

Ostrov Štvanice je obklopen vodními díly

22.11.2011 Benešovský deník str. 2 Benešovsko/region
JAN PUCI Povodí Vltavy

Historie ostrova není spojována jen se stadionem, ale vážou se k ní jezy, plavební komory i **vodní elektrárna**

Praha – **Tok Vltavy** se v průběhu staletí v Praze výrazně proměnil a okolí ostrova Štvanice je toho zářným příkladem. Nejstarší, z dnešního pohledu velmi jednoduchý, návrh na kanalizování **Vltavy** u ostrova Štvanice pochází z roku 1778 od stavebního ředitele Hergera.

K samotné realizaci komplexu staveb došlo ale mnohem později, a to v letech 1907 až 1913, kdy byly postaveny náběžní zdi, nové Helmovské jezy, vorová propust, plavební komory a elektrárna na špičce ostrova, která se tak stala první stavbou tohoto typu v Praze.

Výroba energie

Elektrárna byla původně osazena třemi turbínami typu Francis firmy Kolben Daněk a bez větších problémů sloužila až do začátku sedmdesátých let. V provozu vydrželo například i původní unikátní převodové kolo s dřevěným ozubením. Nicméně v roce 1972 bylo dílo pro úplné opotřebení technologické části odstaveno z provozu a jeho část zabetonována, protože se nepočítalo s obnovou.

V letech 1984 až 1987 však byla provedena celková rekonstrukce elektrárny, která dodnes slouží k výrobě energie. O výrobu se starají tři Kaplanovy turbíny. Instalovaný výkon je 5,67MW.

Další rekonstrukcí prošla po ničivých povodních v roce 2002, kdy byla prohlášena kulturní památkou. V současnosti je elektrárna na každém jezu v Praze, kromě Štítkovského a Staroměstského v centru, kde takové stavby není možné umístit.

Je na nich totiž jen metrový spád, tudíž investice se vzhledem k malému množství vyrobené elektřiny nevyplatí. I tak hlavní město mezi českými a moravskými městy ve využívání energie vyrobené z vody dominuje.

Ostrovy a plavební komory

Před sto lety nevznikla u Štvanice jen elektrárna a další vodní stavby, ale také Hlávkův most. Došlo i k odstranění soustavy ostrovů. Takový osud potkal nejen Jeruzalémský, Korunní a Primátorský ostrov, ale i Helmové, Lodní a Nové mlýny.

Změnil se tvar ostrova Štvanice. Tyto velké změny provedené ještě za Rakouska-Uherska přečkal Rohanský ostrov, ale jeho osud byl zpečetěn v období první republiky. V roce 1929 byl totiž zasypán Rohanský kanál, čímž zmizely z mapy elektrárna Těšnov, Šaškovy mlýny i Rohanský ostrov.

Pod zmiňovaným Hlávkovým mostem jsou vedle sebe umístěny plavební komory. Obě jsou děleny středními vraty na dvě komory. Malá komora má celkovou délku 115 a velká 175 metrů.

Pro plavební komory u ostrova Štvanice je v posledním desetiletí typické, že sice významně stoupl počet lodí, které tudy proplují, ale zároveň hmotnost přepraveného zboží mnohanásobně klesá.

Jezy

Zajímavou historii mají jezy bezprostředně sousedící s plavebními komorami.

„Kratší, dříve rovněž pevný jez, situovaný mezi pravým **vltavským břehem** a zdí **plavební komory**, byl v roce 1988 nahrazen jezem pohyblivým, hrazeným dvěma klapkami, přičemž každá je dlouhá 27 metrů. Pod tímto jezem je dnes provozován sportovní kanoistický kanál, dobře viditelný z Hlávkova mostu,“ uvedla Michaela Pohůnková, mluvčí státního podniku **Povodí Vltavy**, který hospodaří se sto šesti **vodními nádržemi**, devatenácti **plavebními komorami** na **Vltavské vodní cestě**, sedmačtyřiceti pohyblivými a třemi sty pevnými jezy a také osmnácti **malými vodními elektrárnami**.

Při zmínce o **vodních dílech** u ostrova Štvanice nelze opomenout ani Helmovský jez. Ten vedl přes tři ramena **Vltavy** již od středověku a měl délku přes půl kilometru. Název je odvozen od majitele mlýnů, které v místech stály od 14. století.

Plavba na vltavské vodě

P Byla podle některých historických pramenů provozována již v 7. století. Nejčastěji dopravovaným zbožím byla v té době sůl. Za panování Karla IV. byly na řekách realizovány již první úpravy pro zlepšení plavebních podmínek. PVroce 1777, za vlády Marie Terezie, byl vydán tzv. Český navigační zákon a předpisy říční policie. Se stále se zrychlujícím rozvojem průmyslu i obchodu přestávala **Vltava** ve své přirozené podobě vyhovovat zvyšujícím se nárokům na plavbu. Důraz byl kladen zejména na potřebu propojení Prahy a středních Čech s Německem a Severním mořem. Skutečným historickým mezníkem bylo ustanovení „Komise pro kanalizování **Vltavy** a Labe v Čechách“ v roce 1896. Díky práci této komise bylo v historicky krátké době vybudováno 11 zdymadel mezi Prahou a říšskou hranicí, zaručujících po většinu roku plavební hloubku 2,10ma umožňující plavbu lodí o nosnosti 1000 tun. P Jezy vzdouvajícívoduk zajištění potřebné plavební hloubky byly vesměs pohyblivé.

Foto popis| TURBÍNY SE STARAJÍ o výrobu energie.

Foto popis| LETECKÝ POHLED na **Vodní dílo** Štvanice.

Foto popis|

Foto autor| Foto: Archiv **Povodí Vltavy**