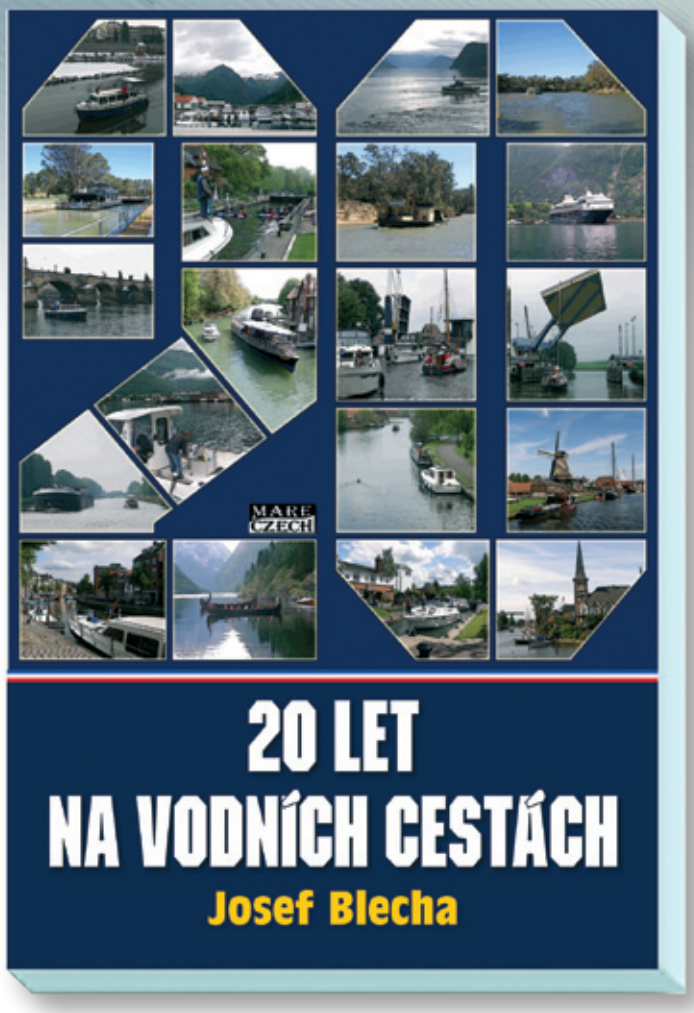
www.mare-czech.cz

MARE CZECH

Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Dvacet let na vodních cestách
Josef Blecha
ISBN 978-80-88215-18-9
barevných fotografií 193
Stran 188
Doporučená prodejní cena 333 Kč

V nakladatelství Mare-Czech
v edici KAPITAN
vyšlo v září 2019

Distribuci zajišťuje Kosmas, s. r. o.

Dvacet let na vodních cestách: To jsou zprávy – cestopisy o turistických plavbách na malých plavidlech po vnitrozemských vodních cestách Josefa a Ludmily Blechových. Autor vybral z mnoha svých plaveb ty nejzajímavější – od Austrálie přes země Evropy až po Kanadu. Dvacet krátkých cestopisů popisuje zážitky z plaveb, technická data použitých plavidel a samozřejmě i zajímavou historii proplutých vodních cest. A je to opravdu neobvyklý cestopis, který se v takovém rozsahu na našem trhu dosud neobjevil. Ale hlavně je myšlený jako inspirace pro ty čtenáře, kteří by chtěli autora následovat v poznávání cizích zemí zajímavým způsobem – z vody.

Josef Blecha

(✳ 1949 v Jičíně), po ukončení Vysoké školy chemicko-technologické v Praze pracoval jako vedoucí v chemických laboratořích, po roce 1990 změnil výrazně profesi a až do odchodu do důchodu byl ředitelem Úřadu práce v Kolíně.

Před dvaceti lety se stal spolu se svou manželkou Ludmilou, praktickou lékařkou v Kolíně, náruživým vyznavačem a propagátorem canalboatingu – turistické plavby po vnitrozemských vodních cestách. Rád se o své zážitky dělí se stejnými náruživci publikací na webu i v časopisech, tentokrát i v souhrnné formě knižně. Cestopisy však nejsou jeho jedinou psací aktivitou. Nedávno vydal úspěšnou detektivní novelu Mrtvá v lužním lese, samozřejmě taky s lodní tematikou.

Ukázka:

„Sýrový" den bez čarodějnic. V mariné Hatenboer Yachting v Nieuweigenu u Utrechtu nás v sobotu čekala pěkná a pohodlná patnáctimetrová loď „Derby 34", na kterou jsme nanosili týdenní zásoby – mně to připadalo na víc než na týden, ale o tom nerozhoduje kapitán, ale lodní kuchaři – a ve 12 hodin jsme s tím „křižníkem" vyrazili na pro tento půlden dlouhou plavbu do sýrového města Gouda, cíle dnešního dne. Pluli jsme po nejužším kanále celé naší okružní plavby, po kanále Hollandische IJssel. Sice byl opravdu úzký, ale o to hezčí zážitky nabízel a poskytl velmi cenné zkušenosti s častými zvedacími mosty. Ideální prvotní trénink pro vedení tak velké lodi.

Plavba se poněkud prodloužila, protože přítomné dámy si chtěli na „čarodějnické váze" v místním čarodějnickém muzeu v Oudewater ověřit, jestli náhodou nepatří do této skupiny stvoření. Já jsem tam s nimi nebyl, tak nemohu potvrdit, jak takové vážení proběhlo. Vše však dobře dopadlo, a tak jsme nemuseli mít obavy ze dnů příštích. V podvečer jsme dopluli do Goudy, a jelikož byly následující dva dny svátky, kotvili jsme mimo centrum města na hlavním kanále – ten městský byl uzavřen. Tohle místo bylo zajímavé tím, že bylo v dosahu mořského vzdutí a hladina se během dne měnila o více než metr. Sýr jsme si v Goudě nekoupili, protože ty správné sýrové trhy jsou jen ve čtvrtek.

Krásný Leiden. Z Goudy do Leidenu jsme pluli po širokém hlavním kanálu, na který nás asi o tři metry vyhouplo zdymadlo Juliansluis. Nizozemí je hustě zalidněná země a tato západní oblast obzvlášť. Ale jak místní nakládají s krajinou ... to je pak každá píď země vlastně parkem. A byť až k břehům kanálů přiléhají dvorky a zahrady domků a vil, nikde žádný svinčík odvrácené strany. A to nám Čechům jaksi nejde do hlavy. Z takovéhle země se fakt blbě vrací na naše vodní cesty, často lemované „zadními dvorky".

Kanál Gouwe je už uzpůsobený pro velké nákladní lodě, a tomu odpovídal i lodní provoz a rychlost zvedání mostů – zdržení je jen velmi malé. Přes Alphen A/D Rijn jsme dopluli do Leidenu a měli to štěstí, že i nyní, před hlavní sezonou, jsme našli volné místo ke kotvení v městském hafnu přímo v centru města, vybaveném i nedalekými sprchami. Ideální příležitost pro podvečerní procházku městem – stála za to. Jako snad ve všech nizozemských městech, zde možná ještě krásnější. Pouze služba na lodi si nemohla ty zážitky dopřát, neb někdo tu večeři pro hladové lodníky připravit musel. Zítra bude řada na někom jiném.

Tulipánový den. Leiden jsme opouštěli s jasným cílem: zakotvit v poledne v Lisse a navštívit Keukenhof. Kdo nenavštíví v dubnu holandský Keukenhof, jako by v Nizozemsku nikdy nebyl. Obzvlášť se na to těšili někteří členové posádky, vlastnící doma zahrádky. Plavba do Lisse byla zajímavá, přes jezera Kagen plassen, kte-

rá nám svou široširou hladinou přinesla změnu oproti těsným kanálům. A tu očekávanou tulipánovou šou už předznamenávala obrovská pole rozkvetlých cibulovin po obou březích, neb jsme právě vpluli do centra pěstování těchto květin v Nizozemsku. Lisse je strategické místo, je jen necelé dva kilometry pěšky od Keukenhofu.

Prohlídka Keukenhofu všechny nadchla. Je to obrovská zahrada a park dohromady plný kvetoucích tulipánů a jiné květeny, tvořící barevné obrazce, až oči přecházejí... Nevadil ani nával turistů, kteří také ukájeli svoji botanickou zvědavost během těch několika málo otevíracích týdnů v roce. Do maríny v Lisse nás potom nechtěli na noc s naším nadrozměrným plavidlem pustit – 15 metrů se tam prý nevejde, tak jsme se vrátili pár kilometrů zpět na jezero, a bylo to fajn. Malá soukromá marína s veškerým potřebným vybavením. Den tím nekončil, na telefonické zavolání nás přijeli navštívit naši mnohaletí holandští přátelé Carla a Alan z deset kilometrů vzdáleného Noordwijkerhoutu, kde bydlí. Dlouho do noci jsme všichni poseděli u malého občerstvení na rozlehlé horní palubě našeho korábu.

Další zastávka, která stála za to: Haarlem. Vzhůru do Haarlemu, který je dle průvodců opravdu městskou perlou. Asi to bude chtít spěchat, aby nám na něj zbylo více času. Vždyť neplujeme jen kvůli plutí, ale abychom taky něco poznali. Široký kanál nás z jezer doprovází až do Haarlemu. Ve městě je několik zvedacích mostů, ale proplouváme jen dva a ostatní si necháváme na ráno. Za druhým už jsme v centru města, a tak u přístavního mola, které se táhne podél kamenného nábřeží, končíme dnešní plavbu. Je tam elektrická přípojka a opět možnost čerpání vody. Přístavní taxu asi 12 EUR platíme u obsluhy následujícího otočného mostu.

Před večeří zvládáme prohlídku města. Navštívili jsme i krásné muzeum Franze Halse. Chtěli jsme si po delší době obnovit dojmy z obrazů starých holandských mistrů – když už jsme měli tu jedinečnou možnost. No a večer jako obvykle: večeře na horní palubě lodi, mírná likvidace zásob dobrého moravského vína přímo uprostřed pulzujícího života ve městě ... kdyby kolemjdoucí věděli, jaké dobroty pijeme, určitě by se nám nahrnuli na palubu.

Marína Sixhaven v Amsterdamu. Z Haarlemu je to do Amsterdamu po vodě jen skok – na vzdálenost. Ale zdrželi jsme se na velkém zdymadle Schutsluis, které nás mělo zdvihnout na Noordzeekanaal. Ten spojuje amsterdamský přístav s mořem a je stavěný i pro oceánské obry. Před komorou se utvořila poněkud velká tlačenice lodí a obsluha se jich snažila nacpat do komory co nejvíc. Při téhle příležitosti nám došlo, že jsme vlastně minulé tři dny pluli asi tak dva metry pod hladinou moře a každé proplavování lodí touto komorou napouští do celé oblasti vodu, která se potom musí pracně čerpat zpět do moře. Nemají to ti Nizozemci jednoduché.

Už při plavbě amsterdamským předměstím jsem přemítal, bude-li v námi vyhlédnuté maríně Sixhaven místo. Bylo, jedno, na konci řady lodí. Být náš korábek o dvacet centimetrů delší, tak jsme se tam nenasoukali. V tom momentě jsem si uvědomoval, jak velká míra je dvacet centimetrů. Tahle marína má strategickou polohu pro návštěvu centra města. Hned vedle ní přistávají osobní ferry, které vás každých 15 až 30 minut, 24 hodin denně, za pár minut a zadarmo dopraví do centra. Fakt, do centra jsme nešli kvůli návštěvě coffee shopu, ani kvůli uličkám s červenými lucerničkami a ani za nákupem briliantů. V surinamské restauraci v čínské čtvrti jsme si pošmákli na výborně upravené rybě. A Amsterdam? Hlavní zážitky jsme si šetřili na páteční večer a sobotu, na královnin „birthday", nevšední každoroční oranžový den. Ale to už bylo navíc naší plavby.

Nevyšel nám Naarden. Ten Naarden byl v plánu, pokud budeme mít dostatek času, protože leží trochu stranou od naplánované plavební trasy. Sixhaven jsme ráno opouštěli za změněného počasí – k horšímu. Vlastně jsem se ještě nezmínil o počasí předešlých dnů. Místní tak výjimečně krásný konec dubna už dlouho nezažili a naše děvčata ho nazvala plavkovým. Takže ta změna byla poněkud výrazná a došlo na teplé větrovky, vytažené ze dna kufrů. Ale co, na lodi se musí zažít každé počasí. Po asi půl hodině plavby nás nejmenší „sluis" ze soustavy Oranjesluisen spustila na vody Ijsselmeer s cílem Naarden. Tohle vnitřní holandské moře je dostatečně veliké na to, aby nám silný protivítr a vysoké vlny docela znepříjemňovaly plavbu. I z časových důvodů jsme to proto obrátili a zpět přes zdymadla vpluli na Amsterdam-Rijnkanaal, směřující na jih. Škoda toho Naardenu. Už jsem si v duchu představoval, jak stojím před sochou našeho myslitele J. A. Komenského a chystám se ho oslovit třeba takhle: „Před tebou teď stojím v smutku, neb naše školství ničemné je vskutku"... nebo něco podobného.

Po pár kilometrech jsme se krátkým spojovacím kanálem dostali na řeku Vecht, jejíž břehy byly hustě lemovány plovoucími, trvale obydlenými „domky" – že by nouze o pozemky byla až tak veliká, nebo nový životní styl? Řeka nás dovedla do Muidenu, kde stojí za pozornost stejnojmenný zámek a taky komora, která vyrovnává vodní hladinjselmeer. Nakonec jsme nocovali u nábřeží v městečku Weesp. Poslední noc na lodi.

I.
NIZOZEMSKO 1999: LODÍ KRAJEM BEZ HORIZONTU

Do Skotska nás nezlákala ani whisky, ani dudácí, ani osamělá krása skotských hor s nekonečnými horizonty zelených vrcholků, ocelově se třpytící horská jezera, romantické hrady a zámky v decentně udržovaných parcích a ani rozervaná mořská pobřeží – i když nic z toho jsme při cestě z Edinburghu na sever k cíli naší cesty očím neodepřeli. Důvod naší výpravy do tak vzdálené končiny byl veskrze účelový: na motorové jachtě proplout skotským Kaledonským kanálem z jednoho konce na druhý a zpět. Možná...

S Nessie pod kýlem. Zjeví se zrovna nám, ona Lochnesská příšera? Jak bude vypadat? Nikdo ji dosud neviděl. Nebude větší než loď? A pamětku, co když se mi ji podaří ulovit? Vyplatí mi skotský pivovar Guinness desítky let vypsanou odměnu půl miliónu liber? Co s těmi penězi udělám ... konec, dost! Podobně se snad každému mihne v hlavě pár podobných prchavých myšlenek, když se před ním po několika mílích plavby po kanále poprvé otevře nekonečně dlouhé a okolními kopci úzce sevřené jezero Loch Ness. Ale to zároveň přichází chvíle začít se řádně věnovat řízení lodi a navigaci na téměř vždy větrem zvlněné jezerní hladině.

Aby se tento okamžik mohl uskutečnit, předcházelo mu něco málo činností při organizování výpravy. Především objednání lodi, na které se plavíme. Nebylo to nic složitého: pár hodin na internetu při hledání vhodné společnosti, která motorové jachty na kanálu pronajímá, výběr vhodné lodi, několik e-mailů při domluvě termínu a zaplacení pronájmu. Takže nakonec jsme si jedno červnové pondělní odpoledne převzali bez problémů od charterové společnosti Caley Cruisers ve skotském Invernessu jeden z jejích castlů – „Rattray Castle" – vlastně osmimetrovou motorovou loď z jejich početné flotily, kde každá má jméno po nějakém skotském hradu. No problem!

Převzetí lodi v marině předcházelo bezpečnostní školení, které jsem nezažil za dalších mnoho let canalboatingu, vlastně ani za celý svůj minulý profesní život: např. použití světlic v případě nebezpečí, jak si obléci lifejacket a mnoho dalších potřebných dovedností, které měly zachránit náš život při ztroskotání. Klíčil v nás pocit, že se možná zařadíme do těch několika desítek lodníků, kteří zde kdysi ročně zahynuli. To bylo kdysi... Vzhůru tedy na sedmidenní plavbu, snad to vyjde ... možná půjčovatelé lodí jen chtějí zvýšit svoji důležitost, nebo si u nich půjčují lodě opravdoví nezmarkové a nezodpovědní jedinci, a oni chtějí být kryti. Prostě bezpečnost dnes světem vládne – někdo však neví, proč...

A abych nakonec nezapomněl na tu příšeru Nessie. Místní ji však důvěrně a laskavě říkají jen Nessie – žádná příšera či obluda či nestvůra to v jejich očích není. Jsou rádi, že ji mají, ale až tak velký humbuk kolem ní nedělají: jedno muzeum, tetky ve všech prospektech o skotském Highlandu, pár pohlednic a spousta roztomilých zelených plyšových ztvárnění v obchodech. To je tak z celé fámy všechno. Ale turistický ruch to zvyšuje úspěšně. Daleko větší neznámá při plavbě po jezerech Grand Glen není ani tak možnost zjevení se lochnesky, jako přítomnost vhodného počasí. Ale jak jsme později poznali, ve Skotsku je každé počasí vhodné.

Kaledonský průplav. *Kde je, kdy a proč byl Caledonian Canal postaven? Nejlepší je volné citování dobové novinové zprávy. „Pro vybudování lodního kanálu napříč severním Skotskem byly v roce 1800 vydány dávky. Upadající ekonomika potřebovala nový impuls a angličtí lodníci volali po spojení z jedné strany Británie na druhou bez ohrožování loděmi napoleonské Francie na severu Skotska. Stavitel Thomas Telford, který vypracoval návrh průplavu, byl na vrcholu své slávy. Proto nepřekvapilo, že jeho projekt byl v roce 1802 komisí přízně přijat. Některé byly podrobně zpracované, průplav byl navržen pro velké námořní lodě – ne jako klasické anglické kanály pro úzké nákladní bárky, narrowboaty, a protínal skotskou Vysočinu s využitím slavného jezera Loch Ness."*

A novinová zpráva o padesát let později: „Velkorysost, s jakou byl budován – nasazení strojů a dělníků, nenáročná přemístěné zeminy a skal – předurčily Kaledonský průplav stát se pozoruhodným dílem. Průplav má 29 zdymadel, která ostře jsou oproti původnímu projektu o něco užší. A cena, po dokončení v roce 1822, téměř třikrát převýšila původní rozpočet."

Avšak ani další hodnocení provozu kanálu nebylo úplně příznivé – nemohly jím proplouvat lodě té velikosti, jak se původně očekávalo. Projekt také nepočítal s nepřízní počasí. Na větrné skotské Vysočině se mnohdy na dlouho stával průplav, umístěný do hlubokého údolí, větrným tunelem, který lodě mnoho dní zadržoval, takže častokrát raději plachtily opět původní cestou kolem severního Skotska. Nicméně kanál je dodnes považován za triumf technického umu.

Tolik dobové zprávy. *Co dodat? Snad jen několik technických parametrů dodnes perfektně udržovaného kanálu z čilým turistickým provozem. Celková délka vodní cesty, od moře k moři, od severovýchodu k jihozápadu, od Inverness k Fort William, je 88km, z toho umělé prokopaný průplav 32 km, zbytek cesty tvoří protáhlé jezera Loch Ness, Loch Oich a Loch Lochy, hezky vhodně seřazené v hlubokém údolí Grand Glen. Nejvýše položeným je prostřední Loch Oich, jen 32 metrů nad mořem. Tento výškový rozdíl oproti moři musí nahoru a dolů překonat plavidla*

však na lodi hladem netrpíme. Dobře vybavená kuchyňka „Vistule" umožňuje uvařit cokoliv. A my se v lodním vaření vyznáme. V noci na lodi zimou netrpíme, opět celou noc běží naftové topení. Na zítřek máme plán doplout až k přátelům do Mariny Vltava v Nelahozevsi, ale to už není na Labi, ale na 20. ř. km Vltavy. Chceme totiž plout po Vltavě až do Prahy – co my, ale Lukasz, ten je šéfem expedice.Na zimní Prahu se moc těší a o plavbě rozhoduje on.

Neděle 9. prosince: Velké Žernoseky – Nelahozeves, 74 km, 7 zdymadel

Časné ranní odplutí ze Žernosek byla opravdová „lahůdka", která ovšem nebyla na těhle expedici poslední: přetrvávající mráz vytvořil kolem lodi ledový krunýř, tma, mlha ... přesto jsme po dvou kilometrech bloudění našli na levém břehu komoru Lovosice a zdárně ji k údivu obsluhy propluli. Potom už si nás další labská zdymadla předávala jako atrakci a plavba až na soutok s Vltavou nad Mělníkem byla bez problémů. Asi v 10 hodin jsem jen tak ze zvědavosti a s předstihem zavolal Petrovi Koženému do Mariny Vltava: „Ahoj Petře, budeš asi překvapenej, ale blížíme se k vám od Labe na lodi ... fakt na normální lodi ... ne, ledoborec to není ... vždyť mě znáš, že neklám ... připrav nám něco dobrého k večeři a hlavně teplou sprchu..." Ještě že v telefonu nebyl vidět překvapený obličej toho na druhém konci telefonního spojení.

Petr nám za pár minut telefonem kontroval nepříjemnou informací, se kterou jsme nepočítali a za kterou on nemohl: „Komory na Vltavě, kromě pražských, jsou v provozu jen do 15 hodin, stihnete to?" Problém: na druhé vltavské zdymadlo Mířejovice to nemůžeme v žádném případě stihnout! Takže probíhaly další telefonáty, tentokrát Petrovy manželky Květy (ženská vždy zařídí více než chlap) a její přímluvy u šéfů přes zdymadla. Výsledek této charitativní akce byl pozitivní: Dostali jsme svolení proplout Mířejovicemi až v 16 hodin. Ale ani první vltavské zdymadlo Hořín nebylo bez problémů. Ukázalo se, že horní zdrž zdymadla už začíná zamrzat. Tady to bylo asi sto metrů dlouhé centimetr silného ledu. Byl to ovšem jen takový trénink, další dny bylo hůř, jak to předpovídala předpověď – ale budeme muset tu slotu překonat.

Večer v Marině Nelahozeves nás postavil na nohy – jak jinak než u přátel. Od Květy jsme se dozvěděli, že celou telefonickou akci podnikla proto, že nechtěla mít na svědomí, že chcípnem mrazem a hladem někde v půlce Hořínského kanálu. Zlatá holka. Ale zatracené vstřícní byli i ti od zdymadel. Lidé od vody jsou opravdu spolehliví, zvláště pokud se jedná o vyhovění bláznům, zarputilým skipperům.

ník bylo postaveno v roce 1939 pro překládku lignitu z železničních vagónů do lodních člunů. Celý vagón se pomocí důmyslného zařízení překlopil do lodi ... ráz na ráz ... stojí to za zhlédnutí.

V Marině Výklopníku je dost míst na kotvení. Po obvyklé zmrzlině pro děti a prohlídce historického objektu jsme nabrali směr plavby zpět s cílem ve Strážnici. Vynechali jsme plavbu do dva kilometry vzdálené Mariny Skalica, kterou ve větším stylu vybudovali na svém území slovenští přátelé. Baťův kanál totiž dál za Výklopníkem tvoří hranici mezi Českem a Slovenskem a skalická marina je vlastně půl na půl. Cestou zpět mijíme dokončovanou luxusní marinu v Petrově – jistě bude v příštím roce hitem Baťáku. Na noc se vyvazujeme na molu ve Strážnici. Lída s dětmi si jde užívat nedalekého strážnického koupaliště a já jdu šmejdit po městě a hledat nějaký vhodný vinný sklípek, abychom z mého nákupu poznali zdejší bohulibé končiny nejen z vody, ale i podle vína.

Je neděle a vedro, rychle zpět do Babic na koupání do osvědčeného písáku, který je jen několik stovek metrů od domovského přístaviště.

I přes přetrvávající vedra věnujeme další den, pondělí, sucho zemské tíže do nedalekých Bílých Karpat, neboť doufáme, že ve větší nadmořské výšce bude přijatelnější teplota. Autem jsme popojeli pár desítek kilometrů a z obce Strání jsme zdolali po usilovném pochodu Velkou Javořici (970 m n. m.). Děti to braly jako utrpení, protože prý s námi jely na loď a ne na horolezení. Já zase zastávám názor, že během plavby se musí občas prozkoumat pěšky i okolí – aby nezakrněly nožičky. A když jsme se vrátili odpoledne na loď, palubní teploměr ukazoval v uzavřené lodi „pouhých" 50°C. Rychle na písák.

Na poslední den nám toho z Baťova kanálu moc nezbylo: z Babic do Otrokovic a zpět, pouze jeden den příjemné plavby. Na této asi třináctikilometrové trase je pouze jedno zdymadlo, komora na říčním jezu Spytihněv, která je taky známým centrem charteru lodí, hausbótů a výletních lodí. Komora nás zvedá na řeku Moravu, po které se plavíme až do konečného přístaviště v Otrokovicích. V tomhle úseku je řeka taky opravdu krásná, široká, klidná ... romantiku neruší ani silueta průmyslové zóny v Napajedlích. Mijíme levostranný přítok Dřevnici a za pár minut jsme na dlouhém a pohodlném molu v Otrokovicích. Tady splavnost Moravy končí. Během poledního přestávky se sám pokouším najít na soutoku s Dřevnicí bývalý konečný uhelný přístav pro vykládku nákladních člunů původního kanálu, ale všechny stopy po něm už zavál čas. Vědí o něm asi jen odborníci a jeho stav ukazují jen dobové fotografie.

X.
ANGLIE 2008:
V KOLÉBCE KANÁLOVÉ PLAVBY

raulických zdvihadel v Anglii, Belgii a Francii a této zkušenosti bohatě využil. Zdvihadlo Kirkfield se stalo součástí stavebně velmi náročného úseku kanálu Trent–Severn v údolí řeky Talbot a po jeho dokončení mohla být zprovozněna celá vodní cesta. Zdvihadlo Kirkfield má dvě komory o rozměrech cca 4,2 x 16 x 2,4 m, navzájem propojených hydraulickým systémem. Zdvižení nebo spuštění lodě o 14,5 m trvá včetně vplutí a vyplutí z komory pouhých deset minut. V letech 1960 – 1966 bylo zdvihadlo rekonstruováno: byla přebudována stavební část, část technologická byla zachována v původní podobě, pouze byla doplněna o automatiku.

Vodní cesta na východ je součástí sestupné větve kanálu směrem k jezeru Ontario. Ty dva dny nám ani tak nezáleželo, kam doplujeme, pouze jsme se chtěli jen tak courat po vodě. Přesto jsme přes několik jezer a zdymadlo Buckhorn dopluli až k dalšímu zdymadlu Lovesick, které překonává krátké peřejnaté spojení dvou překrásných jezer, zaplněných spoustou ostrůvků, skalisek a plavebních úžin. Po delším navigačním cvičení s GPS se nám podařilo najít a navštívit na odlehlém břehu jezera indiánskou rezervaci Ojibwa. Ale kromě prodejny suvenýrů to nemělo s prvními obyvateli Kanady mnoho společného. Asi si na historii moc nepotrpí. Poslední den plavby se nám odměnil krásným slunečným počasím, jako kdyby chtěl odčinit dny minulé. Večer jsme dopluli opět do zátoky Pigeon a na lodním grilu si ukuchtili poslední lodní večeři, na které jsme si dali opravdu záležet. Po skoro 300 naplutých kilometrech jsme si to možná i zasloužili. Nad dobře propečeným stejkem jsme nešetřili chválou nad Trent-Severn Waterway. Proplout ji někdy celou, to by byl zážitek! Tak jo! Vyrazili jsme dál na desetidenní čundr po Kanadě, abychom na závěr naší kanadské cesty ještě poznali vodní cestu Rideau.

Vodní cesta Rideau:

Vodní cesta Rideau se od Trent-Severn moc neliší. Rozlehlá jezera s členitými břehy a spoustou ostrůvků, krátké kanálové úseky se zdymadly. Lišila se naše plavba: místo hausbótu rychlý motorový člun, místo delšího poznávacího výletu krátká sportovní plavba. A plavbu jsme měli naplánovanou asi takhle: na motorovém člunu poplujeme jeden den tam, na noc zakotvíme u malého ostrůvku, uděláme si romantický piknik a druhý den zase zpět. Zážitkem měl být právě ten malinký, úplně opuštěný kousek pevniny, kterých je na Rideau nepočítaně ... ale realita byla trochu jiná.

Motorový sedmimetrový „Baja Cuddy Cabin Cruiser", půjčený v Brown's Marině v místě zvaném Chaffeys Lock, byl opravdu rychlý, už při zkušební plavbě Dave předvedl jeho 50 km/hod. O co byl rychlejší, o to měl menší vybavení pro delší plavby, pouze místo na přespání na přídi. Ale s tím jsme počítali a přizpůsobili tomu plavbu a vybavení, které jsme si vzali sebou. Než jsme v neděli ráno dorazili do Chaffeys Lock, cestou autem z Ottawy jsme část kanálu Rideau dobře prozkoumali: obdivuhodná byla symbióza měst a městeček s kanálem, který vlastně kdysi dávno „zavinil" jejich vznik při budování a při jeho provozování – Kingston, Westport, Newboro, Smith Falls, ...

Iniciací výstavby Vodní cesty Rideau *v kanadské provincii Ontario byla válka mezi Spojenými státy a Kanadou v roce 1812 a snaha zajistit Kanaďanům bezpečnou dopravní trasu z Montrealu do oblasti jezera Ontario. Výstavby kanálu se ujal*

Křižovatka vodních cest Priepert:

Na 72. km OHW, na jezeře Elbogensee, leží křižovatka vodních cest Priepert, na sever pokračuje OHW a na východ začíná Müritz-Havel-Wasserstraße (MHW) s krátkou odbočkou do Rheinsbergu. Rheinsberger Gewässer a z ní ještě další krátká odbočka Zechliner Gewässer.

Tahle cesta – MHW – končí na velkém jezeře Müritz. Pokud toto jezero překonáme, dostaneme se na Müritz-Elde-Wasserstraße, která nás dovede až do Labe u Dömitz. Proto jsem si dovolil napsat o možnosti doplout až do Kolína.

Ale i jižním směrem se můžeme dostat do Kolína, z horní Havoly do Kanálu Oder-Havel, přes Potsdam do dolní Havoly a Kanálem Havel-Elbe přes Brandenburg do Labe u Magdeburgu.

A to jsem se nezmínil o dalších možnostech plaveb

– Kanálem Havel – Oder do řeky Odry a dále do cizího Polska

– anebo do krásné plavební oblasti jižně od Berlína, na Kanál Spree – Oder a do oblasti řeky Dalove.

5. den plavby – čtvrtek: Marina Wolfsbruch – Wesenberg

Ráno jsme se probudili opět do krásného dne. Využili jsme služeb mariny a natankovali potřebné množství benzínu a pitné vody a vyrazili směr Wesenberg. Původně jsem měl v plánu doplout až do Neustrelitz, ale to by páteční zpáteční plavba byla velmi dlouhá. Plavba (20 km, tři zdymadla) probíhala takto: Schleuse Wolfsbruch, Canower See, Kleiner Pälitzsee, Großer Pälitzsee, Strasen, Schleuse Strasen, Ellbogensee, Priepert, Großer Priepertsee, Obere Havel Wasserstraße, Schleuse Wesenberg, Woblitzsee, Hafen Wesenberg – to jen tak na ukázku, jak je plavba pestrá.

Do Stadthafenu Neustrelitz (na 94. km OHW), kde Ober Havel-Wasserstraße končí, jsme tedy nedopluli. Ale Neustrelitz nabízí pěknou zoologickou zahradu a nedaleký Slawendorf – slovanskou osadu s ukázkami starověkých řemesel a staveb. Je to historický park, postavený ... jak jinak, než pro děti. Pár hodin na prohlídku není nic a žádná nuda pro děti. Ani je není potřeba moc hlídat.

Za zmínku, abych učinil popisu kilometráže zadost, stojí na jezeře Woblitzsee odbočka řeky Havoly doleva na jezero Labussse, ale tam plavba motorových lodí končí – dále je možno pokračovat jen na kajaku. OHW pokračuje dál kanálem Kammerkanal nalevo od jezera Zierker See.

Kotvení ve Wesenbergu je komorní a příjemné ve starém rybářském přístavu na konci dlouhého jezerního zálivu. V nedaleké rybí farmě je prodej

XX.
NORSKO 2011:
TOHLE BYL FJORDBOATING - ÚŽASNÝ