

OUTDOOROVÝ ČASOPIS S UNIKÁTNÍ DISTRIBUCÍ – ROZDÁVÁN ZDARMA VE 430 OUTDOOROVÝCH CENTRECH
KOMPLETNÍHO DOBRODRUHA NAJDETE ROVNĚŽ NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH WWW.CASOPISDOBRODRUH.CZ

2 2009 Ročník XIII. DOBRODRUH ZDARMA

DVOUMĚSÍČNÍK PRO AKTIVITY V PŘÍRODĚ

Jiří Havel: S PÁDLEM NA LOFOTECH



Svolvaer na dosah



ALPINE PRO
SPORTSWEAR & EQUIPMENT
OFICIÁLNÍ PARTNER
ČESKÉHO OLYMPIJSKÉHO TÝMU
2009 - 2012



MEMBRÁNOVÁ OBUV
SPIDER
100% NEPROMOKAVÁ
A PRODYŠNÁ

Jestli je Norsko studené, romantické a slané, pak Lofoty jsou ještě studenější, romantičtější a slanější. Jestli k Norsku patří ryby, pak Lofoty a ryby jedno jsou. Především je ale pobřeží Norska riskantní pro plavidla všeho druhu a Lofoty patří k nejnebezpečnějším. Hrůzu budí především Maelström, obrovský vír, trychtýř, nálevka, díra v moři, jak soudili Verne, Poe a Melville. Kdo dnes vůbec ví, proč se žetězu stovky ostrovů vysoko za polárním kruhem říká právě Lofoty? V muzeu v Narviku to věděli. LÓ je rys a FÓT je stopa. Jako počáteční informace by to mohlo stačit. Vyplout ale stejně můžeme až za pět dnů.

CESTA JE DALEKÁ

Není v Evropě mnoho míst, která jsou z Brna dál, než Lofoty. Moderní společnost nabízí spoustu dopravních možností, ale vzhledem k šesti skoro šestimetrovým kajakům jsou vlaky, letadla, autobusy, motorky a osobáky k ničemu. Takže mikrobus s přívěsem a vytrvale stoupat po přičkách rovnoběžek stále k severu, až den a noc splynou, stejně jako splyne jednotvárný hukot

motoru s pilným chrápáním těch, kteří právě neřídí.

Jedinou obranou proti takové přilhouplé autoturistice je sem tam zastavit u lososí farmy, výstavy eskymáckých kajaků nebo u sámského muzea a především hrábnout pádlem do nějakého moře, zálivu, fjordu nebo jezera, které je právě po ruce. Hlavně si nemyslet, že cesta zpátky bude krátká.

► Pokračování na str. 2, 3 a 5

NEPÁLEM NA MOTORKÁCH

Tak už je to tady. Setkávám se se svými novými kamarády na letišti v Dillí, abychom spolu podnikli motorkářskou průzkumnou výpravu po krásách Nepálu. Před pár lety jsme takto vyjžděli za kulturou severní Indie a přejížděli nejvyšší sedla světa (až 5600 m). Tato cesta mne tak uchvátla, že jsem hledal její další pokračování – Nepál se stal dalším důstojným cílem, který splňoval veškeré požadavky – levná země, exotická kultura, mírumilovní lidé, rozmanitá příroda od tropů po osmitisícovky – co víc si přát?

K uskutečnění takové cesty ale musí být ta správná konstelace hvězd – najít partičku lidí, co má chuť vycestovat do dané oblasti, má na to čas, peníze a také spolu dokáže vyjít. Vše se daří, v cestovní kanceláři Rajbas se dalo dohromady pět borců a jedna holka a nyní sedíme, či spíše ležíme v nočním vlaku, abychom si ušetřili prvních nezajímavých 300 kilometrů z desetimilionového Dillí k hranicím Nepálu.

V pět hodin ráno vyesedáme v Rudrapúru, kde na nás již čeká spolehlivý mechanik Anel – nejdůležitější osoba naší výpravy, a s ním sedm motorek Royal Enfield 500 ccm. Je to jednoválcový, vzduchem chlazený motocykl, jehož koncepce se v podstatě nezměnila od roku 1949, kdy se Enfield začal vyrábět v Anglii, odkud se výroba přesunula do Indie a pokračuje s kosmetickými úpravami dodnes.

Prvních 70 km k hranicím s Nepálem probíhá hladce ve znamení seznamování se s motorkou (nožní brzda vlevo, řazení vpravo) a specifiky indického provozu – jezdí se vlevo, přednost má silnější, ale také posvátné krávy. Kdokoliv může udělat cokoliv a všeobecně panuje vzácná ohleduplnost, očekávající se i od nás. V provozu je třeba dát o sobě vědět klaksonem – však také BLOW HORN (pořádné zatrub) čteme zezadu na každém nákladáku. Naše stroje se mohou chlubit novými nosiči zavazadel, což není v našem případě zrovna výhodou. Remeslníci nezávidí technologii ohybu držáku nosiče, a tak první musíme nechávat svařovat již před hranicemi – žádný problém, čtyři držáky jsou svařeny a vyztuženy za necelou hodinku.

► Pokračování na str. 10 a 11



Cestou do Lumbini

Jiří Havel: S PÁDLEM NA LOFOTECH

► Pokračování ze str. 1

V NARVIKU PRŠÍ

Za normálních podmínek je už cíl na dohled, ale dnes se ztrácí v chuchvalcích mlh a dešťové clony. Všechny moderní informační systémy zjišťování počasí jsou vyčerpány, naděje zemřely a nálada psychicky málo odolných jedinců je na nule.

Ti aktivnější objevují příjemné prostředí informačního centra s počítačem, nabitými místními rozumy.

Teplota vody ve Svolvaeru, centru souostroví, je dvanáct stupňů Celsia a během našeho týdenního červencového pobytu se nezmění. Zato dnešní teplota vzduchu 10 stupňů vyrostle možná v závěru na 11. Také vítr nás zajímá. Vane převážně severní a ne rychlejší, než 7 m/sec.

Jaký bude za pár dnů, počítat, stejně jako my, netuší. Filozofie předpovědi je stejná, jako všude na světě. Piktogram mraku, ze kterého prší a nad ním vykukuje nadějně sluníčko.

Naopak za jistou informaci můžeme pokládat průběh odlivu a přílivu, který dosahuje rozdílu hladin dva metry a chová se naprosto ukázněně, protože i jeho původce Měsíc se chová ukázněně. Potíž je však v tom, že Měsíc také nestojí pořád na jednom místě, a tak se i průběh vysoké a nízké vody se všemi důsledky pro kajakáře každý den přece jen trochu mění.

Jak se později ukázalo, lze příliv a odliv při životě u vody sotva ignorovat, na rozdíl od vlhkosti, teploty a jiných ukazatelů.

CO S TÍM MAELSTRÖMEM?

Jižně od Lofot vždycky mizelo bez stopy plno především malých rybářských lodí a pokud někdo plavbu přežil, podal ten strašný zážitek tak, že je s podivem, že se do těch vod ještě někdo odváží. Kdo uměl psát, mohl se na apetitu smrtícího viru přizpůsobit, což začalo už v r. 1550. Vyše zmínění Verne, Poe a Melville ovšem udělali z Maelströmu světový hit, i když norské pobřeží žádný z nich nezahlédl.

Obecná představa po celá stáletí opeřovala s vírem o průměru 10 metrů a kůželem, který se zavrtává do pětmetrové hloubky. Rychlost proudu se odhadovala na 40 km/hod.

Jelikož podobných vírů se má u souostroví vyskytovat víc, sotva se někdo může divit naší touze po skutečné pravdě. Je třeba ji vědět dřív, než odstartujeme poslední piruetu.

Náštestí se vědci přes yetiho, lochnesku a ufony dostali také k Maelströmu se snahou ho v té středověké podobě vymazat.

Podle nejnovějších informací je to teď tak: víry u pobřeží Lofot skutečně jsou. Může za ně velký rozdíl hladin mezi Severním Atlantikem a chráněnými vodami

Vestfjorden, tedy fjordu mezi řetězem ostrovů a norským pobřežím. Při přílivu teče do Vestfjordu silný proud a působí tam zvýšení hladiny. V labyrintu ostrovů se proud tříští do proudů menších, které vytváří u vstupu mezi ostrovy silné víry, a to tím silnější, čím větší množství vody se tlačí do úzkých průlivů. Rychlost proudu může dosáhnout až 23 km/hod. Pokud se s takovým proudem potká protivitr, vznikají navíc mohutné zabalující se vlny, které kajakáře nemilosrdně udolají.

Všechno je tedy poněkud jinak, než před stáletími. Ale stejně jako v horách už sice nestraší, ale laviny a horolezci padají dál, na bludného Holandana dnes už také věří málokdo, ale podle společnosti Lloyd se každý rok bez vysvětlení ztratí na světových mořích na 10 000 plavidel.

Teď už můžeme opravdu vyplout.

PLAVBA DO SVOLVAERU

Základnu máme na tábořišti v Kalle, protože tam táboří všichni vodáci, horolezci, cyklisté a trempové. Je tady trávník, latrina, šlauch s vodou a všečen ten komfort nestojí vůbec nic.

Škoda, že voda není také v moři, protože je právě odliv a nezbyvá, než táhnout kajaky několik set metrů pískem a bahnem, než se začne dařit alespoň bidlování. Při návratu je to ještě horší, protože se člověk vrací pochopitelně unavenější, než když vyplouval.

Proč jste nestartovali při přílivu, napadne každého.

Protože příliv si dělá co chce a zašplouchá nám u stanů ráno v 6 hodin. To

ovšem nevyplujeme ani náhodou. Příští zašplouchá v 7 večer, kdy právě kucháme ulovené tresky.

Nezbývá tedy, než se na pořádnou vodu probjovat. S každým metrem se situace zlepšuje a konečně už můžeme začít pádlovat. Za první skalní výspou je hladina rozbitá nečitelnými vlnami, které se rodí součtem těch od větru s těmi, které se odrážejí od skal. Než si na ně člověk zvykne, přestanou existovat a změní se v dlouhé, táhlé vlny, typické pro otevřenou vodu. Se začínajícím větrem jsou ještě mladé a nezálužné. Trošku bojujeme s protivětrm a směrem, ale o udržení směru se na moři bojuje skoro pořád. Za příštím poloostrovem se v dále objeví první barevné domky Svolvaeru. To ovšem nic neznamená, proto-



Čekání na příliv

Páidla pro radost

Vodácká prodejna
Vše pro divokou vodu

Vodácká 136N, 170 00 Praha 7 - Troja
tel./fax: 233 542 825, 224 324 790
mob.: 731 502 771, 603 964 776
e-mail: panenka@profiplast.cz

www.profiplast.cz



www.porsche-prosek.cz; e-mail: vw.prosek@porsche.cz



Caddy 4Motion. Nezáleží na tom, kudy vede cesta. On projede.

Ten, kdo je při své práci často na cestách, potřebuje robustní automobil, na nějž se může za každé situace spolehnout – automobil, jakým je například Caddy 4Motion. Díky stálému pohonu obou náprav, výkonnému motoru TDI 1,9 litru 77 kW a na něj navazující šestistupňové manuální převodovce je ideálním vozem pro jízdy za ztížených podmínek – na blátivých vozovkách, polních či kamenitých cestách, v dešti i za sněžení, do kopce i z kopce.

Podle charakteru povrchu vozovky rozděluje spojka Haldex 4 hnací sílu na jednotlivé nápravy a zajišťuje tak optimální přenos hnací síly na vozovku.

Elektronický stabilizační systém ESP+ spolu s robustním podvozkem a patnáctipalcovými koly jsou zárukou, že se vůz nedostane do smyku.

Přijďte si vyzkoušet skvělé jízdní vlastnosti Nového Caddy 4Motion.

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂: 6,71/100km, 176 g/km.



Užitkové
vozy

Autorizovaný prodejce Volkswagen **Porsche Praha-Prosek**, Liberecká 12, P.O. Box 52, 182 00 Praha 8, tel.: 286 001 720, fax: 286 001 799

prosport posiluje outdoor!

Informace o rozšíření naší nabídky najdete na

www.prosport.cz, prodej na www.prosportshop.cz

Vyžádejte si u nás **NOVÉ KATALOGY KOVEA, NORDISK, YETI a LOWA!**



KOVEA Uvádíme na náš trh prvotřídní vařiče, lampy, hořáky a nádobí této korejské, a stále výrazněji světové značky. Zde jen ukázka z nabídky nového katalogu.

SUPALITE TITANIUM Nejlehčí vařič na trhu, malý rozměr ale velký výkonem. Váha 56 g, výkon 1.944 kcal, spotřeba PB 162 g za hodinu. Dodáván samostatně i v sadě s nádobím SOLO 3.

SOLO Klasický kompaktní turistický vařič s piezozapalováním. 124g, výkon 1.644 kcal, spotřeba PB 137 g za hodinu.

ALPINE POT Naprostá novinka, ojedinělá koncepce - vysoce úsporný vařič s integrovanou tepelně izolovanou varnou nádobou obsahu 1 l a účinnou ochranou proti větru. Piezo zapalování, 524 g, výkon 900 kcal, spotřeba 75 g PB za hodinu, složený průměr 115 mm a výška 183 mm.

BOOSTER+1 Nejvýkonnější dvoupalivový vařič, **benzín nebo PB bez výměny trysky!** Váha 306 g, výkon 2.420 kcal (benzín) resp. 1.824 kcal (PB), spotřeba 274 ml (benzín) resp. 152 g (PB) za hodinu.



prosport

www.prosport.cz

Výhradní zastoupení **KOVEA, LOWA, McNETT, NORDISK, YETI** v ČR + maloobchodní prodejna: PROSPORT PRAHA s.r.o.: Ke Mlýnu 1, 149 00 Praha 4 - Újezd, tel: 241 483 338, fax: 241 483 335



Kemp Kalle o půlnoci

➤ Že z červeného obdélníčku se musí po půlhodině pádlování oddělit tmavá střeška, po další půlhodině modré okno a nakonec hnědé kůly, na kterých celá ta romantická stavba stojí.

Domkům se říká rorbuer a s šedými skalami ostrovů a bílými vrcholky hor vytváří vyhledávanou malířskou jednotu. Malíři jsme tady potkali hned několik.

Přístavy na Lofotech nestavějí pro kajaky a plovoucí mola jsou vysoká. Ve Svolveeru končí přístavní zátoka stěnou z obřích balvanů, na které se ale při troše šikovnosti dá z kajaků vyšplhat. Příjemné vylodění na pláži ale vypadá jinak.

Při procházce městem v plováčkách a s pádly v ruce jsme snad nejzajímavější místní atrakcí. Jinak pár aut, rozkopaná cesta a ošumělá samoobsluha. Ani domorodci nejsou dvakrát sdílní, ale v tomto směru se v Norsku nic jiného nečekalo. Škoda, protože s Nory, především venkovskými, si anglicky velice dobře rozumíme. Asi se učili ze stejného slabikáře, jelikož mluví podobně pomalu a špatně, jako my. Dokonce i válečné muzeum a železobetonové bunkry pro pobřežní baterie nám připomínají kus společných dějin.

Zase ekvilibristika s nastupováním, ale stejně to všechno stojí za ten úžasný pocit volnosti. Nemáme jízdní řád, domov si vezme sebou v kajacích a od kamarádů, které momentálně nenávidíme, můžeme udržovat i několikakilometrovou distanc. Jakmile ovšem hřebeny vln narostou a přirostí se, averze se rychle změní ve žhavé přátelství a distanc se upraví na metr.



Při odlivu je to na zlost



Když je klid

GIMSOY STRAUMEN

Po našem to znamená proud kolem ostrova Gims. Průliv je v těchto místech 2–5 km široký, takže víry ani velké rychlosti tekoucích vod nehrozí. Životně důležité je si umět vybrat.

Sledujeme skalnatý západní břeh kolem výletního místa Rorvika, kde se domorodci, včetně dětí, normálně koupou. Hřůza! Severní vítr je dost silný a protože fouká do zad, nastává boj o udržení kajaku na vlně. Jakmile vítr srazí kajak do deprese mezi vlnami kolmo ke směru plavby, jen stěží se osedlává další surfová vlna. Takové momenty mají také nejbližší k havarijním situacím.

Právě kolem ostrůvků u Festvagu začal přiliv a proti proudu nám to nejelo rychle ani s větrem v zádech. Vlevo se nabízí kajaková škola s půjčovnou a dá se tam pohodlně vystoupit. Každá informace je cenná. Získali jsme jedinou, totiž že škola vodí svoje klienty jen do blízkého probádaného okolí a o globálním pohledu na kajakování kolem souostroví nic netuší.

Dojem na nás ovšem udělala sympatická blond instruktorka. Výška 190 cm, oči modré jako vody Trollfjordu, svalnatý metrák nacpaný do červeného minitřička. Od delší diskuse s otužilou mladou dámou jsme upustili vzhledem ke studenému větru a mizerným čepicím, svetrům a větrovkám.

Za poloostrovem s městečkem Henningsvaer s galerií obrazů Gunnara Berga se vlny unavily, jak to k večeru bývá

➤ Dokončení na str. 5

karrimor

PANTHER

CHEETAH

JAGUAR

Nové řelny od Karrimoru!

www.vertical.cz

VERTICAL SPORT

Light as a feather but it will blow you away...

Josef Rakoncaj



Sir Joseph



www.sirjoseph.cz
Tel.: +420 481 325 963

Jiří Havel: S PÁDLEM NA LOFOTECH

► Dokončení ze str. 3

a podél geometricky dokonale zaoblených skalních útvarů se něžnými doteky pádel posouváme neslyšně k východu, abychom snad nešetností nerozbili ten majestátní hladké dokonalosti, poněkud do stejné hladkých vod Vestfjordu.

Skály ovšem nejsou takovým monolitem, jak se tváří z dálky. Splhá po nich desítky boulderistů, kteří terény pokládají zřejmě za tak lákavé, že jsme tady potkali i kluky z Moskvy.

TROLLFJORD

Ze zaledněného kopce Trolltindan – trollí zub, vysává všechnu vodu jezero Trollvatnet – trollí jezero, aby ji pak docela nesobecky předalo o dvě stovky metrů níž, do Trollfjordu. V Norsku není trollů nikdy dost, ať už v lesích, horách, ve skalách nebo na pobřeží. Díky norským lidovým pohádkám Christiana Anderse na a především tržnímu mechanismu, je trollů dnes ovšem podstatně víc, než jich v dávných dobách bývalo.

Kajaky musí nejdříve překrosovát široký průliv Raftsundet a romantickou úžinu a potom už jen úzkým hrdlem do Trollfjordu. Vítr je shovívavý a očekávaný boj o rovnováhu se nekoná. Má to svoje výhody. Dá se dobře fotografovat i filmovat přímo z kajaku, přejet kamerou vodopád úplně shora od ledovce až do napěněných sláných vod a zaposlouchat se do řevu kolonií racků, papuchalků a rybků.

Sám fjordík není delší než tři kilome-



Odliv v Trollfjordu

plavec. V určitý moment to ale dojde každému a nastává psychický zvrát. Ruce svírají pádlo daleko pevněji a kolena se povětšinou zaklíňují pod palubu, aby tělo vytvořilo s kajakem jednu pevnou, rádobu nepřevratitelnou soustavu.

Každé hrábnutí pádlem musí být tu-tovka. Chyba není povolena. K chybě našťastí nedošlo a asi už nedojde, protože právě vplouváme z otevřeného moře mezi stovky ostrůvků Bufjorden. Voda už je při odlivu zase mělká a orientace bez význačných bodů obtížná. Kdyby padla mlha, spíme v kajaku. V Larviku končíme svoji poslední plavbu lofotským pobřežím s dobrým pocitem, že doplujeme všichni a bez bolestivých následků na těle i na duši.

NAVÁZAT LODĚ!

Za zády zůstávají charakteristické sušáky na tresky, barevné roboru i skalní dominanty – svolverská dvojvrcholová koza. Kdo přeskóčí dvoumetrovou vzdálenost z vrcholu na vrchol, může pak prodat svůj hrdinský čin v hospodě. Komu skok nevyjde, bude uložen na místní hřbitov přímo pod skalou a o jeho hrdinském činu budou v hospodě vyprávět pozůstalí. Za deště vjíždíme do podmořského tunelu u Fiskebolu. Na druhé straně té neskutečně dlouhé díry svítí slunce.

Kdo ví, jestli se nám bude ještě někdy doma líbit, zeptal se kdosi jen tak a ostatní jen tak pokrčili rameny.

JIRÍ HAVEL



Volnost a svoboda



Deblkajak je stabilnější

try, široký nějakou stovku metrů, ale ze všech stran obklopený kolmými skalami. Skály to nejsou ledajaké, protože stoupají z hladiny o více než tisícovku metrů nahoru ke zmíněným ledovcům.

Kdo by řekl, že taková oáza božského klidu byla v roce 1880 svědkem malé války mezi všemocným rejdařem a spoustou malých rybářských člunů? Rejdař svými mohutnými parními loděmi zablokoval zcela vjezd do Trollfjordu, aby sám mohl využit známá bohatá loviště.

Spory se už dnes vyřešily, ale pádlovat se musí pořád, protože Raftsundet má na délku třicet kilometrů a voda se v něm zřetelně pohybuje. Bohužel proti nám, protože odpoledne začíná příliv. Ani vítr není tentokrát milosrdný. Orientačně není plavba k letišti v Helle kdovíjak náročná. Po pravé ruce pořád stejně, nepřilís členité skály, a až se po několika hodinách objeví skupina ostrůvků, tři kilometry napříč přes Austnesfjorden. Jsme doma, tedy u auta poblíž letiště.

Proudu teplého vzduchu z ventilátoru se nikdo nebrání, protože nejsme žádní extrémisté.

SEVERNÍ POBŘEŽÍ

Sever souostroví není tak strmý a divoký jako jižní pobřeží. Je však víc vystaven větrům a tudíž i vlnám. Rozlehlé měčiny a bažiny nebyly ani dvakrát přitažlivé pro osídlení, a proto na severu, kromě pár chalup, žádnou civilizaci nenajdeme. K takovým miniosadám patří také Laukvik. Má ideální chráněný přístav v hluboké zátce, takže jsme ho z pevniny i z moře hledali s obtížemi. Hladina přístavu je klidná jak na rybníku, ale s každou zákrutou blíž k otevřenému Atlantiku se vlny zvětšují a vítr nabírá na síle.

Chceme doplout otevřenými vodami k poloostrovu Festvag, jehož skalní stěna není víc než osm kilometrů daleko. Vítr fouká do zad a surfování na vysokých vlnách, vrchol štěstí každého mořského kajakaře, by nás za hodinku lehce dopra-

vil k cíli. Jenže ve sluncem ozářených zelených vlnách s bílou stužkou přibojje se dá sotva odolat pokusům kus té krásy uchovat. Kdo se nebojí chvíli pustit pádlo z ruky a taky se nebojí vystavit elektroniku sláné vodě, bude za snímky doma určitě pochválen.

Přiboj skáče na vyčnívající skály pěkně vysoko, ale v euforii si člověk ani nepřípošití, jak jednoduše se z vodáka stává

V RUMUNSKU a na Balkáně JSME JAKO DOMA

- nejširší nabídka zájezdů do Rumunska
- přechody rumunských Karpat za 3.980,-
- Bulharsko, Albánie a Podkarpatská Rus na kolech i pěšky (nalehko i natěžko)
- a řada dalších zájezdů pěšmo, kolmo, loďmo na sever, jih, východ, západ kamkoli s vzpomenete
- katalog zájezdů rádi zašleme zdarma ... a rádi!

Dorňnych 33, 663 14 Brno • ☎ 542.216.764 • 📞 777 583.762

WWW.KUDRNA.CZ

Vařič VAR 2 - stále nejoblíbenější na českém trhu stále na vrcholu

www.var.cz
var@var.cz

Vařič VAR 2 - stále nejoblíbenější na českém trhu stále na vrcholu

Dokonalá ochrana plamene před větrem

MONTÁŽ antiadhezní nádobí

Unikátní systém EASY CLEAR JET tryska je umístěna v hořáku a bez použití náradí je přístupné vyčištění

Dokonalá ochrana plamene před větrem

PROZ V PŘÍP SAMOT PLYNŮ G 430

NAVŠTIVTE: ÚSTECKÝ KRAJ

Zelené lesy a hory, malebná údolí, klikatě se vinoucí řeky, kraj vracející se do své bývalé krásy. Každý návštěvník bude okouzlen jeho krásou a rozmanitostí.

Pěšky, na kole či v lodi, objevíte u nás vždy něco nového a krásného, co stojí za to vidět, povědět o tom přátelům a spolu s nimi se sem vrátit.

Všichni, kteří aktivně tráví svůj odpočinek, od dětí až po seniory, zde najdou něco zajímavého a lákavého. Proto si vám dovolíme nabídnout některé tipy pro zpestření vašeho volného času. Ať už se vydáte na pěší výlet do přírody, nasednete na kolo či na koně, určitě si vyberete.

pacitem způsobeným tichem skalních měst, najdete u nás ideální podmínky. Horolezci, kteří poznali naše pískovcové stěny, skalní masivy a věže, si je skutečně zamilovali a rádi a často se sem vrací.



Ať už je to České Švýcarsko, krajina plná tajemství, nebo Tiské stěny – romantická brána k Chráněné krajinné oblasti Labské pískovce.

A co by bylo léto bez vody a koupání? Není větší potěšení, než ponořit se do chladivé vody v horkých letních dnech, lehnout si do trávy, pozorovat bílé mráčky na modré obloze a při tom poslouchat šťastný výskot dětí. Koupání a sluníčko, to je dovolená a dovolená to je koupání a sluníčko. Za všechny tipy jmenujme alespoň Nechranickou přehradu, u chladnějších letních dnů přijdou vhod aquaparky v Děčíně, Teplicích a Mostě.

Toto je naše malá pozvánka do Ústeckého kraje, který nabízí mnoho možností, jak strávit zasloužené dny volna. Stačí jen přijet a vybrat si. Budeme se na vás těšit.



PORTA BOHEMICA OPĚT VYPLOUVÁ

Již v těchto dnech odrazí Porta Bohemica 1 od litoměřického břehu řeky Labe. 1. května zahajuje druhá sezóna veřejné lodní dopravy na dolním toku řeky Labe.

Oproti loňské sezóně dojde k několika změnám. První je výměna plavidla. Vítězem výběrového řízení na provozovatele veřejné lodní dopravy se totiž stala společnost Catering d'Excellence, jejíž vedení zakoupilo a následně zrekonvalo loď s kapacitou tří set pasažérů. Má dolní i horní, částečně krytou palubu a restauraci se dvěma sty místy. Její stylově oblečená obsluha nabídne desítky druhů gastronomických specialit, včetně na páře grilovaných ryb. Loď je vybavena teplovzdušným topením a klimatizací.

„Jde o jedno z největších plavidel určených pro osobní lodní dopravu v Čechách,“ konstatoval místostarosta Litoměřic Jaroslav Tvrdlík.

Další změnou je rozšíření plavební trasy. Zájem stát se členem sdružení obcí participujících na provozu veřejné lodní dopravy v úseku Roudnice n. L. – Litoměřice – Lovosice – Velké Žernoseky – Píšťany – Ústí nad Labem totiž



projevilo i Štětí. Podle starostky Zdeny Rulíkové udělá město vše pro to, aby stihlo zahájení letošní sezony. Nejdůležitější je přitom výstavba přístaviščího mola. Pokud se tak skutečně stane, bu-

de loď tři dny v týdnu plout z Litoměřic do Štětí a zpět, další tři dny z Litoměřic směrem opačným. „Plavební řád zveřejníme v první polovině dubna,“ uvedl Karel Svoboda, který počítá, že první

turisty sveze ještě před oficiálním zahájením sezony. V průběhu letních prázdnin pak hodlá plout každý den. Cena jízdenek zůstane stejná jako v loňském roce. Tedy 160 korun z Litoměřic do Ústí

nad Labem a 140 korun z Litoměřic do Roudnice.

Kromě jiného se také zvýší počet míst, kde loď bude přistávat. Do provozu totiž mají být postupně uváděna nová přístaviště určená pro osobní lodní dopravu. Ředitelství vodních cest má na jejich stavbu připraveno pro letošek deset milionů korun. Budována budou nejprve v Dolních Zálezlech, Libochovanech, Nučnicích a Libotenicích. V Litoměřicích a Lovosicích, kde přístaviště loni fungovala v provizorní podobě, dochází na stejném místě k výstavbě nových. Přestože nová zařízení přejdou do majetku Povodí Labe, o údržbu se v počáteční fázi postarají obce. Jejich starostové již vyjádřili ochotu vybudovat přístupové komunikace a zázemí již v letošním roce. Přístupový koridor je stabilizován i ve Střekově. „Tudíž je možné zahájit i přípravu výstavby přístaviště v Brně,“ podotkl na poslední schůzce starosta Střekova Vlastimil Žáček.

Porta Bohemica v loňském roce, tedy v průběhu první plavební sezony, přepravila 17 tisíc pasažérů. „Což můžeme považovat za obrovský úspěch,“ zhodnotil ředitel dolního závodu Povodí Labe Jindřich Zidek. „Doufáme, že minimálně ve stejném rozsahu bude úspěšná i v roce letošním,“ dodal starosta Litoměřic Ladislav Chlupáč.

V LITOMĚŘICÍCH BUDE I PŮJČOVNA LODĚK

Půjčovna loděk a šlapadel se stane novinkou letošní turistické sezony v Litoměřicích. Od 1. května ji na břehu řeky Labe provozují technické služby města. Povodí Labe a plavební správa již vyslovily předběžný souhlas s tímto záměrem.

„Vedení technických služeb zakoupí čtyři až pět loděk, dvě šlapadla, chemické záchodky určené veřejnosti i posádkám sportovních plavidel kotvicích u nové vybudované můstku a také buňku jako zázemí pro správce půjčovny,“ informoval místostarosta Jaroslav Tvrdlík, jímž navržený záměr radní na jednání odsouhlasili. Vše vyjde na zhruba dvě stě tisíc korun.

Radní předpokládají, že půjčovna bude v provozu každý den. Správce se postará i o čistotu nástupních mstůk, záchodků a okolního prostranství. Výše půjčovaného prozátim nebyla stanovena. „V Úštěku lidé platí padesát korun na hodinu, v Praze 120, takže my se octineme zřejmě někde uprostřed,“ odhaduje místostarosta Tvrdlík.

K otevření půjčovny dojde 1. května. Tedy v den, kdy bude na Labi zahájen provoz pravidelné veřejné lodní dopravy.

OBCE JSOU OCHOTNY NOVÁ PŘÍSTAVIŠTĚ SPRAVOVAT

Pravděpodobně již v letošní turistické sezóně budou postupně uváděna do provozu nová přístaviště u dolního toku řeky Labe určená pro osobní lodní dopravu. Ředitelství vodních cest má pro jejich stavbu připraveno pro letošní rok deset milionů korun. Budovány budou nejprve v Dolních Zálezlech, Libochovanech, Nučnicích a Libotenicích. V Litoměřicích a Lovosicích, kde přístaviště loni fungovala v provizorní podobě, dojde na stejném místě k výstavbě nových. „Klíčovým problémem v tuto chvíli je, kdo zabezpečí budoucí provoz a údržbu,“ uvedl ředitel Ředitelství vodních cest ČR Miroslav Šefara. Nová přístaviště by měla být převedena do majetku Povodí Labe.

Podle ředitele Dolního závodu Povodí Labe Jindřicha Zidka však nejsou v rozpočtu peníze na budoucí údržbu. Nezbytné je přijmout systémové řešení financování provozu celé vodní cesty, které dosud chybí. V dané věci se dle pokynu ministra zemědělství uskutečnila jednání na úrovni náměstků ministrů zemědělství a dopravy.

Sdružení obcí a měst spolupracujících při provozu veřejné lodní dopravy usiluje o to, aby nová přístaviště začala fungovat již v průběhu letošní turistické sezony. „Starostové obcí se proto na poslední schůzce v Litoměřicích dohodli, že jsou ochotni uzavřít s Povodím dohodu vyřešení situace smlouvou o výpůjčce, v níž se zavazují udržovat

je na vlastní náklady,“ informoval místostarosta Litoměřic Jaroslav Tvrdlík. Obce jsou zároveň připraveny vybudovat přístup a zázemí již v letošním roce.

Přístupový koridor je stabilizován i ve Střekově. „Tudíž je možné zahájit i přípravu výstavby přístaviště v Brně,“ připomněl starosta Střekova Vlastimil Žáček.

Sdružení obcí opět vyhlásí výběrové řízení na provozovatele veřejné lodní dopravy v úseku Roudnice nad Labem – Litoměřice – Ústí nad Labem. „A to tak, aby se již tradičně 1. května uskutečnilo slavnostní zahájení nové plavební sezony,“ dodal ředitel Centra cestovního ruchu Litoměřice Kamil Soukup.



Cesta do Jumli

➤ Pokračování ze str. 1

Indicko-nepálská hranice z Banbasy do Mahendranagaru se podobá té v pohádce Tři veteráni. Úředníci si zapíší do tlustých knih několikrát naše údaje – pořádek musí být.

Zatímco na indické straně se nesmí fotit, Nepálciům to vůbec nevadí. Rovněž se nám ochotně nabízí s výměnou peněz. Vyberou dolary a někdy zmizí a po půl hodině přinesou částku posbíranou snad po všech sousedech. Stejně nám nebyli schopni vyměnit vše, ale aspoň něco, směnárnu jsme tu hledali marně.

Naším prvním cílem v Nepálu je přírodní rezervace Sukla Phanta. Děláme první školáckou chybu – dbáme na radu prvního chlapka, kterého se ptáme na cestu a aniž bychom si ji ověřili nejméně u dalších dvou osob. Když Nepálec dostane otázku: „Pane, vede tato cesta do...??“ (nejhorší, když navíc ukážete předpokládaný směr) téměř vždy odpoví YES a to i v tom případě, že nerozumí, na co se ptáte, protože vás nechce zarmoutit odpovědí NE. A tak vjezd do NP dnes nenacházíme, zato si umínáme při návratu za tmy, že přišle se rozhodně musíme noční jízdu vyhnout. Neosvětlení chodí, krávy, ovce, buvolí, motoristé i cyklisti jsou zbytečně vysokým rizikem. V pondělí ráno již po menších oklikách nacházíme vstup do rezervace Sukla Phanta. Její rozloha je asi 400 km² a může se pyšnit největší populací Swamp deer – jelena bahenního, ale také několika nosorožců, divokými slony a tygry indickými. Využíváme nabídky průvodce Rajena, ale i s jeho pomocí trvá koupení lístků a zajištění povolení hodinu. Do rezervace je nám dokonce povolen vjezd na motocyklech a již víme proč. Rezervace je totiž hlídána, především před pytličky z Indie, armádou (asi 1000 mužů), která má na několika místech pozorovací stanoviště, takže je tu jízda motorovým vozidlem na denním pořádku. A tak máme možnost obdivovat klidnou hladinu jezera Rani Tál (Královny no jezero). Vodní plochu obklopuje divoký prales a samotné jezero je místem, kde se zastavil čas – nad mlčenlivou hladinou se nakláníjí prastaré stromy, u břehu se



Úrodné nížiny

honí jeleni a z hustého porostu vodních hyacintů občas vykoukne krokodýl. Navštěvujeme pozorovací věže u zdrojů vody, kam se chodí napájet zvěř. Náš průvodce ukazuje na čerstvé tygří stopy. Část parku je spíše savana, ale není zrovna nejlepší roční období pro pozorování zvířat. Tráva totiž dosahuje výšky několika metrů. Park je v nadmořské výšce 250 m a je tu i na podzim vedro, proto jedu v kratasech – jaká chyba. Při průjezdu místy zcela zarostlé cesty ji rozhrnují kolena a postelze je mám pěkně pořežány od ostrých stébel. Při jedné z odpočinkových a kocháčích zastávek slyšíme několik desítek metrů od nás hlomoz lámajících se větví. Náš průvodce okamžitě zbrzdí, upozorňuje na slony a nabádá nás k návratu. Bereme si k srdci jeho radu – když zaútočí slon, tak to otoč a rychle pryč. Takto poučení pokračujeme obezřetně dál, překonáváme několik vodních toků se zničenými mosty a oceňujeme relativní nízkou váhu našich 160 kg strojů, to když je vytlačíme z bahntých úseků. Podvečer dne patří průjezdu 1,6 km lanového mostu, širokého tak akorát na dvě motorky. Ještě návštěva sloní

farmy, nezbytné focení a rychle alespoň za nějakého světla do hotelu.

Další den jsme opět domluveni s Rajenem, vezme nás do druhé sloní farmy a poté na druhou stranu do kopců. Sloni jsou ale zaneprázdněni prací v buši a mají přijít za několik hodin, a tak jdeme poznávat život ve vesničkách tharuských kmenů. Právě probíhá sklizeň rýže, koupání vodních buvolů – život tu plyne klidně a bezstarostně. Banány rostou u každého stavení postaveného z bláta a kamení. Obyvatelé v těchto úrodných nížinách nemusí řešit teplé oblečení a topení přes zimu. Život jim za to ztrpčují občasné návštěvy slonů z rezervace v polích, kde jim ničí úrodu. Aby je včas zpozorovali a zahnali, jsou tu zbudovány 10 metrů vysoké pozorovatelné, ve kterých se drží hlídky. Každoročně tu přijde o život několik vesničků napadených slony. Rajen domlouvá ukázkou tradičních oděvů – krojí, a tak dvě místní krasavice se za veselí a podpory celé rodiny převlékají v celé kráse. Jsme tu při první turistě v jejích vesnici, tak ať vzpomínáme v dobrém – budeme. Vše se nějak protáhlo, sloni jsou opět pryč a my

NEPÁLEM NA MOTORKÁCH

Cestou do Lumbini



se rozhodujeme pokračovat dále v cestě na východ.

Dalším cílem je NP Bardia. Dosahujeme jej snadno po kvalitní silnici spojující Nepál od východu na západ nížinami zvané teraje. Můžeme se po ní řídit rychlostí 70 km/hod., o takové silnici s tak malým provozem se nám může v Indii jen zdát. Ve středu ráno vjíždíme do brány NP Bardia za dalšími zážitky. Cesta je zpeřtená dvacetimetrovým nehlubokým brodem a po dalších 15 km v šotolině dosahujeme srdce NP – vesnici Thakurdwara. Na snídani si hodinku počkáme, čas nám vyplňují hotelová naháněči. Jsme tu opět jediní turisté, tak se snaží, jak můžou. Zažít prales ze hřbetu slona a mít při tom možnost spatřit slona či tygra si nenecháme ujít, je to sice maximálně komerční, ale co. Alespoň podpoříme NP a její obyvatele. Cena slona na hodinu je 1000 NRs = 330 Kč + 500 NRs za vstup do NP a domlouváme si tuhle akci na pátek, neb zítra máme program již zajištěn. Na raftu v bočních ramenech řeky Karnali chceme zažít den v divočině. K začátku plavby jedeme 45 km až za impozantní most. Naší průvodci sice raft moc neovládají, ale nevádí, řeka není divoká a posléze vplouváme do bočních ramen, kam chodí pit zvěř – sloni, tygři, nosorožci... Nemáme na ně ale štěstí, všude je sice pino stop, ale zvěř žádná, ani krokodýli, ani gavišři, jen vodní ptáci. Plavba končí u sloní farmy s mláďaty. Jedno z nich, pětiměsíční drobeček o váze 200 kg, z radosti se života či ze strachu o potravu drcl do naší padesátkilové Marceley, která odjelza dva metry do větví. Další ráno se již za šera proplétáme na sloním hřbetu mezi stromy podél řeky, všude ranní rosa, opar se zvedá z porostu a já dostávám znamení od druhého slonaře, že narazili na nosorožce – stojí v řece, větrí a po chvíli odbíhá do hustého porostu. Pokračujeme dál a narážíme tentokrát na párek. Najednou ale výhrážně stojí jeden 20 m od nás a my zaznamenáváme úlek na slonoví a slonaře. Naštěstí se nosorožec otáčí a mizí s dusotem v džungli. Zbytek vjíždějí již probíhá bez extrémních zážitků.

Včera potkal Peter profesionálního fotografa a dostává tip na super trasu pro motorky, sice obtížnou, ale se skvělými výhledy. Cílem má být Jumla, 240 km mimo asfalt v podhůří Himalájí. Odsud je to dva dny pěšky do NP Rara, kde žijí černí himalájští medvědi, kozí antilopy a vzácná panda červená. Statečně vyrážíme k novému cíli, ale cesta je obtížnější, spíše pomalejší, než jsme čekali. Po 4 hodinách máme za sebou asi 30 km prašnou cestou plnou kamení a výmolu. Citím slábnoucí výkon mého stroje a poslední kilometr dojíždím s vypětím sil. U mostu ve vesnici Dugeswar za světla čelovky, Anel sundává hlavu a verdikt je jednoznačný, popraskané sedlo ventilu – dál se nejede. Motorku ráno potupně nakládám na vlečku náhodně projíždějícího traktoru a pomalu se drkotám zpět do města Sukhet. Anel s hlavou a ostatními jedou přede mnou na motorkách, pryť to opravi, ale jak, to si nedovedu představit. A tak, když vjíždím pozdě odpoledne do města, vše je OK. Místní škula na předválečném soustruhu dokázal vyrobit sedlo ventilu a kouzelník Anel již jen zabrousil ventil. Jak soustružník trefil ten správný přesah pro nalisování bez mikrometru či supleru, jen s jakýmsi obkroženým měřítkem, je nám dosud záhadou. Důležité je, že od této chvíle motorka šlape jak hodinky. Do Jumli již nejedem, nemáme na to dostatek času.

Naším nynějším cílem je nejposvátější místo více jak miliardy buddhistických věřících – Budhovo rodiště Lumbiny. Obnáší to přesun 340 km úrodnými nížinami až k hranicím s Indií. Přesun zvládáme téměř za den – fríme si to krajinou vesniček s hrabajícími sklízni rýže, kvetoucí repkou olejku, banánovníky u každého stavení, s hrabajícími si dětmi – je to tu téměř jak na svatých naivních jehovistických obrázcích. Žije se tu chudě, ale v poklidu. Samotné Lumbini je velká škola, na kterém se podílí buddhistické organizace z celého světa. Své kláštery tu mají Korea, Čína, Austrálie... a ve výstavbě je několik dalších projektů. Někdy v budoucnu to bude bezpochyby velkolepé, ale na nás to tu působí jako buddhohisneyland. Nej-

ŽLUTÁ MALÁ SKÁLA PLOVÁRNA

Outdoorové centrum Žlutá plovárna na Malé skále nabízí pestré služby pro turisty všech kategorií – ať již rodiny s dětmi, nebo dobrodruhy. Součástí nabídky je největší půjčovna loď na řece Jizeře. Nabízíme nové plastové kanoe s kompletním příslušenstvím, loď vám půjčme a na domluveném místě si je opět vyzvedneme, nabídneme vám i dopravu zpět

na start. Pokud jste nezkušení a rozumní – řeku s vámi sjede náš zkušený instruktor. V sortimentu jsou kromě kanoí i kajaky a rafty. Půjčovna nabízí další sportovní vybavení – tím nejdůležitějším jsou jistě horská kola, neboť Český ráj nabízí hustou síť cyklostezek a je škoda si zde cyklistiku nevyzkoušet. Významnou součástí areálu Žlutá plovárna je také Lanové centrum

SUNDISK – největší v Libereckém kraji. Nabízíme přes 24 překážek pro jednotlivce a dvojice, tarzanův skok, jakubův žebřík a 85 metrů dlouhou lanovou dráhu. Pokud měříte mezi 120–240 centimetry a nevážíte víc než 130 kg – neváhejte nás navštívit a užít si adrenalin v ráji. V areálu Žluté plovárny se nachází také dětské hřiště, hřiště na volejbal, beach volejbal, koš na basketball,

ruské kuželky a další hry a možnosti pro trávení volného času. Nechybí ani posezení na stylové terase s výhledem na řeku Jizeru a vyhlídku Pantheon, s bufetem jako z filmu rozmarňné léto. Kdo zatím váhá s návštěvou atrakcí a služeb, které nabízíme, může se přijít jen vykoupat a slunít se



na náš rozlehlé sluneční louce nad maloskalským jezem a využít dobrého přístupu k vodě. Vstup do areálu Žluté plovárny je zcela zdarma.

Další informace naleznete na www.zlutaplovarna.cz nebo telefonem +420 485 100 500.

Těšíme se na Vás.

Mgr. Martin Bauer
Jednatel SUNDISK s.r.o.
– provozovatel areálu



