

Nalodit! Flotila vyplouvá

OTEVÍRÁNÍ BAŤOVA KANÁLU

Klíč o velikosti pádla se pomalu ponoří do vody a otočí se ve směru hodinových ručiček. Hotovo. Baťův kanál je otevřen. Lodky mohou po zimní přestávce znovu začít křižovat vody, které protínají moravské Slovácko.



FOTO: BAŤOV KANÁL

Informace

Vodní cesta po řece Moravě je nyní splavná od Kroměříže až k Hodonínu, celkem měří 52 kilometrů. Polovina z toho vede po samotné řece, zbytek umělými kanálovými úseky. Rozdíl hladinových výšek, který činí devatenáct metrů, vyrovnává třináct zdymadel. Nalodit se je možné v sedmi přístavech po celé trase: první leží ve Spytihněvi, poslední v Hodoníně.

• Více na stránkách:
www.batacanal.cz

Slavnostní odemykání plavební sezóny se uskuteční toto pondělí 1. května, hned na pěti místech – přesněji v pěti přístavištích na více než padesátikilometrové trase Baťova kanálu. To vše za zpěvu folklórních písni, řinčení zbraní historických šermířů a pochopitelně pod dohledem desítek člunů, hausbótů, vodních šlapadel a kánoí.

Letošní sezóna nabídne novinku: tzv. kulinářské lodě. Jejich osádky budou moci ochutnat speciality regionu. Při plavbě po Moravě kapitáni přistanou třeba u vinného sklípku nebo u vyhlášené říční restaurace. Zajímavá může být i možnost prohlédnout

si z netradičního pohledu místa, kudy se před pár dny prohnaly jarní záplavy.

Od lignitu k turistům

Poprvé nad nápadem splavit řeku Moravu hloubali už moravští stavové v roce 1653. Zůstalo ovšem pouze u slov, teprve až obuvnický koncern Baťa ve třicátých letech minulého století proměnil plán na vodní dálnici v realitu. Nešlo jim ovšem o naplnění přání předků, podnikatelé ze slavného rodu sledovali především ekonomické cíle. Baťovci totiž vlastnili lignitový důl Jan u Lužic a snažili se co nejvíce zlevnit přepravu paliva do

svých závodů v Otrokovcích a ve Zlíně. A tak se v říjnu 1934 prvně koplo do země. Obratní podnikatelé sice z velké části stavbu financovali sami, avšak dokázali zainteresovat i stát, který při tehdejší hospodářské krizi do velkolepého projektu zapojil na patnáct stovek nezaměstnaných.

O čtyři roky později už na vodu vypluly první nákladní čluny. Část cesty je vlekl traktor či koňský potah, část remorkéry.

Zlatá éra trvala jen krátce. Válečná fronta kanál poškodila, oprava trvala čtyři léta. V komunistickém Československu zájem o kanál upadal a na začátku 70. let byla vodní cesta uzavřena. Teprve o čtvrt století později začíná "renesance". Místo lignitu ale vody kanálu brázdí turisté.

Sen o mořských vlčích

Svým způsobem si tady může člověk naplnit sny o námořnickém životě. Stačí mít v peněžence pět a půl tisíce korun a na víkend se stane pánem nad pronajatým hausbótem pro tři

až čtyři pasažéry. Žádných zvláštních schopností netřeba, čluny může řídit i poučený neplavec, dokonce nemusí mít ani žádné osvědčení.

Ten, kdo se na delší cestu ve vlastní režii necítí, si může zaplatit třeba jen několikahodinový výlet spojený například s prohlídkou vyhlášeného hřebčína v Napajedlech. Cena? 140 korun.

Stojí za to přemýšlet i o kombinaci vodního cyklovýletu. Jedním směrem může turista relaxovat na palubě lodi, zpáteční cestu může urazit na kole, které si je možné pronajmout ve většině přístavišť. Kde vypůjčený bicykl vrátí, je na dohodě.

Vlastně neexistuje lepší způsob jak Slovácko poznat. Vodní dálnice se značkou Baťa míjí největší taháky regionu: kroměřížský zámekský areál zapsaný na seznamu UNESCO, hrad Buchlov tyčící se na jednom z vrcholů chřibských kopců, historické Uherské Hradiště, poutní Velehrad či proslulé vinné sklepy na Strážnicku. ■

KAMILA MACHALOVÁ



Na Baťově kanále lze potkat nejrůznější plavidla.