

LADISLAV
ZIBURA
PRÁZDNINY V ČESKU



Prázdniny v Česku

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.knihazlin.cz
www.albatrosmedia.cz

☰ KNIHA ZLIN

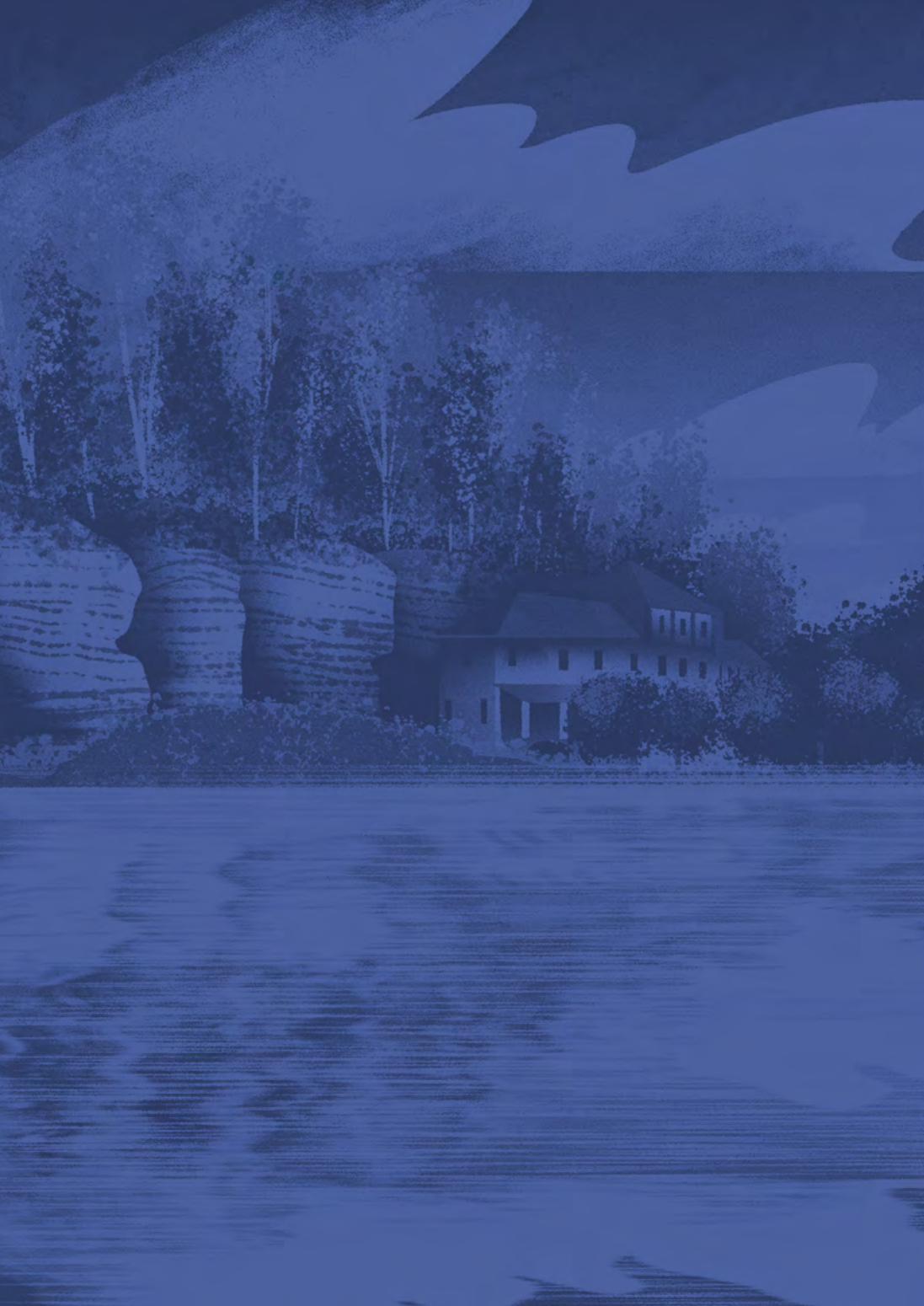
Ladislav Zibura
Prázdniny v Česku – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2021

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

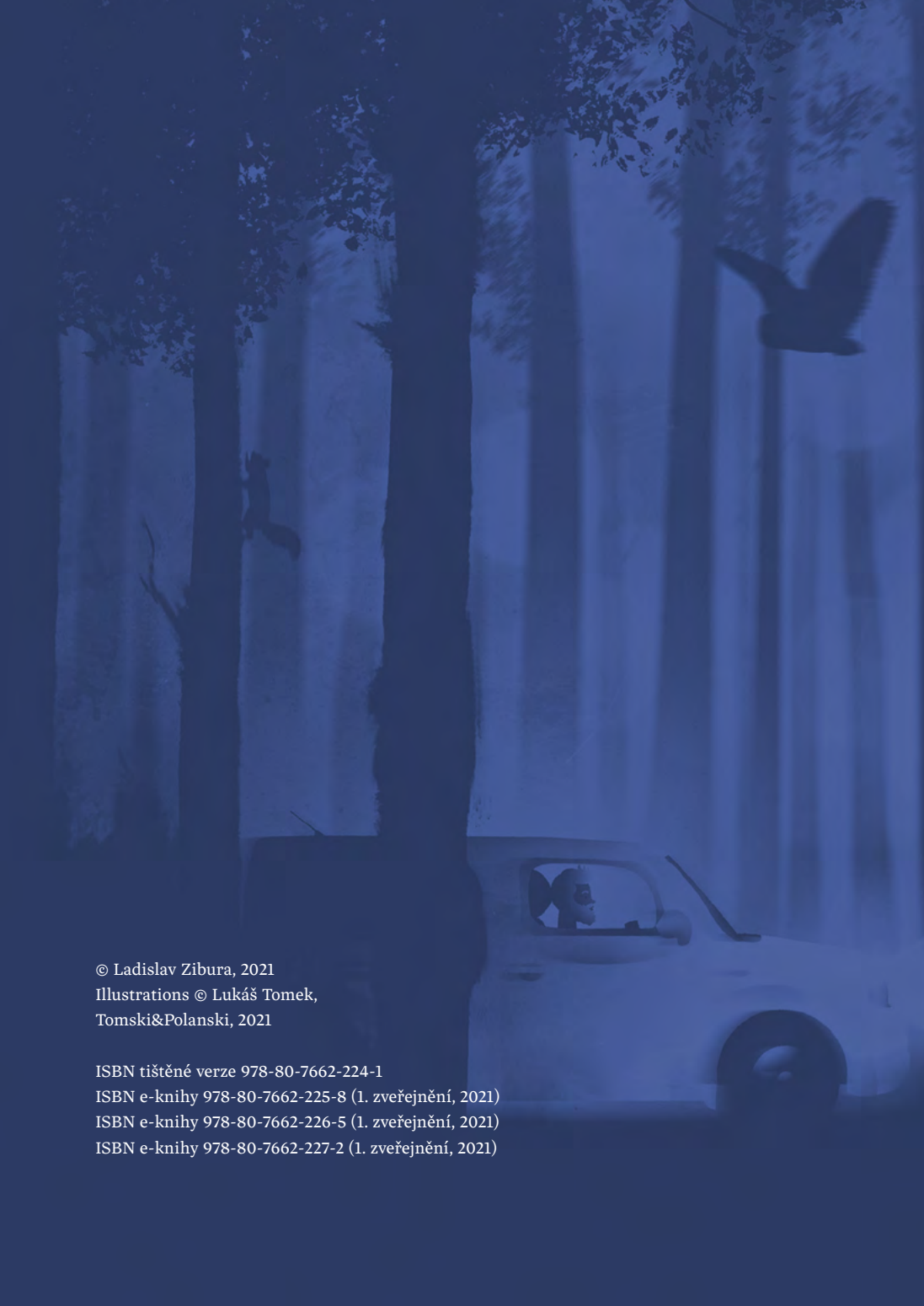

ALBATROS MEDIA

LADISLAV
ZIBURA
PRÁZDNINY V ČESKU









© Ladislav Zibura, 2021
Illustrations © Lukáš Tomek,
Tomski&Polanski, 2021

ISBN tištěné verze 978-80-7662-224-1
ISBN e-knihy 978-80-7662-225-8 (1. zveřejnění, 2021)
ISBN e-knihy 978-80-7662-226-5 (1. zveřejnění, 2021)
ISBN e-knihy 978-80-7662-227-2 (1. zveřejnění, 2021)



Řidičem se člověk nerodí, řidičem se stává



Byla první červnová neděle roku 2019 a bytem mých rodičů se nesla vůně pečené kachny. Otec ujídal zelí z hrnce a jako obvykle mi u toho předával rady do života. Za téma své přednášky si tentokrát zvolil bezpečnost silničního provozu. „Všechno vpravo. Vpravo jezdit a zprava dávat přednost. Když je to možné, tak vpravo i odbočuj, tam není co zkazit...“ – „A ty obzvlášť myslí taky na právo mít státem přiděleného advokáta,“ dodal bratr.

Dřív jsem otce při podobných konverzacích provokoval oslovením „pane učiteli“, po společné návštěvě Nepálu jsem ho pak pro jeho výkony při edukaci obyvatel Himálaje překřtil na učitele národů. Tentokrát jsem ale jen spokojeně kýval hlavou. Ve svých sedmadvaceti letech jsem si totiž k údivu celé rodiny udělal řidičák a svět se pro mě už navždy stal dostupnějším. Abych se vyhnul pražskému provozu, půl roku jsem dojížděl do rodných Českých Budějovic. I tak mě ale čekala spletitá cesta plná překážek.

„Víte, já po silnicích nachodil tisíce kilometrů pěšky. Jsem zvyklý si všimat jenom aut. Chodci pro mě nikdy nepředstavovali riziko, tak je ignoruji,“ omlouval jsem se instruktorovi, když mi poprvé musel před přechodem zadupnout brzdu. A rozhodně tak neučinil naposledy. „Dneska osm. Dneska šest. Tentokrát čtyři,“ končival naše jízdy číselným údajem.

Počty lidí, které bych srazil, kdyby instruktor nezasáhl, se nám nicméně dařilo postupně snižovat. Situace se definitivně obrátila při



AUTOŠKOLA



páté jízdě. Snad pomohlo, že jsem při hrozícím nebezpečí přestal zavírat oči. „Výborně, dneska jen jeden pes,“ prohlásil instruktor vítězoslavně, „tak snad už to takhle zůstane.“ A skutečně zůstalo. Pro svou duchapřítomnost během prvních čtyř jízd by si pan David každopádně zasloužil nominaci na Cenu Michala Velíška za záchranu lidského života.

Když přišel den závěrečné jízdy, nervózní jsme byli všichni. Já se bál o svůj řidičák, instruktor o svou pověst a zkušební komisař o svůj život. „Nebojte, třeba po vás ani nebude chtít podélné parkování. A zvládli to i horší než vy,“ uklidňoval mě instruktor. „Vzpomínám třeba na jednu sedmdesátiletou paní...“ pokračoval necitlivým přirovnáním. Hned v úvodu jízdy jsem místo blinkru pustil stěrače. Pak už to ale šlo.

Klíčem k úspěchu bylo vhodně zvolené tempo. Cyklisty jsem díky němu předjíždět nejen nemusel, ale ani nemohl, protože jeli rychleji než já. Vyhnout se mi podařilo také zákeřným kruhovým objezdům na okraji města. Dojet k nim by mi totiž trvalo dobrou hodinu. Stačilo už jen neselhat při parkování. „Zaparkujte někde na výstavišti,“ vyzval mě v závěru jízdy podřimující komisař. A bylo vyhráno! Na obří asfaltovou plochu českobudějovického výstaviště se během výstavy Země životelka vejdou stovky zemědělských strojů, díky čemuž jsem to zvládl napoprvé. Vše dopadlo dobře pro mě a špatně pro národní bezpečnost. Dostal jsem řidičák.

Otec od zelí přesedlal k pekáči s kachnou a pokračoval ve své promluvě. „Vzpomeň si na všechno, co sis kdy zlomil a co jsi kdy rozbil. Uvědom si, že řidičský průkaz je ve tvých rukách jako zbrojní pas. Navíc začínáš dost pozdě. Když já byl ve tvém věku, řídil jsem už patnáct let.“ – „Tati, ale mně je sedmadvacet,“ bránil jsem se. – „A v kolika si myslíš, že začínaly řídit děti tady ve vesnicích? Já od jedenácti řídil traktor a od osmnácti kombajn.“ – „Je pravda, že na kombajnu se toho o křižovatkách naučíš nejvíc,“ podotkl jsem jízlivě. – „Podívej se, pořád toho o křižovatkách vím víc než ty. Už skoro padesát let jezdím bez nehod...“

Zatímco jsem v telefonu začal hledat stejnojmennou píseň Milana Chladila, otec kázal o pravidlu zipování a výsadním postavení tramvají. „A v tramvaji taky musím pouštět sednout starší, že jo?“ provokoval jsem. Nikdo z rodiny sice kuchařským uměním nevyčnívá, ovšem co se týká uštěpačných poznámek, pořádají se u nás hostiny o mnoha chodech. Počínající hádku přerušila až maminka. „Láďíku, dávej přednost všem. Já to tak dělám už čtyřicet let.“

Závěrečná jízda v autošколе se pro mě na dlouhou dobu stala také jízdou poslední. Až o rok později nadešel čas udělat další krok do světa ostřílených motoristů a obstarat si auto. Nepřiměl mě k tomu nikdo z rodiny ani blízkých, nýbrž úplně maličký shluk bílkovin a nukleových kyselin.

Virus SARS-CoV-2 se na nosohltanech celého lidstva rozšířil v množství tak mizivém, že by se vešlo na jednu čajovou lžičku. I to stačilo na nejrozsáhlejší zavírání hranic od dob druhé světové války. Zatímco jsme trávili jaro šitím roušek, výrobou plicních ventilátorů a snahou pochopit vládní opatření, pomalu mi docházelo, že rok 2020 rokem dalekých cest nebude. A tak jsem se rozhodl splnit si svůj dávný sen a pořádně probádat rodnou zem.

Vlastní auto jsem si jako dopravní prostředek zvolil z jednoduchého důvodu. Jednalo se nejen o epidemiologicky nejvhodnější, ale vzhledem k mým řidičským dovednostem také o ten nejdobrodružnější způsob cestování, jaký jsem si dovedl představit.

Byl první jarní víkend a bytem mých rodičů se tentokrát nenesla vůně kachny, nýbrž sójového guláše. Zdálo se, že doba blahobytu skončila pro nás všechny. Hlad do rodného hnízda i tentokrát přilákal bratra. Jen nerad se před ním ponížuji prosbou o radu, ovšem je pravda, že uměl řídit auto dřív než já řešit trojčlenku. Svou první pokutu dostal už v sedmnácti.

„Bratře, vydávám se na cestu po Česku a potřeboval bych auto. Jaké bys mi doporučil z pozice člověka, který už jich několik naboural?“ zeptal jsem se. Jako obyčejně se mi namísto rady dostalo úšklebku. „Jakýkoli jiný než to moje,“ odpověděl. – „A naše,“ dodal otec.

Ubezpečil jsem je, že o jejich nudné vozy bez nápadu nemám zájem, a navíc si auto nemíním půjčit, nýbrž koupit. „Chci něco jedinečného. Chtěl bych auto, kterému se lidi smějí už z dálky. Něco jako Felicii Fun, Fiata Multiplu nebo Volkswagen Brouk. Zároveň bych ale nerad, aby bratr dědil dům sám. Takže potřebuju něco, co má alespoň airbag.“

Bratr zakroutil hlavou a vyjádřil obavu nad tím, zda někdy dospěju. Ubezpečil jsem ho, že nic podobného neplánuji. „Tak si kup Nissan Cube. Je celej hranatej, vypadá jako autíčko z lega a nissany jsou bezpečný,“ prohlásil.

Aniž to bratr tušil, právě mi změnil život. Rychle jsem si Nissan Cube našel na internetu a na první pohled se do něj zamiloval. Cítil jsem,

že teprve za volantem tohoto pojízdného vtipu získá můj život smysl. Ne každý má to štěstí brázdit silnici v automobilu, který si nakreslil v mateřské škole. Mně se to mělo již brzy splnit. **ČTĚTE MODRÝ TEXT →**

Během následujícího týdne jsem prošel nabídku všech českých autobazarů, aukčních serverů i dražeb zabaveného majetku. Nissan Cube? Ani jeden! A tak mi nezbylo než začít hledat v osmdesátimilionovém Německu. Z bohaté nabídky celých osmi kusů jsem si vybral jeden bílý se střešním oknem (a dveřmi promáčklými od parkování). Koupil jsem si ho od paní Gertrudy, se kterou nás spojuje nejen láska ke krásným autům, ale také povolání. Paní Gertruda se totiž živí jako kočovná herečka. Na cestách za vystoupeními stihla naším nissánkem od roku 2011 najezdit dvě stě tisíc kilometrů.

Další podrobnosti o životě paní Gertrudy jsem se dozvěděl díky detektivní práci českobudějovického automechanika, ke kterému jsem auto přivezl na servisní prohlídku. Mechanik si nissánek chvíli prohlížel zvenčí a pak přispěchal se závěry:

„No jo, karoserie obouchaná od parkování. To máte určitě po ženský!“ Pak ohledal interiér a s výrazem odporu ukázal na poškrábané plasty zadních dveří. „Podrápaný dveře od fakanů. To já poznám. Levý i pravý. Takže měla dvě děcka a vozila je najednou. Jedno dítě obvykle zničí jen jedny dveře. Děti jsou v tomhle jako lidi. Sedaj vždycky na stejnej straně.“

„A myslíte, že s tím autem ještě něco najezdím?“ zeptal jsem se po prohlídce motoru. – „Snad jo. Hlavně s tím proboha nebourejte. Náhradní díly byste musel shánět v Japonsku. A jestli to do vás někdo narve zezadu, tak jste úplně v prdeli. Japonci totiž měli takovej smysl pro humor, že to auto není zezadu souměrný,“ kladl mi mechanik na srdce. – „A co je špatného na tom, že není zezadu souměrný?“ zastával jsem se nissánka. – „Víte, v Japonsku se jezdí vlevo. Všechny nesouměrný díly, jako třeba dveře a sklo vašeho kufru, proto mají naopak. Je to jako pravá a levá bota. Japonský díly na evropský modely nenapasujete. No, co vám budu povídat, Nissan Cube je auto, který si člověk může koupit jenom ze srandy.“

Kromě expedičního vozidla bylo třeba zapracovat také na patřičném úboru. Inspirace se v tomto ohledu nabízela sama. Čekalo mě putování po domovině velkých cestovatelů, jakými byli Miroslav Zikmund, Jiří Hanzelka či Emil Holub. Po jejich vzoru jsem se rozhodl oblékat jako gentleman. V oděvním řetězci H&M jsem si opatřil troje béžové kraťasy a deset bílých bavlněných košil, u Bati pak dvoje kožené polobotky.

NISSAN CUBE

Nissan Cube (v překladu *kostka*) zaujímá ve světě automobilů stejné postavení jako ve zvířecí říši tučňák. Působí neohrabaně a nevyniká vůbec v ničem, je ovšem neobyčejně roztomilý. Za neobvyklým pravoúhlým designem stojí japonští inženýři, kteří chtěli vytvořit auto ideální pro parkování v přelidněných městech. Podobně jako u budov projektovali především do výšky. Oproti evropským osobním automobilům je tak Nissan Cube téměř o polovinu kratší, nicméně svou výškou se blíží dodávce. V kombinaci s neobvyklou hranatostí a otevíráním kufru do boku připomíná ze všeho nejvíc pračku s předním plněním. Sami návrháři ostatně uvádějí, že se inspirovali designem vířivky. Zatímco u hravých a drobných Japonců se Nissan Cube těší oblibě dodnes, na evropském trhu se prodával jen pět let. Komičnost tohoto sériově vyráběného papamobilu dokresluje i to, jak dobře šel během té doby na odbyt. 2010 – 4 359 kusů, 2011 – 1 259 kusů, 2012 – 60 kusů, 2013 – 6 kusů, 2014 – 1 kus. Nissany Cube jsou tak v Evropě mnohem vzácnější než porsche, ferrari či bentleye. Namísto závidění však v ostatních řidičích probouzejí jen soucit.

キユーブが動く



1830

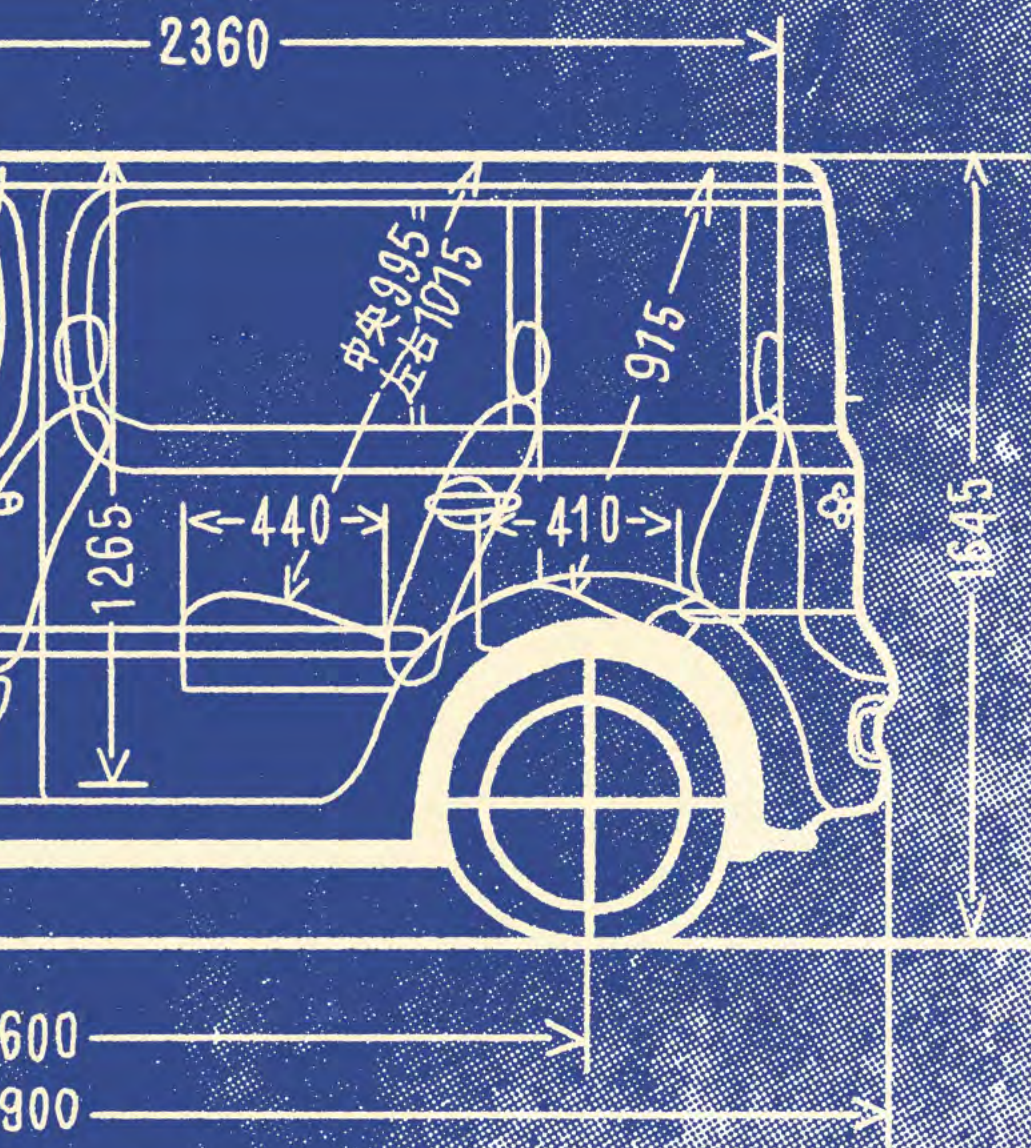
1070

490

2

3

62 PRO MINTE



Pochopitelně jsem z úcty k doktoru Holubovi nemohl opomenout ani tropickou přilbu. Vydal jsem se ji shánět do army shopu. „A Emil Holub je první, nebo druhá světová válka?“ ptal se prodavač. – „Ani jedna, je to cestovatel,“ vysvětloval jsem mu. – „No, mám tady krásnou nacistickou Afrikakorps nebo britskou z búrských válek.“ Koupil jsem si búrské války.

Protože k gentlemanskému úboru patří gentlemanské chování, zamířil jsem také na registr vozidel zařídit si novou SPZ. Registračních značek na přání se za poslední čtyři roky vydalo už na patnáct tisíc a atraktivní motivy jako „BOREC69“, „IAM2FAST“ či „TOPMAMKA“ jsou tak beznadějně rozebrané. Přesto se mi podařilo najít neobsazenou kombinaci, která byla natolik výstižná, že jsem neodolal a rozbil prasátko. Nahlas se jí smála už úřednice na registru vozidel a později se mi díky ní podařilo vyhrát hitparádu nejtípnějších SPZ v jednom motoristickém magazínu. „PROMINTE,“ skví se nápis na mých značkách.

Česko jsem tedy měl projet s tropickou přilbou na hlavě za volantem auta inspirovaného designem vířivky. K tomuto dadaistickému plánu jsem se uchýlil z jednoduchého důvodu. Češi mají smysl pro humor a já věřil, že mi neotřelý první dojem přinese více interakcí s lidmi. Právě ti mě při cestování vždycky zajímali nejvíc.

Abych zachoval poetiku cest Zikmunda a Hanzelky na jiné kontinenty, rozhodl jsem se výpravu zahájit stejně jako oni. Tedy doplout za svým autem lodí. A tak jsem 3. července 2020 stanul na pražském přístavišti Císařská louka. Nissánek na mě čekal v Českých Budějovicích.

Plnou parou vpřed



Obloha byla bez mráčku, kolemjdoucí zase po pár měsících bez roušek a já na náplavce u výtoňského mostu vyhlížel převozníka. Lidé se tu procházeli, randili, debatovali, smáli se, běhali, váleli se na lehátkách, a vůbec se bezstarostně věnovali všemu radostnému, co jim bylo během nouzového stavu upíráno. Zpod mola blaženě kdákal kačer, který měl po jarním hladomoru zase od koho žebrať chleba. Všichni vypadali šťastně, ale přesto se nikdo z nich neměl tak dobře jako já. Tím jsem si byl docela jistý. Čekaly mě totiž dva měsíce prázdnin, během kterých si budu moci dělat, cokoli mi bude milé. Pro začátek jsem měl strávit pár dní na lodi. Sám sice žádnou nevlastním, ovšem mám něco ještě lepšího: kamaráda s lodí! Slíbil mě odvézt z Prahy do rodných Českých Budějovic. Tisíckrát jsem tuhle cestu absolvoval vlakem (přesněji řečeno vlakem a autobusy náhradní dopravy), nicméně vždycky jsem toužil po něčem dobrodružnějším. Dnes konečně přišel můj velký den.

Převozník se blížil ke břehu, aniž zpomaloval. Na poslední chvíli frajersky trhnul kormidlem, loď se prudce otočila a setrvačností přirazila k molu. Kačer si zachránil život několika rychlými pohyby křídel a teď se na nás vyčítavě ohlížel. „Uplavou vždycky?“ vyptával jsem se. Muž v pruhovaném tričku a černých brýlích odrazil od břehu, zamýšleně hleděl do dále a dával si s odpovědí načas. „Kachny jo. Ty uplavou vždycky. Ale s labutěma je to horší. To vám ani nebudu vyprávět, co se stane s labutí, když ji přirazím ke břehu...“

Pak nedbale převaloval v puse žvýkačku a čekal, až se zeptám. „A co se stane s labutí, když ji přirazíte ke břehu?“ potěšil jsem ho otázkou. – „Nejdřív vypoulí oči, pak jí začne téct krev ze zobáku a nakonec praskne.“ Nepřestával žvýkat. „Ale lidi jsou jak blbý. Pořád je na molo chodí krmit.“ – „A na co teda máte ty piškoty?“ zeptal jsem se a ukázal na přístrojovou desku. – „Na krmení kachen. Ale pro labuť ne. Ty tady nekrmte, víte, co se jinak stane.“

Praha je možná velké město, ale na jeho přívozu existuje jiný svět. Jak já podobné postavičky miluji! A věděl jsem, že cestou po Česku jich potkám spoustu.

Vystoupil jsem na poloostrově Císařská louka a zamířil k přístavišti, kam mě kamarád Dan nasměroval. Stačí pár minut plavby z centra Prahy a člověk se rázem ocitne ve světě pohody, která pro nás Čechy představuje cíl všeho počínání. V přístavu s výhledem na Vyšehrad se líně kolébají stovky motorových lodí, hausbótů, a vůbec všeho, co se udrží na vodě. Moderní motorové čluny bratrsky kotví vedle oprýskaných lodí a chatek postavených na pontonech, z nichž některé se tu pohupují už od šedesátých let. Nechybí ani vyřazená nákladní loď nebo plovoucí jurta. Kdyby sem z Velikonočního ostrova na svém balzovém voru Kon-Tiki doplul Thor Heyerdahl, místní chataři na něj nejspíš jen zakřičí „Ahójí!“ a nabídnou mu braník.

„Nazdar, Dane,“ zamával jsem na mohutného padesátníka s hlubokým hlasem, který slíbil, že mě vezme na životní plavbu. Dan Hagen má sice českou maminku, ovšem narodil se v Holandsku, kde je říční plavba národním sportem. Jako správný Holanďan nejen neumí vyslovovat „r“, ale také tráví víc než sto dní v roce na lodi.

Dan se už pětadvacet let živí jako kapitán malých lodí. Kromě toho také vlastní cestovní kancelář, která vozí české suchozemce na holandské kanály. Svěřil jsem se tedy do rukou zkušeného říčního vlka. Kdybychom přece jen náhodou ztroskotali, Dan by se svými dvěma metry ve Vltavě stačil a zachránil by nás.

„Vítej na palubě, námořníku!“ pozdravil mě Dan, když jsem vstoupil na devítimetrovou loď Chill, plující pod holandskou vlajkou. Právě devět metrů je kvůli rozměru lodního výtahu na Orlíku limit pro plavbu na Vltavě, takže jsme měli plout na limuzíně mezi zdejšími bárkami. Spokojeně jsem přešel očima útulný interiér plný leštěného dřeva a přivítal se se zbytkem posádky – naší společnou kamarádkou Radkou a Danovými dvěma dětmi, Natálkou a Christianem.

Aby posádky nebylo málo, poskakoval kolem nás ještě psík, který vypadal, že se vody ani trochu nebojí. „Jéé, moje matka má taky pudlíka,“ prohlásil jsem nadšeně. – „Tohle je ale italský vodní pes!“ plácla se Natálka do čela. Vyčítavě se na mě podíval i zbytek posádky včetně psa samotného. Mou trapnou záměnu zamluvil kapitán: „Vyšlechtili je v Itálii na lov kachen. Když se s ním přestalo, málem vyhynuli. Zachránilo je, že mají skvělý čich a umí hledat lanýže. Naše Skippie ho ale používá především k hledání hoven. Nevynechá jediný.“

Propluli jsme kolem pilířů výtoňského mostu a nechali za zády Vyšehrad. Když odsud přes řeku prchal Horymír, musel si vystačit se Šemíkem. My měli ve strojně koní hned třiašedesát, takže nás nemohlo nic zastavit. Zatímco se Dan u Barrandovských teras věnoval slalomu mezi veslaři, prohlížel jsem si přístrojovou desku. „Tohle je vysílačka?“ zeptal jsem se při pohledu na vysílačku. Ve skutečnosti jsem tím měl na mysli: „Mohu zapnout vysílačku a vyprávět vtipy dalším kapitánům?“ – „Jo,“ odpověděl Dan, „ale hlavně ji tady nezapínej. Nechci děti učit ty slova.“ – „Myslíš slova jako *mayday*?“ nechápal jsem. – „No, slyšel bys tam kapitány velkých lodí. Tady v Praze jsou strašlivě prostý. Některý slova, co používají, možná ani neznáš.“

„Tak co, jdeš ke kormidlu?“ ozvalo se z můstku, sotva jsme propluli prvními zdymadly. – „Rád. Jen bys měl vědět, že zkušenosti s říční plavbou jsem dosud získával především na pramičce,“ upozornil jsem Dana. – „Podívej se, plavba není jako ježdění na kole. Všechno je naprosto logický a má to svůj řád,“ začal Dan přesvědčivě. Naše následná konverzace ale jako z učebnice námořní navigace nevypadala:

„Řídíš se jen podle bójí. Zelený obeplouváš po levoboku, červený po pravoboku. Tady máš plavební mapu, podívej se do ní. Ukazuje ti ideální cestu.“

„Po pravoboku znamená zleva?“

„Po pravoboku znamená po pravoboku.“

„Ale kdybych jel na kole, tak to znamená zleva, ne?“

„Asi jo. Tady ale nejsi na kole, jsi na lodi.“

...

„Láďo, máš tu mapu obráceně.“

„Promiň, Dane, ale tak blbej ještě nejsem.“

„Plujeme proti proudu, takže ji musíš držet vzhůru nohama. A ty bójky se taky obeplouvají obráceně, než jsem říkal.“

„Takže zelená zprava a červená zleva?“

„Přesně tak.“

„Tak to jsem ale v háji.“

„Proč jsi v háji?“

„Já už si vytvořil mnemotechnickou pomůcku. Rudé právo – červené bójky po pravoboku, zelený Láďa – zelené bójky po levoboku.“

„No, tak budeš mít novou mnemotechnickou pomůcku. Rudý Láďa, zelené právo.“

„To nejde. Když si ji jednou udělám, nemůžu ji měnit. Pak už se mi to navzdýcky plete. Nechceš radši řídit ty?“

„Panebože, to je materiál! Tak pluj podle tý mapy. A už nikdy neříkej ‚řídit‘. Tohle je loď, ne auto. Loď se kormidluje.“

...

„Dane, a co se stane, když tu bójku obepluju ze špatný strany? To najedeme na mělčinu?“

„V Holandsku jo. V Česku je ale kamenitý dno. Můžeš prorazit kýl a potopit loď. Tak to nezkoušej.“

„Zelené právo, rudý Láďa,“ opakoval jsem si a usedl na kapitánské křeslo. Záhy jsem zjistil, že kormidlo sice jako volant vypadá, ale nefunguje tak. Loď na každý jeho pohyb reaguje až po několika sekundách. Nezkušený kapitán tak opatrně otočí kormidlem ve snaze změnit kurz a nic se nestane. Otočí proto ještě víc, načež loď začne zahýbat kolmo ke břehu. Aby svou chybu napravil, strhne kormidlo na opačnou stranu. Celá situace se pak opakuje – jen s tím rozdílem, že loď míří střemhlav k opačnému břehu.

Ani plout rovně přitom není jednoduché. Kvůli spodním proudům je zapotřebí kurz neustále upravovat. Během prvních minut tak trajektorie naší plavby připomínala jízdu malého cyklisty, když mu tatínek poprvé sundal přídatná kolečka.

Na druhou stranu těžko hledat stroj, který by se člověk naučil ovládat rychleji než právě loď. Už po hodině jsem dokázal uspokojivě držet kurz nedbalými pohyby jedné ruky. Druhou rukou jsem kynul na pozdrav posádkám ostatních lodí. Původně jsem se snažil zdravít zvukovým „ahooj“, ovšem to mi Dan zakázal. „Nejsme vodáci, ale skippeři. Zdravíme se jen pokynutím ruky.“

Jak jsem vyzvěděl, slovo *skipper* pochází z angličtiny a označují se jím vůdci rekreačních plavidel po celém světě. „Abys byl kapitán, musíš



mít vystudovanou námořní školu. Je to titul stejně jako třeba magistr. Kdo školu vystudovanou nemá, ten je skipper,“ degradoval se dobrovolně Dan, když jsem ho mylně označil za kapitána. Svědomitě a správně jsem ho od té chvíle označoval za *vůdce malého plavidla*.

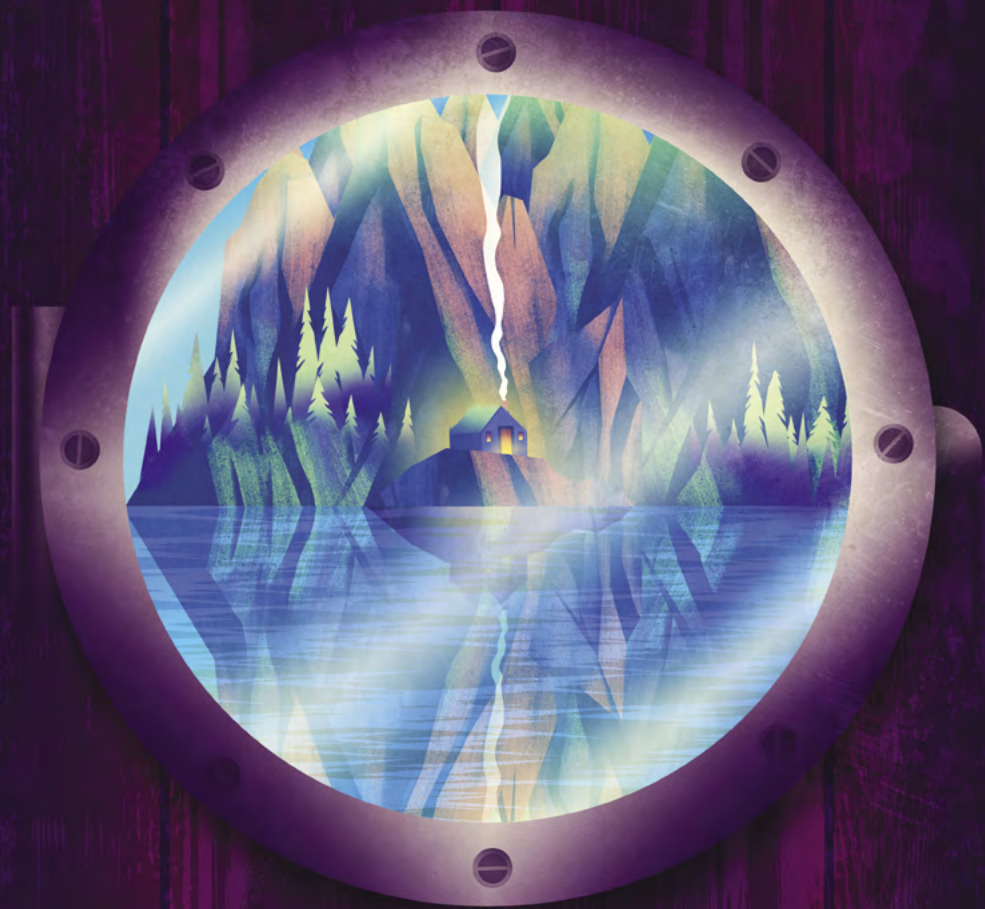
Mezi gentlemanské povinnosti správného skippera patří zdravit ostatní, pomáhat lodím v nesnázích a také zpomalovat v blízkosti kotvicích a vyvázaných plavidel, aby se zbytečně nerozhoupala. Zejména na poslední jmenované pravidlo byl Dan velmi citlivý a často se kvůli jeho porušování rozčiloval. Kdykoli jsme kotvili a prosvištěl kolem nás motorový člun, neobával jsem se jen o svou překapávanou kávu, ale také o Danův srdeční sval.

Rovinatou oblast za Prahou vystřídal ostré skály Svatojánských proudů. Slunce zmizelo za skalními masivy a víry zmítaly lodí ze strany na stranu. Svatojánské proudy lidé milovali už za Rakouska-Uherska, kdy tu vznikla první značená trasa Klubu českých turistů. O tři dekády později na zdejších březích vyrostla první trampská osada, Ztracenka. „Tohle je nejhezčí část cesty,“ konstatoval Dan a šel se kochat na příď. Ve větru mu přitom plandal prapor českých chalupářů – pruhované trenýrky.

Když se před námi objevila monumentální hráz slapské přehrady, Dan převzal kormidlo. „Jde ti to dobře, ale na valník by ses asi netrefil,“ konstatoval. Jeho poznámku jsem zpočátku považoval za skipperský vtíp. Pak se ale na břehu skutečně objevil traktor s valníkem a nacouval do vody. „Podobnou verzi zdymadla jsem v Holandsku neviděl. Češi jsou ale národem Přemka Podlahy, takže se přes Slapy jezdí traktorem. Lodní výtah tu není,“ pokrčil Dan rameny, zatímco s hodinářskou přesností najížděl na valník s oporami pro lodní kýl.

„Děleeee, jed,“ povzbuzoval ho padesátník v montérkách vyklo-něný z traktoru. Působil lehce neuroticky, ve skutečnosti ale musel mít nervy ze železa. Kabinu mu totiž začala zaplavovat voda a přestávalo být zřejmé, zda nás on tahá na břeh, nebo my jeho do vody.

Společně s Radkou jsme stáli na bocích lodi připraveni pomoci s vázáním. „Děleeee, vázej,“ zvolal traktorista. „Navázaaaal?“ ujistil se potom. Zakýval jsem hlavou a přemýšlel, zda zná i jiné slovní druhy než slovesa. „Kurvaaaa,“ ozvalo se konečně podstatné jméno, když se traktor při pokusu vyjet zanořil ještě hlouběji do vody. Napodruhé už ale vyrazil vpřed a my se vznegli do vzduchu.



Vykláněl jsem se z lodní kabiny a uhýbal větvím, které mě šlehaly do tváře. Sledoval jsem přitom silniční značení – oproti tomu lodnímu mi připadalo nezvykle malé.

Na valníku jsme připluli až na třebenickou náves. Dan seděl na můstku a ze zvyku pevně svíral kormidlo, zatímco na zahrádce před hospodou obědvali lidé. „Dobrou chuť,“ popřál jsem jim shůry. Pohled na devítimetrové plavidlo vznášející se nad jejich hlavami byl ale pro štamgasty příliš všední, než aby odvrátili zrak od svíčkové. Hlavu naším směrem zvedl jediný z nich, a to jen proto, že do sebe obracel půllitr piva.

Okázalé ignorování všeho kolem je asi nejčastější způsob, jakým lidé v Česku dávají najevo, že jsou místní. Naše počínání ocenila jen posádka octavie s nápisem „Převoz krve“. Spolujezdčiny vytřeštila oči a vytáhla telefon, aby pozoruhodnou scénu přeměnila v úspěch na sociálních sítích. S nonšalantními projevy nedbalosti jsme tak byli na řadě my. Odložil jsem fotoaparát a ledabyle se opřel o střechu, abych ukázal, že pro mě silniční plavba představuje jen pěnu dní.

Přijeli jsme na hráz, traktor nacouval do řeky a kýl lodi se zhoupal na vlnách slapské přehrady. S Radkou jsme znovu stáli připraveni na boku. „Děleeej. Odvaž to a přivaž to!“ zakřičel traktorista. Pod tíhou jeho autority jsem se skutečně chystal stejný uzel rozvázat a znovu navázat, Dan ale pohotově zakročil: „Odvažte nás a přivažte lana zpátky k valníku,“ tlumočil nám.

Po chvíli plavby mi Dan znovu nabídl kormidlo. S obavami jsem pohlédl na houstnoucí provoz a uvědomil si, že na rozdíl od řeky nebo silnice se plavidla na přehradě pohybují všemi směry. „Asi až na Orlíku, díky. Tady budu radši jenom koukat a učit se.“

Dan kličkoval mezi desítkami motorových člunů, plachetnic, pramíček, wakeboardů a kitesurfů. Ještě víc než pohotové manévry mě zaujala rétorická gymnastika jeho poznámek. Když nás kapitán motorového člunu ostře křížoval jen pár metrů před přídí, Dan reagoval okamžitě. „To je jeliman, panebože! Tomu by měli vzít nejen papíry, ale taky občanku!“ Pak se vyklonil z kabiny a zvučným hlasem volal směrem ke vzdalujícímu se člunu: „Takhle jezdi na velodromu, ne na Slapech, ty jelito!“

Když mě dopravní džungle omrzela, vydal jsem se na zád pozorovat lidi. Očima jsem přejížděl stovky hausbótů na obou březích, a kdykoli se na některém z nich zalesklo nahé tělo, namířil jsem na něj čočku dalekohledu. Podobné počínání je na Slapech neobyčejně riskantní.

Zvláštním paradoxem našeho kontinentu je totiž skutečnost, že čím hůře člověk vypadá, tím méně se za svou nahotu stydí.

Po půlhodině jsem vyměnil dalekohled za šálek kávy, zíral do zpěněné vody pod přídí a snažil se dostat z hlavy vše, co jsem právě viděl. Jako obrazy z války se mi před očima promítala těla nudistů. Dan se mezitím od kormidla rozplýval nad krásou námořnického života. „Víš, já si při plavbě odpočinu jako při ničem jiném. Kromě jízdy autem po Praze je to nejpomalejší způsob přepravy. A spěchat nejde, ani kdybys chtěl. Jenom se rozhlížíš po okolí a užíváš si to bezčasí.“

Na lodi skutečně všechno plyne tak poklidně jako plavba samotná. Ať už člověk zrovna popíjí kávu, čistí si zuby nebo si protahuje záda, tempo mu udává krajina líně ubíhající po stranách. „Tak jsem si, Dane, vzpomněl, že už jsem tuhle trasu kdysi s kamarádem celou prošel pěšky. Na střední jsme se totiž s klukama vsadili, za jak dlouho dojdeme z Prahy do Budějovic.“ – „A jak dlouho vám to trvalo?“ – „Šestatřicet hodin.“ – „Vidíš, i chůze může být rychlejší než cesta lodí. Není to krásný?“

Po deseti hodinách plavby jsme se vyvázali u mola ve vesničce Velká, která klame svým názvem. Mezi nízkými rodinnými domky je tu velká jen výkrmna drůbeže. O společenský život ve vesnici se starají manželé Heroldovi, kteří zdejší hospodu už třicet let vedou tak dobře, že ji pojmenovali po sobě – U Heroldů. To je u hospod vždycky dobré znamení.

„To víte, zejména v devadesátých letech to bylo těžký, protože podnikání byla novinka. Všechno jsme se museli naučit. Teď jsme ale rádi, že máme na stará kolena nějakou zábavu,“ vyprávěl pan Herold, zatímco mi do džbánu točil plzeň. Namísto hospodské zahrádky jsme si ji vy-pili na palubě.

Když večerní hladinu přestaly čerit lodě, přeměnila se v zrcadlo odražející pitoreskní tvary skal. Zatímco ostatní už spali, já koukal na vycházející hvězdy a poslouchal zvuky řeky. Pak jsem se stočil na lůžku ve špičce lodi. Ležel jsem celý skrčený a často se budil, což mě jen těšilo. Pohupování vln mi totiž při každém probuzení připomnělo, že dnes spím na lodi. Co víc si o prázdninách přát!

Klid před bouří



Nad hladinou řeky se valila mlha, z korun stromů prozpěvovali ptáci a mně se dostalo typického probuzení sladkovodního námořníka. O trup rozhoupané lodi jsem se nejprve udeřil do pravého a následně i do levého spánku. Buráčení projíždějícího motorového člunu pak přehlušil Danův zvučný hlas: „Ty nejseš skipper, ale normální vocas! Tobě by neměli svěřit ani sekačku, natož motorovej člun!“ Následovalo ještě pár poznámek, které jsme museli zachytit z vysílačky nějaké velké lodi v Praze.

Vystoupil jsem na palubu zkontrolovat Danovy životní funkce. „Přeji dobré ráno vůdci malého plavidla. Nechceš nitroglycerin?“ zeptal jsem se. U snídaně už Dan mluvil smířlivěji: „Existují určitá pravidla, která v Holandsku dodržuje každý. Třeba že u mola se zpomaluje. U nás má sice říční plavba taky dlouhou tradici, masová záležitost se z ní ale stává až v posledních letech. Lidi se to teprve musí naučit.“

Vykoupali jsme se v řece, pojedli míchaná vajíčka s chlebem tak okoralým, že připomínal lodní suchary, a znovu vypluli překonávat proud řeky.

„Tak, posádko, budu potřebovat vaši pomoc,“ zvolal Dan, když vmanévroval do zdymadel Kamýku. Radostně jsem se vyhoupl na levobok v očekávání dalšího dobrodružství. Jistý stereotyp plavby boří právě skutečnost, že je pomoc celé posádky zapotřebí každou chvíli. A takové proplouvání zdymadly rozhodně není zábavou pro bázlivé.

Se strašidelným kovovým zvukem se za vámi zavřou dvacetimetrová vrata, která připomínají bránu Mordoru. Slunce zmizí a maličký



výsek oblohy vypadá spíš jako strop plavební komory. Jinak vás ze všech stran obklopuje beton porostlý slizkými řasami. Kromě žebříků jsou v něm na každých několika metrech zabudovány mohutné kovové úchyty – vazáky. Právě u nich musí posádka přidržovat loď lany. Sotva se totiž začne komora napouštět, propukne vlnobití a objeví se víry, které lodí zmítají ze strany na stranu.

„Tak vázejte, rychle!“ křikl Dan, když přirazil ke stěně. Stál jsem na pravoboku a v úzkém prostoru mezi kabinou lodi a stěnou zdymadla jsem se nemohl ani otočit. Být o pár kilo tlustší, dřel bych břichem o beton. Natáhl jsem se k vazáku nad hlavou, obtočil kolem něj lano a pevně sevřel oba konce. Hladina začala rychle stoupat a já za lano tahal vší silou, abych nás udržel přiražené ke zdi.

„Převazuj, převazuj na vyšší,“ volal Dan, když vazák začal mizet pod úrovní paluby. Uvolnil jsem lano, pevně se chytil vyššího vazáku a snažil se kolem něj obmotat smyčku. Proud nás mezitím odnášel pryč a s lodí se od stěny vzdalovaly i moje nohy. Být o trochu pomalejší, skončil bych ve vodě, nebo zavěšený na vazáku jako koala na blahovičníku. Totéž jsme si cestou nahoru zopakovali celkem čtyřikrát.

„To bylo rychlý, co?“ prohlásil Dan, zatímco pobaveně sledoval, jak si protřepávám ruce, odřené od lana. Jako obvykle jsem začal vyvídat katastrofické scénáře. „Kdyby ses nestihl lanem chytit, nějak to umanévruju. Průšvih by byl, kdybys nás uvázal napevno. Jak vody přibývá, přivázaný lano by nás mohlo stáhnout pod hladinu. Proto musíš mít vždycky na palubě nůž.“ – „Počítám, že v takové situaci bys nejdřív přeřízl lano a pak mě bodnul do stehna,“ poznamenal jsem. – „Neboj,“ ujistil mě Dan, „mám nůž na chleba s tupým koncem.“

Zdymadla byla za námi a na palubě znovu zavládl klid. Plout na lodi je jako poslouchat Wagnerovy opery. Trvá to dlouho a krátké dramatické pasáže se střídají se scénami poněkud zdoluhavými.

„Tak. Tady budeme čekat minimálně čtyři hodiny,“ uvedl jednu takovou pasáž Dan, když jsme se zařadili do fronty dvanácti lodí pod výtahem na Orlíku. Dlužno dodat, že se o dvě hodiny seknul. Nakonec jsme totiž čekali hodin šest.

Zatímco patnáctiminutové čekání je na cestách otravné vždycky, to skutečně dlouhé s sebou nese jistou romantiku. Představuje totiž příležitost věnovat se čemukoli, co by jinak člověk považoval za ztrátu času. Chvilí jsem splýval na hladině a prohlížel si mraky. Pak jsem doplaval

na návštěvu k sousední lodi. Z Prahy jsme totiž nevyrazili sami: na lodi Žbluňk nás doprovázeli mladí manželé David a Katka se svými čtyřmi dětmi a jednou želvou.

„Loď jsme si nechali přivést z Holandska, když se nám narodily děti. Společná plavba je ideální rodinná aktivita. Učíte se spolu fungovat na malém prostoru, děti jsou na čerstvém vzduchu, a ještě nemají kam utéct,“ líčila Katka, zatímco vykapávala nemocné želvě oči antibiotickými kapkami.

„Tak, dneska už jste ale poslední. Já přesčas dělat nemůžu, a ani nechci,“ prohlásil hrázný, když jsme v pět hodin najížděli na plošinu výtahu. Na jeho podmínky jsme pochopitelně přistoupili. Hrázný stiskl zelené tlačítko a výtah se rozjel prakticky kolmo vzhůru. Protože plošina pod kýlem vůbec nebyla vidět, připomínalo to start raketoplánu. „Vy obsluhujete učiněný technický div!“ lichotil jsem mu. – „Technickej div je akorát to, že mě vodsad ještě taky nevodvezli,“ odvětil.

Protože byl pátek, na hladině Orlíka zuřila dopravní špička. Ze všech stran se na nás valily parníky, plachetnice, pramičky, motorové čluny a další plavidla, která jsem ani nedokázal pojmenovat. Kdyby u Nového Dillí ležela přehrada, vypadalo by to na ní přesně takhle.

Dan mi předal kormidlo a spolu s ním další zajímavou informaci: „Lodě se obvykle míjí po levoboku, na přehradách si ale nikdy nemůžeš být jistý. Když někdo pluje přímo proti tobě, radši mu dej najevo, kudy se budete vyhýbat. Víš, jak se to dělá?“ – „No jasně, normálně vystrčím z okýnka ruku, jako když zahybám na kole.“ Dan se nezasmál, patrně si nebyl jistý, zda žertuji. „Dělá se to tak, že na chvíli pootočíš kormidlo směrem, kterým budeš loď míjet, a pak zase srovnáš kurz.“ – „Takže je to takový lodní blinkr,“ otevřel jsem Pandořinu skříňku terminologie. – „Ladislave! Blinkr a volant má auto. Loď má signalizaci změnou kurzu a kormidlo. To musíš jako skipper vědět.“

Když Dan vytáhl lano, obával jsem se, že se mě chystá za trest protáhnout pod kýlem. Namísto toho vrhl jen další stín na mé promarněné dětství. „Hageni, je čas!“ zvolal a nafoukl obří kruh, který přivázal k zádi. Natálka s Christianem naskákali do vody s nadšením tak nakažlivým, že hrozilo vypuknutí další pandemie. Dospělí si pak rozdělili role: Radka dohlížela na děti, Dan na mě.

„Plnou parou vpřed,“ zavelel Dan, opřený o přístrojovou desku. Děti výskaly tak nahlas, že překřičely i motor. Kochal jsem se pohledem

na orlický zámek osvětlený zapadajícím sluncem a zpěněnou vodu za námi. Tehdy naposledy plavba ještě probíhala v pořádku.

„Do prdele, nereaguje propeller,“ prohlásil Dan, když jsme vpluli do přístavu. *Prdel* i *propeller* patřily mezi slovíčka, která už jsem během plavby párkrát slyšel. První zmiňované slouží mezi skippery k vyjádření znepokojení, to druhé označuje malé přídatné motory na boku lodi. Používají se k jemnému manévrování bez kormidla a ovládají se joystickem, kterým teď Dan marně otáčel ze strany na stranu.

„Asi je rozbitej,“ přispěl jsem dobrou radou. „Měl bys být mechanik, vsutku,“ zakroutil Dan hlavou, přidal plyn a prudce strhl kormidlo kousek před moem. Loď k němu setrvačností přirazila a já nás přivázal.

Nastala další situace, která si žádala zapojení všech členů posádky. Každý jsme se věnovali tomu, co umíme nejlépe: Dan začal řešit závadu a já vzal děti na zmrzlinový pohár.

Všechno v pytli



Tentokrát mě nevzbudilo burácení motorového člunu, nýbrž hlasivek dětí z vedlejší lodi. Vystoupil jsem z podpalubí, abych ostatní oblažil ranní glosou. „Děti jsou jako cikády. Nekřičí, aby spolu komunikovaly. Jen chtějí produkovat konstantní hladinu hluku.“

Smál jsem se sám. Propeller se dosud nepodařilo opravit, a tak na palubě panovala smutná nálada. „To máme šest hodin čekání na Orlíku plus rozbitý propeller. Mně se tyhle věci nestávají často, asi přinášíš smůlu,“ konstatoval Dan. – „Kdepak smůlu, jen radost v těžkých chvílích!“ bránil jsem se.

Vydal jsem se hledat rozptýlení na palubu Žbluňku, jen abych zjistil, že se námořnická smůla nevyhnula ani jim. „V noci chcípla želva,“ oznámil mi David. Katka mu věnovala vyčítavý pohled. „Umřela,“ opravil se. Protože děti plakaly, jal jsem se je uklidňovat. „Nebrečte, určitě měla radost. To si totiž přeje každá želva, umřít takhle na lodi, na řece.“

Společně s Davidem jsme pak začali plánovat poslední rozloučení. Shodli jsme se, že by si želva zasloužila pohřbít po tradičním námořnickém způsobu – zabalená do plátna a vhozená do vody. Sám jsem k tomuto účelu nabídl látkový kapesník. Katka ale nesouhlasila a trvala na pohřbu do země. „Tak já jdu asi shánět pohřební kapelu,“ pokrčil David rezignovaně rameny.

Ještě než jsme vyrazili na cestu, seznámil mě Dan se svými kamarády, vodními záchranáři. Dva urostlí muži popíjeli kávu před malou

základnou, kterou jim majitel přístaviště poskytuje zdarma, a vypadali přesně jako ze seriálu o záchranářích. „Se do toho kopce nějak zadýcháváš, Dane,“ přivítal nás Honza.

Vodní záchranná služba se stará o bezpečí rekreatantů na českých nádržích už víc než půl století. Že se nehody nestávají jen na silnicích, připomněla v roce 2017 tragická událost, po které na Orlíku vyrostla stálá záchranářská základna. Mladík jedoucí na vodním skútru tu zabil dívku na pramičce. „Porušil všechno, co se dá. Když ho míjel parník, najel na vlny za ním, aby si skočil. Za těmi vlnami ale plula pramička, kterou neviděl. Skočil přímo na ni,“ vyprávěl Honza.

Přes léto vodní záchranáři působí na patnácti českých nádržích a fungují podobně jako dobrovolní hasiči. „Děláme v podstatě všechno, co je třeba. Když dostaneš infarkt někde u skal, pomůžeme ti dřív, než se tam dostanou profíci po souši. Zachraňujeme potápějící se lodě, vytahujeme tonoucí a často bohužel taky utonulé. Proto taky školíme veřejnost. Když se topíš a do pár minut ti nepomůže někdo zdatný, je většinou konec,“ vyprávěl Honza. – „Máme to pestrý. Před dvěma roky jsme třeba vytahovali utonulého koně. A tenhle kůň měl tak pět metrů,“ doplnil jeho kolega Pavel zajímavost z praxe.

„Jak moc blbý je plout bez toho propelleru?“ zeptal jsem se Dana, když nahodil motor. – „Hůř se manévruje ve zdymadlech a v přístavu, jinak je to v pohodě. Spousta lodí propeller ani nemá,“ uklidnil mě. – „Momentálně třeba ta naše,“ dodal jsem a usedl za kormidlo.

Řeka se zúžila a my minuli hrad Zvíkov, který na nás shlížel ze skály. Ubylo lodí, přibylo rybářů a posádky protijedoucích plavidel přestaly zdravit. Byli jsme v jižních Čechách, to jako rodák poznám.

Protože provoz zeslábl, nadešel čas znovu vytáhnout kruh. Radka s Natálkou na něj nadšeně naskákaly a jejich výskání sílilo spolu s rostoucí rychlostí. Fungovalo to i opačně. Když jsem zpomalil kvůli rybáři na pramičce, ženský křik zcela utichl. Nahradil ho Danův hluboký hlas: „Dvě ženy přes palubu, zpomaaaaal.“ Děvčata nejspíš seskočila z kruhu, aby setrvačností nenarazila do zádi. Stáhl jsem tedy páku plynu na minimum.

Vtom se z motoru ozval nehezky zvuk. Zajímavé je, že člověk vůbec nemusí motorům rozumět, aby poznal, že je něco špatně. Vypnul jsem motor úplně a Dan mi přišel ozřejmit situaci. „Do pytle, tak tohle je úplně

v háji. Ale jakože hodně v háji. Prakticky v prdeli,“ lomil rukama. „Svlíkni se, asi budeme muset do vody. Máme v motoru lano.“

Protože silný vítr unášel naši bezvládnou loď ke břehu, museli jsme rychle zakotvit. „Je to speciální plovoucí lano. Absolutně nechápu, jak se mohlo dostat do motoru půl metru pod loď. Teď je namotaný mezi hřídélí a lodním šroubem. Dokud ho neodřízeme, nikam nejedem. Sami se tam ale nepotopíme,“ lamentoval Dan, zatímco si nevěěřičně prohlížel opačný konec lana, ustřižený lopatkou lodního šroubu.

„Takže to není moje chyba?“ ubezpečil jsem se. – „Ne! Chyba je v tom idiotovi, kterej tohle označil za plovoucí lano,“ prohlásil Dan rezolutně. – „Máme tady v jižních Čechách hodně velký ryby, tak to třeba chytil nějakej amur...“ snažil jsem se odlehčit situaci. Dan mě ale neposlouchal, protože se smířoval s tím, co už jsme tušili všichni. Musel zavolat na pomoc vodní záchranáře. Přesně ty záchranáře, se kterými jsme před čtyřmi hodinami popíjeli kávu. Upřímně jsem Dana litoval, protože mi bylo jasné, že za tohle se mu budou smát ještě roky.

„No, tak přijedou. Za jak dlouho, nevíme. Snad nás do té doby vítr neodnese ke břehu. Když kotvíš na bahnitým dně, máš vysokou loď a hodně fouká, tak nestojíš úplně na místě,“ informoval mě Dan a odložil telefon.

Zkontroloval jsem stav zásob v lednici a navrhl losovat, koho sníme prvního. Z pohledů ostatních jsem nicméně pochopil, že bych to byl nezávisle na výsledku já. „Takže to máme propeller, šest hodin čekání pod Orlíkem a lano ve šroubu. Asi tě tady vysadíme,“ vypočítával Dan napůl žertem. – „Nezapomeň na vítr, který nás zahání na břeh,“ dodal jsem. Poryvy skutečně sílily a břeh byl čím dál blíž.

Kdyby s námi byla druhá loď, snadno by nás odtáhla. Posádka Žbluňku ale zrovna někde na Orlíku pohřbívala mrtvou želvu. Snažil jsem se tvářit smutně, ovšem celá situace mi připadala neobyčejně komická.

Po třiceti minutách se na obzoru konečně objevil motorový člun a v něm tři mladí lidé v plovacích vestách. Záchranáře jsme s Radkou vítali máváním a jásáním tak zběsilým, až museli být na pochybách, zda skutečně jedou vysvobodit jen zamotané lano z lodního šroubu, nebo České Budějovice z obklíčení cizích vojsk.

Když k nám člun přirazil, zalitoval jsem, že nemáme šerík ani vavříny, kterými bychom mohli záchranáře dekorovat. Nebýt zvědavý na zásah, šel bych do kuchyně hledat alespoň bobkový list. „Štěpáne,

navaz nás, vezmi si masku a nůž a půjdeš dolů,“ rozdala velitelka pokyny. Urostlý mladík přivázal člun a přehoupl se k nám na palubu, kde mu Dan vysvětlil situaci. Chystal jsem se dát do řeči se zbylými dvěma záchranáři, předběhla mě ale vysílačka.

„Jasně, jedeme tam,“ potvrdila velitelka, když hlášení skončilo. Nebylo zřejmé, kam jedou. Vždyť už tady byli a zachraňovali nás! „Omlouvám se, máme zdravotní zásah s prioritou jedna. Vrátime se později. Štěpáne, zpátky na loď.“ Štěpán se přehoupl přes zábradlí a člun zmizel ještě rychleji, než k nám před pěti minutami přijel.

Burácení motoru znovu nahradil zpěv ptáků a já si nebyl jistý, zda k nám vodní záchranáři vůbec přijeli. Celá scéna působila až příliš nepravděpodobně.

Sílicí vítr nás zahnal na tři metry od břehu. „Nedá se nic dělat, musíme do vody. Svlíkni se,“ zavelel Dan, který šel příkladem. – „Rozkazy přijímám jen od velitelky zásahu,“ protestoval jsem a skočil za Danem do vody. „Teď jsem velitelka já. Zvedni kotvu, já potáhnou.“

Vší silou jsem zatáhl za kotevní lano... a skončil dobrý metr pod hladinou. Kotvu nakonec musela na palubu vytáhnout Radka. „Teď chytni vázací lano a ze všech sil kopej a táhni!“ zavelel Dan. A tak jsem poslušně kopal, tahal, plaval a topil se – jeden by ani nevěřil, co všechno jde zvládnout najednou. Loď se skutečně pomalu vzdalovala od břehu.

Od začátku naše počinání sledoval kromě Radky a dětí také postarší rybář. Nic člověku neudělá větší radost než pohled na neštěstí a práci druhých. Dvojice mužů v trenýrkách, kteří poháněli třítunovou loď kopáním nohou, ho tak musela uspokojit vrchovatou měrou.

Když jsme po patnácti metrech zastavili, abychom popadli dech, ozval se rybářův hlas. „Hele, nechcete někam odtáhnout? Mám tady v zátoce člun,“ houknul na nás. „Plujete mi totiž přímo k bójkám,“ dodal.

Taková zákeřnost! Deset minut si hověl v křesílku, zatímco jsme před jeho zraky v potu tváře a bahně řeky vláčeli loď jako burlaci na Volze. Najednou má ale člun a kvůli svým bójkám hoří touhou nám pomoci. „My kvůli takovému kousíčku ani nechtěli nahazovat motor,“ zvolal jsem nazpět. – „Ale když jinak nedáte,“ dodal Dan. Tahle smeč se mu povedla!

Rybář nás odtáhl do bezpečí hlubokých vod, kde jsme vyčkali návratu záchranářů. Tentokrát jsme je vítali vlažněji, leč bez výčitek. Štěpán zmizel pod lodí s nožem v ruce a za pět minut bylo hotovo. Vynořil



se a vítězoslavně svíral zbytky lana jako dítě užovku. „Doufám, že jste to lano nechtěl v celku,“ prohlásil. – „Ne, už ho vážně používat neplánuju,“ ušklíbl se Dan.

Pak zatáhl za plynovou páku, motor spokojeně zabručel a loď se začala posouvat vpřed. „Tak dobrý, děkujeme!“

A všechno zase bylo v pořádku.

Zamotaným lanem a dvojím výjezdem záchranářů jsme nakonec ztratili přes dvě hodiny. Ke zdymadlu v Kořensku jsme připluli ve chvíli, kdy už bylo zavřené. Nezbylo nám než to vyřešit grilováním a další nocí strávenou na lodi.

Ráno jsme zdymadlo překonali jako první a plnou parou uháněli k Českým Budějovicím, od kterých nás dělilo sotva šest hodin plavby. „Joo, za chvíli už budu v autě jenom točit volantem. Žádný tahání za lana, žádný slizký stěny, žádný vlny,“ lebedil jsem si na hněkovické přehradě. – „Jenom čekání v kolonách a smrad z vejfuků,“ připomněl mi Dan.

Hrázný nám dal zelenou a Dan zamířil do plavební komory zdymadla Hnětkovice II. Budějovice už byly opravdu blízko – otec mě sem brávil na ryby. Před komorou Dan náhle zvažněl. „Krucí, tady jsou nějaký vlny, běžte radši na bok.“ Držel jsem se střechy, loď se potácela ze strany na stranu a vypadalo to, že každou chvíli narazíme do jedné ze zdí. Z kajuty se ozývaly úderů padajících předmětů a Dan volal na hrázného: „Jak si moh dát zelenou? Dyť jsou tu vlny jak na moři!“

Spíš než hněv jsem tentokrát v jeho hlase četl hrůzu. „Co teď mám sakra dělat? Dyť se potopíme,“ křičel směrem k betonové zdi. „Ty blbeee,“ dodal, když odpověď nepřicházela.

„Rychle, vázej, vázej,“ zavelel Dan, jakmile se vlnobití uklidnilo a my se mohli přiblížit ke zdi, aniž bychom prorazili trup. Pak se na vrcholu zdymadla objevil hrázný. „Co si viděl na semaforu, když si sem vplouval? Červená tam byla! Když je červená, do komory nejezdím,“ křičel směrem k nám.

„Byla tam zelená. Viděli to čtyři lidi,“ napínal hlasivky Dan. – „A jeden pes,“ dodala Radka. – „Fakt tam byla zelená,“ přidal se David z paluby Žbluňku. – „Přece tam nemohla být zelená, když jsem spustil výplach komory od bordelu,“ vyjádřil hrázný své zbožné přání. Když ale viděl rozlícené pohledy kapitánů, pochopil, že udělal chybu. Postavil se jí čelem – čelem ke dveřím, které za sebou zabouchl. Pak zavřel vrata a začal komoru pomalu napouštět.

Vltava se zužovala a chatky na březích nahradila bujná vegetace a skály. Namísto velkých lodí jsme míjeli jen líně se kolíbající rybářské pramičky. Výhodou jižních Čech je, že působí blahodárně na nervy. Nikdo se tu nevydrží rozčilovat dlouho. Dřív nebo později ho prostoupí klid lesa.

Do Českých Budějovic jsme tak přijížděli o den později, leč v dobrém rozmaru. „No, bylo to dobrodružnější, než jsi sliboval, Dane. Díky za to,“ konstatoval jsem, když se před námi objevila Černá věž, symbol mého rodného města.

Dan znovu vyjmenoval všechny nečekané události naší plavby, načež mě přátelsky poplácal po rameni. „Šlo ti to dobře. Kdybys zase někdy chtěl plout, stačí říct. Najdu ti nějakého kamaráda s lodí.“

Za jihočeskými vltavíny a megality



V Budějovicích jsem po příplutí absolvoval poslední ze čtyř kondičních jízd s kamarádem Pavlem. Předchozí tři proběhly v Praze, kde jsme testovali naše kamarádství na dálnici, v tunelu, při rozjíždění se do kopce a vyhýbání se tramvajím. Tentokrát jsme společně projížděli úzké jihočeské silničky a Pavel mi dával poslední rady do řídičského života. V závislosti na dopravní situaci přitom střídavě říkal „řídíš dobře, řídíš dobře“ a „tu cedulku *začátečník* ti ale musíme sehnat“.

Když jsme spolu na zadní sklo lepili červený trojúhelník s písmenem Z, ubezpečil mě o shovívavosti ostatních řidičů. „Máš výhodu, že to auto vypadá, jako by v něm seděl nějaký důchodce. Na seniory řidiči sice nadávají, ale mají pro ně pochopení.“

Ráno jsem do nissánku odnesl čtyři tašky plné věcí a rozloučil se s rodinou. Matka jako obvykle plakala, otec mi potřásl rukou. „Chovej se slušně. A nepočítej s tím, že ti ostatní dají přednost. Pořád si to kontroluj.“ Zamával jsem a vyrazil do centra rodného města.

České Budějovice možná působí ospale, ve skutečnosti ale byly od nepaměti centrem inovací. V sedmdesátých letech se v našem městě například objevily první české stánky s párky v rohlíku. Pod názvem „pikador“ je začal prodávat řezník Václav Masopust, který se s pokrmem seznámil na dovolené ve Španělsku. Název se uchytil jen v Budějovicích (používáme ho dodnes), ovšem párky v rohlíku se rozšířily do celé republiky. Už v devadesátých letech jsme pak zavedli první systém sdílení