



**Cestování** Waddenzee

text **Ondřej Hruža**  
foto **Autor**

---

# Jachting **v zemi pohlednic**

---

České jachtaře a „rekreační námořníky“ lze rozdělit do dvou základních skupin. Skupina A, ta obrovská, preferuje dostupná moře od Evropy na jih. Skupinu B tvoří hrstka dobrodruhů, kteří našli zálibu v mořích severních.



do holandského přístavu Stavoren trvá stejně dlouho jako do Zadaru a na poplatcích je výrazně levnější. Tím ale veškerá podobnost končí... Jeden kamarád mi kdysi říkal, že když se někdo chce živit focením pohlednic a kalendářů, tak mu stačí týden na fríském pobřeží a má na rok vyděláno. Já si dovolím tvrdit – čtyři dny a alespoň průměrné počasí...

Něco takového jsem viděl jen v Norsku, nebo ve Finsku. Všechno je čisté, barevné a dokonale pohádkové. Místo skal a betonu jen nekonečné zelené louky táhnoucí se až k moři, ovce a větrné mlýny. A samozřejmě lodě! Ty jsou tu všude a v neuvěřitelně velkém množství. Velmi rychle zjišťuji, že právě lodě a život kolem nich jsou tu absolutně na prvním místě. Na „farmy“ plné modrobílých laminátek, které se podobají jako vejce vejci, rovnou zapomeňte. Tady má smysl návštěva každého přístavu... Velkých trojstěžníků a dvojstěžníků potkáváte desítky. Ale žádné turistické atrapy, u kterých se s plachtami ani nepočítá. Samé dokonale funkční šify, pocházející především z 19. století. Mezi tím všudypřítomné klasické námořní jachty severské konstrukce. No a samozřejmě to, co je pro holandské moře a přímořské kanály nejtýpčtější, tjalky a lemsteraaky s plochým dnem.

### Tjalk Boppelans

Když holandské moře a přístavy, tak komplet se všim... Proto jsem nevolil žádnou klasickou charterovku, ale díky kamarádu Jirkovi Brožkovi rovnou historický tjalk. A pochopil jsem, proč se do těchto lodí tak zbláznil. Pro začátek pár základních údajů, které mnohé napoví. Tjalků je spousta typů a velikostí. Ten náš byl celý ocelový, asi 18 metrů dlouhý, původně vyrobený v roce 1898 jako nákladní loď na převoz sypkých materiálů. Až v roce 1985 jej jeden místní podnikavec koupil a jako desítky dalších přestavěl na obytnou rekreační plachetnici. Tedy plachetnici... Spíš bych to nazval „jachting s vagónem“. Do salónu dveře jako do rodinného domku, stejná výška v celé lodi i pro Harlem Globetrotters a hlavní přední kajuta, vymyšlená jako nocležna pro asi 10 lidí, připomínala menší tělocvičnu. Kuchyň srovnatelná s kuchyní v panelovém bytě, stejně jako velikost lednice a trouby. Prostě životnímu komfortu na této lodi se nedalo vůbec nic vytknout. Nejvíce nás asi po celou dobu plavby fascinoval obrov-

ský dubový stůl v salónu, za který by byla vděčná každá pořádná selská jizba. Musel mít rozhodně přes 300 kg! Takže na nějaké karbonové doplňky a odlehčené kladkostroje od Harkenu se tu opravdu nehraje. Na druhou stranu ale ani na nějaké „sailing instruments“. Na lodi jsem nenašel ani to základní – hloubkoměr, windmeter, vysílačku, mapy... O GPS ani nemluvě. Prostě old school, jak má být!

Historické holandské plachetnice mají několik společných jmenovatelů. Těmi hlavními jsou určitě tupá před i zád, gaflové oplachtění, kormidlo obřích rozměrů s relativně krátkou pínou, ale hlavně fakt, že postrádají klasický kýl. A to hned z několika důvodů. Plavba na přímořských kanálech, vnitřním moři a ve finále i na samotném Waddenzee tu znamená provozování lodí v plavebních drahách mnohdy na hranici jednoho metru hloubky. Zní to neuvěřitelně, ale je to prostě tak! Přístavy jsou na tom hodně podobně. A hlavně – rozdíl mezi přílivem a odlivem je tu až 2,5 metru! Takže když to posádka třeba nestihne do vytyčeného cíle na čas, dosedne s lodí nedobrovolně na písčité dno a čeká, až ji za nějakých šest hodin příliv zase zvedne.

### 30 tun v akci

Plavba s tjalkem je zážitek sám o sobě, a to už vůbec nemluvíme o tom všem kolem. Opravdu velký zážitek, neboť všechno na tjalku je velké. Stěžeň je dřevěný, stejně jako jednoduché kladkostroje, ovšem vinšny a jakýkoliv jiný aparát, který by



S

Sám jsem dlouho patřil do skupiny jižní, ale nakonec jsem se díky svému kamarádovi přesunul ze skupiny B... A do skupiny B...

Místem, které mne zlákal, bylo Holandské Frísko, Fríské ostrovy a celé magické Waddenzee.

### Kraj lodí, člunů a korábů

Lidé rádi srovnávají. Jenže v tomhle případě mi každý, kdo alespoň jednou okusil nasládlou chuť Baltu nebo Severního moře, musí dát za pravdu, že tohle s ničím srovnávat nelze. Snad jediný důležitý parametr pro českého jachtaře je, že cesta z Prahy

vám pomohl nějak spolupracovat se sto dvaceti metry čtverečními plachet, tu prostě chybí. Všechno je o síle svalů, eventuálně vynalézavosti a váze jednotlivých členů posádky. Ovšem pozor! I u těchto kolosů s řekněme absolutně nehydrodynamickým tvarem lze plachty celkem slušně vytrimovat a s příhodným větrem rozdovádět vagón třeba až na 10 uzlů! Samozřejmě nejzajímavější věcí pro jakoukoli plavbu s tjalkem je absence kýlu. Tím se mi ovšem konečně jednou provždy vysvětlily ty dvě obrovské kapkovité ploutve, které tu mají všechny tjalky a lemsteraaky po stranách. Angličané je nazývají „leeboards“, takže hovorově líbordy. Líbordy jsou věc, bez které by to nešlo ukočírovat, fungují prakticky úplně stejně jako zásuvná kačena. Jen máte dvě. Při náklonu na pravobok se spustí do vody pravá a při obratu a náklonu na levobok zase levá. Oba zároveň se používají také, ovšem jen při plavbě na motor. Jejich největší výhodou je volitelná hloubka ponoru.



Kormidlování tjalku pínou je taky mazec. O co je pína kratší, o to větší plochou kormidla musí pohybovat. Pokud jsou povětrnostní podmínky normální, tak to se zapojením svalů celkem jde. Jenže ty na severu zas tak často nebývají, takže kormidlování

pak připomíná posilovnu. Ovšem největší zážitek s vagónem jsou přístavy. Respektive menší přístavy uprostřed městeček, jako je Harlingen, kde se místo na zakotvení hledá hodně dlouho a každý, i sebemenší manévr, je třeba si dopředu řádně promyslet.





## Moře, které se vypouští každý den

V Holandsku je všechno jinak, takže ani moře, nebo plavba na něm, tu nemůže být normální. Ostatně plavba i s velkou plachetnicí tu ve většině případů nezačíná na moři, ale pár desítek kilometrů ve vnitrozemí na některém z místních kanálů a jezer, kde se nachází spousta přístavů a kotvišť. V některých částech Fríska to dokonce vypadá, že voda je tu oproti pevnině v přesile. Nejen v krajině, ale i ve městech a vesnicích. Plavba tímhle krajem je kouzelná a díky rychlostním omezením si ji člověk užije do sytosti. Z holandských kanálů máte pocit, že lodě tu mají přednost před všemi ostatními dopravními prostředky. Stačí jen zavolat vysílačkou obsluze zvedacího nebo otáčecího mostu a kvůli vašemu průjezdu se zastaví provoz na náměstí ve městě, stejně jako čtyřproudá dálnice, nebo dokonce železnice! Pro milovníky lodí a života na vodě je to absolutní ráj. Projíždíte městečky, kde jsou jedny ulice asfaltové a druhé vodní. S lodí můžete zastavit u supermarketu, stejně jako u kostela, nebo radnice. Každý tu má z jedné strany domu auto a z druhé loď.

Holandané jsou takoví mořeplavci, že jim přirozeně jen jedno moře, Waddenzee – Vattové moře – nestačí. Tak si v průběhu

minulého století dokázali vytvořit moři hned několik... Moc mi nedochází, jak to udělali, ale například mezi městy Zurich a Den Oever na pobřeží postavili hráz 32 km dlouhou (!!!) a v některých místech až 90 m širokou, po které vede silnice. Hráz dokázala vyřešit problémy s častými povodněmi a rozdělila záliv Zuiderzee na dvě hlavní části. IJsselmeer (podle ústí řeky IJssel), vnitřní moře, které působí spíše jako velké jezero, a Waddenzee, kterým plujete vstříc Severnímu moři. Doteď jsem se domníval, že nejsložitější navigací se pyšní Balt a jeho neuvěřitelně spleťtý systém plavebních

drah. Waddenzee v tomto ohledu ovšem ještě zvedá latku. Všechno pochopíte už při pohledu na námořní mapu. Normální námořní mapa je totiž modrá! Zeleně jsou na ní vyznačeny jen malé ostrůvky opravdu extrémních a nebezpečných mělčin. Mapa Waddenzee je zelená celá! A zelenou protínají jen bleděmodré proužky plavebních drah vytyčených všudypřítomnými bójkami. Tudy musíte plout. Ale ani deset metrů vedle. V reálu to znamená, že při odlivu prostě voda z celého moře odtéče průlivy mezi ostrovy do moře Severního a mimo plavební dráhy se najednou objeví hromady písčitého dna, které tam ještě před chvílí nebyly, a zbytek vodní plochy se v tu chvíli pyšní hloubkou 20–70 cm! To je ale vynikající záležitost především pro nepřizpůsobivé členy posádky. Tjalk totiž nemá žádný malý čluněk, nebo tendr, takže když se na lodi pohádáte, nebo vás to prostě přestane bavit, tak si sbalíte věci, obujete holínky a můžete vyrazit pěšky domů. Ale musíte to stihnout do přílivu...

## V záři Brandarisu

To nejhezčí a nejzajímavější jsem si ale nechal na konec. Pás Fríských ostrovů oddělující Waddenzee od Severního moře. Myslel jsem si, že už mě na březích Waddenzee nic nepřekvapí. Než jsme přistáli na prvním z nich, Terschellingu. Ostrovů a ostrůvků je v pásu celkem 19 a pro „vůdce velkého plavidla bez kýlu“ znamenají, že za nimi končí pohoda Vattového moře, a tudíž i akční rádius tjalku. Při naší plavbě jsme stihli navštívit dva z nich a po této zkušenosti bych se nebál nazvat celou tuto oblast globálním, nebo alespoň evropským

## NAVIGÁTOR

### Tjalky lze pronajmout na těchto adresách

[www.waterrecreatiesyperda.nl](http://www.waterrecreatiesyperda.nl)  
[www.sailchartersneek.nl](http://www.sailchartersneek.nl)  
[www.sailing-club.cz](http://www.sailing-club.cz)

### Jaké jsou třeba papíry, jaké zkušenosti

Zapotřebí je alespoň licence C – MDČR, dále je zapotřebí mezinárodní VMP pro plavbu na kanálech a vnitřních vodách s plachtami nad 100 m<sup>2</sup>.

### Jaké lodě jsou k pronájmu

K pronájmu jsou tjalky, skutsje, lemsteraaky, zouwe, atd. Vše v délkách od 6 do 18 m LOA. Cena se pohybuje od 1200 do 2600 eur za týden v sezóně.

### Kam se dá všude doplout

Dá se plout po kanálech a jezerech a navští-

vit různá města a vesničky. Dále po IJsselmeer nebo Waddenzee (přílivové vody) a navštívit západofríské ostrovy (Texel, Vlieland, Terschelling, Ameland, Schiermoonikkoog). Tyto ostrovy a celé Waddenzee jsou zapsány na seznamu UNESCO.

### Jaké je v oblasti počasí

Počasí je příznivé od dubna do října, i v létě však může být chladnější při přechodu fronty. V létě je teplota vody až 20 °C. Při naší plavbě v dubnu 2015 byla teplota vzduchu přes den cca 15 – 20 °C.

### Jak se to s dopravou

Doprava autem Praha – Makkum nebo Gaastmeer cca 850 km. Nebo letecky Amsterdam a dále cca 3 hodiny vlakem.

kýčem. V dobrém slova smyslu samozřejmě. Holandské rybářské vesničky poskládané z malých barevných domků a usazené do borovicových lesů norského typu. Jenže k tomu všemu nekonečné písečné pláže jako někde v Karibiku. Veškerý průmysl se tu omezil pouze na chov koní. Takže jestli hledáte místo, kde zrelaxovat a nabrat energii, tady ho najdete!

Nejdeálnějším dopravním prostředkem je tu i pro námořníka bicykl, který lze zapůjčit snad na každém rohu za legrační poplatek. A pak už vás čekají jen samé rezervace fauny a flóry a námořnické bary a hospůdky, které tu, na rozdíl od většiny těch středomořských, rozhodně nepůsobí nějak uměle a prvoplánově. Člověk při jejich návštěvě pochopí, že tu takhle stály už před šedesáti a více lety. A majáky! Na ty prostě nesmím zapomenout... Majáky tu mají opravdu monstrózní a všem jim vévodí skoro 54 m vysoký Brandaris uprostřed Terschellingu. První maják tu postavili už v roce 1323 a dnes se podle něj jmenuje tradiční podzimní závod velkých plachetnic Brandaris Race, který si po tomhle velkém holandském zážitku rozhodně nenechám ujít.



Popsat jachting a plachtění po Holandsku v jednom článku je celkem neřešitelný úkol. Je toho moc a něco zajímavého tam uvidíte na každém kroku. Každopádně pokud

v jachtingu vidíte něco víc, než jen kotvení na bójce a „ligně na žaru“, tak byste to měli zkusit. Protože tohle je opravdu úplně jiná hra... ▲

