zúčastnění budou mít dostatek sil a financí, aby se vodní dílo udrželo v provozu a mohla být zajištěna jeho údržba a další rozvoj.

Obrázek 10: Tomáš Baťa mladší odhaluje v roce 2002 pamětní desku:
“Baťův Kanál, průplav Otrokovice - Rohatec, vybudován v letech 1934 - 1938”



Zdroj: *Baťův kanál Historie* [online] [cit. 2013-02-15]
Dostupné z <http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>

Obrázek 11: Detail pamětní desky



Zdroj: *Baťa kanál Petrov* [online]
[cit. 2013-02-15] Dostupné z
<http://www.ivankos.hostuju.cz/>

2 Současnost

2.1 Současné využití stavby

V současnosti na Baťově kanále není provozována žádná nákladní plavba, toto vodní dílo je využíváno jen k účelům turistiky a zábavy. Lidé sem jezdí na víkendy, či na dovolenou, nebo jen na skok za poznáním jaké to je, svést se na lodi a poznat přírodu i obce ze zcela nezvyklého pohledu, z paluby lodi uprostřed řeky směrem ke břehu. Poznávají tu tak dříve nepoznané a i zapomenuté zákoutí v okolí toku řeky Moravy. Lodičky na výlet, na několik hodin, nebo i týdenní pobyt, si mohou zájemci vypůjčit v mnoha půjčovnách umístěných v jednotlivých přístavech, které jsou již dnes vcelku dobře vybaveny. Velice zajímavé jsou několika denní pobyty v hausbótech pro více lidí. Protože provoz na Baťově kanále je evidován jako vodní cesta nulté třídy, může se zde stát kapitánem lodi téměř každý občan starší osmnácti roků, který projde jen základním proškolením personálu z půjčovny. Čím dál oblíbenější jsou plavby na velkých výletních lodích, které mají svůj pevný plavební řád. Každoročním „Odemykáním plavební sezóny“, které se odehrává zpravidla vždy prvního května, začíná oficiální provoz na Baťově kanále a i na celé této vodní cestě. Toto odemykání je vždy slavnostní událostí. Současně zpravidla na tuto událost, vždy navazují další společenské akce a různé podnikatelské aktivity. Toto oficiální zahájení provozu, vždy probíhá na většině přístavů i přístavišť, jedno místo, každý rok jiné, je určeno jako hlavní s prioritním programem. Také o víkendech a v prázdninové dny jsou, na kanále i jeho okolí organizovány zábavné večery, vystoupení country, grilování a další společenské aktivity, aby bylo přilákáno co nejvíce návštěvníků z blízkého i vzdálenějšího okolí. Oficiální ukončení plavební sezóny, je vždy opět ve slavnostním duchu. Zpravidla je stanoveno na datum 28. října. Toto uvedení do klidu se nazývá „Zamykání plavební sezóny“ a opět probíhá ve všech přístavech i přístavištích současně. I v tomto případě jde o významnou společenskou událost, které se mnohdy účastní zástupci krajských úřadů, nebo i některých ministerstev. Stejně jako při otevírání plavební sezóny, je i u jejího ukončení, stanoveno hlavní dějiště této významné události.

I když oficiální provoz na Baťově kanále je časově naprosto přesně vymezen, není výjimkou, že za příznivého počasí, některé půjčovny lodí jsou v provozu i mimo

oficiální otevření této vodní cesty a nabízejí svoje služby v plném rozsahu. V období mimo řádnou provozní dobu plavební vodní cesty, může nastat problém s provozem plavebních komor, které nemusejí být v provozu, ale je možno zjistit v informačním centru, jaká situace v daný okamžik je. Protože je vodní cesta Bařův kanál evidovaná a značená jako vodní tok nulté třídy. Znamená to, že na této vodní ploše, je možné řídit bez oprávnění malá plavidla s motory o výkonu dvacet kilowatů, která dosáhnou maximální rychlost dvacet kilometrů za hodinu. Na jednotlivých úsecích kanálu je povolena maximální rychlost osm kilometrů za hodinu, skluzová plavba přes jezy je zakázaná. Tato pravidla udávají, zaměření plaveb na vodním toku i jednotlivých úsecích umělého kanálu. Z toho vyplývá, že zde jde jen rekreační a vyhlídkové plavby. Tím je dána i ta skutečnost, že se obsluhou, lodivodem i kapitánem na těchto plavidlech, může stát každý občan starší osmnácti roků, který absolvoval základní proškolení s manipulací lodě, které proběhlo v rámci výpůjčního ceremoniálu.

Dnešní celková délka Bařova kanálu je na splavném úseku z Otrokovic do Skalice přibližně padesát tři kilometrů. Vodní cesta vede jak korytem řeky Moravy, tak i uměle vyhloubenými kanálovými úseky, které jsou v délkách různě široké. Protože chybí funkční vrata od komory na Bělovském jezu, není možno se v současnosti plavit z Otrokovic do Kroměříže, i když je jinak tato část oboustranně splavná. Obdobná situace je u Sudoměřic, kde rovněž není v provozu plavební komora z důvodu absence vrat. Úsek od Hodonína po tuto komoru je samostatně splavný, stejně jako navazující kanálový úsek na opačné straně tohoto jezu. Rozdíl výšek hladiny vody mezi výchozím a konečným bodem splavné cesty tohoto vodního díla je necelých devatenáct metrů. Tento výškový rozdíl je vyrovnáván pomocí provozuschopných třinácti zdymadel, z nichž jedenáct plavebních komor je plně automatických na dálkové ovládní, která jsou součástí vypůjčených lodí. Průměrná hloubka kanálu je jeden a půl metru, šířka v průměru činí dvanáct metrů. Protože je hloubka této vodní cesty poměrně velmi malá, je nutno dodržovat požadavek, aby na vodu nebyla spouštěna plavidla s ponorem větším jako osmdesát centimetrů. Rovněž šířka by neměla přesáhnout více než pět metrů. Na této vodní cestě bylo vybudováno padesát mostů, některé jsou unikátní technickou památkou. Na říčních úsecích podjezdna výška mostů kolísá. Záleží vždy na okamžitém stavu průtoku řeky. Všechny mosty byly konstrukčně postaveny tak, aby byla zpravidla zajištěna podjezdna výška tři metry. U Huštěnovic je však vybudován most s velmi

nízkou podjezdnou výškou, jen dvě sta třicet centimetrů. Na celé trase je vybudováno jedenáct pevných sjezdů do vody s různými technickými parametry. Mnohdy však sjezdy na řece Moravě nejsou ještě řádně upraveny a proto je z nich někdy třeba odstranit nánosy bahna. Z tohoto důvodu je doporučeno využívat sjezdů vybudovaných v přístavech, které jsou pravidelně udržovány a jsou zde i vybudována četná odstavná parkoviště pro osobní automobily, které zde mohou parkovat i několik dní tak, aby jejich posádka měla možnost co nejvíce poznat celé vodní dílo i blízké okolí.

Obrázek 12, 13, 14 a 15: Ukázky vodního toku řeky Moravy a Baťova kanálu



Zdroj: *Baťův kanál Současnost* [online]
[cit. 2013-02-15] Dostupné z
<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>



Zdroj: *Baťův kanál Současnost* [online]
[cit. 2013-02-15] Dostupné z
<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>



Zdroj: *Baťův kanál Současnost* [online]
[cit. 2013-02-15] Dostupné z
<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>



Zdroj: *Baťův kanál Současnost* [online]
[cit. 2013-02-15] Dostupné z
<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>

Stavba kanálu, včetně úpravy toku řeky, což bylo organizačně i technicky velmi náročné, byla provedena v letech 1934 až 1938. Délka tehdejší plavební trasy, včetně

jednoho kilometru dnes již nesplavného a nevyužívaného úseku řeky Dřevnice byla necelých padesát dva kilometrů. Tehdejší kapacita kanálu byla dimenzována tak, aby zde mohly plout nákladní čluny o výtlačku do sto padesáti tun. Hloubka vody byla stanovena na jeden a půl metru ve vybudovaném kanálu mimo tok řeky Moravy. Lodě propluly celkem čtrnácti plavebními komorami, aby překonaly výškový rozdíl hladin necelých devatenáct metrů, mezi výchozím bodem, překladištěm lignitu u Rohatce a cílem, tepelnou elektrárnou v Otrokovicích. U každé plavební komory byl vystavěn malý domek pro její obsluhu. Součástí takového domku bylo i malé hospodářství, které zajišťovalo možnost obživy pro obyvatele tohoto stavení. Mimo plavebních komor, byla na vodní cestě vystavěna i řada dalších technicky náročných zařízení. Patřily sem zvedací železniční mosty, jezy s automatickou regulací výšky hladiny ve zdrži, lanovka na přetahování člunů a jiná nutná provozně technická zařízení. V průběhu války byla mnohá zařízení poškozena, nebo zcela zničena, jen některá se v původní podobě dochovala dodnes. Technicky ojedinělou zajímavostí u obce Vnorovy, je křížení vodní cesty uměle vytvořeného plavebního kanálu a přírodního toku řeky Moravy, jejíž hladina je v tomto úseku nižší, než hladina plavebního kanálu. Lanovka, měla za úkol přetažení člunu z jedné plavební komory umístěné na jednom konci kanálu, přes úsek vodního toku do druhé plavební komory na protějším břehu řeky. Aby bylo dosaženo výškou hladiny vody, stejných plavebních podmínek v obou úsecích kanálu, je pod dnem toku řeky Moravy umístěno potrubí, které zabezpečuje vyrovnání obou hladin jednotlivých částí plavebního kanálu. Jako druhotný produkt pro firmu Baťa, stavby Baťova kanálu bylo vybudování v okolí kanálu mnoho náhonů, které byly využívány k zavlažování přilehlých zemědělských pozemků. Tento systém se dobře neujal a někdy se dokonce projeví i negativní výsledky, a tak docházelo i k nadměrnému vysychání částí polností. Nákladní plavba po kanále a řece Moravě za účelem zásobování Baťovy elektrárny vybudované ve městě Otrokovicích probíhala takto: vyprázdňený nákladní člun byl tažen z Otrokovic remorkérem po proudu řeky a úseky plavebního kanálu do Spytihněvi, odtud jej táhlo po přilehlém břehu koňské spřežení, později pak traktor do Starého Města. Zde došlo ke střídání potahu a svojí role se opět ujal remorkér, který po doplutí Veselí nad Moravou, kde byl vystřídán koňským potahem, či traktorem a končil svoji cestu v Sudoměřicích, kde došlo k naplnění palivem a zpáteční cesta probíhala obdobně. V úzkých profílech uměle vytvořeného

kanálu, docházelo vyhnutí lodí plujících do protisměru v tak zvaných výhybnách, které zde byly vybudovány. V případě ideálních podmínek, celá měla trvat deset hodin, nezhřídky kdy, však došlo k časovému prodloužení. Mimo nákladních lodí s lignitem, se v roce 1939 objevila první osobní výletní loď „Mojena“, která tak předznamenala vzdálený počátek dnešního turistického využití vodní cesty. V průběhu II. Světové války, byl kanál značně poškozen a po jejím skončení byl kanál včetně Baťových závodů znárodněn. V počátku šedesátých let, byla nákladní přeprava pro nerentabilitu ukončena a s tím i zanikla možnost provozu kanálu pro výletní lodě. První vlaštovky se snahou o znovu zprovoznění kanálu se reálně objevily až v polovině devadesátých let dvacátého století. Na popud rozpadající se akciové společnosti velkých firem převážně z České republiky a z iniciativy přilehlých obcí u tohoto úseku toku řeky Moravy, byla založena v roce 1995, „Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu“. Základní aktivitou této agentury, byla obnova a všeobecné zpřístupnění k této historicky cenné přírodní a technické památce. Prioritou vytyčeného plánu práce této agentury, bylo také zajištění rozvoje cestovního ruchu v této lokalitě a to zejména podporou vybudování soukromých půjčoven lodí na individuální projížďky a zabezpečení pravidelných výletních plaveb. Protože se však neustále projevovala potřeba vzniku organizace, která ponese na svých bedrech organizaci a zabezpečování provádění konkrétních úkolů, směřujících k rozvoji turistického ruchu v této oblasti, byla v roce 2002 založena „Obecně prospěšná společnost Baťův kanál“. Tato společnost se stala páteří organizací zajišťující celý provoz i údržbu tohoto vodního díla, včetně provozování Informačního centra se sídlem ve Veselí nad Moravou. Mimo tyto a i další povinnosti organizace Baťův kanál, o.p.s. je i úzká spolupráce s podnikateli a jejich podpora v rozvoji turistického ruchu. Na činnosti této organizace je ukázáno, že i když je vlastníkem této vodní cesty stát, a příliv peněz je čerpán z různých směrů, je nezbytně nutné, aby se o celé toto dílo někdo konkrétní staral, jednotlivé práce řídil a koordinoval tak, aby nedocházelo k neúčelnému plýtvání finančními prostředky, ale aby byly konkrétně investovány na patřičných místech. Hlavní dotační příjmy jsou pochopitelně nejen ze státní pokladny, ale i z fondů Evropské unie, Ministerstva dopravy, Ministerstva zemědělství, Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Krajského úřadu Zlínského kraje, Ředitelství vodních cest České republiky, Povodí Moravy s. p. Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě se sídlem

v Uherském Hradišti, Svazku obcí Obce pro Bařův kanál se sídlem v Hodoníně a mnoho dalších menších organizací i jednotlivců, kteří mají aktivní zájem na rozvoji turistického ruchu v této oblasti. Informační centrum, které je provozní součástí organizace Bařův kanál, o.p.s. zajiřtuje mimo jiné také propagaci formou internetových stránek i tiřtřenými materiály. Některé organizace, zejména pak „Obce pro Bařův kanál“ a „Sdružení obcí pro rozvoj Bařova kanálu a vodní cesty na řece Moravě“, se mnohdy nepodílejí až tak finančně na rozvoji turistiky v této oblasti, ale přímo vytvářením atraktivních míst, zajímavostí, budováním naučných stezek, cyklostezek, uváděním do provozu historických skanzenů a dalších prospěšných činností, které jsou velkým lákadlem pro turisty, návštěvníky těchto lokalit. Od října 1995 působí na tomto poli ještě Státní plavební správa, která jako plavební úřad, plní úkoly státní správy a státního dozoru ve vnitrozemské plavbě s cílem zabezpečit její rozvoj, bezpečný a plynulý provoz. Jako přeshraniční obec, které se přímo týká provoz na Bařově kanále, je Slovenské město Skalica. Rozpočet tohoto města obsahuje položky na podporu a rozvoj tohoto vodního díla.

Obrázek 16: Dlouholetý příhraniční partner při realizaci EU projektů.



Zdroj: *Bařův kanál Současnost* [online] [cit. 2013-02-15]
Dostupné z <http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>

2.2 Historie znovu zprovoznění a rozvoje turistiky na Baťově kanále

Protože potřeba založení organizace, která by se aktivně a zodpovědně zapojila do organizačně hospodářských a ekonomických činností, týkajících se provozu a rozvoje vodní cesty Baťův kanál včetně jeho přilehlého okolí, byla již vzhledem k potřebám vývoje naprosto neodkladná, byla nadačním fondem „Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu“ založena a zapsána do rejstříku obecně prospěšných společností u Krajského soudu v Brně 23. ledna 2002, společnost „Baťův kanál, obecně prospěšná společnost“. Byla stanovena šestičlenná správní rada této organizace a stejný počet členů byl i u dozorčí rady. Založení této organizace bylo třeba zejména pro možnost postupného rozšiřování turistické infrastruktury, přístavišť, naučných stezek, budování výstavních expozic, odpočívadel, sociálních zařízení, informačních a orientačních tabulí. Nemalou pomoc bylo třeba také poskytnout podnikatelům při realizacích jejich záměrů a k celkové informovanosti pro širokou veřejnost. To všechno bylo nutné z toho důvodu, protože na této vodní cestě vznikala nový majetek, o který se musel někdo konkrétní starat a obhospodařovat jej. Při rozvoji plavby také vzrostla potřeba subjektu, který by se staral o běžné záležitosti provozu na vodní cestě, který by s příslušnými úřady a organizacemi řešil aktuální problémy, staral se o propagaci, koordinaci podnikatelů na Baťově kanálu a podobně. Informační centrum, jež je součástí společnosti Baťova kanálu, o.p.s., je místo, kde zájemci mohou získat informace o možnostech turistiky, připravovaných aktivitách a celkovém dění na této vodní cestě včetně přilehlých lokalit. Informace jsou poskytovány prostřednictvím veřejné telefonní linky, která je v provozu od května do srpna, včetně víkendů, nebo přes schránku internetové pošty. Také normální poštou je možnost požádat o různé propagační materiály, které jsou pak zaslány tímto informačním centrem zcela zdarma poštou. Informační centrum takto zajišťuje propagaci vodní cesty Baťův kanál a propagaci všech dalších aktivit, které v tomto regionu probíhají. Mimo tyto běžné aktivity, je prováděna formou prezentace na veletrzích cestovního ruchu, v Brně, Praze, či v Bratislavě, vydáváním propagačních materiálů, internetovými stránkami, inzercí v odborných i komerčních médiích, podpora rozvoje turistického ruchu v celonárodním a částečně i nadnárodním měřítku. Do této oblasti patří také pořádání informačních cest pro touroperátory a jiné marketinkové aktivity. K významným dalším událostem v oblasti propagace patří pořádání akcí Odemykání a Zamykání plavební sezóny, a organizací různých masových propagačních aktivit, jako například „Hurá do školy“ a podobně.

Jednou z hlavních činností této organizace však je koordinace využívání svěřeného

majetku, jeho pronájem a půjčování tak, aby bylo zajištěno jeho co největší využití pro cestovní ruch. Dále do kompetence Bařova kanálu, o.p.s. spadá provoz, správa a údržba vlastního nebo svěřeného majetku, určeného pro turistické využití, jako jsou přístaviště, přístavy, naučné stezky, expozice, muzea, kulturní objekty, sochy, veřejné prostranství, kulturní a technické památky, cyklotrasy, ekologické stavby a obdobná zařízení sloužící pro cestovní ruch. Jak již bylo uvedeno, nedílnou součástí je propagace cestovního ruchu, kulturního, přírodního bohatství, iniciace a spolupráce na rozvojových projektech, příprava a realizace obecně prospěšných zařízení, zprostředkování služeb, poskytování technických služeb, obsluha plavebních komor, vydávání tištěných informačních a propagačních materiálů, nákup a prodej drobných upomínkových předmětů a podobně. K dalším základním činnostem, kterými se tato organizace zabývá, je pronájem a půjčování věcí movitých i nemovitých, průvodcovská činnost v oblasti cestovního ruchu, vnitrozemská vodní doprava, poskytování technické pomoci a služeb, provozování cestovní agentury, a zprostředkování dalších souvisejících služeb pro turistickou veřejnost.

2.3 Novodobý provoz na Bařově kanále – rozvoj turistického ruchu

Když se v roce 1992 začali budoucí zakladatelé neziskové organizace zabývat tak zvaným Bařovým kanálem, který byl v tu dobu prakticky zcela opuštěn, bylo umožněno, aby se tito aktivisté, pod záštitou Okresního úřadu Hodonín, mohli zúčastnit mezinárodního projektu Ouvestrure - s názvem „INWARD“. Prvotním cílem projektu bylo zajistit výměnu zkušeností a společně zkoumat potenciál vnitrozemských vodních cest v jednotlivých zúčastněných regionech - anglickém hrabství Lancashire, irské provincii Mayo, holandské provincii Groningen a v Hodonínském a Hradišťském okrese v České republice. Přesto, že se jedná o značně rozdílné oblasti, s odlišnou historií, hospodářským i politickým vývojem, neočekávaně se zde objevilo více společných znaků. Bylo zjištěno, že vnitrozemské vodní cesty ve všech regionech mají přibližně stejné dimenze, průřezy, velikosti komor a v podstatě i jejich vybavení. Dokonce bylo zjištěno, že některé plavební komory instalované na Bařově kanále jsou kopiemi z Anglie. Přebírání zkušeností mezi anglickými, holandskými a irskými staviteli vodních cest je všeobecně známou skutečností. Hospodářské využití vodních cest ve všech těchto regionech skončilo prakticky všude kolem roku 1960. V této době se těžiště hospodářského rozvoje začalo pomalu přesouvat ze Západní Evropy do nových světových center třetího světa především jižní a jihovýchodní Asie.

Prakticky vývoj ve všech evropských regionech prochází podobným, nebo dokonce stejným vývojem a vyskytují se zde stejné ukazatele vývoje hospodářské recese. Rostoucí nezaměstnanost, migrace kvalifikovaných pracovníků, snižování obyvatel ve vesnicích a jejich přesun do velkých měst pomalý rozvoj soukromého podnikání, stagnace a úpadek velkých podniků. Proto se najednou všichni snaží o nastartování nového ekonomického rozvoje pomocí cestovního ruchu a spojených aktivit v této oblasti. Všechny výše uvedené regiony své projekty hospodářského oživení dávají dohromady s využitím potenciálu vodních cest pro turistické účely. Otázka, nakolik a jakým způsobem se turistické využití může stát skutečným stimulem vývoje, byla hlavním mottem projektu „INWARD I.“. Po prohlídce všech regionů a prostudování dostupných ekonomických a technických podkladů bylo konstatováno, že cestovní ruch na vodě významně přispívá k oživení jednotlivých regionů. V komplikovaných hospodářských vazbách na úrovni mikroregionů se nepodařilo jednoznačně kvantifikovat celkový hospodářský vliv vodní turistiky, ale bylo prokázáno, že její existence výrazně zlepšuje ekonomickou i demografickou stabilitu zúčastněných lokalit a zvyšuje zaměstnanost, zlepšuje spokojenost obyvatel s vlastním regionem, aktivně přitahuje do regionu pro investory a přináší nové finanční zdroje. V projektu byly specifikovány jednotlivé zásady úspěšného rozvoje turistického ruchu na vodních cestách. Je nezbytně nutné, aby celkový projekt získal širokou podporu v území a, aby obyvatelé žijící v této oblasti byli nakloněni projektu a tak i průchodnosti v politické oblasti. Požadavek sdružování investic, je zapotřebí zkoordinovat a současně využít několika různých investičních zdrojů. Jde především o rozpočty místních samospráv, regionálních samospráv, zdroje z rozpočtu ministerstva a zdroje z Evropské unie. Téměř padesátiprocentní podíl celkových investic se předpokládá od soukromých investorů. Tyto prostředky je vhodné zároveň spojovat s jinými zdroji, především nevládních organizací, různých ekologických organizací, nadací, apod. Každý záměr musí mít jasný cíl, pro tento cíl je třeba zkoncentrovat všechny dostupné prostředky. Eventuelní neúspěch projektu může výrazně změnit celkové příznivé podmínky a mít velmi negativní důsledky při snahách o obnovu vodních cest v celém regionu. Členské země evropského společenství mohou použít finanční zdroje z programu obnovy vodních cest. Zásada přípravy komplexních projektů má takovou strategii, že nejde jen o to, aby se vodní cesty zaplnily sportovními a výletními loděmi, ale aby na těchto cestách byl dostatek atraktivit pro všechny návštěvníky, jako jsou například muzea, naučné stezky, obchodní střediska, centra tradic, sportovní zařízení, zajímavá přírodní území, dostatek kvalitních stravovacích a ubytovacích kapacit. Samotná plavba

na kanálech není vlastním cílem vodní turistiky. Bez návštěvy zajímavých míst na březích, není dostatečně atraktivní. Jednotlivé doplňkové služby, zejména stravovací a ubytovací, musí splňovat náročná kritéria požadovaná návštěvníky, zejména pak čistotu, kvalitu sociálního vybavení, snadnou orientaci pro návštěvníka, komfort poskytovaných služeb. I když v území například existuje dostatek stravovacích zařízení, jejich špatná kvalita, zakouřené prostředí, nedostatečná obsluha, neupravenost interiérů, znehodnocuje poskytované služby a zanechává negativní dojem z návštěvy. Při přípravě záměrů jednotlivých podnikatelských subjektů, je nutno sledovat jejich reálnost, především zaměření na druh návštěvníků, časový snímek jejich pobytu, ekonomické ukazatele ceny a poskytovaných služeb. Při budování zázemí v jednotlivých centrech je nutno sledovat především faktor snadné dostupnosti, větší vzdálenost mezi přístavištěm a vlastní atraktivitou může být důvodem neúspěchu celé akce. Proto je třeba detailně zvážit řešení všech těchto problémů a eventuelní hledání odstranění chyb a nedostatků. Kvalitní životní prostředí je základním požadavkem turistického ruchu. Bohaté přírodní zázemí vodní cesty se může stát hlavní atraktivitou celé návštěvy. Spolupráce s ekologickými skupinami je předpokladem splnění těchto cílů. Pokud by vodní cesta sloužila k více účelům, je nutné hledat obnovu nebo modifikaci i ostatních funkcí. Dopředu je nutné hledat využití vybudovaných kapacit mimo sezónu, především v zimním období.

V rámci projektu „INWARD I.“ šlo tedy o obnovu a využití Baťova kanálu. Pro úspěch celé této akce, byly stanoveny jednotlivé dílčí cíle. Pracovní součástí tohoto projektu bylo kontaktování správce stavby, Povodí Moravy, a.s., závod Uherské Hradiště s tím, že pracovníci této organizace se zúčastní teoretických i praktických akcí v zahraničí. Dále byl připraven Projekt turistického využití Baťova kanálu, a byli osloveni hlavní organizátoři aktivit na přilehlém území, samosprávy, státní správa i nezávislé organizace. Dalším úkolem v tomto projektu bylo založení neziskové organizace s názvem „Agentura pro rozvoj turistického ruchu na Baťově kanálu“. Tato agentura měla za úkol koordinaci jednotlivých zúčastněných subjektů a vytváření příznivé ekonomické atmosféry pro soukromé podnikání v tomto regionu. Členy agentury se stalo sedm obcí (Huštěnovice, Kostelany, Spytihněv, Uherské Hradiště, Uherský ostroh, Veselí nad Moravou a Norovy). Takto vzniklá agentura obdržela zajištěné minimální každoroční příjmy ve výši šest set tisíc korun a to až do roku 2006. Záměr byl propagován řadou článků v místním tisku, několika relacemi v rádiích a televizi. Dále byl vyroben propagační videoprogram, který získal 1. místo na soutěži regionálních filmů v Písku 1996. Souhrn projektu byl zveřejněn formou barevné

publikace. Experimentálně bylo vyzkoušeno spojení výstavy a výletní plavby formou čtrnáctidenní expozice ve Veselí nad Moravou. Vzhledem k pozitivnímu ohlasu předchozích akcí bylo přikročeno ke konkrétnímu cíli. Bylo to vytyčení trvalého oživení turistického ruchu a souvisejících aktivit rozvoje infrastruktury včetně zázemí na úseku Uherský Ostroh - Veselí nad Moravou - Vnorovy -Liděřovice v roce 1996. Tento cíl byl postaven na spolupráci mezi Agenturou pro rozvoj turistického ruchu na Baťově kanále, 1. moravskou plavební a.s., Masarykovým muzeem Hodonín a povodím Moravy, a.s. Přes veškerou snahu se tento cíl zcela nepodařilo naplnit a při realizaci se projevila řada problémů. Na rozdíl od zahraničních regionů, kde vodní cesty jsou v provozu, je zprovoznění každého úseku na Baťově kanálu spojeno s problémem obnovy splavnosti. Vzhledem k tomu, že Baťův kanál byl v podstatě z hlediska plavby jednoúčelovým zařízením (s dominantní přepravou lignitu do jednoho závodu, a doplňkovými přepravami štěrků), nebyl propojen na stávající infrastrukturu a nezískal tak urbanistický význam. U jednotlivých obcí a měst nebyly vybudovány vhodná přístaviště, snadno dostupná z center měst, na nábrežích kanálu nevznikly nové ulice, obchody, služby. Při výstavbě se kanál spíše vyhýbal centřům obcí a prochází bývalými humny. Proto bylo zapotřebí vyhledat místa vhodných přístavišť, vhodných nejen z pohledu plavby ale i požadavků turistiky. Vzhledem k neustálým změnám v korytu řeky, zanášení uměle vykopaných úseků a novým požadavkům na přístaviště i plavební dráhu, nebyla stanovena jednoznačná pravidla pro manipulaci s vodními hladinami tak, aby byly zajištěny dobré podmínky pro plavbu. Prakticky to znamená, že v řádně povoleném přístavišti nebyla dostatečná hladina pro přistávání lodí. Hlavní příčinou absence platných pravidel pro zajištění dostatečných vodních hladin, byla ta skutečnost, že pravidla, která platila v minulosti, jsou již nedostačující a nová zatím nebyla určena. V té době se nepodařilo ani vybudovat chráněný přístav pro loď, což mělo za následek opakované poškození a její vykradení. Přístaviště v Ostrohu se nepodařilo vybudovat v daném termínu a ani v průběhu této sezóny nabylo zprovozněn úsek z Veselí do Vnorov, hlavně plavební komora a tím došlo k podstatnému snížení atraktivity plavby (především proto, že loď neproplouvá plavební komorou, ale pluje pouze po říčním úseku.). Návštěvníci očekávali průjezd plavební komorou, což nebylo zajištěno a tím se projevila snížená návštěvnost oproti předpokladům. Také vybudování přístupových komunikací z center obcí nebylo v této době kvalitně zajištěno, chybí zpevnění některých povrchů cest, odstavná parkoviště pro osobní automobily, naučné stezky a informační turistické portály.

V roce 1995 obce a města ležící podél Baťova kanálu podpořili vznik Agentury

pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu, jako neziskovou organizaci, jejímž účelem je podpora turistického ruchu nejen využitím plavebního kanálu, ale také celého regionu. Agentura má za úkol podporu a naplnění výše uvedených cílů pomocí aktivit orientovaných do uvedených oblastí, malé a střední podnikání, podpora rozvoje infrastruktury, podpora propagace turistického ruchu, podpora ekologických aktivit. V tomto roce se začala na říčním úseku Veselí nad Moravou - Uherský Ostroh využívat k prvním rekreačním plavbám loď Bobra.

Avšak skutečná koordinace celého záměru začala prakticky probíhat až v roce 1996. Informační systém se podařilo realizovat až v polovině sezóny, i když provoz prakticky začal již v červnu. Školní výlety byly v tuto dobu již naplánovány, a tak nemohly být zahrnuty do nabídky a realizace plaveb. Celý region v tomto období prozatím nebyl vnímán jako atraktivní turistická oblast, což se projevilo v nízké kvalitě poskytovaných služeb (především občerstveních). Přes všechny uvedené problémy a potíže, ze strany agentury, byla hodnocena tato sezóna jako úspěšná, s tím, že předpokládaná účast cca 5.000 návštěvníků byla lehce překročena. Podařilo se zahájit provoz na kanále a do konce plavební sezóny bylo zajištěno prodloužení plavby do Vnorov. Tímto se stávající plavební cesta pomalu začala dostávat do podvědomí obyvatelstva širokého regionu, což ukazuje zájem o plavbu v době prázdnin. Většina návštěvníků byla spokojena s nabízenými službami a všem se velice líbil nezvyklý pohled na krajinu z paluby lodi. Dalším pokračováním v rozvoji turistického ruchu, byla návaznost projektu nového produktu, projektu „INWARD II.“. Tento mezinárodní projekt pod záštitou Evropské unie řídí Agentura pro Bařův kanál. Je to poprvé, kdy Východoevropští partneři získali možnost být hlavním koordinátorem projektu. Agentura tak získala prostředky od Evropské Unie z fondu „PHARE“ v hodnotě přibližně dva miliony korun. V rámci těchto finančních prostředků byla připravena realizace oživení úseku Bařova kanálu v úseku Uherské Hradiště - Vnorovy V rámci mezinárodní příhraniční spolupráce byl úspěšně připraven a realizován projekt mezinárodní Česko - Slovenské vodní cesty Otrokovice - Skalica. Hlavní myšlenkou projektu „INWARD II.“ bylo vzájemné poskytování technické pomoci na paralelně běžících akcích. V praxi to znamenalo, že každý účastník si připravuje svůj vlastní regionální program spojený s využitím stávající vodní cesty a může své odborníky vyslat do partnerských regionů, kde budou spolupracovat na partnerských projektech. Účastníci projektu získají maximální možnost využít všech dostupných zkušeností ve specializovaných profesích spojených s problematikou turistického využití malých vodních cest. Zástupci Agentury pro Bařův kanál, byli v tomto období přesvědčeni,

že se jim podaří získat podporu vládních orgánů, především ministerstva dopravy, životního prostředí a zemědělství.

Následující rok 1997, byla nabízena plavba na lodi Tomáš Baťa v kombinaci s návštěvou muzea ve Veselí nad Moravou, kde v letech 1996 – 1997 byla instalována výstava o historii a budoucnosti využívání Baťova kanálu. I když se ukázalo, že obě současně používané výletní lodě nejsou svými parametry příliš vhodné pro plavbu na Baťově kanále, přesto se dosáhlo, že na lodi Tomáš Baťa bylo přeplaveno téměř 2.500 návštěvníků - zájemců o vodní dopravu. Zahájení této plavební sezóny bylo uskutečněno společně s oslavami výročí 740 let založení města Uherské Hradiště. Obec Kostelany nad Moravou se k otevření této plavební sezóny připojila vybudováním expozice rybníctví, která je cílem nejen vodních turistů. Významné poděkování bylo vyřknuto sedmi obcím, zvláště pak městu Uherské Hradiště, které založily nadaci a vložily do ní počáteční prostředky s ročním slíbeným příspěvkem v celkové hodnotě 600.000,-Kč se závazkem toto finanční plnění zabezpečit do roku 2006. Poděkování patřilo také ministerstvu dopravy a životního prostředí, které přispělo na opravu technických staveb. Také Evropská komise, vrcholný orgán Evropské unie, přispěla na obnovu tohoto vodního díla částkou přesahující dva miliony korun. Závody železniční průmyslové a stavební výroby Uherský Ostroh, v tomto roce darovaly pro tento projekt částku sto tisíc korun. Za pomoci těchto finančních podpor zde došlo nejen ke skutečnému využití obnovených úseků a otevřených plavebních komor, ale i ke vzniku prvních půjčoven motorových člunů, ve Spytihněvi, Uherském Hradišti a Veselí nad Moravou. Svou činnost také rozvinula půjčovna člunů v Hodoníně. Agentura aktivně rozvinula podporu budování turistického zázemí na březích, byly otevřeny expozice rybníctví v Kostelanech nad Moravou, expozice sladovnictví v Uherském Ostrohu a naučná stezka ve Vnorovech. Turisté mohli využívat plavební úseky Otrokovice-Nedakonice, Uherský Ostroh-Vnorovy a říční úsek u Hodonína. Bohužel úspěšně nastartovaná plavební sezóna, byla přerušena ničivou povodní, která postihla celý region.

Otevření třetí plavební sezóny v roce 1998 na Baťově kanále, se konalo v Uherském Hradišti. Zahájení se mimo jiné zúčastnili zástupci hlavního sponzora projektu, zástupci Evropské komise. Evropská komise má takovou důvěru v projekt ekologické a ekonomické obnovy území kolem Baťova kanálu, že jej nejen podpořili částkou přes dva miliony korun, ale rozhodli se podpořit i zcela nový projekt, propojení vodní turistiky s turistikou vinnou. Na tuto aktivitu byla komisí uvolněna další částka ve výši přesahující tři a půl milionů korun. Tato dotace umožnila vznik nového projektu,

který nese název „Baťův kanál - vodní cesta mezi vinohrady“. Před dvěma roky, v roce 1996, když byl ve spolupráci s panem Tomášem Baťou zahajován provoz na čtyřkilometrovém říčním úseku kanálu mezi Veselím nad Moravou a Uherským Ostrohem, nebyla v provozu pro veřejnost ani jedna plavební komora, a loď, která zde jezdila, se rozměrově nevešla ani pod řadu mostů na kanále. Dnes je zde třicet osm splavných kilometrů, a v provozu osm plavebních komor. Současně zde působí pět podnikatelských subjektů, které obhospodařují osmnáct lodí, včetně člunů a tři další podnikatelé s jednou lodí a deseti čluny. U zastávek na kanále jsou vybudované dvě expozice a jedna naučná stezka. Novinkou je přetahování lodí u Spytihněvské komory, které umožňuje uskutečnění plavebního okruhu "Okolo Hradišťa". Agentura v minulém a letošním roce podpořila rozvoj malého podnikání na vodě celkovou částkou necelých dvou milionů korun, některé obce zapůjčily bezúplatně svůj majetek. V tomto roce se na kanále na dvacet osmi plavidlech přeplavilo více než šest tisíc turistů. V kategorii půldenní individuální turistiky bylo dosaženo jedné čtvrtiny předpokládané cílové návštěvnosti. Novými podnikatelskými aktivitami, půjčováním kanoí, se pro návštěvníky ukázaly nekrásnější přírodní kanálové úseky. Dále bylo zavedeno půjčování člunů pro vícedenní výpůjčky, a byly do provozu uvedeny lodě pro skupiny čtyřicet a více osob. Uplynulé období ukázalo, že bylo dosaženo dobrých hospodářských výsledků a přestože turistický ruch prožívá recesi a pokles, na Baťově kanálu se projevuje oživení.

Rokem 1999 začíná zlatý věk Baťova kanálu. V červnu se uskutečnil, I. ročník Baťova kanálového maratónu (na trase Otrokovice-Strážnice) za účasti šedesáti vodních turistů. Jednotlivé půjčovny rozšířily nabídku svých služeb a nabídku plavidel. Malé motorové čluny doplnily turistické pramy pro skupinové zájezdy, veslice, kánoe a první hausbót. Dokladem dynamického rozvoje cestovního ruchu na Baťově kanálu bylo více než 14.000 návštěvníků, milovníků vodní turistiky. V tomto roce bylo přístupno čtyřicet tři kilometrů původní plavební trasy a sedmnáct kilometrů navazujících vedlejších říčních kilometrů. Celkem tedy šedesát kilometrů možné plavby. Po vodě jsou spojeny Otrokovice se Strážnicí. Do provozu jsou uvedeny tři automatizované samoobslužné komory, první svého druhu v České republice a pravděpodobně i ve východní Evropě. V tomto roce pokračil rozvoj a rekonstrukce technické infrastruktury Baťova kanálu. Ředitelství vodních cest ve spolupráci s Povodím Moravy vyčistily a modernizovaly plavební komoru v Uherském Ostrohu a dopravní uzel se dvěma plavebními komorami ve Vnorovech. Pro návštěvníky vodní cesty bylo otevřeno deset provozuschopných plavebních komor, čtyřicet dva kilometrů původního úseku Baťova kanálu a téměř

dvacet kilometrů přilehlých říčních úseků. V tomto roce došlo ke zdvojnásobení návštěvnosti, ze sedmi tisíc návštěvníků na více jak čtrnáct tisíc. V tomto roce nebyl otevřen žádný nový plavební úsek, avšak byly dokončeny všechny rozdělané práce a tím zajištěna možnost splavnosti takového rozsahu. Po dokončení opravy plavební komory a klapkového jezu na řece Veličce, bude zprovozněno devadesát procent původní plavební trasy.

V roce 2000 sdružené obce a města pokračovaly v projektech spolufinancovaných Evropskou unií, díky čemuž byla speciálně pro Baťův kanál postavena loď Danaj s kapacitou pro šedesát cestujících. Současně bylo vybudováno nové turistické centrum ve Veselí nad Moravou s přístavištěm. Došlo také v tomto období k propojení turistiky vodní s turistikou vinnou. Na umělé části plavebního kanálu u Huštěnovic byla zpřístupněna naučná stezka. Zlepšení podmínek při pobytech na Baťově kanálu ocenilo v roce 2000 takřka 23.500 návštěvníků. V tomto roce poprvé ve větším počtu přijeli turisté s vlastními čluny, kteří vytvořili deset procent návštěvníků. Turistická skladba návštěvníků, kdy šedesát procent tvoří krátkodobí, hosté je špatná, neboť tito jsou malým a prakticky jen základním přínosem pro cestovní ruch. Perspektivní skupina je čtyřicet tři procent individuálních návštěvníků, rodin a malých skupinek. Mnoho turistů pochází z nejbližšího okolí, někteří jsou tu na návštěvě a po doporučení místních obyvatel, chtějí tuto turistickou aktivitu vyzkoušet. Další skupinou jsou návštěvníci, kteří krátkodobě přijíždějí z jiných nedalekých turistických zázemí. Poměrně velká část, turistů, okolo třiceti procent je z větší vzdálenosti než šedesát kilometrů. Nejzajímavější návštěvníci, bohužel prozatím jen deset procent, jsou Ti, kteří na Baťově kanále zůstávají na vícedenních pobytech a kombinují svůj pobyt s návštěvou dalších kulturních památek a přírody.

Na jaře roku 2001 byly slavnostně otevřeny plavební komory Strážnice I. a Strážnice II.. Dále byl uveden do provozu přístav ve Veselí nad Moravou. Nabízel se nový turistický produkt, víno s ochrannou regionální známkou (nejlepší víno z regionu Moravského Slovácka) a byla otevřena regionální vinotéka v Uherském Ostrohu. Počet návštěvníků vzrostl na 27.500. Nadační fond rozhodl o zřízení nové organizace, která má dlouhodobě zajistit účast obcí při obnově vodní cesty, která do budoucna ponese název „Baťův kanál, obecně prospěšná společnost“.

V roce 2002 za účasti 3.500 osob byla velkolepým a příjemným způsobem zahájena plavební sezóna v Petrově s panem Tomášem Baťou mladším. Vodní cesta změnila svůj oficiální název, Vnitrozemský průplav Otrokovice – Rohatec, dostal své původní lidové jméno „Baťův kanál“. Současně zde byla odhalena pamětní deska

věnovaná výstavbě Bařova kanálu. Zároveň byla pro veřejnost otevřena poslední opravená plavební komora v Petrově, která má dle nejnovějších požadavků i bezbariérový přístup. V průběhu sezóny byla spuštěna na vodu nová motorová osobní loď Konstancie s kapacitou pro šedesát cestujících. V tomto roce byl zahájen projekt „Dejte si rande s Evropou“, v rámci kterého se podporují aktivity v regionu – domácí ubytování, vinařství, slivovice, podnikání na vodní cestě a agroturistika. Společně se slovenským městem Skalica byl zahájen projekt „Fórum Pomoravia“ jehož cílem je zřízení pravidelné přeshraniční lodní dopravy Hodonín – Skalica. Organizace Obecně prospěšná společnost Bařův kanál, mimo údržbu a opravy svěřeného majetku, zajistila pro individuální návštěvníky, pravidelnou osobní lodní dopravu z Veselí nad Moravou do Strážnice a zpět. Návštěvnost vodní cesty Bařův kanál, stoupla na 39.200 osob.

Na počátku roku 2003 probíhaly v rámci projektu „Get off with Europe“ tematické semináře, které připravovali podnikatele různých oborů na vstup České republiky do Evropské unie. Zde to byli zejména pěstitelé a výrobci vína, zemědělci, provozovatelé restaurací a ubytovacích zařízení, podnikatelé na vodní cestě. Slavnostní zahájení plavební sezóny proběhlo v provizorním přístavišti na řece Moravě v Napajedlech. Po zahájení plavební sezóny byla ve Strážnici spuštěna na vodu loď, nesoucí jméno Ámos. Šlo prakticky o první větší loď s kapacitou do dvaceti osmi osob, která je v soukromém vlastnictví. V tuto plavební sezónu byla otevřena další naučná stezka podél Bařova kanálu, na které je umístěna prezentace pro návštěvníky na dvaceti pěti informačních tabulích. Obecně prospěšná společnost Bařův kanál, realizovala v rámci vzdělávání seminář na téma program obnovy venkova, který měl připravit zástupce přilehlých obcí na možnosti čerpání finančních prostředků z Evropských fondů. Dne 28. 10. 2003 proběhlo ve Starém Městě slavnostní zakončení plavební sezóny. V uplynulém období došlo k velkému nárůstu návštěvnosti. Bařův kanál navštívilo 52.600 návštěvníků. Veliký nárůst byl ovlivněn několika faktory, především ideálním krásným počasím, rozšířením kapacity lodního parku a otevřením dalších splavných úseků pro veřejnost. I když tento rok na kanále vyhledávali návštěvníci především nejlevnější služby, což se projevilo v oblasti hromadné přepravy, vzrostla návštěvnost pravidelných plaveb, ale zároveň se prodloužily původně půldenní na celodenní, mnohdy i vícedenní výpůjčky motorových člunů. I když průměrný návštěvník Bařova kanálu přijíždí ze vzdálenosti padesát až osmdesát kilometrů, prožije na vodní cestě půlden, svoji návštěvu kombinuje s návštěvou jiných turistických atrakcí, ale jeho útrata je v kategorii nejnižších nákladů. Je to pochopitelné, s ohledem na nekvalitní infrastrukturu vodní cesty a doplňkové služby. Ze šestnácti obcí, které leží

na březích této vodní cesty, má jen pět vybudovaná přístaviště a z toho jsou jen tři bezbariérová. V okolí toku není žádné ubytovací zařízení. Stávající stav ukazuje, že vodní cesta má svoji přitažlivost, ale protože chybí zázemí, není návštěvníkům, kteří mají zájem se nejen projet, umožněno po plavbě navštívit sousední vesnici či městečko.

Slavnostního „Otevření Bařova kanálu sezóně 2004 a Evropě“, které symbolicky proběhlo na Česko-Slovenských hranicích, v místě, kde by měla být postavena plavební komora umožňující napojení Bařova kanálu na řeku Moravu a města Rohatec a Hodonín. Na otevření přišlo asi 1.500 návštěvníků, především obyvatel nejbližších českých a slovenských obcí a za účasti řady představitelů veřejného a společenského života, vlád, regionů, obcí a měst, a bylo v duchu mezinárodní spolupráce. Současně byla po I. etapě rekonstrukce zpřístupněna technická památka Výklopník. Přítomní si na lodích projeli trasu k Výklopníku a prohlédli si tuto technickou památku. Akce se zúčastnilo mnoho rodin s malými dětmi. Lodě tento den přepravily kolem jednoho tisíce osob. Ve stejný den proběhlo za velkého zájmu obyvatel zahájení plavební sezóny ve Veselí nad Moravou a ve Spytihněvi. V plavební sezóně 2004 se na Bařově kanále přepravilo 56.800 návštěvníků. Menší přírůstek návštěvnosti, oproti roku 2003, byl způsoben především nepříznivým počasím. K nárůstu plavební kapacit lodí také nedošlo, ale zlepšily se podmínky, co se týká počtu přístavišť území Jihomoravského kraje a lodě také začaly pravidelně přistávat u slovenského břehu. Stoupl počet osob, které využívaly plavby na největších lodích. Mírně také stoupl počet osob s vlastními plavidly všeho druhu.

Pozvolna se začal měnit profil průměrného návštěvníka Bařova kanálu. Začali přijíždět návštěvníci z větších vzdáleností, objevují se i zahraniční turisté. Začal se zvyšovat zájem o kvalitnější služby za odpovídající ceny, jsou navštěvovány ve větší míře vinné sklepy. Většina návštěvníků využívá služeb na území Jihomoravského kraje, což souvisí s optimismem obcí, které mimo podporu managementu vodní cesty, vložili i další, investiční prostředky do podpory podnikání v této oblasti. V dvouletém srovnání mírně stoupl počet přepravených osob na území Zlínského kraje, což ukazuje zájem o využívání těchto služeb. Je zde i vidět velký budoucí potenciál, který je prozatím zde využíván jen částečně. V každém případě, pokud se podaří zrealizovat záměry připravované Zlínským krajem včetně podnikatelských aktivit je reálný další růst návštěvnosti Bařova kanálu. Celkově se na Bařově kanálu zdá, že další intenzivnější růst návštěvnosti vodní cesty je pravděpodobný, ale je podmíněn vybudováním dokonalé infrastruktury a příznivou klimatickou sezónou. Významným dokumentem, který v tomto roce vyšel, byla novela zákona o vnitrozemské plavbě. Zde je uveden

Bařův kanál jako vodní cesta sledovaná a využívaná. Začala realizace projektu Moravské dědictví v rámci iniciativy „EU INTERREG III.“ A. Od května do srpna se uskutečnily na lodi Konstancie každou neděli první mezinárodní plavby na lince Hodonín - Skalica - Rohatec - Skalica - Hodonín. Za podpory Jihomoravského kraje byl zahájen projekt cyklotrasy podél vodní cesty z Veselí nad Moravou do Hodonína. Její délka by měla být dvacet osm kilometrů a předpokládané náklady na realizaci jsou vyčísleny na sto třicet milionů korun. Bařův kanál se poprvé prezentoval na veletrhu MADI v Praze. Zamykání plavební sezóny proběhlo dne 28. 10. 2004 v Uherském Ostrohu slavnostním zakončením plavební sezóny 2004.

V roce 2005, bylo hlavní odemykání plavební sezóny v přístavišti ve Veselí nad Moravou. U Výklopníku v Sudoměřicích se otevřela nová půjčovna motorových člunů. Dne 25. července začala platit vyhláška o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel. Znamenalo to prakticky obrovskou změnu na této vodní cestě, neboť se tak otevřela možnost samostatného řízení lodí podle nových podmínek a tím i prodloužení pobytu milovníků plavby na vodě. Projekt „Moravské dědictví“ úspěšně pokračoval a současně začal vznikat nový program, „Kulinární lodě“. Jednalo se o nabídku delších pobytů na Bařově kanálu spojených s návštěvou místních podnikatelů, kulinářů, například vinařů, pekařů, uzenářů a dalších podnikatelů v oblasti speciální gastronomie. Bylo založeno „Sdružení obcí pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu na území Zlínského kraje“. Podobná organizace by měla vzniknout v brzké době také na území Jihomoravského kraje. Poprvé, mimo roku 1997, kdy byly na tomto území povodně, byl zaznamenán pokles počtu přepravených osob na Bařově kanálu, a to na 45.600. Snížení počtu návštěvníků nelze zdůvodňovat špatným počasím, nebo nízkou úroveň infrastruktury na vodní cestě. Zcela jistě šlo i o malou nabídku doplňkových turistických služeb. Zamykání plavební sezóny proběhlo 28. 10. 2005 ve Spytihněvi a bylo spojeno s „Vepřovou plavbou“, která byla součástí zmiňované aktivity, „Kulinární lodě“. V tomto roce skončilo první finanční období nadačního fondu „Agentura pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu“ a další již nebylo ze stran obcí schváleno. Bařův kanál v roce 2005 zaznamenal dvacetiprocentní pokles návštěvnosti! Nadační fond Bařův kanál se soustřeďoval na vlastní existenci a po roce diskusí se rozhodl, že po dokončení posledního běžícího projektu ukončí svoji dosavadní činnost. Kraje i obce se rozhodly, že nepodpoří organizaci Bařův kanál, o.p.s. Ani Povodí Moravy, které nese hlavní břímě provozu vodní cesty, nemá zajištěné prostředky pro údržbu a provoz. Z pohledu této organizace by bylo nejlepší vodní cestu zavřít, ubyly by problémy a přibyly peníze, které se zde utrácí. Snížení návštěvnosti nebylo

možné zdůvodňovat nízkou úrovní infrastruktury na vodní cestě, protože stávající přístaviště i flotily lodí byly schopny bez problémů převézt až dvojnásobný počet osob. Zvýšení návštěvnosti by bylo možno očekávat v těch místech, která mají vybudovanou přístavní hranu s přijatelnými ekonomickými nájemními podmínkami, včetně příjezdových komunikací, parkovišť pro auta i autobusy, fungující občerstvení, s bezbariérovým přístupem na sociální zařízení včetně sprch s teplou vodou, možností napojení na elektřinu a postavení stanu, či karavanu. Čistota a vhodná provozní doba musí být samozřejmostí. V této sezóně se projeví i pozitivní ukazatele, návštěvníci se více soustředí na plavbu s programem, ochutnávkou, košem, hudbou, návštěvou vinných sklepů a dalších gastronomických aktivit. Prodloužila se doba pobytu turistů na kanále i v regionu. Přepravci se stali vstřícnější k požadavkům zákazníků, jezdí pomaleji, tak, aby jejich hosté skutečně prožili a vychutnali plavbu co nejvíce. Mezi návštěvníky se také objevují zahraniční turisté. Na konci sezóny byly uvedeny do provozu nové internetové stránky. Tento rok se poprvé začalo s masivnějším odlesňováním břehů kanálu a nelze vyloučit, že tímto způsobem bude postupně zničen krajinářsky nejkrásnější, ale údržbově nejdražší úsek Strážnice - Petrov. Další vývoj může pokračovat růstem, nahoru ale i poklesem. Bařův kanál poprvé zaznamenal, mimo rok ve kterém zde byly povodně, propad návštěvnosti. Ukázalo se, že dosavadní růst byl zajišťován kvantitativními faktory, které nejdou navyšovat do nekonečna.

Zahájení plavební sezóny roku 2006, bylo, jak je již tradicí, opět první květnový den. Hlavní akce měla proběhnout v Uherském Ostrohu. Bylo zde naplánováno při této příležitosti otevření nového přístaviště. Bohužel jarní tání a s ním spojené povodňové stavy na řece Moravě neumožnily tento záměr zde uskutečnit. Proto bylo vybráno náhradní místo, kde slavnostní otevření sezony probíhalo v přístavišti ve Veselí nad Moravou. V tento den tu byla i podepsána nová smlouva o vzájemné spolupráci mezi dobrovolnými svazky obcí „Obce pro Bařův kanál“, sdružujících šest obcí, které působící na území Jihomoravského kraje se „Sdružením obcí pro rozvoj Bařova kanálu a vodní cesty na řece Moravě“, kde je zapsáno devatenáct obcí, které jsou na území Zlínského kraje. Tím bylo dosaženo rovnovážné podpory rozvoje vodní cesty na území obou krajů. V této sezóně bylo pak otevřeno přístaviště v Babicích a v Uherském Ostrohu a byla dokončena automatizace plavebních komor. Všechny plavební komory, které jsou takto navrženy, se nyní ovládají pomocí dálkového ovladače. I když velkou vodou byla ovlivněna celá plavební sezóna, i tak si sem našlo v tomto roce cestu 49.000 turistů. Zamykání plavební sezóny ve Veselí nad Moravou proběhlo tentokrát neobvykle v sobotu 7. října 2006. Tato akce byla ve spolupráci s městem Veselí nad

Moravou spojena s otevřením přístupové komunikace k zámeckému areálu, přístavišti a sportovnímu komplexu na Baťově kanále. I přes oficiální ukončení plavební sezóny, plavba nebyla zcela úplně skončena. Provozovatelé všech říčních plavidel se snažili využít každého hezkého podzimního dne pro svoje poslední plavby v tomto roce. Ve Strážnici byly stále v provozu vyhlídkové plavby na lodi Ámos, lidé se zde tedy mohly svézt i po symbolickém ukončení sezóny. Ve srovnání s předešlým rokem došlo z pohledu co do návštěvnosti k dost výraznému zlepšení. V Hodoníně byla otevřena nová přístupová komunikace k přístavišti. Podařilo se také rozvinout spolupráci s mikroregionem Nový Dvůr, kde bylo založeno Muzeum Ve vagónu, které mapuje historii těžby a dopravy uhlí do Baťových tepláren v Otrokovicích. Byla také zprovozněna Baťova vlečka a šlapací drezína, na které se návštěvníci mohou svézt. Všechno nasvědčuje tomu, že Baťův kanál se i nadále rozvíjí, ale je třeba více využívat všech dostupných příležitostí a turistický ruch zde nadále rozvíjet.

Plavební sezóna roku 2007 vynikla hned na svém počátku krásnou návštěvností. Teplá zima se postarala o brzké zahájení plavby již mnohem dříve, než byla 1. května oficiálně zahájena plavební sezóna. Hlavní zahajovací akce se konala tento rok na česko-slovenské hranici, v Sudoměřicích a ve Skalici. Při této příležitosti byl ve Skalici otevřen nový přístav a mezi Sudoměřicemi a Skalicí byla zajištěna kyvadlová doprava, tak se návštěvníci mohli účastnit střídavě obou akcí s bohatým programem. Naopak nepříjemná záležitost postihla plánovanou výstavbu plavební komory v Rohatci, kde se objevil problém, kdy slovenská strana požadovala mezivládní dohodu o řešení této výstavby. Novinkou pro zajištění zvýšení návštěvnosti, bylo zavedení tak zvaného vodního pasu, který byl k dispozici v každé půjčovně lodí. Jeho podstatou je sbírání razítek z různých plaveb na Baťově kanálu. Po nasbírání všech razítek dostanou turisté drobné upomínkové předměty. Celkově lze tuto sezónu hodnotit jako velmi úspěšnou, ale také svým způsobem zlomovou. Za úspěšnou návštěvností a popularitou Baťova kanálu, neustále totiž chybí potřebná infrastruktura okolo této vodní cesty. Nedostatek ubytovacích a stravovacích zařízení a hlavně nedostatek sociálních služeb se může brzy začít projevat na celkové návštěvnosti, což by byla obrovská škoda. Zamykání plavební sezóny 2007 proběhlo s kladným hodnocením, návštěvnost turistické vodní cesty Baťova kanálu byla v této plavební sezóně nejlepší za celou dobu jeho provozu. Byl překonán dosavadní nejlepší výsledek z roku 2004 a díky krásnému počasí, které s menšími výkyvy vydrželo skoro celé období od května až do září, poznalo krásu plavby po Baťově kanálu v tomto roce 62.500 návštěvníků. Přínosem byla samozřejmě i velká propagační kampaň, která probíhala před sezónou,

zejména účastí na významných veletrzích cestovního ruchu Regiontour 2007 Brno a Slovakiatour 2007 Bratislava, kde měla vodní cesta svoji samostatnou expozici. Zdarma byly distribuovány nejen na zmíněných veletrzích, ale i v informačních centrech v České a Slovenské republice. Prezentace proběhla rovněž v médiích. Hausbóty, které byly v provozu, znamenají pro region velký ekonomický přínos, neboť udrží návštěvníka v této oblasti více dnů. Tento rozsah služeb by se měl zachovat i v příštím období a dát tím soukromým provozovatelům vizi, aby mohli více investovat do svých plavidel. Osobní lodě měly k dispozici dálkové ovládání od plavebních komor a mohli tak své klienty vozit mimo stanovenou plavební dobu. Za uplynulý rok vzniklo také několik nových přístavišť a přistávacích míst. I v této sezóně prošel Baťův kanál několika opravami a čištěním několika úseků. Avšak je stále známo, že turistická infrastruktura vodní cesty není dostačující a na patřičné úrovni. V některých místech chybí základní vybavení, úroveň poskytovaných služeb je nutno do budoucna neustále zlepšovat. Zamykání plavební sezóny proběhlo tradičně 28. října, tentokrát ve Strážnici.

Slavnostní odemykání plavební sezóny roku 2008 na Baťově kanálu proběhlo již tradičně první květnový den. Akcí spojených se zahájením této sezóny, bylo po celé vodní cestě Baťův kanál, celkem devět. V Otrokovicích se slavnosti účastnil i pan Tomáš Baťa s manželkou. V Otrokovicích se u této příležitosti otevíralo nové přístaviště se sjezdem pro lodě. I v Hodoníně bylo odemykání také spojeno se slavnostním otevřením nového přístaviště. V Petrově tento den byla otevřena nová půjčovna motorových člunů. Na dalších místech, v Kroměříži, Otrokovicích, Spytihněvi, Veselí nad Moravou na ranči Mississippi River, Veselí nad Moravou v přístavu, Sudoměřicích, Skalici, Hodoníně, byly uspořádány vyhlídkové plavby pro veřejnost, atrakce pro děti a mnoho dalších slavnostních aktivit. V červnu byla pokřtěna ve Spytihněvi nová loď, nesoucí jméno Morava s kapacitou pro šedesát osob. Modernizací prošla i loď Konstancie v Hodoníně. Město Hodonín bylo devatenáctého července vyhlášeno Vodním královstvím. Byla to velkolepá slavnostní a zábavní akce pro veřejnost. Díky podpoře Zlínského a Jihomoravského kraje a Centrály cestovního ruchu Východní Moravy byl vydán mapový Průvodce Baťova kanálu a jeho obsah se v průběhu plavební sezóny zveřejnil na internetových stránkách. Jde o dosud nejpodrobnější materiál, který slouží návštěvníkům k orientaci na vodní cestě a v přilehlém regionu. Čtvrtého července byl na palubě nové lodi Morava tento tištěný průvodce slavnostně pokřtěn. Publikaci vydala Baťův kanál, o.p.s., ve spolupráci s Centrálou cestovního ruchu Východní Moravy, Sdružením obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě a sdružením Obce pro Baťův kanál za finanční

podpory Evropské unie, Evropského fondu pro regionální rozvoj, Jihomoravského a Zlínského kraje. Tato publikace obsahuje čtyřicet stránek, kde jsou kompletní informace pro pohyb na celé turistické vodní cestě. Mimo jiné obsahuje historii, současnost, plány do budoucna, legislativní prostředí, nutné doklady, povinnou výstroj, popis plavby, důležité kontakty. Dále pak je tu vytištěno osm mapových listů s vodní cestou od Kroměříže po Hodonín s kilometrází a vyznačením plavebních a turistických objektů. Osm informačních listů s popisem vodní cesty, přístavy a přístaviště, podjezdné výšky mostů, turistická informační centra, detaily pro plavbu problematickými místy, fotografie z historie a současnosti Bařova kanálu. Šest stránek obsahuje turistické mapy celého regionu s vyznačením turistických zajímavostí a cyklotras, pět stránek s detaily mnoha turistickými zajímavostmi se stručným popisem, kontaktem a fotografiemi. Průvodce je uveřejněn na internetových stránkách Bařova kanálu prozatím v českém jazyce a je připravována také jeho anglická verze. Tištěnou brožuru je možné zakoupit v informačním centru Bařova kanálu nebo v jednotlivých přístavištích.

Když došlo k hodnocení plavební sezóny u příležitosti zamykání vodní cesty, bylo nutno konstatovat, opět se zvýšila atraktivnost tohoto turistického regionu a i návštěvnost stoupla oproti předchozímu roku o dva tisíce pět set návštěvníků, tedy na celkový počet šedesát pět tisíc přijíždějících turistů, což byl dosavadní rekord. K tomuto dosažení jistě pomohla velká propagační kampaň na veletrzích cestovního ruchu, mnoho vydaných propagačních materiálů, otevření nové půjčovny motorových člunů v Petrově a Uherském Ostrohu. Ztrojnásobil se podíl návštěvníků s vícedenními pobyty na Bařově kanálu v hausbótech, jejichž počet byl také potřebně navýšen.

V roce 2009, došlo tak trochu porušení tradice a v Napajedlech byla plavební sezóna zahájena již třicátého dubna, současně s otevřením nového přístaviště. Následný den, prvního května byla zahájena plavební sezóna ve Veselí nad Moravou, v Otrokovicích, Spytihněvi, Skalici a Hodoníně. Všechny tyto akce byly určeny pro širokou veřejnost a jsou vzájemně propojeny. V průběhu plavební sezóny byla dokončena výstavba přístaviště v Uherském Hradišti a v Rohatci - kolonii. V obou případech šlo o hranová přístaviště s bezbariérovým přístupem a možností vyvázání soukromých i vypůjčených lodí. Tato přístaviště se tak mohly konečně stát zastávkovými místy pravidelných lodních výletních linek. K velkým změnám došlo rovněž v budované síti cyklostezek vedených bezprostředně podél vodní cesty. V průběhu tohoto roku byly vybudovány nové úseky cyklostezek podél Bařova kanálu se zpevněným asfaltovým povrchem vhodným i pro in-line bruslení. Takto vybudované

úseky cyklostezek, Kroměříž - Střížovice v délce více jako pět kilometrů, a úsek Otrokovice - Babice v délce necelých sedm kilometrů navazují na již existující cyklostezku podél Baťova kanálu v trase Babice - Nedakonice měřící více jako deset kilometrů a dále na rozsáhlou síť cyklotras v Přírodním parku Hostýnské vrchy, Chříby, a Bílé Karpaty. Z Veselí nad Moravou do Hodonína je podél vodní cesty vyznačena cyklotrasa, s dobrými odpočívadly a doplňujícím turistickým zázemím. Pro žáky základních, mateřských a středních škol, pro firmy a skupinové výlety, byla v tomto roce připravena ucelená nabídka programu spojených s plavbou, pod názvem „Vzhůru na palubu“. Do katalogu nabídek byly zařazeny půldenní, celodenní a dvoudenní výlety zahrnující plavbu po Baťově kanálu s doprovodným programem, který zahrnoval turistické zajímavosti Slovácka. V Kroměříži byl spuštěn na vodu hausbót se solárním pohonem, ve Spytihněvi a Uherském Hradišti bylo uvedeno do provozu několik špičkově vybavených hausbótů, které měly oddělené ložnice, komfortní kuchyni, sprchový kout a splachovací záchod. Z přístavu Skalica na Slovenském břehu byla otevřena pravidelná mezinárodní lodní linka Skalica - Strážnice. V obcích Kostelany nad Moravou a Uherským Ostrohem proběhly v měsíci květnu tak zvané bylinkové dny, jejichž součástí byla plavby lodí Morava. Český rozhlas Brno oslavil plavbou ze Strážnice přes Veselí nad Moravou do Uherského Ostrohu osmdesát pět roků svojí činnosti. Další významná událost proběhla v červnu v Sudoměřicích, tentokrát na počest sedmdesáti roků uvedení do provozu zdejší technické rarity Výklopníku. Na přelomu července a srpna byl s velkou odezvou realizován divadelní festival „Divadlo na řece“. Akce „Hurá do školy“ proběhla dvacátého devátého srpna ve Veselí nad Moravou. Přeplování Baťova kanálu z Otrokovic do Skalice a zpět do Veselí nad Moravou, proběhlo sedmého září, za účasti čtyř borců, kteří přeplovali kanál La Manche. Odbornou porotou národní soutěžní přehlídky propagačních materiálů měst, krajů a turistických regionů TOURPROPAG v Písku, byla vyhlášena ze sto třiceti pěti přihlášených, publikace „Průvodce Baťovým kanálem“ jako nejlepší informační brožura v této kategorii. V červnu navštívil prezident republiky Václav Klaus s manželkou Lívií Jihomoravský kraj. Součástí jejich programu byla plavba po Baťově kanálu z Petrova do Strážnice. Prezident s chotí přijel v doprovodu hejtmana Jihomoravského kraje do přístaviště v Petrově z prohlídky vinných sklepů, tak zvaných „Plžů“. Plavbu lodí Danaj, s posádkou prezidentského páru a jeho doprovodem, nadšeně sledovalo množství obyvatel Petrova, mnohé ženy byly oblečené v tradičních fěrtušcích. Po dobu plavby byl prezidentský pár seznámen s historií, obnovou a současným turistickým využíváním této vodní cesty. Příjezd do přístavu ve Strážnici, byl vyvrcholením celé plavby

prezidentského páru, neboť zde byli vroucně uvítáni přihlížejícím davem místních obyvatel. Jako upomínku na tento zážitek převzal pan prezident, plastiku lodi a také se zde podepsal do pamětní knihy. Léto, které bylo v plném proudu, zajistilo naplno běžící plavební sezónu na Baťově kanálu i skvělou návštěvnost dosaženou přes 60.000 návštěvníků. Začalo se ve větším měřítku využívat plaveb pro firemní skupiny, školní výlety ale i rodinné oslavy, kdy jsou připraveny osobní lodě s posádkou a kapacitou až pro šedesát cestujících. Všechny tyto výletní plavby, jsou upraveny dle přání zákazníků. V nabídce jsou nejen plavby s výborným jídlem a vínem, ale i další atraktivita a zajímavosti kolem Baťova kanálu. Pro ty zájemce, kteří chtějí uskutečnit plavbu podle svých představ, je o prázdninách otevřeno každý den dvanáct půjčoven motorových člunů. Kdokoliv se tak mohl stát kapitánem na lodi a směřovat plavbu podle svojí představy po celé délce Baťova kanálu, nebo na přilehlých říčních úsecích. Pro náročné návštěvníky, kteří chtěli na lodi strávit několik dní, byly k dispozici hausbóty, jak luxusní, tak i v běžném provedení pro čtyři až dvanáct osob.

Obrázek 17 a 18: Nově upravené a rekonstruované úseky vodní cesty



Zdroj: *Baťův kanál Současnost* [online]
[cit. 2013-02-15] Dostupné z
[http://www.batacanal.cz/2007/
cz/cojebk/index-f.htm](http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm)



Zdroj: *Baťův kanál Současnost* [online]
[cit. 2013-02-15] Dostupné z
[http://www.batacanal.cz/2007/
cz/cojebk/index-f.htm](http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm)

Slavnostní odemykání plavební sezóny roku 2010 probíhalo na deseti místech ve dnech od 30. dubna do 2. května. Turistická sezóna avšak na Baťově kanálu už byla v tuto dobu v plném proudu. V přístavišti Petrov proběhlo zahájení plavební sezóny prvního května, kdy odemykání v této lokalitě na Baťově kanále provedl ministr zemědělství České republiky. U této příležitosti pan ministr mimo jiné slíbil, že z rozpočtu ministerstva zemědělství uvolní částku patnáct milionů korun, na další rozvoj této významné vodní cesty. Obec Petrov připravila pro návštěvníky bohatý

doprovodný program. Zazněla tu hudební produkce a vystoupily místní mažoretky. Zdejší obyvatelé se snažili rozvíjet vinařskou tradici a folklór. Této slavnosti se zúčastnili desítky lidí z blízkého okolí. Byla tím tak zahájena další turistická sezóna, jejíž oblíbenost každým rokem stoupá. Bařův kanál je unikátní památka, která nemá jen ekonomický význam, ale dává příležitost k poznání místní lidové kultury, architektury a přírodních krás. Je třeba také vyzdvihnout jeho mezinárodní a mezikrajový význam. V posledních letech k nám stále více přivádí hosty ze sousedního Slovenska. První plavbou této sezóny byla cesta z Petrova do Sudoměřic. V tomto roce se podařilo vybudovat sociální zařízení v Petrově a v podstatě ve všech přístavech se v rámci stejného projektu vybuďovala také dětská hřiště. Velkým problémem, který blokuje rozvoj Bařova kanálu, je připravovaná výstavba plavební komory v Rohatci, kterou prozatím, vzhledem k nedořešeným majetkovým vztahům, není možné realizovat. Tento rok bylo provedeno čištění nánosů v úseku od plavební komory Strážnice II., po obratiště lodí u skanzenu ve Strážnici a v úseku mezi plavebními komorami Veselí nad Moravou a Vnorovy I. Podařilo se také zrealizovat dalších dvanáct kilometrů asfaltové cyklostezky vedoucích po březích řeky Moravy a Bařova kanálu. Spolu s realizovanými úseky v předchozích letech, tak vznikla téměř ucelená cyklostezka vedoucí z Kroměříže do Uherského Ostrohu. Tato páteřní cyklostezka podél Bařova kanálu a toku řeky Moravy, se stala držitelem ceny redakce portálu „Kudy z nudy 2010“. Všechny úseky této cyklostezky dokonale splňují veškeré nároky na klidný rodinný výlet. Cesta vede většinou po břehu řeky Moravy a podél umělých „kanálových“ úseků, mimo frekventované silnice, téměř po absolutní rovině. Jsou tu k vidění plavební komory, přístavy a lodě plující po Bařově kanálu. Cyklisté a bruslaři mají samozřejmě možnost se svést i s jízdám kolem na výletních lodích v rámci pravidelných plaveb, nebo navštívit některé stánky s občerstvením, jenž se podél této cesty nacházejí. Bařův kanál se aktivně zapojil v prestižní soutěži „EDEN“. Jde o soutěž destinace nejvyšší kvality, kterou vypisuje Evropská komise a je do ní zapojeno více jak dvacet zemí. Téma tohoto ročníku se neslo pod názvem „Voda - turistický cíl“. Odborná porota na základě dodaných materiálů, vyhodnotila Bařův kanál jako finalistu pěti nejlepších vybraných destinací, Z těchto pěti byl pak vybrán vítěz. Toto vodní dílo se tímto stalo nositelem označení „Bařův kanál – finalista soutěže EDEN 2010“. Plavební sezóna roku 2010 byla ukončena v přístavu v Napajedlech, který byl bohužel, v tomto roce v květnu a v červnu většinou pod vodou. Více než šedesát dní byl na řece Moravě vyhlášen zákaz plavby. Lidem se v deštivém počasí na lodě moc nechtělo, i když na kanálových úsecích nebyla plavba přerušena

ani za povodňových stavů. Ale vzhledem k dobré organizaci a připravenosti, na období školních a skupinových zájezdů, se toto projevilo i na celkové návštěvnosti. Přestože byl zaznamenán pokles oproti sezóně 2009 o dvacet pět procent, přijelo poznat krásy tohoto regionu více jak 53.000 hostů. Přes všechny špatné okolnosti, které se během plavební sezóny projevovali, pokračoval trend velkého zájmu o obytné lodě. Veškerá kapacita hausbótů byla v podstatě plně využita. Dle monitoringu návštěvnosti, který byl proveden v červenci a srpnu v Napajedlech, využilo cyklostezky v tomto místě v průměru více jak osm set cyklistů denně. Víkendové špičky dosáhly pak až na neuvěřitelných necelých dva a půl tisíce cyklistů denně. Z toho lze odhadovat, že celková roční návštěvnost Baťova kanálu z pohledu cyklistů, bruslařů a pěších se pohybuje v řádech stovek tisíc. Nejsou to však návštěvníci, kteří se přímo podílejí na ekonomických přínosech do rozvoje tohoto vodního regionu.

Obrázek 19: Nově vybudované cyklostezky na březích kanálu.



Zdroj: *Toulky po Baťově kanálu na lodi Cyklostezka* [online] © 2013 Czech Tourism [cit. 2013-02-15] Dostupné z <http://www.kudyznudy.cz/cs/aktivity/2007-12-10-1313-za-zabavou-cykloturistika-za-poznanim-pesi-turistika-organizovana-turistika-vodni-turistika->

Slavnostní odemykání plavební sezóny roku 2011 na Baťově kanále bylo realizováno na dvou místech. V sobotu třicátého dubna proběhlo odemykání v přístavišti Napajedla – Pahrbek a následné otevření se uskutečnilo v neděli prvního května v přístavu Sudoměřice – Výklopník. Pro dobrý provoz nové sezóny investoval státní podnik Povodí Moravy, do údržby a čištění více jak devatenáct milionů korun.

Organizace Bařův kanál, o.p.s. se v rámci propagace zapojila do marketingových projektů krajských centrál cestovního ruchu, například v rámci kampaní „TOP CÍLE Centrály cestovního ruchu Jižní Moravy“, nebo „Letos se jezdí k nám“. Vodní cesta Bařův kanál je definována jako dopravně významná cesta z hlediska jejího využití pro provozování vodní dopravy. Mimo to má však i významnou funkci vodohospodářskou. Navzdory nepříznivému počasí v prázdninových měsících byla tento rok návštěvnost lepší, než minulý rok, počítá se, že destinaci navštívilo okolo 65.000 turistů. Mimořádně velký zájem je o využití cyklostezek, kde je statisticky zjištěno, že za tři letní měsíce, červen až srpen, v úseku mezi Veselím nad Moravou a Uherským Ostrohem projelo až 90.000 cyklistů.

Tato, v současnosti velmi atraktivní vodní cesta, byla 28. října na přístavišti v Uherském Hradišti uzamčena a slavnostně oficiálně ukončena plavební sezóna tohoto roku.

Obrázek 20 a 21: Nový vybudovaný přístav a zvedací most po rekonstrukci



Zdroj: *Bařův kanál Současnost* [online]
[cit. 2013-02-15] Dostupné z
[http://www.batacanal.cz/2007/
cz/cojebk/index-f.htm](http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm)



Zdroj: *Bařův kanál Současnost* [online]
[cit. 2013-02-15] Dostupné z
[http://www.batacanal.cz/2007/
cz/cojebk/index-f.htm](http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm)

Poslední dubnový víkend, v sobotu 28. dubna 2012 se uskutečnilo slavnostní otevření dalšího úseku cyklostezky podél Bařova kanálu. Tři dny po té, v úterý prvního května proběhlo v Otrokovicích, Veselí nad Moravou, Strážnici, Sudoměřicích a Hodoníně zahájení turistické sezóny 2012 na Bařově kanálu a řece Moravě. Pro návštěvníky byl ve všech přístavech připraven bohatý program. Po "zimním spánku" tak opět ožila první květnový den padesát tři kilometrů dlouhá vodní trasa Bařova kanálu slavnostním odemknutím plavební sezóny pro rok 2012. I při tomto

slavnostním odemykání této vodní cesty, se návštěvníci mohli seznámit s mnoha novinkami v oblasti občanské vybavenosti, doplnění informačních tabulí v reflexním provedení, kulturních doplňků, infrastruktury, nových, či rekonstruovaných přístavišť i drobností, které se týkají provozu Baťova kanálu. Nové bezpečnostní značení, které bylo na vodní cestě umístěno, zajišťuje signalizaci výšky hladiny a tak se zvýší bezpečnost plavby pod silničním mostem přes řeku Moravu. Celkové náklady vynaložené na údržbu a rekonstrukce dosáhly v tomto roce necelých dvacet tři milionu korun. Baťův kanál byl doplněn o originální výzdobu. Podél plavební cesty byla umístěna šestice unikátních dřevěných plastik ve velikostech sedmdesát centimetrů až dva metry, které mají posloužit k propagaci celého regionu.

Obrázek 22: Zdymadlo po rekonstrukci



Zdroj: *Baťův kanál Současnost* [online]
[cit. 2013-02-15] Dostupné z
<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>

Obrázek 23: Dřevěné sochy



Zdroj: *Baťův kanál Současnost* [online]
[cit. 2013-02-15] Dostupné z
<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>

Projekt vznikl ve spolupráci se státním podnikem Povodí Moravy a náklady čtyři sta tisíc korun, byly zajištěny programem „Leader ČR“ prostřednictvím místní akční skupiny Strážnicko. U plavební komory Strážnice II., byl umístěn „patron vodáků“, za mlýnem ve Strážnici „vodnice“, která je doplňkem smutného vodníka u přístavu. U hospodářského mostu ve Strážnici v její místní části Staré Město je zase instalována „babka s nůší“, která jde na strážnické louky sbírat bylinky. Okolí čistírny odpadních vod zkrášluje „čistítek“, ale také i „bobr“. V Petrově u hospodářského mostu pak stojí „chlapec od koní, který zde rybaří“. Za celou aktivitou stojí sdružení řezbářů, které se bude o sochy starat a zajišťovat jejich údržbu po dobu minimálně pěti roků.

V tomto roce, bylo po celou dobu krásné počasí a příznivé plavební podmínky. Vodní

cesta přilákala zatím rekordních 80.000 návštěvníků, což je zhruba o dvacet tři procent více než v roce 2011. Nadále pokračuje nárůst cykloturistů, což v ročních součtech představuje statisíce návštěvníků v okolí těchto vodních staveb.

Díky velkému zájmu veřejnosti a publicitě Bařova kanálu jako již známé turistické lokality svědčí i ta skutečnost, že Česká pošta vydala v květnu 2012 poštovní známku s námětem tohoto místa, kde je vyobrazeno přístaviště ve Veselí nad Moravou. Autorem známky je Adolf Absolon, jenž spolupracuje s Českou poštou od roku 1994 a bylo vydáno dle jeho návrhů celkem dvacet poštovních známek. O tomto autoru je známé, že svůj námět pro jednotlivá díla, nachází přímo v realitě místa, které vždy osobně navštěvuje. Rytinu vytvořil Martin Srb, který je tvůrcem u nás i dalších vycházejících poštovních známek. „Známka je v emisi technických památek, ale tato technická památka je významná tím, jak byla oživena, už to není cesta pro dopravu lignitu, ale skvělá vodní zábava, která se těší velkému zájmu. Proto jsem se rozhodl, že na samotné známce bude současnost - Veselský přístav se zajímavou budovou pod vysokými stromy a nejnovější výletní loď Morava. Teprve na kupony jsem dal památná technická díla podle starých fotografií“⁴. Popisuje své podněty autor poštovní známky.

Známka byla vydaná v emisi dvacet pět tisíc kusů a je přáním všech oficiálně zastoupených vedoucích činitelů organizací, podílejících se na provozu, údržbě a výstavbě jednotlivých úseků Bařova kanálu, aby tato desetikorunová cenina, byla co nejvíce používaná na pohlednicích zobrazujících tuto vodní cestu, případně její blízké okolí a přilehlý region, což by jistě mělo i za následek dobrou propagaci této turistické lokality.

Obrázek 24: Poštovní známka vydaná v roce 2012 s motivem „Bařův kanál“



Zdroj: Česká pošta

⁴Zdroj: *Veselí nad Moravou křest poštovní známky* Zdroj: [online] visimo ® [cit. 2013-02-15] Dostupné z <http://www.veseli-nad-moravou.cz/2012-06-09-krest-postovni-znamky-batuv-kanal/gs-47388>

3 Potenciál využití vodního díla

3.1 Provozně ekonomické zhodnocení stavby

Turistická vodní cesta Bařův kanál je více jak sedmdesát let starou vodní stavbou, zatímco, organizace Bařův kanál, obecně prospěšná společnost, která se po turisticky využívané vodní cestě jmenuje, oslavila své první kulatiny, desáté výročí svého založení. Organizace Bařův kanál, o.p.s., jako provozně ekonomická jednotka byla založena v lednu roku 2002 nadačním fondem Agentura pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu. V té době totiž sílila potřeba veřejné servisní organizace. Chyběl tu někdo, kdo bude provozovat Informační centrum Bařova kanálu, starat se o internetové stránky, připravovat a realizovat marketingové projekty a propagaci vodní cesty, podílet se na rozvojových projektech, pořádat různé propagační akce a svojí činností tak zajistí životaschopnost a provoz celé této vodní cesty. Vznikla tak organizace, která koncentruje a hájí zájmy celého regionu, v oblasti rozvoje cestovního ruchu na Bařově kanálu a jeho okolí, krajů, měst a obcí, oborových organizací, ale také i podnikatelů. V oblasti života a provozu vodní cesty, už má obecně prospěšná společnost svou nezastupitelnou roli. Organizace Bařův kanál, o.p.s., jako provozně ekonomická jednotka se všemi provozními náležitostmi, je prakticky bez jakýchkoli obdržených dotací, zcela neživotu schopná. Hospodářské výsledky za předešlá období, která jsou uvedena v dále uvedené tabulce, reálně ukazují ekonomickou prosperitu činnosti této organizace^(tab.č.1). Tato společnost však nebyla založena z důvodů svojí prosperity, ale aby svojí činností zabezpečila životaschopnost, provoz a další rozvoj turistického ruchu v tomto regionu. Je nutno uvést, že organizace Bařův kanál, o.p.s., i když nemá na tomto poli snadnou úlohu, vede si velmi dobře a svojí téměř dokonalou činností, spojenou s obratností a podporou nejen od široké veřejnosti, ale orgány na krajských i nejvyšších řídicích místech republiky, včetně podpory Evropské unie, se velkou mírou podílí na turistickém rozvoji celého tohoto regionu. Daří se tak zabezpečit nejen pro širokou turistickou veřejnost možnost návštěv a poznání, snad dříve i zapomenutých zajímavých lokalit, obnovení národních zvyků a obyčejů, ale také se zde touto činností vytvářejí nová pracovní místa, jak v oblasti turistického ruchu, tak i v doplňujících službách, které jsou pro celkový chod krajiny nezbytně nutné, a tím se alespoň mírně zlepšuje zaměstnanost v tomto krásném kraji.

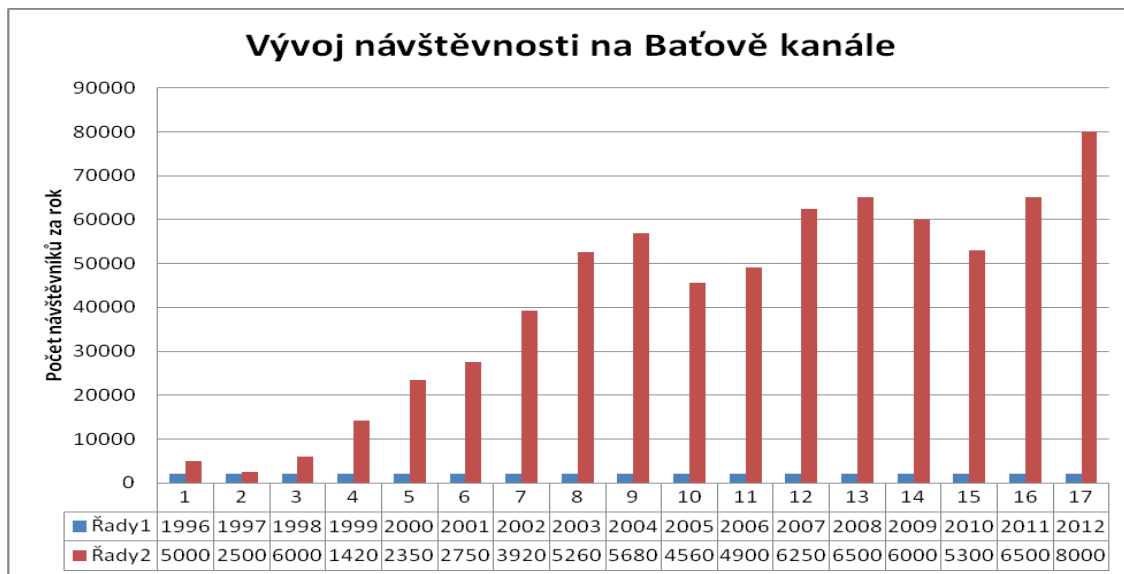
Tabulka č. 1: Prosperita organizace Bařův kanál, o.p.s.

	Náklady	Výnosy	Dotace	Zisk
Rok 2002	198.268,60Kč	307.071,17Kč	0,-Kč	102.784,57Kč
Rok 2003	993.615,50Kč	1,109.627,00Kč	515.615,00Kč	116.012,19Kč
Rok 2004	975.893,49Kč	900.560,16Kč	25.250,00Kč	-75.333,33Kč
Rok 2005	1,163.832,04Kč	892.893,08Kč	155.134,00Kč	-270.938,96Kč
Rok 2006	1,501.625,10Kč	1,653.563,41Kč	1,062.574,25Kč	151.938,31Kč
Rok 2007	1,699.453,83Kč	1,721.564,25Kč	858.853,25Kč	22.110,42Kč
Rok 2008	1,786.476,75Kč	1,575.704,76Kč	819.734,00Kč	- 210.771,99Kč
Rok 2009	2,108.796,54Kč	2,000.555,57Kč	1,340.000,00Kč	-108.240,97Kč
Rok 2010	1,776.879,67Kč	1,782.727,23Kč	1,044.560,00Kč	5.847,56Kč

Zdroj: statistické údaje uveřejněné ve výročních zprávách Bařův kanál, o.p.s.

Konkrétními ukazateli vzrůstající návštěvností, tohoto nejvýznamnějšího turistického regionu v oblasti střední Moravy, jsou uvedené údaje v dále znázorněném vedeném grafickém provedení (Graf č. 1.). Z toho je také patrné, že je nutno tomuto regionu, se i nadále se vši pozorností a vysokou intenzitou plnohodnotně věnovat, protože péče o rozvoj této turistické oblasti, může být do budoucna velmi dobrou investicí, nejen kulturní, ale i hospodářskou a ekologickou. Je nutné, v této oblasti, nadále rozvíjet a rozšiřovat komplexní služby, nejen pro návštěvníky a podnikatele, ale i pro zachování environmentální turistiky. To vše přinese své plody naší, i budoucím generacím ve formě nejrůznějších produktů.

Graf č. 1: Vývoj návštěvnosti v letech 1996 – 2012 na Baťově kanále.



Zdroj: Jiří Komínek + statistické údaje uveřejnění ve výročních zprávách

Pro současnou i budoucí generaci, je však nezbytně nutné, neustále se této problematice v daném regionu co neintenzivněji věnovat, neboť pokud by nedošlo k výstavbě nové infrastruktury a jejímu neustálému doplňování a rozšiřování, rozvoj vodní cesty by se obrátil ke stagnaci a vlastní trasa kanálu by brzy připomínala jen dlouhodobé provizorium s odlesněným korytem, které je obloženo betonovými kachličkami. Současně se nabízí otázka, jestli s těmito změnami neztrácí vodní cesta svou jedinečnou přírodní a památkovou hodnotu, která ji nadřazuje nad množstvím obdobných vodních cest v celé Evropě. Z toho důvodu je třeba, ke všem projektům i pracím, přistupovat velmi citlivě a zodpovědně, neboť špatnou koncepcí a její realizací by mohlo dojít, ke zcela opačné efektivitě vývoje, včetně nevratných přírodních změn na toku a jeho okolí. Výhodou je, že v podstatě tato vodní cesta, je prakticky v počátečním vývoji, co se týče staveb a okolí a nabízí se tu možnost nezařadit tuto lokalitu do tuctového počtu již realizovaných vodních děl v Evropě i celém světě. Současně je nutno aktivně využít historii kanálu s prvky moderní architektury, včetně nejmodernějších technologických prvků. Tímto se otevírá možnost obrovského a téměř nevyčerpatelného potenciálu pro využití Baťova kanálu v cestovním ruchu a i k potlačení nezaměstnanosti, v regionu, za dodržení environmentálních podmínek a tím zabezpečení ekonomické prosperity oblasti včetně zachování všech přírodních krás a nenahraditelných hodnot.

3.2 Analýza, perspektiva, doporučení

Podrobnou studií výstavby a využití vodní cesty Baťova kanálu, včetně vybraných úseků řeky Moravy, je nutno dojít k závěru, že stavba, i když v současnosti stará více jako sedmdesát roků, slouží dodnes, ne již svému původnímu účelu, loďní nákladní přepravě. Tento způsob nákladní lokální přepravy, byl dnes již překonán a vystřídán kamionovou a železniční nákladní dopravou, která je přeci jen z pohledu přepravce i zákazníka mnohem operativnější i rychlejší, někdy snad ale nákladnější. Pružnost, rychlost a operativnost, dává přeci jen dnes zelenou nejvíce nákladní kamionové dopravě po komunikacích, které jsou prakticky vždy vybudovány z místa expedice zboží až do místa jeho příjmu, takže odpadá časová prodleva prostoje a prodlužování doby dodávky zboží spojené s případnou překládkou. Rovněž je nutno i uvést možnost využívání této vodní cesty jen sezóně a v období dobré splavnosti, protože v zimních měsících mnohdy kanál i řeka zamrzne a její tok nelze k plavbě použít. To stejné platí mnohdy i v období jarního tání, nebo při povodňových stavech, kdy jsou tyto úseky nesplavné, a je vydán zákaz plavby pro nevhodný stav řeky. Všechny tyto aspekty ukazují, že původní záměry využití toku řeky Moravy včetně Baťova kanálu, jsou již dávno překonány a pravděpodobně, pokud nepůjde o výjimečnou situaci, nebude již nikdy Baťův kanál k těmto aktivitám využíván. To však neznamená, že by tento vodní tok řeky Moravy včetně Baťova, kanálu neměl být již dále nijak využíván a zcela zapomenut. Naopak, je nutné se této staříčké stavbě důsledně věnovat s maximální péčí, aby nedocházelo k jejímu zatracení a znehodnocování stávajících staveb. Znamená to tedy, že je zapotřebí s co největším možným úsilím rozvíjet tuto významnou oblast, částečně jak pro původní účely, závlahy okolních polí, ale hlavně pak účely cestovního ruchu, který se v této rovině zde může rozvíjet téměř do nekonečných možností. Je docela pravděpodobné, že celá tato turistická oblast, při dokonalém výhledu a perspektivě, se může stát takovou turistickou lokalitou, kde bude vodní dílo Baťova kanálu již jen slabou dominantou, ale přesto zájem o tato turistická místa, bude přitahovat zájemce o turismus nejen z blízkého okolí, ale i z přilehlých okolních zemí. Proto musí všichni zainteresovaní v této turistické lokalitě intenzivně spolupracovat, jak na poli údržby provozuschopnosti vodního díla, tak i na zázemí k tomu příslušejícím, včetně budování dokonalé infrastruktury s příslušejícím servisem a službami. Znamená to, že v blízkosti této dnes již atraktivní

vodní stavby, je nutno neustále doplňovat a řádně udržovat vybudovaná sociální zařízení, umožňovat drobným podnikatelům zajištění a provoz různých typů občerstvení, v nejen dostatečném objemu. Současně je nutné vybudování odpovídající dopravní infrastruktury na úrovni dvacátého prvního století, pokud možno s trochou nadčasové perspektivy, pro využití v této rekreační oblasti. Z pohledu provozovatele a správce tohoto vodního díla, je třeba věnovat této lokalitě i soustavnou pozornost a investovat do rozvoje v tomto krajinném území, jak finanční prostředky, tak i environmentální cítění, aby byly nejen pro nás, ale i pro budoucí generace, vybudovány a zachovány co nejlepší životní podmínky.

Z mezinárodního pohledu, zejména České republiky, jako člena Evropské unie, je nutno v co největší míře usilovat nejen o rozvoj této turistické oblasti, ale stále vyzdvihovat možnost a nutnost zajištění prostředků pro realizaci vybudování původního záměru i velkopodnikatele Tomáše Bati a později i jeho nástupce Jana Antonína Bati, vybudování spojovacího Labsko-Odersko-Dunajského průplavu. Realizací této stavby by došlo nejen stavebními pracemi, k velkému oživení ekonomiky a východiska z lokální hospodářské krize, ale i k budoucímu zvýšení trvalých pracovních míst, nejen propojení tří řek, ale i tří moří. Touto stavbou by pochopitelně byla i zajištěna a obnovena nákladní říční přeprava, nejen mezi jednotlivými členskými zeměmi Evropské unie. Vždyť Evropská unie má téměř pět set milionů obyvatel a ne jen stát se čtyřiceti miliony obyvatel, v jehož prospěch chtěl J. A. Baťa toto vodní dílo budovat.

Závěr

Možnost nahlédnout do organizace a řízení provozu vodní stavby Bařova Kanálu, jeho dávné i nedaleké historie, zajištění projektových dokumentací realizovaných, či mnohdy jen perspektivních plánů do blízké i vzdálené budoucnosti, umožnilo si udělat celkovou představu o velikosti tohoto díla a jeho celospolečenském významu. Celkově stojí za zamyšlení, jak velké vodní dílo dokázali naši předkové vybudovat za pouhé čtyři roky, s tehdejšími výrobními a dopravními prostředky a jaké jsou naše dnešní schopnosti se současnou vyspělou stavební technologií a dalšími technickými vymoženostmi. Je krásné, že se našli aktivisté k obnově, údržbě a zajištění provozu tohoto vodního díla, včetně potřebných financí, alespoň pro rekreační účely. Je však žalostné, jak je liknavý přístup k realizačním pracím a obnově, včetně zajištění finančních toků a jaké časové harmonogramy, v době nedostatku pracovních příležitostí, jsou na obnovu, údržbu a neřku-li rozvoj této stavby stanovovány. Stojí také za úvahu, zda by nebylo vhodné, s ohledem na historii a současný vývoj dění okolo tohoto vodního díla, usilovat o možnost oficiální vyhlášení celé této vodní cesty, za chráněnou přírodní a technickou památku, která je již takto mnohým obyvatelstvem z blízkého i širokého okolí takto neoficiálně chápána. Jistěže do budoucna by bylo i možné, usilovat o možnost tuto kulturně technickou památku nechat zapsat do seznamu pod ochranu světového dědictví UNESCO. V tomto případě, by však bylo nezbytně nutné, aby nebyly všechny stavby, včetně technologického příslušenství, nesmyslně zakonzervovány, nýbrž aby bylo současně umožněno vytvářet nejen jejich údržbu a obnovu, ale i v této oblasti se prosadil možný investiční režim, včetně zajištění neustálého celkového rozvoje pro turistický ruch i další příslušející odvětví, včetně protipovodňových opatření. Současně je však nutné do tohoto rozvoje citlivě zakomponovat i perspektivu možnosti využití celkové infrastruktury v regionu, za účelem celkové realizace možnosti propojení řek Labe, Odry a Dunaje, prostřednictvím řeky Moravy a její odnože Bařova Kanálu. Vždyť další výstavba, propojení a provoz Bařova kanálu a toku řeky Moravy, s perspektivním uskutečněním

Labsko-Oderského průplavu s Dunajem, se zajištěním všech environmentálních požadavků, by přinesla nejen okamžité zlepšení zaměstnanosti v tomto regionu, ale i pro budoucí generace velice významnou obchodní cestu s novými aktivitami a pracovními místy. Proto je však nutno vyvíjet tlak na představitele státu a vedoucí orgány Evropské unie, s požadavkem na zajištění financí pro toto již dávno plánované vodní dílo. Nakonec, avšak nikoliv v poslední řadě, je nutné ještě znovu zdůraznit, že projekt, který se týká průplavu Dunaj – Odra - Labe je výslovně uveden i v přístupové smlouvě České republiky k Evropské Unii.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

D^r.h.c. BAŤA JAN ANTONÍN *Budujeme stát pro 40 milionů. Lidí* TISK, Zlín 1937-38
BROŽA VOJTĚCH *Přehrady Čech, Moravy a Slezska* nakladatelství Knihy 555,
ISBN 80-86660-11-7

Doc. Ing. JURÁŠEK PAVEL CSc, Ing. KAREIS JAN Ph.D. a kol. *Vodní cesty
a plavba* ISSN 1211-2232

MAREK MILOŠ, SLÁDKOVÁ JANA *Batův kanál – Plavební atlas* Kartografie Praha,
ISBN: 978-80-7393-035-6

PAVLÍK IVO *77 výletů s dětmi po Moravě* nakladatelství Universum,
ISBN 978-80-242-2699-6

SOUKUP VLADIMÍR, DAVID PETR *222 technických skvostů České republiky*
nakladatelství Kartografie Praha, ISBN 80-7099-867-9

SOUKUP VLADIMÍR, DAVID PETR *Velká turistická encyklopedie Zlínský kraj*
nakladatelství Knižní klub, ISBN 978-80-242-2076-5

TOUŠLOVÁ IVETA, PODHORSKÝ MAREK, MARŠÁL JOSEF *Toulavá kamera 3*
nakladatelství Freytag-Berndt, ISBN: 80-7316-264-4

Seznam použitých internetových zdrojů

Baťa kanál Petrov Zdroj: [online] [cit. 2013-02-15]
Dostupné z <http://www.ivankos.hostuju.cz/>

Batův kanál Historie Zdroj: [online] [cit. 2013-02-15]
Dostupné z <http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>

Batův kanál Půjčovna lodí Zdroj: [online] Copyright © 2012 [cit. 2013-02-15]
Dostupné z <http://www.pujcovnalodi.cz/batuv-kanal>

Batův kanál Současnost Zdroj: [online] [cit. 2013-02-15]
Dostupné z <http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>

Batův kanál Půjčovna lodí Zdroj: [online] [cit. 2013-02-15]
Dostupné z <http://www.pujcovnalodi.cz/batuv-kanal>

Moravská informační kancelář. Moravské osobnosti Zdroj: [online] Copyright ©mik. [cit. 2013-02-15] Dostupné z <http://mik.pise.cz/moravske-osobnosti/012013/>

Moravské dědictví Kulinární plavby Zdroj: [online] [cit. 2013-02-15] Dostupné z <http://www.moravskededitvi.cz/cs/turistika/ubytovani/hotel-straznice.html>

Obec Petrov Bařův kanál Zdroj: [online] © 2013 [cit. 2013-02-15] Dostupné z <http://www.obec-petrov.cz/index.php?nid=10674&lid=cs&oid=2469588>

Povodí Moravy Bařův kanál Zdroj: [online] Copyright © 2008 [cit. 2013-02-15] Dostupné z <http://www.batuvkanal.info/>

Průvodce Bařovým kanálem Zdroj: [online] [cit. 2013-02-15] Dostupné z <http://www.batacanal.cz/pruvodce/mapy/f-info.html>

Půjčovna lodí Pod Žerotínem fotogalerie Zdroj: [online] [cit. 2013-02-15] Dostupné z <http://www.batakkanal.cz/fotogalerie.html>

Slovácko Bařův kanál Zdroj: [online] [cit. 2013-02-15] Dostupné z <http://www.slovacko.cz/lokalita/6472/batuv-kanal>

Toulky po Bařově kanálu na lodi Cyklostezka Zdroj: [online] © 2013 Czech Tourism [cit. 2013-02-15] Dostupné z <http://www.kudyznudy.cz/cs/aktivity/2007-12-10-1313-za-zabavou-cykloturistika-za-poznanim-pesi-turistika-organizovana-turistika-vodni-turistika->

Veselí nad Moravou křest poštovní známky Zdroj: [online] visimo ® [cit. 2013-02-15] Dostupné z <http://www.veseli-nad-moravou.cz/2012-06-09-krest-postovni-znamky-batuv-kanal/gs-47388>

Vodní koridor Dunaj – Odra - Labe Zdroj: [online] Copyright © 2005 [cit. 2013-02-15] Dostupné z <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/historie>

Vodní turistika Bařův kanál Zdroj: [online] Copyright © 2008 [cit. 2013-02-15] Dostupné z <http://www.vodni-turistika.cz/batuv-kanal.htm>

Seznam ostatních zdrojů

Výroční zprávy Bařův kanál, o.p.s. za léta 2002 - 2010 Zdroj: [online]. [cit. 2013-02-15]. Dostupné z: <http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>

SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ a TABULEK

Seznam obrázků

Obrázek 1: Průplavní spojení Dunaj - Odra - Labe	18
Obrázek 2: Výstavba přístavu v Baťově	22
Obrázek 3: Stavba plavebního kanálu u Strážnice.....	22
Obrázek 4: Výstavba plavební komory	22
Obrázek 5: Výstavba plavební komory	22
Obrázek 6: Několik ukázek z prvních využití na kanále	23
Obrázek 7: Několik ukázek z prvních využití na kanále	23
Obrázek 8: Výklopník vagónů u Sudoměřic.....	23
Obrázek 9: Nákladní lodní doprava	23
Obrázek 10: Tomáš Baťa mladší odhaluje pamětní desku	28
Obrázek 11: Detail pamětní desky	28
Obrázek 12: Ukázky vodního toku řeky Moravy a Baťova kanálu	31
Obrázek 13: Ukázky vodního toku řeky Moravy a Baťova kanálu	31
Obrázek 14: Ukázky vodního toku řeky Moravy a Baťova kanálu	31
Obrázek 15: Ukázky vodního toku řeky Moravy a Baťova kanálu	31
Obrázek 16: Dlouholetý příhraniční partner při realizaci EU projektů	34
Obrázek 17: Nově upravené a rekonstruované úseky vodní cesty	52
Obrázek 18: Nově upravené a rekonstruované úseky vodní cesty	52
Obrázek 19: Nově vybudované cyklostezky na březích kanálu	54
Obrázek 20: Nový vybudovaný přístav	55
Obrázek 21: Zvedací most po rekonstrukci	55
Obrázek 22: Zdymadlo po rekonstrukci	56
Obrázek 23: Dřevěné sochy	56
Obrázek 24: Poštovní známka vydaná v roce 2012 s motivem „Baťův kanál! ..	57

Seznam grafů

Graf 1: Vývoj návštěvnosti v letech 1996 – 2012 na Baťově kanále60

Seznam tabulek

Tabulka 1: Prosperita organizace Baťův kanál, o.p.s.59

PŘÍLOHA

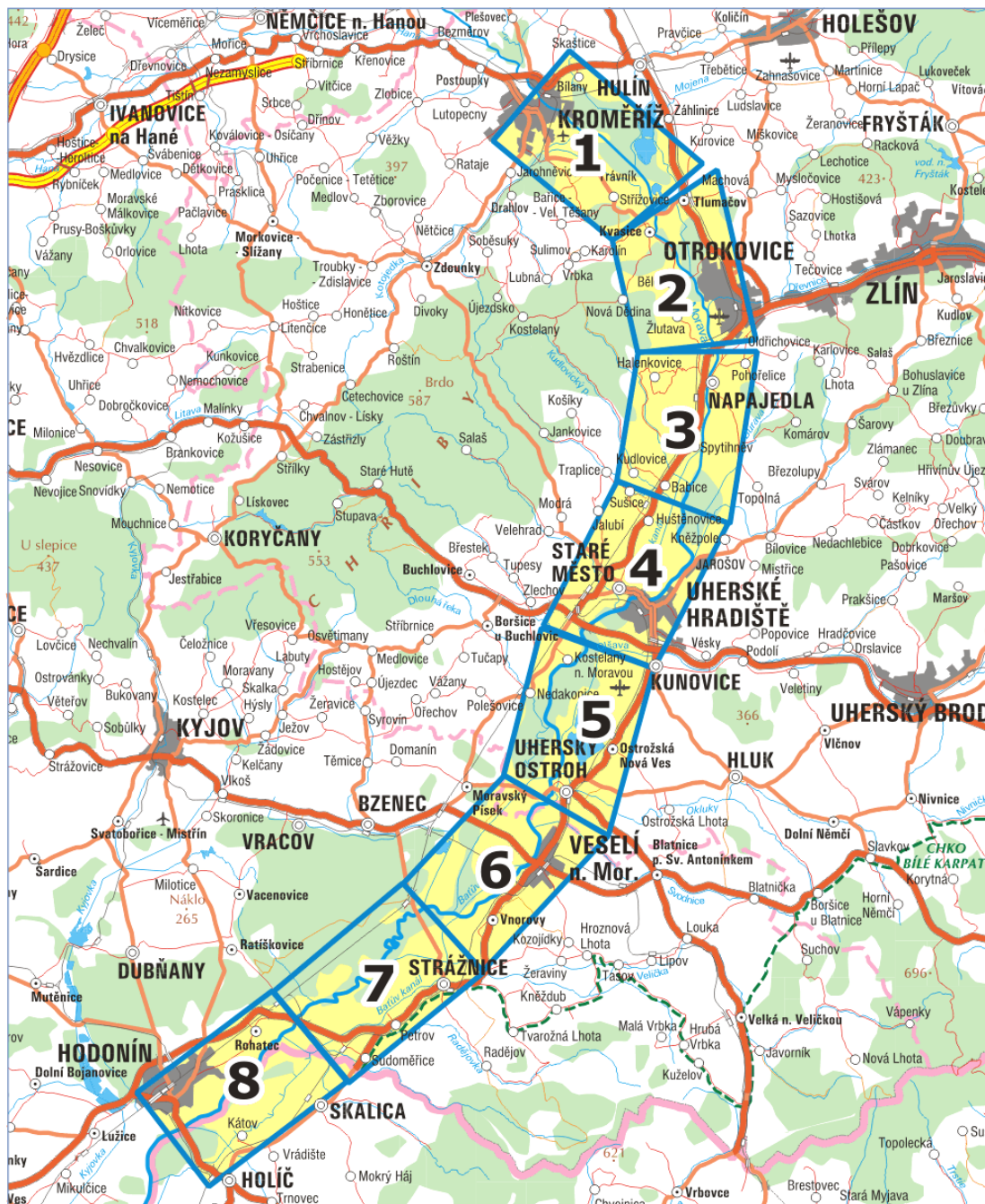
TURISTICKÉ INFORMACE

Turistická mapa okolí Bařova kanálu



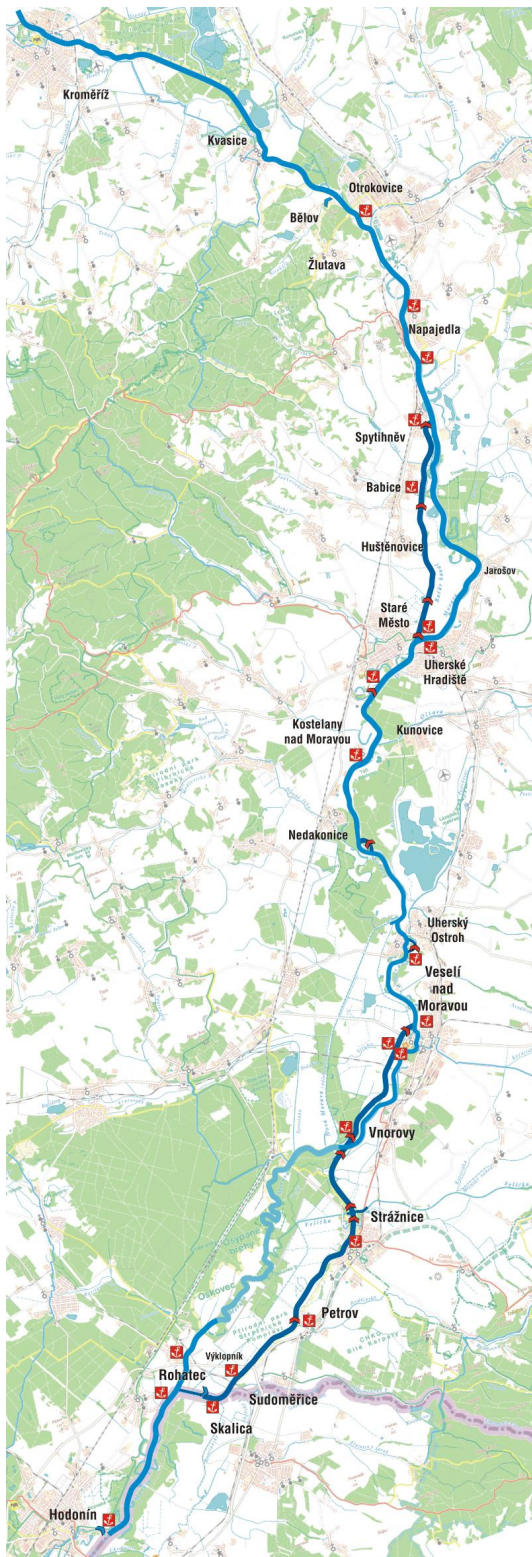
Zdroj: Bařův kanál – plavební atlas

Mapa dílčích úseků Baťova kanálu



Zdroj: Baťův kanál – plavební atlas

Mapa toku řeky Moravy s Baťovým kanálem



Zdroj: Baťův kanál – plavební atlas

III.

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora:	Jiří Komínek
Obor:	Management cestovního ruchu
Forma studia:	Kombinované
Název práce:	Vyhodnocení potenciálu Baťova kanálu pro cestovní ruch
Rok:	2013
Počet stran textu bez příloh:	57
Celkový počet stran příloh:	3
Počet titulů českých použitých zdrojů:	7
Počet titulů zahraničních použitých zdrojů:	0
Počet internetových zdrojů:	16
Počet ostatních zdrojů:	1
Vedoucí práce:	RNDr. Antónia Dvoranová