



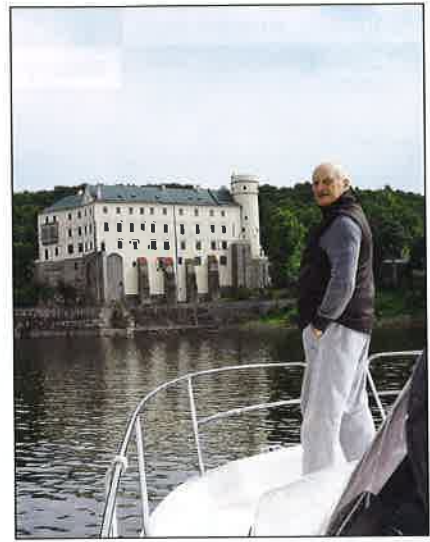
■ Zamek Zvickov – historyczna siedziba pierwszych królów czeskich to właściwie gotycki gród obronny

sił się wysoko nad rzeką, ale po spiętrzeniu jej poziom podniósł się o 80 m i budowla stoi teraz tylko kilka metrów nad taflą wody. Nie mamy czasu na jego zwiedzanie, trochę szkoda, bo obiekt jest imponujący i godny polecenia.

Na ostatnią noc dobijamy do pomostów w marinie „Radava”, należącej do miejscowego jachtklubu. Jest w niej niewiele miejsc do cumowania (ale jest prąd i woda), a w dodatku dużo miejsca zajmuje Bavaria 47, którą ktoś sobie tutaj sprowadził... ale nigdy nie pływał! Na pagórku nad mariną jest budynek klubowy, ale, niestety, korzystać z niego mogą tylko jego członkowie. Za to po drugiej stronie cypla, na

którym umiejscowiona jest nasza marina, znajdujemy dwie świetne gospody z pyszną sviczkową z knedlikami. Widać, że jest to miejsce ulubione przez wodniaków, bo w zatoczce cumuje kilkanaście różnych jednostek, a ich załogi do późnej nocy celebrują nocne zabawy żeglarskie. Najważniejsze, że ceny w miejscowych knajpkach nie sięgają nawet połowy tego co w Pradze (sviczkowa – 90, a piwo tylko 25 koron).

Rejs kończymy następnego dnia po obejrzeniu od strony wody zamku Zvickov. To historyczna siedziba pierwszych królów czeskich, sporych rozmiarów średnio-wieczna budowla obronna wraz z całym grodem. . Niestety, z braku czasu racamy



■ Właściciele Orlika chętnie udostępniają wnętrza

do marin, klarujemy łódkę i już ruszamy w drogę powrotną.

PODSUMOWANIE

Rejs po Weltawie był bardzo ciekawym i wartym zachodu przedsięwzięciem. Niestety, na obecnym etapie rozwoju infrastruktury uprawianie sportów wodnych wymaga sporego wysiłku organizacyjnego, masowy napływ gości na razie szlakowi nie grozi. Turystyka wodna w Czechach jest ciągle na bardzo wczesnym etapie rozwoju. To jednak duża zaleta dla szukających nowych wyzwań. Najłatwiej byłoby zacząć na którymś z jezior (Slapy czy Orlik), gdzie można znaleźć firmy czarterowe (nieliczne). Polecam jednak cały szlak z Pragi, a już wkrótce dalej do Czeskich Budziejowic. Najlepiej oczywiście nawiązać kontakt z kimś miejscowym, np. z firmą Weavy Boats (www.wboats.cz), na której profesjonalizmie można polegać. ■

Zagle

+ Jachty Motorowe

MAGAZYN SPORTÓW WODNYCH

www.zagle.com.pl

Nr 9 WRZESIEŃ 2015

Cena 11,99 zł (w tym 8% VAT)

ISSN 0860-2670

INDEKS 366455

TEST JACHTU

Phobos 24.5

Leopard 44

JEZIORO
ZEGRZYŃSKIE
Porty i przystanie

PO WEŁTAWIE
Śladami Szwejka

RELACJE:

- Volvo Gdynia Sailing Days
- Baltic Sail Gdańsk
- MP klasy Omega

REJS PO SEZONIE

Morze Śródziemne



09

ISSN 0860-2670

9 770860 11 267509

Śladem Szwejka... po wodzie, czyli od Pragi do jeziora Orlik

Szukając nowych szlaków wodnych wartych eksploracji, zwróciliśmy uwagę na płynącą przez Pragę Wełtawę. Znalazł się godny partner w Czechach gotowy pomóc w organizacji wyprawy i tak przeżyliśmy kolejną wspaniałą przygodę tuż za progiem naszego kraju.

TEKST I ZDJĘCIA STANISŁAW IWŃSKI



→ Co roku, począwszy od 2010, staramy się poznawać nowe, ciekawe, niezbyt dobrze znane i odkryte szlaki wodne, które chcemy przybliżyć naszym czytelnikom. Szczególną uwagę przykładamy do tych, które leżą w niedalekiej odległości od naszych granic. W tym roku zwróciliśmy oczy na naszych południowych sąsiadów, Czechów, i ich główną rzekę Wełtawę, zupełnie nie zdając sobie sprawy, jak naprawdę wygląda i czego możemy na niej oczekiwać, po prostu taka trochę... randka w ciemno. Ko-



lejnny raz wybór okazał się prawdziwym strzałem w dziesiątkę.

DOBRA ORGANIZACJA I TOWARZYSTWO

„W ciemno” nie oznacza jednak, że jeździmy nieprzygotowani. Dużym oparciem dla załogi stale jest stocznia Balt-Yacht z Augustowa, której współwłaściciel Benedykt Kozłowski jest pomysłodawcą wszystkich rejsów. Dzięki stoczni i jej partnerom zagranicznym mamy zapewnione zaplecze logistyczne w miejscu docelowym, nieocenione szczególnie w przy-

padku mniej znanych szlaków. Stałym członkiem załogi (obok niżej podpisanego) jest też autor wszystkich konstrukcji używanych podczas wypraw – Jacek Centkowski.

W Czechach organizacji rejsu podjął się Petr Winn, właściciel firmy Weavy Boats, oficjalny dealer Balt-Yachtu, prywatnie niesłychanie sympatyczny żeglarz. Przez kilka dni był przewodnikiem, sternikiem i dobrym duchem wyprawy, naszym zaś domem na wodzie stał się Balt 818 Tytan – jeden z egzemplarzy sprzedanych do Czech.

PRAGA I DUCHY PRZESZŁOŚCI

Po dogadaniu wszystkich niezbędnych spraw organizacyjnych 17 czerwca, punktualnie, o 7.30, wyruszyliśmy samochodem do stolicy Czech. Wybraliśmy drogę przez Katowice i Ostrawę. Większa jej część prowadzi po autostradach i dwupasmówkach. Wybór chyba był trafny, dojechalibyśmy do Pragi po równo dziewięciu godzinach jazdy, robiąc po drodze jeden dłuższy postój na obiad i tankowanie. W drodze powrotnej natomiast jechaliśmy trasą krótszą, przez Wroc- →



RYŚ: FILIP PAWELEĆ



■ Załoga Tytana w komplecie. Od lewej: B. Kozłowski, S. Iwiński, P. Winn, J. Centkowski



■ W środku Pragi trzeba przepłynąć się jedną z najstarszych na rzece śluz, Smichov

ław, i chyba zajęło nam to więcej czasu. Niemniej w przypadku jazdy z łodzią na przyczepie polecam ten drugi wariant, choćby z racji dużo lepszej nawierzchni. Szczególnie odcinek autostrady z Brna do Pragi nie należy do komfortowych. Jeżeli ktoś pamięta jeszcze dedeerowskie betonki, dobrze zrozumie, o co mi chodzi.

Nasz port położony był na długim cyplu o wdzięcznej nazwie Cesarska Łąka, w południowej części Pragi, dokładnie naprzeciwko Wyszehradu, jednej z najstarszych i największych atrakcji stolicy Czech. Pierwsze wrażenie po przybyciu i zapoznaniu się z obiektem budzi w nas prawdziwe déjà vu, czujemy się trochę jak przeniesieni w czas głębokiej komuny. W atrakcyjnie położonym porcie cała infrastruktura wodna i nadbrzeżna pochodzi co najmniej sprzed kilkudziesięciu lat, brak jakichkolwiek inwestycji.

Nasz początkowy zachwyt nad potencjałem tego miejsca szybko studzi Petr. Okazuje się, że w całych Czechach wszystko,

co jest nad brzegiem i wzdłuż niego, należy do jednej państwowej firmy. Firma nie ma przy tym chęci na jakiekolwiek inwestycje, zadowolając się wynajmowaniem po kawałku ziemi różnym organizacjom (kluby sportowe) lub drobnym biznesmenom (małe restauracje, kempingi itp.) na niezbyt długi okres dzierżawy. W efekcie nikt nie inwestuje w trwałą infrastrukturę, słusznie bojąc się utraty zainwestowanych większych pieniędzy. Skąd my to znamy! I tak choć w marinie mamy możliwość podłączenia prądu i wody, a także skorzystania z toalety z prysznicem, w niczym nie przypomina to „usług” na miarę współczesnych czasów. Nasz lekki zawód koi wieczorny wypad na rzekę, z której przy zachodzącym słońcu podziwiamy wspaniałe zabytki Pragi, oraz kolacja w jednej z małych przystani, gdzie próbujemy słynnych czeskich knedlików, podawanych oczywiście ze świeżym (rodzaj pieczenia w oryginalnym domowym sosie). Ich smak będzie mi towarzyszył przez

cały rejs. Następnego dnia ruszamy w dół rzeki w kierunku mostu Karola, od którego chcemy zacząć obowiązkowe zwiedzanie stolicy Czech.

W samej Pradze są praktycznie trzy śluzy, dwie na obrzeżach i jedna w środku miasta. Aby dostać się z naszego portu do miasta, musimy przepłynąć się przez tę ostatnią. Na szczęście jest z nami Petr, który przez telefon dokładnie ustala godzinę możliwą dla nas do przepłynięcia przez śluzę. Pierwszeństwo mają tutaj statki turystyczne, a my możemy skorzystać ze śluzy tylko wtedy, jeśli znajdzie się dla nas miejsce.

Jak nieoceniona była pomoc Petra w dalszej logistyce rejsu, okazało się w następnych dniach, gdy przepławialiśmy się przez kolejne śluzy. Za każdym razem niezbędny był telefon od naszego czeskiego przyjaciela do zarządzających przeprawą, bez tego stracilibyśmy bardzo wiele czasu.

Widok z rzeki jest niezapomniany, a panorama zarówno Starego Miasta na pra-



■ Choć na trasie spotykaliśmy wiele przycumowanych do brzegu łodzi, to jednak raczej nie znajdziemy tam miejsc przewidzianych dla gości



■ Wełtawa po spiętrzeniu nic nie straciła na atrakcyjności, w dużej części płynie w głębokim górskim kanionie

wym brzegu, jak i Małej Strany oraz imponującego zamku Hradczany na lewym budzi nasz nieklamany zachwyt. Robimy obowiązkowy wypad na ląd i po zabytkowym kamiennym moście ruszamy zwiedzić zabytki miasta. Kończymy wycieczkę „U Kalicha”, słynnej karczmie tak barwnie opisywanej w Haszkowych przygodach Szwejka. Być w Pradze i nie być „U Kalicha” jest... niemożliwością.

Ze swojej strony polecam jednak bliższe zapoznanie się z drugim brzegiem, u stóp Hradczan, to dużo sympatyczniejsza i mniej zdeptana część starówki.

KIERUNEK – JEZIORO ŚLAPY

Następnego dnia ruszamy w rejs w górę rzeki. Początek trasy to niezbyt ciekawy szlak przez przedmieścia Pragi, rzeka płynie leniwie przez dość płaski teren, mijamy sporo wiosłarzy, żeglarzy trenujących na różnych łodziach (np. na zapomnianych już u nas mocno... tempestach), a także kil-

ka łodzi motorowych. Dotarcie do pierwszej śluzy (Modrany) zabiera nam niecałe 45 minut. Jeden telefon od Petra, dostajemy zielone światło i w 5 minut jesteśmy po drugiej stronie.

Wełtawa praktycznie na całej długości została uregulowana i stworzono na niej kaskadowy system zapór i sztucznych jezior. Farwater jest wytyczony i bardzo głęboki, a nurt niezbyt szybki i trudny do pokonania. Po kolejnych 2 godzinach dopływamy do śluzy Vraný, bardzo ciekawej dwukomorowej. Należy tutaj uważać na silny nurt w czasie spustu wody z zapory. Śluza dosyć wysoka, tak na oko około 12 m, ale dopiero następna (Szczehovice) będzie naprawdę imponująca – 22 m wysokości!

Za Vranami jest szerzej i woda spokojniejsza, ale płynie w niej sporo różnych rzeczy (szyszki, gałęzie itp.). Zaraz potem wchodzimy w głęboki kanion, a za kolejnym zakrętem otwiera się widok na wysoką zapórę. Telefon załatwia sprawę i od razu wpływamy

do komory śluzy. Niestety, wszystkie śluzy nie są zbyt dobrze przygotowane do przepraw dla żeglarzy i małych jachtów. Praktycznie przez cały czas śluzowania dwie osoby mają pełne ręce roboty, przekładając cumy na coraz wyższe szczeble drabinek, brak jest odpowiednich wózków samowznoszących się wraz z poziomem napełniania.

Za tą śluzą zaczyna się najpiękniejszy odcinek trasy naszego rejsu. Rzeka płynie głębokim kanionem, głębokość wody sięga 18 – 20 m, przez ścisły rezerwat przyrody. Na brzegach nie wolno obecnie nic budować, choć mijamy liczne domki i dachy ze „stuszone minionych” czasów, należeć pewnie muszą do różnych dawnych VIP-ów. Nie znajdziemy tu praktycznie żadnych pomostów i przystani, do których można dobić.

Zresztą na całym dotychczasowym odcinku sprawa ewentualnego postoju ma się dosyć kiepsko. Spotkać można jedynie nieliczne prywatne pomosty pozbawione praktycznie jakiegokolwiek infrastruktury. Dodam jeszcze, że na całym szlaku są jedynie trzy stacje paliw, w marinie na Orliku i na Ślapach... a następna dopiero na Łabie.

Jeszcze tylko 20 minut i dopływamy do zapory Ślapy. Nie ma tu śluzy, a łodzie przewożone są... na przyczepie za traktorem. Może on podobno przewozić jednostki do 10 m długości i masie do 4,5 t. Czeskie śluzy, choć może mają niedobory infrastrukturalne, mają jedną zaletę: są darmowe. Jedynie traktorzysta na Ślapach dostaje od przepływających się napiwek (w różnej postaci lub gotówce).

Ślapy to jedno z dwóch głównych miejsc do uprawiania żeglarstwa na szlaku Wełtawy. Tutaj wreszcie można spotkać prawdziwe mariny (ale, niestety, bardzo nieliczne) z dostępem do wody i prądu (odbioru

→



■ Winda na Orlik, po prostu wpywamy do klatki i za 5 minut jesteśmy po drugiej stronie zapory



■ W marinie „Atlantida” wydzielono oddzielny pomost dla przybywających żeglarzy i motorowodniaków

ścieków nie ma nigdzie na szlaku). Oczywiście i tutaj państwowe instytucje muszą się wtrącać, określając dokładnie, na ile łodzi może być wybudowana jakakolwiek przystań wodna. Nie napędza to ruchu turystycznego i chętnych do inwestowania, ale za to szlaki są dziewiczo piękne i dzikie. Jedną z największych marin na jeziorze jest „Blue Marina” („Modra Lodnice”), prywatna przystań z hotelem, mniej więcej w 1/3 jego długości.

Wreszcie około 17.30 dopływamy do dzisiejszego celu, mariny „Atlantida”. Obiekt nowiużenki i bardzo nowoczesny, wszystko sterowane najnowocześniejszą elektroniką, nawet wodę w prysznicu uruchamia specjalna karta czipowa. Jest tutaj wydzielona część pomostu dla gości, choć na razie nie doprowadzono do niej najważniejszych mediów, bo wszystko jest w fazie rozbudowy. Niemniej hotel, restauracja i pomosty zastępują na najwyższe uznanie, a w knaj-

pie jest nawet darmowe Wi-Fi. Inwestorem obiektu jest... praski król taksówkarzy, właściciel największej korporacji przewozowej. Jego prawdziwym hobby jest żeglarstwo i oczywiście dobry biznes. Na razie spija całą śmietankę wobec braku jakiegokolwiek konkurencji. Oczywiście dzień kończymy przy sveczkowej i knedlikach.

OD ŚLAP DO ORLIKA

Następnego dnia ruszamy dopiero około 10.00, mijając po drodze głównie jachty żaglowe. Widok ten dominuje na całym szlaku. Podobno za komuny nie wolno było mieć żadnych motorówek z silnikiem mocniejszym niż 5 KM. Jedyne więc tego typu jednostki pływające to samoróbki przypominające dziwne housboty, jedne jeszcze pływające (choć sprawiające wrażenie dożywiania ostatnich dni), inne zakotwiczone lub na wszelki wypadek podniesione na palach przy brzegu.

Niewiele lepiej jest z żagłówkami. Jak wyjaśnił Petr, Czechy stały się prawdziwym magazynem dla pływającego szrotu z całej Europy. Wielu jego rodaków zwozi do kraju kompletnie zniszczone jednostki, kupowane za grosze, licząc, że ktoś im to za równie małe pieniądze naprawi. W rezultacie po brzegach walają się setki zużytych kadłubów, z którymi nie bardzo wiadomo, co zrobić. Trochę lepiej jest na jeziorach, można tutaj spotkać też wiele używanych, ale w o wiele lepszym stanie jachtów żaglowych, głównie sprowadzanych z... Polski.

Płyniemy dosyć szerokim szlakiem, cały czas mając głębokość między 15 a 40 m! Na brzegu sporo daczy i ośrodków rekreacyjnych, liczne domki na barkach (housboty), ale pomostów raczej jak na lekarstwo, już prędzej spotkamy znaki zakazu cumowania!

W pewnym momencie mijamy większego housbota. Okazuje się, że należy do Heleny Vondraczkowej, ale, niestety, sławnej u nas gwiazdy nie ma na pokładzie...

Jezioro Ślapy ma około 40, a Orlik nawet 60 km długości, są to więc dwa spore i dobre do uprawiania sportów wodnych akweny. Około 13.30 docieramy do ostatniej (dla naszego rejsu) śluzy na trasie w zaporze Kamyk nad Wełtawą. Ma trochę inną konstrukcję niż dotychczas mijane, jej wrota są opuszczane, a nie otwierane i jest wysoka na kilkanaście metrów. Za służą jeszcze godzina płynięcia po niezbyt atrakcyjnym akwenu i docieramy do zapory Orlik, musimy przyspieszyć, bo już na nas czekają. Tutaj przeprowadzamy się... windą. Wpływamy na wózek, który może przewozić jednostki o masie około 4 t i niewiele ponad 10 m długości. Winda jedzie po skośnym stoku obok zapory, na górze obraca się o 180 stopni i zjeżdża po pochylni w dół po drugiej stronie. Szybko i wygodnie, ale nasze zaciekawienie wzbudza druga duża winda, równoległe zbudowana obok naszej. Okazuje się, że przewidziano ją dla dużych statków, tylko nigdy żaden tutaj nie dopłynął, zapomniano widocznie, że w Ślapach raczej nie dałoby rady przewieźć go za traktorem.

Za zaporą Orlik są jeszcze cztery śluzy już gotowe i jedna w budowie. Po jej skończeniu będzie można przepłynąć cały szlak od Pragi do Czeskich Budziejowic, czyli podążać wojennymi śladami dzielnego wojaka Szwejka... po wodzie.

Naszym dzisiejszym celem jest Orlik – przepiękny średniowieczny zamek należący do jednego z najbogatszych rodów czeskich, Szwarzenbergów. Kiedyś wżno-