



Levnější a zábavnější než most. (Převozník Matoušek v Senohrabech)

trendy

Převozníci zasahují

Jednu dobu to s přívozy vypadalo špatně: zdálo se, že to je vymírající způsob dopravy. Jenže se zjistilo, že na některých místech to bez nich nejde. Za poslední čtyři roky jich jenom na Vltavě přibýlo pět.

Oblaka kouře a malý bílý parníček se pomalu dává do pohybu, vedle obsluhy v čepici s nápisem „Captain“ se tisíci cestující: maminky s dětmi v náruči, cyklisté v přilbách a pár úředníků s aktovkami, kteří se vrací z práce. Jsme v pražské Podbabě a malý parníček se dal dnes už na svoji stopadesátou pouť na protější břeh (o víkendech přejede sem a tam i třístokrát). Na Vltavě slouží čtvrtým rokem a intervaly musí stále zkracovat, protože zájemců o převoz je pořád víc. „Denně převezu i dvanáct stovek lidí,“ říká místní kapitán. Přívoz v Podbabě tímto navázal na dlouhověkou tradici přívoznické instituce: o přívozech se zmiňují kroniky už někdy od raného středověku. Vedle brodů to byla jediná možnost, jak překonat řeku.

Od té doby se změnilo skoro všechno, včetně dopravy přes řeku. Přívozy přesto stále žijí, a v některých případech nabízejí dokonce to nejlepší možné řešení. V Česku je například několik obcí, pro které loď zůstává jediným spojením s druhým břehem. A dokonce i v Praze, ve městě s nejvíce mosty v republice, existují místa, kam se člověk rychleji a pohodlněji dopraví lodí. Místní vltavská „flotila“ o dvanácti loďkách začala už dokonce promlouvat do statistik pražských dopraváků: jen v loňském roce převezly pražské parníčky na tři sta padesát tisíc cestujících.

Je tu ještě jeden důvod, proč přívozy žijí a budou zřejmě žít dál. V době neobyčejného vzestupu turistiky je poptávka po atrakcích všeho druhu.

Kouzlo loďek s převozníky v námořnickém tričku je všeobecně a říční romantika turisty na toulkách spolehlivě přitáhne.

Vodní cesta

Na velkých řekách jako Vltava, Labe, Berounka, Sázava či Lužnice se jich ještě po válce daly napočítat desítky, jen v Praze jich bylo na padesát (nejstarší mezi Vyšehradem a Císařskou loukou fungoval téměř šest století).

Dopravovaly sedláky na pole za řekou a na výkonný přívoz ve Vraném se mohly nalodit i tři automobily. Nejčastěji je provozovaly příslušné obce, případně instituce jako Knížecí hospodářské ředitelství na Zbraslavi či Kadeřnické a lázeňské

služby hlavního města Prahy, za bidlo se ale stali i převozníci – soukromí živnostníci.

Dnes by se převozník sám uživil jen stěží, přívozy jsou nejčastěji ve správě obcí, které na ně získávají dotace od krajů. Jsou i výjimky: kupříkladu v Máslovicích platí přívoz pro své zaměstnance tamní Výzkumný ústav včelařský. Někde přívoz modernizovali a nasadili velké motorové lodě, jinde plují pořád ještě archaické lodice, které jedou zavěšené kladkou na nataženém laně či se pohybují na řetězu poháněné ruční klikou.

Žádná konkrétní evidence přívozů neexistuje, podle odhadů samotných převozníků (jednou ročně se profesně scházejí) jich může být kolem třicítky. V posledních letech jich několik přibýlo: kromě zmíněných pěti linek v Praze je od loňska také nový přívoz v Břeclavi, po letech vzkřísili starý přívoz v Nadrybech u Plzně na řece Berounce.

Co si víc přát

Vrané nad Vltavou je jedna z obcí, kde by se bez přívozu žilo podstatně hůř. Na zastávku autobusu, kterým většina místních dojíždí do Prahy, se od



(Převozník Ladislav Ryšánek ve Vraném)

Kouzlo loďek s převozníky je všeobecné.

tud dá dostat buď za tři a půl minuty lodí, nebo za hodinu přes tři kilometry vzdálený most. Přívoz je v tomto případě jasná volba.

Na břehu, hned vedle malého převoznického domku, se na dřevěném molu tisín hlouček dělníků v zašpiněných montérkách spolu s výletníky s batohy opřenými o rámy svých kol. Svorně čekají na zelenobílou loď, která co chvíli přirazí ke břehu, aby je pak převezla přes řeku na druhou stranu. „Jedím tudy každý den, jinak si cestování do práce či na větší nákupy neumím vůbec představit. Vlákem se mi totiž vůbec jezdit nechce: vždyť mají pořád jen samé zpoždění, a to i třeba dvacet minut,“ říká asi čtyřicetiletá blondýna v květovaných šatech.

Jezdí se tu denně v zimě i v létě (řeka nezamrzá) od pěti ráno do půl sedmé večer ve čtvrt hodinových intervalech, vzdálenost zhruba pětasedmdesáti metrů loď překoná za tři a půl minuty. Měsíčně na prámu pro dvanáct osob převezou i tři a půl tisíce cestujících, jedna cesta stojí pětikorunu (zdražovalo se ze tří korun), obec přívoz provozuje od roku 1909 a v současnosti jeho obslužnost stojí kolem pěti set tisíc korun ročně. „Sám na sebe si

sice vydělá jen asi dvěma sty tisíci ročně, nám se ale vyplatí. Na stavbu nějakého mostu prostě nemáme a jiné řešení pro tak malou obec nepřipadá v úvahu,“ říká starostka Bohuslava Chvátalová.

Místní tři převozníci po každé velké vodě odstraňují ze zatopených břehů tuny nánosů bahna, po každém dešti vylévají z lodí desítky kyblíků vody a donekonečna svou loď čistí a natirají barvou. „Jste na čerstvém vzduchu u vody, není to žádná nuda, jste mezi lidmi. Přestanete myslet na to, co vás kde bolí nebo jaký máte problém. Co si víc můžete přát?“ říká Ladislav Ryšánek, který své sousedy převáží už čtrnáctým rokem.

Podobně to vidí i jeho kolega, převozník na dalším přívozu o pár kilometrů dál – na Sázavě u Senohrab. Občany do práce tady nevozí, spíš turisty, kteří jdou nebo jedou na kole po turistické stezce nebo kteří sem jezdí relaxovat.

Je to totiž skutečně idyla: louka s převoznickou chatičkou, stánek s občerstvením a boudičky plovárny. Denně se tady přepraví nejvíc asi tak padesátka cestujících, jízdné je deset korun, děti plují za polovic. Přívoz i plovárnu má v pronájmu za korunu ročně šestapadesátiletý Vladimír Matoušek. Má státní převoznické zkoušky a prací na přívozu si přivydělává k invalidnímu důchodu. „Nějakou tu pětku si vydělám, ale jsem hlavně celé léto u vody, vždyť jsem se u ní narodil,“ usmívá se svalnatý převozník s knírem.

Bez refýží a nástupišť

Přívozy nejsou ale jenom řešením pro vesnice na řekách nebo pro výletní ráje. Je to také regulérní součást integrované dopravy v české metropoli.

První parníčky vyrazily na svoji pouť před čtyřmi lety, a to nejdřív v pražské Podbabě v roce 2005 a Sedlci, o rok později na dalších třech trasách: mezi Národním divadlem a Střeleckým ostrovem či Lihovarem a Dvorci v Podolí.

V Praze je sice deset mostů, ale lodě odpovídají hlavně na potřeby lidí z oblastí, kam se přes most dostává jen těžko: Podolí a Zlíchov dělí jen řeka, ovšem překonat tuto vzdálenost hromadnou dopravou je úkol na hodinu. Most je zde plánován už léta, investice v řádu stovek milionů zatím ale není v dohledu. „Přívoz je v takovém případě nejlepší a nejrychlejší řešení. Je to plnohodnotná součást dopravního systému, která lidem šetří čas,“ myslí si Pavel Procházka, ředitel organizace Ropid, která zajišťuje pražskou dopravu. „Lodě představují i jisté zpeřnění pohybu po městě. A lidé můžou i nově objevovat: pohodlně se totiž dostanou tam, kam je tramvaj nikdy nezaveze – třeba na pražské ostrovy,“ říká Filip Drápal, mluvčí Ropidu.

Kromě lidí pravidelně dojíždějících využívají přívozy také cyklisté a výletníci, jelikož se jejich počet každý rok zdvojnásobuje, pražský magistrát uvažuje o zřízení dalších dvou linek směrem na Modřany.

V pražské Podbabě si místní „svůj“ přívoz také pochvalují: není prý většího požitku než v časech přeplněných tramvajových refýží a nástupišť metra pomalu a v klidu plout do práce na lodičce a pozorovat kachny a labuť. „Navíc se mi každý den cestování zkrátí víc než o hodinu,“ říká za všechny pravidelná cestující, sedmadvacetiletá tiskařka Kateřina Laiblová. ■

JAN BRABEC

FOTO KAREL CUDLÍN

po nákupech

PRST S SEBOU

Občanku mám, kapesník mám, prst mám. Toto je nový seznam „co si ráno nezapomenout“. Klíče už na něm nejsou, stačí vlastnit ukazováček s kompletním otiskem.

Je to tak jednoduché, jak to zní. Člověk přijde ke dveřím. Tam, kam se obvykle strká klíč, přiloží prst. Dveře sejmou jeho otisk, vyhodnotí ho a otevrou se. Dokážou si zapamatovat i několik desítek lidí, a kdyby se to přepočítalo na peníze, jednoho asi za dvě stě korun: zámeček od firmy Next (www.next.cz) umí rozpoznat devadesát devět lidí a stojí kolem dvaceti tisíc.

Dveře nejsou jediným místem, kam budeme do budoucna přikládat ukazováčky. V některých firmách mají už čtečky otisků, které kontrolují, kdo je v práci a jak dlouho (www.fingera.cz). Dnes už to prý není výrazně dražší než čipové karty, s tím rozdílem, že prst se dá hůř nechat kolegovi, aby ho přiložil až za dvě hodiny po vašem odchodu. Přesněji, není to obvyklé a za pár proplacených hodin to nestojí. V životě jde ovšem někdy i o víc než o přescasy, jak víme z četby vědecké fantastiky. Například o miliardu dolarů nebo o záchranu civilizace. V takové situaci je nutné někomu sebrat otisk i s prstem. I na to jsou už výrobci připraveni a hi-tech zařízení mají v sobě ještě také snímač tělesné teploty, který ohlídá, že osoba je teplá, a tedy kompletní.

Otisk prstu nebo dlaně se nedá zapomenout, a to ani po čtyřech, ani po více decí. Toho využívají některé banky, které místo PIN umožní přístup na účet právě přes malý snímač otisků. Otisk prstu vyžadují také mnohé myši, laptopy nebo klávesnice, někdy také flash disk; ještě před pár lety s tím autoři sci-fi filmů naděleli spoustu parády, teď je to jen běžná hračka za pětistovku, k dostání i v obyčejném e-shopu s elektronikou.

K identifikaci se dají použít různé části těla, neopakovatelně jedinečné jsou údajně například kosti v koleni. Další unikátní částí těla je duhovka oka a také přístroj, který identifikuje příchozí právě podle duhovky, je už normálně ke koupi, a třeba i na Ostravsku (www.7marsyas.cz). Stačí se podívat do zrcátka, tam se oko přečte, a už je to jasné. Buď je tam člověk správně a může dovnitř, nebo není a v tom případě by si měl zřejmě připravit nějaké vysvětlení. Zvlášť jestli je třeba zrovna v hnízdě porubské narkomafie. Říct, že si spletl klíč, není ale vhodné. Na takové fóry nejsou mafiáni zvědaví. – VKV –

FOTO EEP



VIDEO K ČLÁNKU NA WWW.RESPEKT.CZ/VIDEO