



Několik následujících hodin loď zdolávala rozlehlé vodní plochy vnitrozemských zálivů Volkerak a Oosterschelde. „Jízdní dráha“ o šíři 120 metrů tu zaručuje minimální hloubku pět metrů. Tomuto velkorysému pojetí odpovídají i plavební komory o rozměrech pro Českoslováka téměř nepředstavitelných: mají délku 320 a šířku 24 metrů.

#### BELGIE - MALÝ VELIKÁN

„Jestliže je úterý, musíme být v Belgii!“ Tak se jmenuje humorný příběh turistů, kteří cestují po Evropě tak rychle, že vlastně ani nevědí, ve které zemi právě jsou. I když naše tempo je podstatně pomalejší, došli jsme ke stejnému závěru (že jsme v Belgii) až podle jmen obcí, jimiž jsme proplouvali. Hranice mezi Nizozemím a Belgií je totiž jen symbolická.

Proslulý průplavní most u Mindenu, který překonává řeku Veseru

přes sto miliónů tun nákladů, což je více než po železnici.

Spolu s množstvím říčních a menších námořních lodí plujeme proti proudu řeky Šeldy do Antverp, které se více než 80 milióny tun přeloženého zboží ročně řadí mezi sedm největších přístavů světa. Bazény antverpského přístavu musí být vzhledem ke značnému kolísání hladiny řeky, způsobenému vlivem mořského přílivu a odlivu, od vodního toku odděleny plavebními komorami. Jedna z nich - Boudewijnluís - měří 360 krát 45 metrů a patří k největším na světě.

Pro většinu lodí jsou Antverpy konečnou stanicí, ale některé, mezi nimi i naše, pokračují v cestě průplavem do belgického hlavního města. Díky němu je Brusel nejen vnitrozemským, ale i námořním přístavem. Nejčastějšími překážkami na jeho trase jsou mosty. Vzhledem ke značné velikosti plavidel jsou různými způsoby sklápěny či vyzdvihovány vysoko nad vodní hladinu. Zvláště se nám líbil železniční most podepřený pilířem umístěným ve středu průplavu. Když jsme se s lodí přiblížili, otočil se jako chaloupka na muří nožce rovnoběž-

# É DRÁZE

Václav Husák a Jaroslav Kubec  
psáno a fotografováno pro 100+1 ZZ



Ryn u Rotterdamu: dopravní tepna, která si nezádá s leckterou dálnicí

všetečná otázka: co kdyby se třeba most prolomil? To by všechna voda z kanálu vytekla?

S tímto problémem se projektanti průplavu samozřejmě museli vypořádat. Kritickým místem totiž není jen mindenský most. Jak jsme již uvedli, je značná část Středozemního průplavu vedena po náspu. To znamená, že při protržení bočních hrází by voda velmi rychle zaplavovala níže položená území. Proto jsou na kanálu v pravidelných intervalech umístěna automaticky ovládaná stavidla, která by jeho poškozovací část z obou stran hermeticky uzavřela.

#### RÝN - DOPRAVNÍ VELETOK

Mohutná vrata poslední plavební komory průplavu se otevřela a umožnila naší jachtě ochutnat vodu Rýna. První zá-

žitky nebyly nijak příjemné. „Smečky“ poměrně rychlých nákladních lodí a tlačných souprav vyvolávaly takové vlnobíť, že se u některých členů posádky začala projevovat mořská nemoc. Jen pro srovnání: dopravně nejsilněji zatíženým úsekem Labe mezi Mělníkem a Lovosicemi je ročně přepraveno kolem pěti miliónů tun nejrůznějšího nákladu. Na Rýně v oblasti Emmerich - Lobith (hraniční přechod mezi NSR a Nizozemím) dosahuje roční objem přepravy přes 140 miliónů tun.

Bližíme se k velkému městu. Klikujeme mezi námořními kolosy, jejichž boky se nad námi tyčí do výše šestipatrového domu. Neuvěřitelná hustota provozu potvrzuje pravdivost informace, že Rýn je nejfrekventovanější vodní cestou světa. Předpona nej- však neoddělitelně patří i rotterdamskému přístavu, jehož téměř 500 jeřábů se ročně postará o náklad přibližně 31 tisíc námořních lodí a 180 tisíc říčních plavidel. Tím, že se zde ročně přeloží přes 300 miliónů tun zboží, je tento přístav zcela bezkonkurenčně na prvním místě na světě.

Moře, po němž jsme si od lázeňského městečka Hoek Van Holland zkrátili cestu do zálivu Haringvliet, za překážku považovat nemůžeme. Přestože na konci této zhruba třicetkilometrové plavby ve slavných vodách nás i s lodí ve zdymadle čekal „skok hluboký“. Není divu, vždyť více než čtvrtina Nizozemí leží pět až sedm metrů pod úrovní mořské hladiny.



Automaticke bezpečnostní stavidlo na Středozemním kanálu

Podíváme-li se na mapu belgických vodních cest, můžeme lehce nabýt dojem, že z hlediska vnitrozemské lodní dopravy je Belgie zemí zaslíbenou. Nebudeme daleko od pravdy. Ale není to díky příznivým terénním podmínkám. Zejména v jižní části státu, kde jsou soustředěny hlavní uhelné pánve a centra těžkého průmyslu, museli stavitelé překonávat mimořádně členité území s velkými výškovými rozdíly. Přesto však vybudovali vodní dopravní síť, která představuje evropskou špičku. Belgie má přes 1800 kilometrů splavných řek a průplavů, zatímco Československo pouhých 475. Na tisíc čtverečních kilometrů zde připadá 59, u nás 3,7 kilometru vodních cest. Díky této skutečnosti je říčními plavidly v Belgii ročně přepraveno

ně s osou průplavu, a vytvořil tak po svých bocích dvě plavební dráhy. Vlak naštěstí právě nejel. DO KOPCE NA 236 KOLECH

„Na projížďku krajinou ve vaně se vydati...“ Vysvětlení takovéhoho snu bychom asi nenšli v žádném snáři. Jenomže nám se to nezdálo. Na kanálu Brusel - Charleroi jsme si tento zážitek mohli vychutnat díky lodní železnici v Ronquières. Její dvě „vany“ pohybující se na 236 ocelových kolech po 1432 metrů dlouhých kolejových drahách jsou však poněkud větších rozměrů: na délku mají téměř 90, na šířku 12 a od vodní hladiny ke dnu přes tři metry. Není divu, vždyť se v nich vozí lodě o výtlačku až 1500 tun.

Pomaličku, téměř nepozorovaně se dává 5700 tun těžký kolos, z obou stran uzavřený těžkými ocelovými vraty, do pohybu. Pro konstruktéry tohoto šikmého lodního zdvihadla byla jedním z nejtvrdějších oříšků