

TECHNICKÝ UNIKÁT

Při modernizaci kanálu Marna – Rýn v 60. letech minulého století byla vybudována lodní zdviž Arzvil-ler. Na svahu vogéžského hřebene stojí velká provozní budova a železné monstrum, které umožňuje lodím překonat rozdíl hladin (44,5 metru) a pokračovat v plavbě. Posádky se řídí semaforem, na zelenou vplouvají otevřenými vraty do ocelové vany dlouhé 43 m. Po uzavření vrat vana po kolejnicích připevněných na 108 m dlouhé betonové šikmé rampě sjíždí dolů. Jakmile vana dosedne do dolní pozice, otevrou se vrata na jejím opačném konci a loď vyjíždí. Lodní zdviž nahradila původních 17 plavebních komor, které byly od sebe vzdáleny 180 metrů, v jednom případě dokonce pouhých 45 m, což je jen o něco více než délka člunu pěnice. Obtížné celodenní zdolávání tohoto úseku zkrátila moderní technika na dvacet minut.

FOTO: JAROSLAV SKALICKÝ

Dovolená na kanálu



INFORMACE

- Pronájem lodí je nejdražší v srpnu, kdy je o tento druh turistiky největší zájem. Mimo prázdniny ceny klesají. Lodě jsou vybaveny topením, proto lze plout i brzy na jaře nebo v pozdním podzimu. K ceně za pronájem si přičtete cenu nafty vypočítanou podle počtu minut, po které běžel motor. Za týden na obvyklé trase to vyjde přibližně na 100 eur. V přístavištích za načerpání nádrže vody (takřka denně) účtují jedno až dvě eura.
- Podrobné informace o francouzských vodních cestách, výchozích bodech plavby včetně zajímavých míst, která lze během ní navštívit, a přehled lodí, které jsou k dispozici, najdete například na adresách www.fluvial.artourisme.com, www.water-ways.net a www.crown-blueline.com

Francouzská síť vodních kanálů, budovaná od počátku 17. století, patří k nejdelším v Evropě. Umělé vodní cesty propojují téměř všechny významné přírodní toky a v dobách největší slávy dosahovaly délky přibližně 13 000 km. Zboží dovezené námořními loděmi do velkých přístavů na pobřeží bylo překládáno na pěnice, které je přepravovaly dál do vnitrozemí. Opačným směrem převážely dřevo, víno a různé suroviny. Výnosný obchod nákladním loděm kvetl až do doby, kdy to šlo po silnici a železnici rychleji. Přesto je ještě dnes splavných asi 8500 km vodních cest a po řekách a kanálech putuje 60 – 100 milionů tun nákladu ročně.

V harmonii s krajinou

Francouzské kanály jsou důkazem, že i velkolepé výtvoř lidských rukou mohou být neoddelitelnou a cennou součástí přírodního prostředí. Díky citlivému zasazení do prostoru a zpevnění břehů stromy staly se tyto vodní cesty zelenými

stužkami francouzské krajiny, kterou se vinou, jako by k ní patřily od nepaměti. Zvláště působivé jsou úseky kanálů lemované alejemi košatých platanů, jejichž větve vytvářejí nad hladinou stinný zelený tunel. Kromě plavebních komor patří ke kanálům zvedací a otáčivé mosty, lodní zdviže a tunele. Právě díky propojení unikátního technického díla a krásné přírody prožívají francouzské kanály v poslední době novou vlnu zájmu.

Proplouvání dlouhými stupnicemi plavebních komor, které zdržovalo posádky nákladních lodí, je dnes pro kapitány turistických lodí zážitkem a vítaným zpestřením cesty. Společnosti nabízejí obytné lodě pro 4 až 12 pasažérů. Vybaveny jsou malou kuchyňkou s plynovým sporákem a ledničkou, sprchou a toaletou a podle počtu lůžek několika kajutami. Loď pohání dieselový motor, zásoba paliva stačí na týden plavby. Motor se nastartuje klíčkem, jednou pákou se ovládá pohyb lodí vpřed a vzad a rychlost. Ta nepřesáhne 8 km

za hodinu. Klasickým lodním kormidlem se řídí směr. Posádka nepotřebuje žádnou licenci, jen projde krátkým zaškolením. Amatérský kormidelník brzy přijde na to, že točit zběsile kormidlem je nesmysl, protože i na malý pohyb loď reaguje změnou směru, i když s malým zpožděním. Pro případ potíží jsou na palubě k dispozici bidla, kterými lze plavidlo odrazit od překážky nebo třeba natlačit do komory. Většinu komor ovládá automatika, na některých kanálech funguje obsluha, která loď doprovází po břehu na mopedu nebo autem. Posádka může loď zakotvit na kterémkoliv místě kromě těch, kde je to zakázáno, jako například v blízkosti komor, v nepřehledných zatáčkách a podobně.

Kanál dvou moří

Prvním moderním průplavem byl Canal de Briare spojující Seinu s Loirou, vyhloubený v letech 1608 – 1642. Krátce po něm následoval Canal du Midi, díky němuž se zrodila jedinečná vodní cesta protínající