

Praha, Vltava (pod Vyšehradskými skalami), květen 2010.



Jako nováček se zmocňuji zachycení zážitku, který i bez časového odstupu náleží do kategorie životních.

Nováčkem s pádlem jsem i nejsem. Na jedné straně Štěstěna dala, že můj první kontakt s Pražským klubem dračích lodí byl při fotografické exhibici nových indonéských lodí na pyšné projížďce pod Vyšehradskými skalami. Na druhé straně budu moci brzy oslavit půlstoletí zkušeností s pádlem v ruce. A právě obojí mi pomohlo velmi rychle se rekrutovat do role člena dračí posádky, za což vděčím i Honzovi s Eliškou.

Vogalonga, Benátky 20. – 24. května 2010.

Pravda, dračí loď, ať indonéská nebo čínská, musí mít pro konzervativního člověka nádech globalizace, ale těžko hledám typicky české sportovní plavidlo. Kapacitní šify na Vltavě a Labi naznačují již názvem svůj původ a vltavský vor končící pod pražskou Výtoní svoji pouť asi nebude dostatečně mobilní. Nakonec i klasické dřevěné pramice, spravované temovací konopnou šňůrou a smolou či později térem, působí dnes jako mastodonti a jejich nasazení třeba na závodech na moři v Benátkách, by vyžadovalo přítomnost pořadatelů do nočních hodin, pokud by vůbec posádka přežila a do cíle se dostala.



Den první, čtvrtek 20. května 2010 – odjezd



Dnu prvnímu předcházela řada událostí, které znám jen z doslechu. Tak jako tak 36. benátská Vogalonga, regata ručně poháněných plavidel, je lákavý závod, kde vyhrávají všichni, kdo dojedou do cíle po 30 kilometrech plavby jak otevřenou benátskou lagunou, tak i tamními kanály. Žil jsem ještě v blaženém nevědomí, když padlo v klubu rozhodnutí vyjet do italských Benátek s raritou – v Evropě prvními exempláři indonéských dračích lodí, coby

darem básničky a také starostky indonéského hlavního města Tanjungpinang ostrova Bintan, paní Suryatati A. Manan. Proto indonéské označení skladby veršů, jež samostatně neznamenají nic, ale dohromady tvoří báseň, daly jména i oběma lodím a červená dračice Gurindam a zelený drak Pantun tak poprvé stanuli na sladké vodě pražské Vltavy.



Vzít obě tyto lodě na výlet 1000 km do Benátek, však vyžadovalo enormní a detailní přípravu s ohledem na jejich rozměry – například musel být upraven i vlek, který je stavěn na klasické čínské dračí lodě, aby je s námi odvezl. I přes tento nelehký úkol se přípravnému týmu pod velením Martina K. vše nakonec povedlo a lodě byly včas připraveny k transportu.



Do Benátek byly vypraveny celkem tři auto-posádky – vedle dvou mikrobusů honosících se známou trojčipou hvězdou, působil klasický Transit takřka skromně. Již první kilometry obou Mercedesů Vito



však slibovaly brzké komplikace. Osobně jsem nebyl v tom druhém autě, kde po 30 kilometrech z následující tisícovky, nastaly problémy se zařazením nejvyššího rychlostního stupně, dokud řidiči nenašli zvláštní grif, který se půlku cesty do Benátek učili a pokaždé, když se jim to povedlo, byli odměněni potleskem celé auto-posádky. Zato jsem seděl ve voze, který měl much poněkud více. Prvním zjištěním bylo specifické vypínání zadního levého koncového světla poklepem přímo na jeho kryt,

jako by zde byl mikrospínač: zapnout / vypnout / zapnout / vypnout. Na dálnici pozoruhodně mikrobus jaksi plaval a na první zastávce jsme zjistili proč: zimní pneumatiky byly sjeté tak, že by auto nemělo šanci projít technickou kontrolou. Nevzpomenu si na všechny další závady obou aut – s jistotou nešel zapnout jeden bezpečnostní pás, nešel zadní ostřikovač, u druhého auta byly pro změnu ostřikovače prázdné a po ujištění auto-půjčovny, že ve vybavení je i CD přehrávač, jsme obtěžkáni CDčky našli jen kazetový atd.

Den druhý, pátek 21. května 2010 – noční patálie, dojezd a aklimatizace

Před pátou ranní začal Hynkův mercedes pár kilometrů na dálnici před Salzburkem kulhat a hned bylo jasné, že je prázdná pneumatika. Světlanino sýčkování, že určitě píchne za deště, se samozřejmě splnilo. Pneu, jehož sjetý vzorek jsme si prohlíželi před soumrakem, bylo roztřepené tak, že by mohlo po krátké úpravě sloužit za obstojný smeták. Alespoň, že k defektu došlo blízoučko od malého parkoviště. Další hodiny byly ve znamení rovnice – co úkon, to minimálně půlhodinová komplikace: nelze povolit matky kola, nelze osvobodit skrytě připevněnou rezervu, ta se ukazuje být jako prázdná. Přeskočím marné, ba spíše směšné shánění hustilky na dálnici. Naději přinesl zburcovaný Turek z jednoho kamiónu, se kterým bylo možno posuňky se dohodnout na nafouknutí rezervy z jeho kamionového kompresoru. Po namontování a spuštění heveru se ale ozvalo klasické: „ššš...“. Nepomohl ani pokus o ucpání díry v rezervě provizorním špuntošroubením. Takže rovnice se rozšiřuje o více proměnných a co úkon



tureckého řidiče, to návrat k jeho kamiónu a zpět. Moc lituji, že nemám natočenu jeho kolébavou chůzi náležící do kategorie takzvaného záporného pohybu. Telefonát za telefonátem s naší drahou auto-půjčovnou po dalších peripetiích skončil příjezdem odtahovky. Dodávka byla natažena na korbu i s posádkou, zvláštní „taxi“ nám tak poskytlo na asi patnácti kilometrech k salzburskému pneuservisu luxusní výhled, který jsme si náležitě zaplatili více než 150 eury. Po hodince a další útratě kolem 230

eur za dvě nové pneumatiky vyjíždíme se čtyřhodinovým zpožděním dále na jih. Nové pneu na předku alespoň umožňují zvýšit cestovní rychlost, bez nebezpečí uplavání z dálnice, na běžnou dálniční rychlost. Naštěstí bez dalších komplikací dorážíme kolem třetí hodiny odpolední jako poslední do kempu na costě benátské laguny v Punta Sabbioni. Další program byl volný – třeba osmnáctistupňové moře hned vedle kempu či blízké Benátky čtvrt hodiny vaporettem.

Den třetí – sobota: Gurindam obsadila benátské kanály

8 kilometrovou cestu benátskou lagunou na start Vogalongy následujícího dne, jsme si trochu zkrátili a přepádlovali obě lodě z přístavu nedaleko Punta Sabbioni k luxusnímu ostrovu Certosa plného jachet.



Po dojezdu do mariny na tomto ostrově kolem jedné hodiny vypuklo dilema co se zbytkem dne – jet dále lodí až do benátských kanálů či dát přednost pěší prohlídce například Dóžecímu paláci?



Rozhodnutí části posádky vyjet jen s jednou lodí do klikatých kanálů na „hodku“, se proměnilo ve více jak čtyřhodinovou naučnou stezku benátskou historií. Cíl byl jasný – Ponte Rialto, ale jak se proplést kanály? První slepá ulička do Arsenálu však více než potěšila úžasným prostředím velké laguny a muzeem historické loděnice a doků, s obrovskými sklady, jeřábem z 19. století i ponorkou na břehu. Druhý průnik do města byl již úspěšný, po zjištění, že vodní jednosměrky nejsou



v Benátkách tak zcela jednosměrné a že dopravní značení v Itálii obecně má jen informativní charakter, neboť si alespoň nějaké značení vyžádala Evropská unie. Nepřehledná a úzká místa a křižovatky mají šikovní zrcadla stejně jako na silnici, a tak jsme vpluli směle do labyrintu benátských kanálů.

Konečně jsme poznali Benátky takové, jaké jsou – z hlavních vodních promenád, kanálo-ulic a kanálo-



uliček bez druhořadých spojnic, kterými se plahočili suchozemští turisté – pěšáci, nevědice a nepoznajíce tak z Benátek zhola nic. Pocity jsou nesdělitelné. Vzorní kormidelníci zvládali pravouhlé (a neklopené) zatáčky a četné průjezdy pod mostíky pro pěšáky na nich mávající, zcela bravurně. Často tam, kam přijela loď, byl rozruch a překvapení podobné tomu,

jako když Římané volali „Hannibal ante portas“. Dlužno říci, že zdvižený palec od řady benátských gondoliérů a dokonce i lodních taxikářů byl více než příjemný. Nicméně by mě zajímalo, co musí gondoliér svým cestujícím říkat, když v průběhu plavby Benátkami jim vypráví její historii a najednou se před ním objeví metrová dračí tlama. Jediným občasným smítkem na naší



cestě byli rojící se mravenci, jak jsme nazvali kajakáře, vnikající do kanálů a plížící se, z pohledu paluby naší galéry Gurindamy, někde dole u hladiny. Kotviště na půlhodinovou pauzu bylo vyhrazené



přímo pro nás u Ponte Rialto. Po opětovném nalodění, značně posílení pizzou a gelátem, jsme zahuli do první jednosměrky v protisměru, co jsme našli. Cesta nazpět byla zpestřena stopujícími švýcarským párem sedícím na schodišti jednoho domu nad kanálem. Jak se ukázalo, nějakou tu zkušenost s pádlem měli, a proto po chvilce upejpání, než přisedli do lodí i přes atypické oblečení hodící se spíše na promenádu, se ihned zapojili do týmové kooperace.

Dojezd do mariny na ostrově Certosa a návrat do kempu s možnou vycházkou po podvečerních Benátkách byl přes svoji krásu ve srovnání s tím, co jsme právě zažili, již jen odleskem. Pokud si vzpomínám, kdy emoce ve mně jen hrály - ten večer se mi trochu vymstilo hovořit rychleji než myslet. Vyjádřím-li, že máme jet v Benátkách veřejnou dopravou a řeknu-li „pojede tady autobusem, pardon, tramvají“, nemá cenu se opravovat, protože ostatní se již válejí na zemi smíchy a nemá cenu jim vysvětlovat, že vždyť ta voda v Benátkách je pro nás omezující kolejí i trolejí.

Důstojnou tečkou za skvělým dnem byl podvečerní neméně skvělý Hynkův špíz.

Den čtvrtý, neděle 23. května 2010 – Vogalonga

Výchozím středobodem byla rána z děla o deváté hodině ranní, startující 36 ročník Vogalongy. Odečtem časů a spojuj s jednotlivými přestupními porty, než se dostaneme na startovní linii, vyplynul náš odjezd z kempu o šesté ranní na vaporetto. Jenže ouha – malá závora u výjezdu z kempu málem ohrozila náš start, protože ji obsluhoval neústupný vrátný mající jasnou instrukci od vedení – otevřít až v půl osmé. Nakonec tou úspěšnou zbraní se ukázaly být ženské křivky a Zuzčiny slzy – bylo to jen taktak, že jsme nezmeškali klíčové vaporetto do Benátek.



Start z benátského rynku (pardón: laguny) před Dóžecím palácem u Náměstí svatého Marka byl opravdu monumentální. Rozmanité lodě kam se podíváš. Počtem vévodily vyšňorené italské gondoly s většími posádkami. Úžasný byl pohled na nakročené siluety Italek opřených do vesel, které přitom vypadaly nesmírně žensky; posoudit estetiku jejich mužských protějšků neumím. Mezi nimi se míhaly při hladině jak hadi dlouhé veslice, z několika míst kolem zněl vír bubnů dračích lodí a mezi nimi se občas pletli mořští mravenci – kajakáři. Pestrost celé flotily, mající více jak šestnáct set lodí s téměř pěti tisícovkami vogalondanů, byla neuvěřitelná. I takto si Benátky připomínají doby své největší slávy, kdy byla uznávána jakožto jedna z nejsilnějších námořních velmocí.



Trasa našeho závodu se vinula tu po otevřené laguně, tu širokými kanály mezi městečky. První zastávka byla až na Buranu na půlce cesty s „házeným“ občerstvením – létající banány s nápoji ze břehu do přistavených lodí asociovaly účast jiných živočišných druhů v jiných, a to podstatně rovinnějších místech. Kdo nechytil, tak měl prostě banán od slané vody.

Parádních chvil během celého závodu byla ještě celá řada – občasné improvizované minizávodní sprinty se spolusoutěžícími v blízkosti – tu s veslicí, tu s dračí lodí, pozvedly vždy soutěživou morálku na lodi a ta nám pak pomohla překonat druhou polovinu cesty s úsměvem na tváři.



Nutno dodat, že obě naše lodě byly v centru fotografických hledáček ze všech stran. Navíc se brzy ukázaly jako mnohem mrštnější a na moři odolnější, než jsme vůbec čekali. Samotná plavba byla



příjemným lechtáním ega a nutno říci, že ta česká vlajka na zádi se nesmírně vyjímal a slušela. Konečně nespátřuji velký rozdíl mezi ovacemi při příjezdu vítězů z bitev triumfálními oblouky v antickém Římě, proti vjezdu našich lodí pod muranské či benátské mosty. Některé momenty z celé plavby byly, stejně

jako start, více než silné a zanechaly v našich srdcích krásnou stopu. Úžasnou atmosféru přineslo diváctvo při průjezdu Muranem, neméně skvělý byl potlesk při vjezdu do Benátek k Ponte Scalzi, kde asi nikdo z nás nezapomene na rozjásanou babičku v patře malého domku, která nadšeně třískala jako dítě dvěma pokličkami o sebe. Nešťastné zablokování celého benátského kanálu jednou napříč zaklíněnou osmiveslicí



se nakonec proměnilo přes zhruba tisícovku za nimi se hromadících lodí v zábavnou lapálii. Po vyproštění se jim nakonec dostalo i přesto uznaného potlesku na otevřené scéně, jak z blokováných lodí, tak i z mostů a promenád podél kanálu. Konec byl na místě začátku, a to i s prémie – medailí a diplomem. Zkrátka Vogalonga byla zážitkem, na který se celý život nezapomíná.

Návrat do Punta Sabbioni byl spíše technickým přídatkem celého dne – vlny od motorových člunů, do té doby díky závodům pozastaveným, dovedou docáknout až do lodi, a tak hlavní snaha byla mít lodě co nejdříve venku z vody na vleku, k čemuž nám pomohl v blízké marině zdejší milý správce mající zde jeřáb. Přes vidinu brzkého vstávání zakončil večer piknik na pláži s výhledem na klidné podvečerní moře spojený s relaxací a debatou nad tím, kam třeba pojedeme příští rok.

Den pátý, pondělí 24. května 2010 – návrat Indů do srdce Evropy

Transit s loděmi, s ohledem na nutné vrácení vozidla půjčovně, vyjel domů již o půlnoci. Vlastně trochu zbytečně – po hodince jízdy se na dálnici opřel zezadu do vleku Ital, který přehlédl koncová světla. Kolizi odnesl zavěšený zadní rám vleku se značkou a koncovými světly – oprava rozbitého levého koncového světla a zprovoznění vleku stála posádku zdržení několika hodin. Oba mercedesy se zbytkem posádky vyjžděly až po páté hodině ranní. I když byly zastávky minimální, tak do Prahy jsme přijeli asi o půl páté. Složení lodí a rychlý úklid aut byl již jen epilogem několika prožitých a úžasných dní s indonéskými draky Gurindamou a Pantunem v Benátkách.



Martin Ebel