

JIHOČESKÁ UNIVERZITA

Pedagogická fakulta

Katedra tělesné výchovy a sportu

CHARAKTERISTIKA ŘEKY OHŘE A JEJÍ VYUŽITÍ PRO VODNÍ TURISTIKU

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Autor práce: Miroslav Pecháček

Vedoucí práce: PhDr. Radek Vobr, Ph.D.

Oponent práce: Mgr. Jan Schuster

Studijní obor: Učitelství pro 2. stupeň ZŠ, aprobace Z-TV

České Budějovice, duben 2007

SOUTH BOHEMIA UNIVERSITY

Pedagogical Faculty

Department Of Physical Education And Sport

**CHARACTERISTICS OF THE RIVER
OHŘE AND ITS USAGE FOR TOURING
BY WATER**

Author: Miroslav Pecháček
Supervisor: PhDr. Radek Vobr, Ph.D.
Opponent: Mgr. Jan Schuster
Field of study: Pedagogy for 2nd degree of basic school,
Physical Education-Geography

České Budějovice, April 2007

Bibliografická identifikace

Název: Charakteristika řeky Ohře a její využití pro vodní turistiku

Pracoviště: Katedra tělesné výchovy a sportu Pf Ju

Autor: Miroslav Pecháček

Studijní obor: Učitelství pro 2. stupeň ZŠ, aprobace Z-TV

Vedoucí práce: PhDr. Radek Vobr, Ph.D.

Rok obhajoby: 2007

Anotace

Zájemců o vodní turistiku v České republice neustále přibývá. Hlavním cílem této diplomové práce je přiblížit hlavní výhody a nevýhody západočeské řeky Ohře a porovnat jí s vodácký nejnavštěvovanější českou řekou Vltavou. Podle fyzické zdatnosti a technické vybavenosti vodáků a z hlediska časového, jsou zde navrženy tři odlišné trasy. Od tří denního, přes pětidenní až po sedmidenní pobyt. Každá z variant je určena specifickým skupinám vodních turistů a je zpracována tak, aby svým charakterem zaujala určitou část zájemců o tuto řeku.

Klíčová slova

Ohře ♦ vodní turistika ♦ kanoistika ♦ tábořiště (kemp) ♦ kilometráž

počet stran 58, tabulek 2, obrázků 15, příloh 32

Bibliographic identification

Title: Characteristics of the river Ohře and its usage for touring by water

Workplace: Department Of Physical Education And Sport

Author: Miroslav Pecháček

Field of study: Pedagogy for 2nd degree of basic school, Physical
Education - Geography

Supervisor: PhDr. Radek Vobr, Ph.D.

Year of the defense: 2007

Annotation

In the Czech Republic the number of people interested in touring by water is continually increasing. That's why the main object of this dissertation is to present both the benefits and the disadvantages of the river Ohře. We also want to match the Ohře with the Vltava, our most frequented river. There are three different possibilities how to navigate. They depend of physical ability and technical outfit and it can take three, five or seven days. Each option is specific for certain group of watermen to suit by its character and appeal everybody who is interested in it.

Key words

Ohře ♦ water tourism ♦ canoeing ♦ encampment (camp) ♦ kilometer plan

number of pages 58, tables 2, figures 15, supplements 32

Prohlášení

Předkládám k posouzení a obhajobě diplomovou práci zpracovanou na závěr studia na Fakultě pedagogické Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích.

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem zpracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpal v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

v Českých Budějovicích

.....

Pecháček Miroslav

Poděkování

Děkuji především vedoucímu práce, panu PhDr. Radku Vobrovi, Ph.D. za odborné vedení a ochotu pomoci při vypracování mé diplomové práce.

Dále chci poděkovat pracovníkům Plzeňské pobočky ČHMÚ za poskytnuté údaje a Martinovi Opavovi, který se podílel na tvorbě fotodokumentace.

Děkuji

.....

OBSAH

1 ÚVOD	7
2 METODOLOGIE	9
2.1 CÍLE PRÁCE	9
2.2 ÚKOLY PRÁCE	10
2.3 ROZBOR LITERATURY.....	11
2.4 METODY PRÁCE.....	13
3 ANALYTICKÁ ČÁST	15
3.1 VODNÍ TURISTIKA A KANOISTIKA.....	15
3.1.1 Charakteristika vodní turistiky a kanoistiky	15
3.1.2 Počátky vodní turistiky v Evropě a v Čechách	16
3.1.3 Konstrukční vývoj kanoje a kajaku	17
3.1.4 Významná data v naší i světové kanoistice	18
3.1.5 Zásady bezpečnosti a stupnice obtížnosti	19
3.2 SYSTÉMOVÁ STUDIE ŘEKY	23
3.2.1 Geomorfologická a geologická charakteristika Poohří.....	23
3.2.2 Fyzicko-geografická charakteristika údolí Ohře.....	23
3.3 CHARAKTERISTIKA ŘEKY Z HLEDISKA VODNÍ TURISTIKY	25
3.3.1 Charakteristika vodáckých tábořišť.....	25
3.3.2 Sjízdnost a obtížnost.....	33
3.3.3 Termíny vhodné pro konání kurzu	35
4 SYNTETICKÁ ČÁST A DISKUSE	38
4.1 CHARAKTERISTIKA POBYTU Z HLEDISKA ČASOVÉHO, VÝKONNOSTNÍHO A ÚČELOVÉHO	38
4.1.1 Sedmidenní pobytový kurz	38
4.1.2 Pětidenní výcvikový kurz.....	42
4.1.3 Třídenní sportovně výkonnostní kurz.....	46
4.2 POROVNÁNÍ OHŘE A VLTAVY	50
4.2.1 Proč právě Vltava?	50
4.2.2 Proč právě Ohře?	51
5 ZÁVĚRY PRÁCE	55
6 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	57
Přílohy	

1 ÚVOD

Vodní turistika se u nás i ve světě formuje už několik desetiletí a během této doby prodělala obrovské změny. Stejně tak prodělala velké změny i kanoe, která se s postupem času stala nejoblíbenějším dopravním prostředkem k provozování vodní turistiky na našem území. Z počátku se tomuto specifickému druhu zábavy věnovalo jen několik desítek lidí. V současnosti můžeme lidi zabývající se touto sezónní záležitostí počítat na desítky a obliba vodní turistiky v České republice neustále narůstá.

Od devadesátých let se výrazně změnilo pojetí a vnímání vodní turistiky širokou veřejností. Táboření se omezilo jen na vymezená území, vznikly a rozšířily se služby (půjčovny lodí, doprava, veřejná tábořiště, restaurace a občerstvení, apod.) a nadále se navyšuje počet vodáků. Všechny tyto faktory způsobily, že se vodní turisté zaměřili v převážné většině jen na vybrané řeky a stále častěji se setkáváme s přeplněnými kempy, rychle rostoucími cenami, nadměrným hlukem či nepořádkem. Ne zřídka se tak stává, že se vytrácí tradiční solidarita, kamarádství a atmosféra na některých úsecích českých řek. Je proto potřeba poukázat na místa, která si dodnes zachovala svou krásu, pro širokou základnu vodních turistů jsou dostatečně atraktivní a zajímavá, ale nebyla při tom zcela zasažena moderním a masovým pojetím vodní turistiky.

Jelikož převážná většina vodních toků na našem území patří mezi tzv. Středoevropské typy řek, což znamená, že největších průtoků dosahují v jarních měsících, je přirozené, že potenciál pro sjíždění má u nás velké množství řek. Prvotním předpokladem je dostatečné množství vody, ať už sezónně či celoročně, dále dostatečná prostupnost územím a jejich dostupnost. Jelikož však charakter našich toků z hlediska vodnatosti, peřejnatosti a délky zdaleka nedosahuje parametrů například řek alpských nebo skandinávských, je sjíždění našich řek spíše rekreační záležitostí než sportovní či výkonnostní. Z těchto důvodů vyhledávají čeští vodáci řeky s relativně dostatečnou atraktivností, snadnou dostupností, základními službami a samozřejmě s množstvím přírodních i kulturních zajímavostí podél jejich toků. Jednou takovou řekou, která je všem známá avšak stále nedocenená, je západočeská řeka Ohře.

Ohře je nejvýznamnější vodní tepnou severozápadních Čech. Území, kterým protéká, je zajímavé svou historií i kulturou. Množství přírodních i kulturních zajímavostí podél toku vytváří dobré předpoklady pro zatraktivnění celé oblasti Poohří. Z celkové délky toku 256,7 km je z hlediska vodní turistiky nejhezčí úsek z Kynšperka nad Ohří do Stráže nad Ohří v délce 72 km. V tomto úseku má celá oblast Poohří svým charakterem dozajista velké předpoklady k tomu, aby se z hlediska návštěvnosti řadila

každoročně např. vedle jihočeské Vltavy mezi nejnavštěvovanější řeky v ČR a stala se tak lákadlem nejen pro české, ale i zahraniční turisty.

Na základě mnohaletých zkušeností s touto řekou a znalosti zdejšího regionu, je možné tvrdit, že v námi vybraném úseku řeky a jejím bezprostředním okolí jsou výborné podmínky pro nejrůznější druhy turistiky. Podél toku se nachází krásná historická města s množstvím stavebních památek, pomníků či pamětních desek, ale také jedna již vzniklá CHKO (Chráněná krajinná oblast) a další přímo v povodí Ohře je v návrhu. Z hlediska aktivní turistiky je pak největším lákadlem samotná řeka Ohře, která má svá nejkrásnější místa kolem Lokte a z hlediska obtížnosti sjíždění řeky pak mezi Karlovými Vary a Stráží nad Ohří. Z výčtu všech těchto skutečností, které jsou dále podrobně rozčleněny a detailně rozepsány je zřejmé, že Ohře má všem svým návštěvníkům co nabídnout a že takovýchto oblastí v naší republice nemáme mnoho. Možný návod pro ty, kteří se rozhodnou strávit své dny volna v této oblasti zde najdou jak mladí nebo staří, tak školní třídy, rodiny s dětmi, různé oddíly a v neposlední řadě i vášniví sportovci či milovníci krásné přírody. Práce má svým charakterem také funkci naučnou a informační.

2 METODOLOGIE

2.1 CÍLE PRÁCE

Aby vybraný úsek řeky zaujal co nejširší spektrum vodních turistů, musí být celkové informace o dané lokalitě nabízeny v podrobné a ucelené formě. Jelikož nároky a možnosti všech potenciálních zájemců o tuto řeku se z hlediska výkonnostního a časového značně liší, jsou zde vypracovány tři odlišné způsoby sjíždění, které by měly uspokojit požadavky co největšího počtu vodáků. Tato práce má za cíl systematicky zmapovat rozložení vodáckých tábořišť, jejich přesnou polohu, vybavení, kontakty a adresy na provozovatele kempů či seznam nabízených služeb v tábořištích i jejich blízkém okolí. Na základě přiložených map a fotografií by pak měla pomoci při trasování. Začátečnickům a středně pokročilým vodákům by měla být pomocníkem při překonávání obtížných a nebezpečných úseků. Zkušeným vodákům nabídne nejatraktivnější úsek z celé délky toku. Z hlediska naučného je zde popsán vývoj vodní turistiky a kanoistiky, fyzicko-geografická charakteristika Poohří, přírodní a kulturní zajímavosti v nejbližším okolí a samozřejmě charakteristika samotného toku. Posledním cílem této práce je pak stručně popsat vodácky nejnavštěvovanější úsek naší nejvytíženější řeky Vltavy a porovnat jej s námi vybraným úsekem řeky Ohře. Tato komparace by měla přispět k objektivnímu posouzení výhod a nevýhod obou těchto řek.

2.2 ÚKOLY PRÁCE

- a) oficiální zadání práce
- b) pořízení primárních materiálů při zkušebních kurzech
 - *fotografování jezů, peřejí a zajímavostí podél toku*
 - *evidence všech veřejných tábořišť ve vybraném úseku řeky a rozhovory s jejich provozovateli*
- c) vytipování výcvikových míst
 - *v návaznosti na metodiku nácviku a rozmístění veřejných tábořišť*
- d) konkrétní návrh výcvikového kurzu
 - *vytvoření každodenního podrobného časového harmonogramu (trasování, kilometráž, pracovní náplň)*
- e) absolvování min. jednoho zkušebního kurzu dle návrhu, v počtu 25 – 35 účastníků
 - *informační schůzka, datum konání, povinná výbava, finance, požadavky, dopravní spojení na místo konání kurzu a zpět, důležité kontakty*
 - *tato fáze je velmi důležitá pro kvalitně vytvořený obsah a časový plán kurzu, i pro samotné psaní práce*
- f) zpětná vazba
 - *zkušenosti a připomínky všech účastníků*
- g) optimalizace navrženého kurzu
 - *na základě nabitých zkušeností a zejména zpětné vazby instruktorů může dojít k úpravě či změně trasování i časového harmonogramu*
- h) pořízení sekundárních dat
 - *tématické mapy 1 : 50 000 (turistické)*
 - *průběžně doplňovaná počítačová databáze ČHMÚ Plzeň*
 - *odborná literatura*
 - *internetové odkazy*
- i) samotná tvorba diplomové práce
 - *na základě získaných primárních i sekundárních dat*
 - *dle poznatků ze zkušebních kurzů*
- j) závěrečná konzultace s vedoucím práce, doplnění, upřesnění
- k) konečná podoba diplomové práce

2.3 ROZBOR LITERATURY

Kračmar, B., Bílý, M., Novotný, P. (2001). *Kanoistika*. Praha: Grada.

Příručka pro začínající i pokročilé vodáky čtivou a každému přístupnou formou krok za krokem vysvětluje základy techniky záběrů, jízdy na jednotlivých druzích plavidel, taktiku sjíždění vodních terénů i to, jak „čist vodu“. Obsahuje také jména významných osobností a popisuje historii kanoistiky. Část knihy je věnována novým trendům ve vodáckém sportu – raftingu, vodnímu rodeu apod.

Doležal, T., a kol. (1991). *Základy kanoistiky a vodní turistiky*. Praha: Karolinum.

Tato skripta pražské FTVS nabízejí ucelené informace o vývoji kanoistiky, konstrukci plavidel, technice jízdy a způsobech zdolávání vodních terénů nejrůznějších obtížností. Popisují také zásady záchrany tonoucího a jsou doplněna kresbami. Jsou vhodná jako studijní materiál nejen pro absolventy tělesné výchovy, ale i pro závodní kanoisty a budoucí instruktory vodní turistiky.

Jančar, V., Novák, I. (2005). *Vodácký průvodce Česko*. Vizovice: Shocart

Vodácký průvodce Česko obsahuje ve své úvodní části mapy všech povodí a jejich charakteristiky, ucelené a vyříděné informace o nabídce vybavení na vodu, odkazy na vodácké organizace, půjčovny, cestovní kanceláře apod. Základem průvodce je pak zcela nově zpracovaná kilometráž více než 170 českých a moravských řek. Každá řeka je doplněna přehlednou mapou, základními údaji a podrobnou kilometrází. Součástí průvodce jsou dále zcela samostatné podrobné průvodce nejatraktivnějších řek. Tyto sešity obsahují řeky Vltava, Berounka, Sázava, Lužnice, Otava, Ohře a Morava.

Novák, I. (2003). *Vodácký průvodce 1:50 000. Ohře*. Vizovice: Shocart.

Tento průvodce popisuje vodákům řeku Ohři od Chebu po Nechranickou přehradu. Celý úsek je rozdělen do několika částí, přičemž v každé z nich jsou popsány nejrůznější přírodní i kulturní zajímavosti, historické události a samozřejmě je zde zpracována detailní charakteristika řeky, která je doplněna kilometrází. Dále zde najdeme seznam vodáckých tábořišť, fotografie všech jezů, i způsoby jejich překonávání.

Jančar, V., Novák, I. (1998). *České a moravské řeky. Kilometráž*. Zlín: Shocart.

Tato publikace z roku 1998 byla první knihou, která poskytovala opravdu kompletní informace o provozování vodní turistiky na našem území po roce 1990, tedy v době, kdy naše řeky prodělaly velké změny ve velice krátkém období. Mapuje rozložení kempů, restaurací a jiných nabízených služeb podél našich řek, zároveň však popisuje charakteristické vlastnosti jednotlivých říčních úseků vhodných pro vodáctví a informuje nás o nebezpečných jezích a peřejích různých stupních (prahů), apod. Aktualizovaným a rozšířeným vydáním je pak Vodácký průvodce Česko z roku 2005.

2.4 METODY PRÁCE

Termín metoda má původ v řeckém slově *methodos* a doslovně znamená „cesta za něčím“ neboli postup. Vědeckou práci lze potom obecně charakterizovat jako záměrný postup, jehož pomocí se dosáhne určitého cíle (poznání). Metoda v sobě obvykle zahrnuje celou řadu různorodých poznávacích postupů a operací, které směřují k získávání vědeckých poznatků.

Metoda interview

Jedná se pravděpodobně o nejstarší a nejčastěji užívaný způsob získávání informací, má důležité vlastnosti, kterých se nedostává objektivním testům, škálám a metodám pozorování (pružnost, přizpůsobivost, vhodnost použití u dětí). Je vlastně dobře vypracovanou a technicky vybavenou metodou rozhovoru. Je to jednostranný rozhovor, který výzkumník zaměřil na problémy, které ho zajímají. Nevýhodou je vysoká časová náročnost a pracnost. (Štumbauer, 1989, 47)

Předběžná teoretická analýza problému

V této etapě se snažíme především zjistit základní elementy jevu a osvětlit jejich funkci. Dále analyzovat a určit, které již známé příčiny a zákony se u fungování jevu uplatňují, jakým způsobem, v jaké míře a za jakých okolností. Základem předběžné teoretické analýzy je kvalitativní a kvantitativní analýza. Uplatňuje se zde především studium literatury speciální i ze souvisejících oborů, a to jak domácí tak i dostupné zahraniční. Studium literatury slouží k získání všestranných informací o problému, o tom co již bylo v této problematice vyřešeno, k seznámení s používanou metodologií a k porovnání výsledků. Cennou pomoc při orientaci v literatuře poskytují bibliografie, předmětové katalogy vědeckých knihoven a dokumentační služba. Dále se uplatňují konzultace s odborníky, kteří pracují v oboru nebo v oboru s řešenou problematikou příbuzném a průzkum a sondáž jevu v přirozených podmínkách. Z časového hlediska může studijní fáze dosahovat až 70% času věnovaného řešení problému. (Štumbauer, 1989, 25-26)

Metoda teoretické analýzy

Teoretická analýza skýtá téměř univerzální možnosti ke zkoumání jevů a procesů, které se v ní vyskytují a v ní probíhají. Při analýze vyčleňujeme znaky, vlastnosti, souvislosti a vztahy tak, abychom obdrželi odpovědi na otázky výzkumu. Zpravidla postupujeme od celku k částem. Analýza má rozhodující význam pro vymezení problému, nalezení objektu výzkumu, zpracování výzkumu i jeho dat a pro interpretaci

výsledků výzkumu. Pomocí analýzy můžeme odhalit hlavní stránky zkoumaných jevů, jejich vnitřního obsahu, struktur a souvislostí. (Štumbauer, 1989, 65)

Metoda teoretické syntézy

Teoretická syntéza je vlastně spojování získaných poznatků. Je základem pro zevšeobecnování, je velmi náročná a předpokládá široké znalosti oboru. Není to jen sčítání poznatků, ale metoda, která vede k odhalení nových poznatků, vztahů a závislostí, kdy vzniká kvalitativně nová úroveň. Jedině na jejím základě lze správně generalizovat. (Štumbauer, 1989, 65)

Komparativní metoda

Je podstatou srovnávacích disciplín. Při této metodě porovnáváme výsledky několika pozorování a vyvozujeme z toho závěry. Tato metoda se stala základem pro systematiku (klasifikaci). Srovnání je možno provádět z hlediska kvalitativního i kvantitativního. Lze ho charakterizovat jako výklad shod, podobností a rozdílů mezi několika jevy, skutečnostmi a jejich hodnocení podle vytýčeného hlediska. Srovnávací výzkum je možné provádět podle stanoveného plánu nebo jako tzv. panelový, kdy jsou zobrazeny určité jevy na stejném místě s obdobným kontingentem osob v různé podobě. Obě metody je nutno za určitých podmínek kombinovat a v takovém případě se výzkumy časově (vertikálně) i místně (horizontálně) prolínají. (Štumbauer, 1989, 32-33)

Metoda analogie

Metoda analogie je myšlenkový postup, při kterém vyvozujeme závěry na základě podobnosti obecných znaků ve srovnávaných systémech. Je to postup od zvláštního ke zvláštnímu. Jedná se de facto o přenos informace získané při zkoumání jednoho objektu – modelu na druhý objekt – prototyp. Tento přenos informací provedeme na základě shody obecných vlastností, či na základě jednoznačného souladu prvků modelu a prototypu. Analogie je základem pro využití modelu v procesu poznání – pro metodu modelování. (Štumbauer, 1989, 67)

3 ANALYTICKÁ ČÁST

3.1 VODNÍ TURISTIKA A KANOISTIKA

3.1.1 Charakteristika vodní turistiky a kanoistiky

Turistika obecně spočívá v poznávání krajiny, památek, zvyků a lidí. **Vodní turistika** je tedy jednou z forem turistiky a slouží jako prostředek k přesunu po vodní hladině z jednoho místa na jiné. Je tvořena třemi základními složkami (specifickou pohybovou činností, kulturně poznávací činností, odborně technickými dovednostmi a znalostmi). Vodní turistika je tradičně rozdělována na formy krátkodobé, nepřesahující rámec víkendu a dlouhodobé, které jsou náročnější při plánování, přípravě i vlastní realizaci akce a jsou to vodácké akce převážně v době dovolených a prázdnin. Vedle tradičních kanoí, které jsou ve vodní turistice nejvyužívanějším dopravním prostředkem, se na našem území v menší míře využívají také kajaky, pramice, rafty, nafukovací čluny nebo vory.

Kanoistika je vodní sport provozovaný jak rekreačně, tak i profesionálně. A přestože je název odvozen od kánoe, je obecně používán i pro podobné aktivity provozované na kajaku. Rekreačně se kanoistika neomezuje pouze na sjíždění vodních toků, v naprosté většině mírných až středně tekoucích, ale i jízdu po vodních hladinách (přehradní nádrže, jezera, rybníky). Příznivci divočejší vody využívají možnosti sjíždět některé úseky českých řek v době jarního tání nebo při vypouštění přehrad, kdy krátkodobě dochází ke zvýšení hladiny a řeky se stávají atraktivnějšími. (Kračmar a kol., 2001)

Slovník výrazů užívaných ve vodní turistice

bort – bok lodi

C1 – (z angl. canoe) kánoe pro jednu (klečící) osobu pádlující pádlem s jedním listem, singl

C2 – kánoe pro dvě osoby pádlující pádlem s jedním listem

C4 – kánoe pro čtyři osoby pádlující pádlem s jedním listem

cvaknout se, prásknout se, udělat se – převrhnout se s lodí do vody

dolní strana lodě – při traverzu a nájezdu strana lodě směřující po proudu

jazyk – proudící voda mezi pevnými body (př. mezi kameny, v peřejích), voda zde zrychluje

K1 – kajak pro jednotlivce s dvoulistým pádlem

K2 – kajak pro dvě osoby

K4 – kajak pro čtyři osoby

háček – člen posádky v přední části lodi

karfiol, vývařiště – vyvěrající voda tvořící charakteristický hřibovitý tvar na hladině

kontr – záběr vzad proti směru jízdy, někdy široký záběr od zádě

kontrazávěs – plynulý přechod z kontra záběru do závěsu bez vytažení listu

pádlo – poháněcí nástroj lodě držený pouze v rukou kanoisty

porcelán – člen posádky v prostředku lodi

rauch – spojení lodí – soulod', odpočinková pauza

šlajsna – místo pro projetí lodi (dříve voru) v jezové stavbě

široký – široký záběr od lodí, též odhoz

špricdeka, špricka – krycí deka, zamezující vniknutí vody do lodi

válec – rotující turbulentní voda proti směru toku řeky (většinou pod jezy)

veslo - poháněcí nástroj lodě připevněný k boku lodě v tzv. havlince

vracák – protiproud, tišina, zpětný proud

WW – divoká voda (z něm. Wildwasser)

zadák – zadní člen posádky lodi - kormidelník

ZW – klidná voda (z něm. Zahmwasser - doslova "krotká voda")

(Kračmar a kol., 2001)

3.1.2 Počátky vodní turistiky v Evropě a v Čechách

Kanoe se do Evropy dostala pravděpodobně s objevy Kolumbovými. Slovo kanoe je termín používaný pro malý člun poháněný pádly. K rozvoji vodní turistiky začalo docházet ve druhé polovině 19. století. Již v roce 1850 byly v Anglii kanoe používány k rekreačním účelům a odtud se pomalu rozšiřovaly do celé Evropy. Roku 1866 byl v Anglii založen první kanoistický klub Royal Canoe Club. Po něm vznikaly kluby především v Německu a Francii, postupně pak i v dalších zemích. V Čechách se první kánoe objevila v roce 1875, kdy ji roudnický lékárník Ferdinand Zinke koupil od Angličanů Stewense a Bradlyho, kteří poprvé sjeli Vltavu a Malši z Kaplic do Českých Budějovic. První kánoe české konstrukce postavil roku 1905 člen Českého Yacht klubu Stutzig. Další kánoe se na území dnešního česka objevují až roku 1912. Z Kanady je nechává přivést Josef Rössler Ořovský, který kanoistiku propagoval při ČYK (Český Yacht Klub) a dal tak podnět ke stavbě lodí. Velký vliv na rozvoj zvláště dětské vodní turistiky mělo uzpůsobení rybářské pramice. Ta se začala používat po první světové válce.

Kajak se v Evropě díky přírodním podmínkám používal hlavně ve skandinávských zemích, ze kterých se postupně rozšířil do ostatní Evropy, kde už byl využíván k rekreačním a později i ke sportovním účelům. Jedním z nadšených propagátorů byl Skot Mac Gregor, který postavil plavidlo podobné kajaku a nazval je Rob - Roy. S ním podnikl řadu propagačních jízd s velkým ohlasem po celé Evropě. Vynález skládacího kajaku v roce 1905 Alfrédem Heurichem přispěl k velké oblibě tohoto plavidla, které se rázem dalo přepravovat i do míst méně přístupných a tím využívat toky těžko dostupné s pevnými loděmi. (Kračmar a kol., 2001)

3.1.3 Konstrukční vývoj kanoie a kajaku

Dřevěné **kanoie**, jejichž základ byl převzat od severoamerických Indiánů, se pro účely vodní turistiky začaly stavět v druhé polovině 19. století, na našem území pak v první polovině 20. století. Tato otevřená plavidla se zvednutými špičkami, typická svou charakteristickou stavbou, měla pevnou kostru, zhotovenou z přírodně rostlých dřevěných žeber, na něž se připevňovala obšívka z březové kůry. Stejný způsob stavby se používal při výrobě kanoí ještě v padesátých letech minulého století.

Druhé plavidlo, které můžeme pokládat za rozhodující pro rozvoj kanoistiky, je eskymácký **kajak**. Jeho původ je u Eskymáků v severních oblastech naší zeměkoule, kde v tvrdých povětrnostních podmínkách vzniklo plavidlo celé uzavřené, pouze s otvorem pro sedícího člověka. Tento otvor se ještě překrýval krycí zástěrou pevně připojenou ke kajaku zamezující vniknutí vody do lodě i při převrácení. Byly to lodě úzké, prohnuté v kýlu, velmi obratné, užívané Eskymáky hlavně k lovu tuleňů. V ovládání těchto plavidel dosahovali značné obratnosti a při převrácení dokázali vrátit loď do původní polohy, aniž by plavidlo opustili (eskymácký obrat). Na stavbu kajaků používali velrybí kosti, z nichž byla zhotovena kostra, na kterou byla natažena kůže z tuleňů ,nebo mrože srstí dovnitř. Eskymák seděl na dně kajaku, což mu zajišťovalo značnou stabilitu.

Pokrok v tradiční konstrukci obou těchto plavidel nastal až s vynálezem vodovzdorných lepidel, která umožnila skořepinovou stavbu. Největší zlom však přišel v 70. letech minulého století s příchodem laminátu, který zcela vytlačil používání dřeva na stavbu turistických lodí. V dnešní době se na výrobu používají téměř výhradně plasty, které jsou lehké a velice odolné. Určitou nevýhodou je vyšší pořizovací cena těchto lodí. Po více než patnáctiletém výzkumu se počátkem 21. století stává nejmodernějším konstrukčním materiálem len a pojícím materiálem je v tomto případě

přírodní pryskyřice. Byly už sestrojeny první prototypy kanoí a kajaků z lněného materiálu, které při prvních testech obstály velmi dobře. Největšími výhodami těchto lodí je jejich ekologická šetrnost k životnímu prostředí a lehkost. Tato novinka by tak mohla být dobrým příslibem do budoucna. (Doležal, 1991)

3.1.4 Významná data v naší i světové kanoistice

Počátkem 20. století obliba vodní turistiky rychle rostla a již roku 1913 byl založen Svaz kanoistů království českého, předchůdce dnešního Českého kanoistického svazu. V meziválečném období se však na českých řekách začaly stavět první velké přehradní nádrže, což zcela změnilo charakter řek v úsecích několika kilometrů a mnohdy jsme tak z hlediska vodní turistiky po zatopení přišli o velmi atraktivní a krásná místa. V roce 1925 přistoupil náš svaz jako pátý člen do Mezinárodní kanoistické federace IRK (Repräsentantschaft für Kanusport), která byla založena v Kodani 20. 1. 1924 zástupci Švédska, Dánska, Německa a Rakouska a patříme tak mezi pět zakládajících zemí. V době 2. světové války IRK zanikla a v roce 1946 vznikla na jejich základech ICF (Mezinárodní federace kanoistiky), která pracuje dodnes. V roce 1933 v Praze proběhlo I. ME v rychlostní kanoistice, které přispělo k zařazení kanoistických soutěží do programu OH v Berlíně v roce 1936. V roce 1938 se ve švédském Vaxholmu uskutečnilo i první MS. První MS ve vodním slalomu se konalo roku 1949 v Ženevě, od roku 1959 se koná současně s vodním slalomem i MS ve sjezdu na divoké vodě. Mistrovství republiky v rychlostní kanoistice se poprvé uskutečnilo v roce 1925, mistrovství ve vodním slalomu v roce 1939 a ve sjezdu roku 1957. V tehdejší Československu se první závody MS na našem území uskutečnily v roce 1967. Byl to závod ve vodním slalomu na Lipně a v témže roce závody ve sjezdu na Labi ve Špindlerově mlýně. V současnosti se MS v rychlostní kanoistice koná každoročně, s výjimkou roku konání OH. První umělá slalomová dráha na světě byla vybudována v německém Augsburgu, ležícím 60 km severně od Mnichova, který byl pořadatelským městem OH, konaných v roce 1972. (Kračmar a kol., 2001)

3.1.5 Zásady bezpečnosti a stupnice obtížnosti

Rizika

Při jízdě na řece vznikají různé situace, které mohou ohrozit zdraví či životy vodáků, popř. poškodit vodáckou výzbroj a výstroj. Nejdůležitější skutečností, odlišující pohyb na vodě od ostatních tělovýchovných, sportovních a rekreačních aktivit, je právě aspekt vodního prostředí. Význam vody jako nenahraditelného činitele při rekreaci a regeneraci tělesných sil člověka je nesporný. Ve spojení s vodním prostředím dochází u člověka i k výrazné pozitivní stimulaci psychické složky.

Výrazně silný vliv vodního prostředí občas působí i velmi nepříznivě. Ocitne-li se kanoista či vodní turista v kritické situaci, jejíž řešení je nad jeho možnosti, začíná voda jako fenomén působit výrazně negativně. Kanoista se dostává do nebezpečí, které zavinil buď sám, nebo tento stav zapříčinily objektivní podmínky bez ohledu na jeho jednání.

Nebezpečí při jízdě na vodě je tradičně rozdělováno na nebezpečí subjektivní a objektivní. Pro snadnější orientaci, se podržíme tohoto dělení a budeme chápat nebezpečí objektivní jako nebezpečí, které působí vodní terén: skryté vady materiálu, stavby na řece, atmosférické podmínky, technická vyspělost, fyzická zdatnost, schopnost hodnocení vlastních sil, aktuální psychický stav, okamžitá kondice a další.

Nebezpečné situace, do kterých se vodák dostává, jsou téměř vždy důsledkem subjektivních chyb, přestože mohou být způsobeny i objektivními příčinami (např. jízdu za vysokého stavu vody, která enormně zvýší obtížnost terénu, nemusí zkušený vodák vůbec začínat). Je jen málo objektivních příčin, které nelze ani při nejvyšší opatrnosti předvídat. (Kračmar a kol., 2001, 103)

Zásady bezpečnosti při vodní turistice

- důležitou podmínkou bezpečné jízdy na řece je používání ochranných pomůcek (plovací vesta, helma, ochranný – nejlépe neoprenový oblek v kombinaci s nepromokavou bundou a pevná obuv chránící kotníky)
- při každé vodácké akci je neocenitelnou pomůckou házečí pytlík (plovoucí lano smotané do váčku)
- při překonávání obtížných nebo poničených jezů, je dle tvaru a charakteru jezu vhodné užívat přenášení, přetahování či spouštění (koníčkování)
- při projíždění meandrujícími úseky řeky volíme jízdu mimo proudnici po vnitřní straně oblouků

- při výjezdu z tišiny, při přistávání, při zatačení a při vjezdu do protiproudu dodržujeme přiměřený náklon lodi dnem proti proudu
- při přistávání, nastupování, vystupování i při přejíždění k protějšímu břehu směřujeme stále před lodi proti proudu
- při přejíždění řeky v blízkosti jezu dodržujeme dostatečnou vzdálenost od přepradu jezu a od vtoku do náhonu se silným proudem
- při nevyhnutelném střetu s překážkou na ní najíždíme zásadně před lodi
- při nastupování a vystupování zajišťujeme stabilitu lodi opřením pádla kolmo o dno při boku lodi na stranu řeky
- při sjíždění peřejnatých úseků a jezů zajistíme větší stabilitu lodi polohou v kleče
- při zvrhnutí lodi držíme loď výše proti proudu, natočenou po proudu a při vylévání vody loď obracíme ve vodě
- při plavbě ve skupinách nikdy neopouštíme nezkušenou posádku
- při zvrhnutí lodi ve zvláště nebezpečných místech (válce, vývařiště, víry aj.) se soustředíme hlavně na svoji záchranu i záchranu ostatních, bez ohledu na ztráty materiální

(Novák, 2003)

Příklady značení na březích řek:



nesplavné

nesplavná hat' (jez)

nebezpečí



zákaz kotvení



přistávání při levém břehu



přistávání při pravém břehu



tábořiště

Klasifikace vodních toků z hlediska vodácké obtížnosti

Obtížnost vodního toku, či jeho úseku bývá určena celou řadou faktorů, které nám udávají, zda je popisovaný terén sjízdný či nesjízdný. Nejdůležitější z těchto faktorů jsou:

- spád řeky (‰)
- průtok vody (m³/s)
- charakter koryta řeky (kvalitativní charakteristika)

Obecně můžeme soudit, že s rostoucím spádem a průtokem roste obtížnost toku. Třetí faktor, charakter koryta, pak prvé dva ovlivňuje. Úzké, nepravidelné, balvanité koryto, prodírající se hustou příbřežní vegetací může mít větší stupeň obtížnosti, než vodnatější koryto se spádem větším, zato však široké, rovné a pravidelné. Stupeň obtížnosti klasifikuje obtížnost daného toku, či jeho části vzhledem k tokům ostatním.

Pro daný úsek je pak rozhodující:

- limitující dovednostní úroveň vodáka
- minimální vybavenost pro daný úsek z hlediska výzbroje a výstroje vodáka
- stupeň použití zabezpečujících pomůcek
- taktika jízdy, atd.

V mezinárodním kontextu se používá mezinárodní stupnice obtížnosti vodních toků. Stupnice obsahuje devět stupňů plynule navazujících. Pro mírně tekoucí vody je používáno označení tří stupňů ZW A, ZW B, ZW C (z něm. Zahmwasser - doslova "krotká voda"). Divoké vody jsou označovány symboly WW I až WW VI (z něm. Wildwasser "divoká voda"). Jemnější rozlišení je zde vyjádřeno znaménky (+) a (-). WW III je tak obtížnější než WW III-.

Zařazení vodního toku do jednotlivých stupňů obtížnosti se vztahuje vždy k tzv. optimálnímu vodnímu stavu. Za nižších vodních stavů bývá terén nebezpečný vzhledem k možnosti poškození lodě, za vyšších vodních stavů se obtížnost někdy i výrazně zvýší. Zařazení určitého úseku toku neznamená, že v průběhu plavby se nesetkáme s obtížnějšími místy. Obtížnost daného úseku bývá udávána vždy průměrná. Překonávání vodních staveb bývá, byť krátkodobě, obtížnější. Minimální stav vody je velmi důležitý údaj na vodočtu, který udává dolní hranici sjízdnosti řeky. Je to stav vody na vodočtu, při kterém je možno úsek k dalšímu vodočtu celý bezpečně sjet. Okamžitý stav na jednotlivých vodočtech získáme od Českého hydrometeorologického ústavu (ČHMÚ) buď hlášením ve sdělovacích prostředcích, na teletextu, internetu nebo telefonicky. Minimální stav vody pro daný úsek udávají kilometráže a vodáctví průvodci. (Kračmar a kol., 2001)

Stupně obtížnosti vodních toků

Stupeň	Název	Charakteristika	Znalosti jezdce	Technické vybavení	Zajištění
ZW A	stojaté vody	neproudící nebo jen nepatrně proudící toky (přehrady, jezera, apod.)	bez nároků	otevřené lodě všech typů	znalost plavání, děti - plovací vesty
ZW B	klidné vody	slabě proudící toky (2-3 km/h), přehledné	bez nároků	otevřené lodě všech typů	znalost plavání, děti - plovací vesty
ZW C	mírně proudící	rychlost proudu cca 3-5 km/h, přehledné	znalost základního záběru	otevřené lodě všech typů	znalost plavání, děti - plovací vesty
WW I	lehká	pravidelná proudnice a pravidelné vlny, malé peřeje, časté meandry s rychle tekoucí vodou, zarostlé břehy	znalost základního a zpětného záběru, při delších túrách dobrá fyzická kondice	otevřené lodě všech typů	znalost plavání, děti - plovací vesty, lodě zajištěné proti potopení
WW II	mírně těžká	nepravidelné vlny a proudnice, střední peřeje, slabé válce a víry, nízké stupně, malé peřeje v silně meandrujících nebo málo přehledných řečištích	znalost všech základních záběrů (řízení a ovládání lodi)	obratné otevřené (slalomový typ) lodě, vhodnější kryté lodě	znalost plavání, děti a mládež - povinně plovací vesty, lodě zajištěné proti potopení
WW III	těžká	přehledný průjezd s vysokými nepravidelnými vlnami, větší peřeje, válce, víry, „karfioly“, střední peřeje v úzkém (zarostlém) řečišti, rychlý proud v silně meandrujícím řečišti	velmi dobré ovládání lodi, znalost všech záběrů, znalost „čtení vody“, trénovanost	jen kryté lodě, doporučen ochranný oděv	plovací vesty a přilby nutné, dobré úchyty na lodích, lodě zajištěné proti potopení
WW IV	velmi těžká	vysoké vlny a dlouhé peřeje, velké válce, víry, „karfioly“, málo přehledný průjezd, prohlídka úseků většinou potřebná	znalost eskymáckého obratu vhodná, nutná dobrá fyzická kondice a trénovanost	jen kryté lodě, ochranný oděv - neopren nebo dobrý gumový oděv	plovací vesty a přilby nutné, dobré úchyty na lodích, lodě zajištěné proti potopení, jízda ve skupinách
WW V	mimořádně těžká	extrémní peřeje, válce a víry, prohlídka, event. znalost terénu nezbytná	znalost eskymáckého obratu nutná, velmi dobrá fyzická a psychická kondice	speciální slalomové či sjezdové lodě s bezvadným vybavením, ochranný oděv - neopren	jen pro specialisty a špičkové jezdce v ustálených družstvech
WW VI	hranice sjízdnosti	všeobecně nesjízdné, při optimálním vodním stavu event. sjízdné s vysokým rizikem	znalost eskymáckého obratu nutná, velmi dobrá fyzická a psychická kondice	speciální slalomové či sjezdové lodě s bezvadným vybavením, ochranný oděv - neopren	jízdu nelze obecně doporučit

(Kračmar a kol., 2001)

3.2 SYSTÉMOVÁ STUDIE ŘEKY

3.2.1 Geomorfologická a geologická charakteristika Poohří

Území pod Krušnými horami se do dnešní podoby začalo formovat před přibližně 25 miliony lety, kdy se vlivem vyvrásnění Krušných hor vytvářela na jihovýchodním úpatí pánevní deprese. To vyvolalo rozsáhlé podmáčení a místní zaplavení. Vznikala jezera a ta dala základ vzniku uhelných vrstev. Z postupně průtočných jezer vznikala řeka Ohře.

Ve své dnešní podobě řeka protéká dvěma subprovinciemi Českého masívu, Krušnohorskou subprovincií a Českou tabulí. Na naše území vstupuje přes Smrčiny do Chebské pánve, která je tektonickou sníženinou a je vyplněna jíly a písky. Nachází se zde denudační plošiny a říční terasy, ojediněle neovulkanické tvary. Z Chebské pánve řeka teče do Sokolovské pánve, která vznikla při třetihorních tektonických pohybech poklesem podél zlomů, je protažena směrem JZ – SV a vyplněna je krušnohorským krystalinikem a variskými magmatity. Je omezená zlomovými svahy, nachází se zde erozně denudační reliéf, ale také četné antropogenní tvary. Dále řeka pokračuje severním okrajem Doupovských hor, které jsou sopečného původu a jejich složení je tedy ze sopečných materiálů. Původně to byl stratovulkán, najdeme tu strukturní plošiny, tabulové hory, sopečné kupy a kužely. Z Doupovských hor pokračuje Ohře do další tektonické sníženiny Mostecké pánve, která je tvořena jezerními sedimenty severočeské pánve. Nachází se zde zarovnané povrchy, říční terasy a antropogenní tvary. Posledním geomorfologickým celkem, kterým řeka protéká, je Dolnooharská tabule, jejímž nejvyšším vrcholem je hora Říp (461 m n. m.) a která je již součástí České tabule. Je tvořena sedimenty, vulkanity a slínovci. Ohře před soutokem s Labem protéká erozně denudační sníženinou zvanou Tereziánská kotlina. Široké geologické podloží v údolí Ohře je tedy tvořeno především usazeninami, a to tzv. Starosedelským souvrstvím a hnědouhelnými vrstvami. (Kukal, Reichmann, 2000; Chlupáč, 2002)

3.2.2 Fyzicko-geografická charakteristika údolí Ohře

Ohře pramení ve Smrčinách v Německu pod horou Schneeberg (1051 m n. m.) ve výšce 752 m n. m. a na naše území vstupuje již jako větší říčka u osady Pomezná, kde po několika kilometrech napájí vodní nádrž Skalka. V další části toku řeka protéká Chebem, Sokolovem, Loktem, Karlovými Vary, Kláštercem nad Ohří, Kadaní, Žatcem a u Litoměřic se jako druhý největší levostranný přítok po Vltavě vlévá do Labe na ř. km 44,5. Průměrný průtok u ústí činí 38 m³/s. Po celé své délce si Ohře zachovává

převážně severovýchodní směr, přičemž svými levostrannými přítoky odvodňuje Krušné hory a zprava pak z části severní oblasti Slavkovského lesa a Doupovských hor. Plocha celého povodí je 5614 km² a celková délka toku od hranic po soutok s Labem činí 256,7 km, přičemž úsek od hráze přehradní nádrže Skalka po ústí řeky do Labe v délce 242,4 km je sjízdný. (<http://www.padlo.cz/ohre/popis-reky/>, 2007)

Horní tok má spíše nížinný charakter. Ještě nad Chebem se nachází přehradní nádrž Skalka, která podobně jako Lipno na Vltavě ovlivňuje množství vody v řece, její vliv však není tak výrazný jako u Lipna. Od Chebu řeka meandruje otevřenou krajinou bez lesů v převážně hlinitém až písčitém korytě a břehy jsou zde místy regulovány. Šíře řeky se pohybuje převážně od 10 do 15 m. Pod Kynšperkem nad Ohří řeka vstupuje do hlubšího zalesněného údolí, písčité dno je postupně vystřídáno kamenitým, proud se zrychluje a objevují se drobné peřeje. Pod průmyslovým Sokolovem řeka obtéká ostrým obloukem Loket, poté se zařezává do malebného údolí Svatošských skal a pak vtéká mírným proudem do Karlovarské kotliny.

Ve středním toku od Karlových Varů řeka opět protéká údolím lemovaným lesy, proud se v kamenitém korytě zrychluje a četnými peřejemi řeka velkým obloukem obtéká masív Doupovských hor. Před Kláštercem nad Ohří se svahy rozestupují, řeka se uklidňuje a proud ztrácí na rychlosti. Před Kadaní končí Ohře ve vzduté hladině Kadaňského stupně a za ní pak ztrácí zcela svůj charakter, který si udržovala téměř dvě stovky kilometrů. Ohří tu zastavila v letech 1961 – 1968 vybudovaná přehradní nádrž Nechanice, jejíž sypaná hráz je se svými 3280 metry nejdelší v ČR a zároveň i ve střední Evropě.

Posledních sto kilometrů od hráze k soutoku s Labem už řeka plyne v klidných meandrech doširoka otevřenou nížinou, lemovanou soliterními sopkami Českého Středohoří. Za Žatcem Ohře zvolna vstupuje do úrodného pásma, kde se střídají pole s chmelnicemi, břehy jsou obrostlé stromy a krajina je členěna množstvím lesíků. Spád řeky je tu malý a šířka řečiště se pohybuje od 20 do 30 m. (Novák, 2003)

3.3 CHARAKTERISTIKA ŘEKY Z HLEDISKA VODNÍ TURISTIKY

3.3.1 Charakteristika vodáckých tábořišť

Veřejné tábořiště Kateřinka - Kynšperk nad Ohří (ř. km 218,5)

Provozovatel: Otakar Kazilovský,
Hornická 750, 357 51 Kynšperk
nad Ohří, tel.: 352 693178, mobil:
602 859719

Poloha: na částečně oplocené
louce při levém břehu Ohře, 150 m
pod jezem, v těsné blízkosti
silničního mostu v Kynšperku nad
Ohří. Vyšší travnatý břeh, nízký
svažitý výstup při vyústění náhonu.



Provoz: 1.4. – 30. 9. (podle návštěvnosti)

Vybavení: mobilní chemické záchody, suché záchody, pitná voda, kryté žlaby na mytí,
kiosek s občerstvením, mobilní sprcha s teplou vodou

Parkování: v areálu tábořiště za poplatek

Nejbližší služby mimo tábořiště: pivnice „U Splavu“ (350 m), nádražní restaurace
(900 m) a prodejny potravin (600 m) v Kynšperku – Dolních Pochlovicích, ostatní
služby vč. hotelu, turistické ubytovny, pošty, čerpací stanice a lékaře v Kynšperku (500
– 2000 m), železniční stanice (900 m)

Veřejné tábořiště „Hogan“ – Šabina (ř. km 211,1)

Provozovatel: Karel Zimmel,
Dasnice 86, 356 01, Sokolov, tel.:
352 682603, mobil: 604 351839

Poloha: na rozlehlé louce při levém
břehu řeky za pěším mostem u jezu
v Šabině. Vyšší travnatý břeh
s výstupním molem.

Provoz: 15.5. – 15.9. (15.5. – 30.6
slevy až 50 %)



Vybavení: suché záchody (8 ks), kontejner na odpadky, kiosek s občerstvením a kryté posezení, pitná voda v Šabině (150 m přes lávku)

Parkování: volně na ploše tábořiště, při naplněné kapacitě na vyhrazené ploše v tábořišti

Nejbližší služby mimo tábořiště: hostinec „Pod Jezem“, restaurace „Stará Hospoda“, turistická ubytovna a prodejna potravin (300 – 600 m) v Šabině, pošta v Libavském údolí (3 km od obce), čerpací stanice a lékař v Kynšperku nad Ohří (5 km od obce)

Veřejné tábořiště „U Barona“ – Královské Poříčí (ř. km 199,3)

Provozovatel: Krupová, Královské Poříčí 146, 357 41, mobil: 606 559098

Poloha: na malé louce za rodinným domem při levém břehu Ohře, mezi řekou a protipovodňovou hrází, před pravým ohybem řeky, asi 600 m za pěší lávkou u Tašovic. Vysoký břeh, svažující se výstup.



Tábořiště je vhodné spíše pro rodiny s dětmi. V případě naplněné kapacity je možné po dohodě stanovat na protipovodňové hrázi.

Provoz: celoroční

Vybavení: suchý záchod, pitná voda na požádání v domě, stoly a lavice, rošt na opékání. Ostatní služby po dohodě.

Parkování: na protipovodňové hrázi nebo mimo tábořiště

Nejbližší služby mimo tábořiště: restaurace „Královský zájezdní hostinec“ (600 m), koloniál – prodejna potravin (100 m) a pošta (500 m) v Královském Poříčí, ostatní služby v Sokolově (3 – 5 km), železniční stanice (300 m)

Vodácké tábořiště Loket (ř. km 190,1)

Provozovatel: Jaroslav Barták, Sportovní 557, 357 33 Loket, mobil: 602 423715, 777 67779

Poloha: na levém břehu Ohře před ohybem řeky, asi 800 m za posledním silničním mostem v Lokti. Travnatý členitý stupňovitý terén. Vyšší travnatý břeh.

Provoz: 15.4. – 15.9.

Vybavení: WC, krytá umývárna a sprchy s teplou vodou na žetony, kiosek s občerstvením (teplá jídla), krytá terasa

Parkování: na vymezené ploše v tábořišti

Nejbližší služby mimo tábořiště: restaurace, hotely, prodejny potravin, pošta, lékař a čerpací



stanice v Lokti (1 – 2,3 km), železniční stanice (50 m od řeky, 1200 m z tábořiště)

Vodácké tábořiště „SK - Liapor“ - Doubí u Karlových Varů (ř. km 181,1)

Provozovatel: Juha, SK - Liapor (nohejbal klub), 360 01 Doubí u Karlových Varů, tel.: 353 332396, mobil: 606 180212

Poloha: na pravém břehu Ohře, 500 m před silničním mostem v Doubí. Asi 600 m před kempem na levém břehu začíná zástavba samostatně stojících domů



(Tašovice). Kemp je součástí sportovního areálu, který je celý oplocen a nachází se asi 50 m od řeky, mezi kempem a řekou je zahrádkářská kolonie.

Provoz: 1.5. – 30.9. (přestože kapacita je až 150 stanů, doporučuje se pro větší skupiny předem zavolat a pobyt si předběžně domluvit)

Vybavení: hospoda, pitná voda, WC, sprchy, ohniště, gril, po dohodě možno využít fotbalové hřiště nebo tenisové, volejbalové a nohejbalové kurty

Parkování: vedle sportovního areálu

Nejbližší služby mimo tábořiště: restaurace a prodejny potravin v Doubí (do 1000 m), ostatní služby v Karlových Varech (2 - 7 km)

Vodácká ubytovna a tábořiště Karlovy Vary (ř. km 176,1)

Provozovatel: Klub vodáků Karlovy Vary – loděnice, Dolní kamenná ul., 360 05 Karlovy Vary – Rybáře; správce: p. Drahoš, Čankovská 828/6, 360 05 Karlovy Vary – Rybáře, mobil: 777 810530

Poloha: na levém břehu Ohře, v oploceném areálu loděnice, asi 300 m před Chebským mostem,



k táboření je vyhrazen pozemek před vchodem do loděnice a ubytovny (kapacita cca 20 stanů), vyšší travnatý břeh, mezi areálem loděnice a řekou probíhá asfaltová silnička (cyklostezka)

Provoz: 1.5. – 30. 9., vzhledem k omezené kapacitě ubytovny a tábořiště je nutné si pobyt objednat předem u správce

Vybavení: WC, umývárny a sprchy s teplou vodou, kuchyňský koutek a sezónní bufet „U Vodáků“ v objektu ubytovny, pro tábořící je k dispozici WC a umývárny, kapacita ubytovny: 46 lůžek na 7 pokojích, v plánu sociální zařízení na ploše tábořiště

Parkování: na parkovišti před sjezdem k loděnici u hlavní silnice nad loděnicí, parkování v blízkosti loděnice je omezeno (závora)

Nejbližší služby mimo areál: restaurace, čerpací stanice, prodejny potravin, prodejna vodáckého vybavení, pošta a lékař (300 – 1000 m), 2 železniční stanice (100 a 1000 m)

Vodácké tábořiště Hubertus (ř. km 169,6)

Provozovatel: Sportovní klub – Vlastimil Lepík, Zámecký vrch 1, 360 01 Karlovy Vary, mobil: 777 812513

Poloha: přírodní tábořiště na levém břehu Ohře za pravým ohybem řeky před peřejí Hubertus. Členitý terén se stromy. Vysoké travnaté břehy, svažující se výstup cca 150 m před začátkem peřeje.

Provoz: 1.5. – 30.9., peřej Hubertus je vyhrazena denně mezi 17. a 19. hod. pro tréninky Sportovního klubu

Vybavení: suché záchody, pitná voda ve studánce mimo tábořiště, kiosek s občerstvením, kontejner na odpadky

Parkování: pouze na protějším břehu na parkovišti mezi silnicí a řekou pod rekreačním střediskem a penzionem Hubertus

Nejbližší služby mimo tábořiště:

restaurace, sezónní občerstvení a možnost ubytování v rekreačním středisku a penzionu Hubertus na protějším břehu, prodej potravin na objednávku, ostatní služby v Karlových Varech



Vodácké tábořiště za Hubertusem (ř. km 168,0)

Provozovatel: Miloslav Švec,
mobil: 774 292371 , 721 292370,
email: pecold@centrum.cz

Poloha: přírodní tábořiště na pravém břehu Ohře, necelé 2 km za peřejí Hubertus, přístup ze silnice je vlevo těsně za křižovatkou Kyselka – Sedlečko, svažující se výstup, upravená travnatá plocha



Provoz: 1.5. – 30.9.

Vybavení: srub s občerstvením, mobilní záchod a sprcha, pitná voda, přípojka el. energie, centrální ohniště a několik menších ohnišť, k dispozici dřevo na podpal, možnost dopravy lodí, hřiště, stolní tenis, petanque, pramice, víkendové koncerty pod širým nebem

Parkování: možno parkovat v kempu, mimo areál je hlídané parkoviště

Nejbližší služby mimo tábořiště: restaurace, sezónní občerstvení a možnost ubytování v rekreačním středisku a penzionu Hubertus (1,5 km zpět po silnici), ostatní služby v Karlových Varech

Vodácké tábořiště „Pastyřík“ – Dubina (ř. km 164,0)

Provozovatel a majitel pozemku:

Josef Pastyřík, Vítězná 9, 360 01
Karlovy Vary, tel.: 353 235321,
mobil: 607 825803

Poloha: na oploceném soukromém
pozemku (zahrada) mezi silnicí a
řekou, při pravém břehu Ohře asi
500 m před obcí Dubina. Pro
táboření je vyčleněna pouze přední



část pozemku v blízkosti plotu a výstupního mola. Vyšší břeh s přístavištěm (molem).

Vybavení: suché záchody, pitná voda, bufet s přístřeškem, prodej potravin na
objednávku, možnost dopravy lodí

Parkování: na vyhrazené ploše v areálu za poplatek

Nejbližší služby mimo tábořiště: ubytovací hostinec „U Dvořáků“ (700 m) a prodejna
potravin (600 m) v Dubině, pošta v Kyselce (4 km), ostatní služby v Karlových Varech
(9 – 13 km)

Nouzové vodácké tábořiště „U Dvořáků“ – Dubina (ř. km 163,3)

Majitel pozemku: Jar. Dvořáková,
Dubina 30, 362 72 Kyselka, tel.:
353 941299

Poloha: na malé travnaté louce při
pravém břehu Ohře přímo pod
ubytovacím hostincem U Dvořáků
v obci Dubina. Táboření je možné
po dohodě s majitelem pozemku
(v hospodě). Nízký travnatý břeh



Vybavení: WC a pitná voda k dispozici pouze během otevírací doby hospody – možnost
stravování a ubytování ve třech apartmánech. V plánu je výstavba ubytovny pro vodáky
u hostince.

Parkování: na malém parkovišti u hospody nebo na komunikacích mimo pozemek

Nejbližší služby mimo tábořiště a ubytovací hostinec: prodejna potravin (70 m), pošta
v Kyselce (3 km), ostatní služby v Karlových Varech (10 – 14 km)

Nouzové vodácké tábořiště „U Jezu“ – Dubina (ř. km 162,5)

Majitel pozemku: Jar. Dvořáková,
Dubina 30, 362 72 Kyselka, tel.:
353 941299

Poloha: na rozlehlé oplocené louce
při pravém břehu Ohře mezi silnicí
a řekou přímo pod jezem za obcí
Dubina. Vysoký břeh s betonovými
schody. Lodě lze na pozemek
vynést ještě před jezem nebo
během přetahování jezu u pravého břehu.



Vybavení: suché záchody. V plánu venkovní sprcha a zdroj pitné vody.

Parkování: na ploše tábořiště mimo travnatou plochu

Nejbližší služby mimo tábořiště: ubytovací hostinec „U Dvořáků“ (800 m) a prodejna potravin (900 m) v Dubině, pošta v Kyselce (2 km), ostatní služby v Karlových Varech (11 – 15 km)

Veřejné tábořiště Radošov (ř. km 158,0)

Provozovatel: Statek Bor – ZEOS
s.r.o., 362 61 Sadov, tel.: 353
590327, správce: Sup, Radošov
109, 362 72 Kyselka, tel. privat:
353 941333

Poloha: na rozlehlé louce při levém
břehu Ohře u jezu v Radošově.
Vysoký travnatý břeh, kamenné
schody v opěrné zdi před jezem.



Provoz: 1.5. – 30.9.

Vybavení: suché záchody, pitná voda, kontejner na odpadky

Parkování: na ploše ve vzdálenější části tábořiště u záchodů

Nejbližší služby mimo tábořiště: hostinec „U Lávků“ (200 m) – možnost stravování, prodejna potravin (550 m) a hotel s auto-kempem „Na Špici“ (1,5 km) na protějším břehu v Radošově, pošta v Kyselce (2 km), čerpací stanice u Ostrova při silnici č. 13 (6 km), lékař v Karlových Varech (13 km) nebo v Ostrově (12 km)

Vodácké tábořiště Vojkovice (ř. km 151,3)

Provozovatel: Kamila Novotná,
362 73 Vojkovice, tel: 353 942004,
mobil: 777 244166

Poloha: na louce při levém břehu
Ohře u fotbalového hřiště TJ,
200 – 300 před silničním mostem
pod Vojkovicemi. Vysoký travnatý
břeh, snížený výstup.

Provoz: 1.6. – 15.8. (dle návštěv.)

Vybavení: WC, venkovní umývárna a sprcha, bufet s krytým posezením, volejbalové
hřiště, zajištění palivového dřeva, víkendové hudební produkce, možnost využití
fotbalového hřiště. Sprchy s teplou vodou za poplatek v šatnách TJ, železniční stanice
(200 m)

Parkování: na vyhrazené ploše v tábořišti (možnost parkování nákladních vozidel a
autobusů)

Nejbližší služby mimo tábořiště: turistická ubytovna, restaurace, vinárna „U Kamily“
s možností stravování, prodejna potravin a pošta ve Vojkovicích (500 - 700 m), ostatní
služby v Ostrově (9 - 12 km)



Vodácké tábořiště „U Mlýna“ – Jakubov (ř. km 150,0)

Provozovatel: Vladimír Novák,
Jakubov 58, 363 01 Ostrov, tel.:
353 942287

Poloha: na louce při pravém břehu
Ohře mezi náhonem a řekou u
mlýna pod obcí Jakubov, 1 km za
silničním mostem ve Vojkovicích.

Provoz: 1.5. – 30.9. (dle potřeby
celoročně) v návaznosti na provoz
hospody, kapacita 100 stanů

Vybavení: WC, pitná voda, umývárna, sprchy s teplou vodou a stylový sezónní hostinec
(teplá jídla) v budově mlýna. Sociální zařízení je přístupné i mimo otevírací dobu.
Zákaz rozdělávání ohňů.



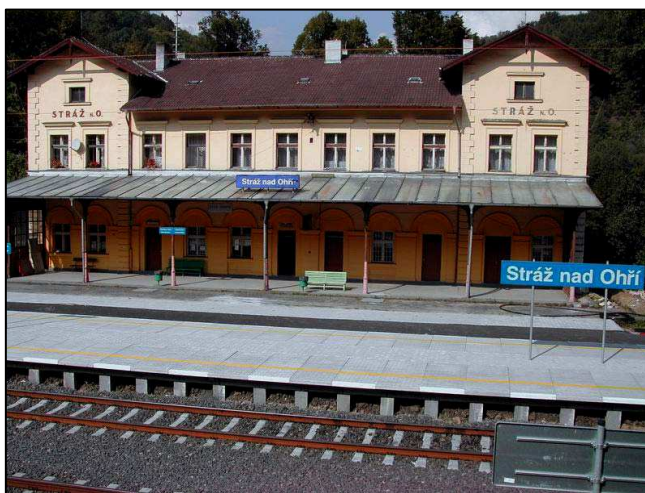
Parkování: na odstavné ploše před mlýnem mimo tábořiště

Nejbližší služby mimo tábořiště: restaurace, vinárna s možností stravování, prodejna potravin, turistická ubytovna a pošta ve Vojkovicích (2,5 – 3 km), ostatní služby v Ostrově (12 – 15 km)

Stráž nad Ohří – cílové místo (ř. km 145,8)

Odjezd po silnici (ř. km 146,4): výstup na pozemku při levém břehu Ohře v těsné blízkosti restaurace, asi 250 m před železničním mostem ve Stráži nad Ohří, pozemek slouží také jako nouzové tábořiště

Odjezd po železnici (ř. km 145,8): výstup na pravém břehu Ohře asi 350 m za silničním mostem ve Stráži nad Ohří (ř. km 146,15) u fotbalového hřiště, železniční stanice 100 m od výstupního místa



(Jančar, Novák, 2005; <http://www.padlo.cz/ohre/autokempy-a-taboriste/>, 2007)

3.3.2 Sjízdnost a obtížnost

Sjízdnost

Ohře patří k řekám, které jsou až na výjimky sjízdné po celý rok. Vodní stav může ovlivnit zejména v horním toku množství vody vypouštěné z vodní nádrže Skalka, ve středním toku vodní stavy na větších přítocích a v neposlední řadě samozřejmě i počasí. Vodní stav si je možné ověřit na vybraných vodočtech. Směrodatným pro sjízdnost horního a středního úseku mezi Chebem a Nechranickou přehradou je vodočet v Karlových Varech vpravo pod silničním mostem 900 m po proudu za ústím říčky Teplé na ř. km 174, 45. Minimální stav pro splutí na tomto vodočtu by měl být 60 cm. Pokud by se řeka sjížděla za nižších vodních stavů, je nutné počítat s občasnými pochody mělčinami a se zvýšenými nároky na odolnost lodí i techniku jízdy při plavbě kamenitými peřejemi. (Novák, 2003)

Obtížnost

Ohře je řekou s rozmanitými vodáckými terény. Zatímco horní tok do Karlových varů je se svým mírným proudem a častými „voleji“ spíše vhodný pro méně zkušené vodáky, střední tok řeky ke Klášterci nad Ohří s partii rychle tekoucí vody a obtížnějšími peřejemi ocení i zkušení vodáci.

Obtížnost jednotlivých úseků Ohře je stanovena na optimální stav vody, kdy je tok snadno průjezdný pro všechny druhy plavidel. Před jednotlivými jezy je vzhledem ke vzdušné hladině obtížnost samozřejmě nižší. Při sjíždění jezů nebo při projíždění některými peřejemi se naopak obtížnost zvyšuje. Některé proudící úseky řeky by mohly překvapit hlavně za obzvlášť vysokých vodních stavů, kdy se obtížnost zvyšuje až o 2 stupně. (Novák, 2003, 6)

Tabulka obtížnosti v úseku Kynšperk nad Ohří - Stráž nad Ohří

úsek	ř.km	spád	obtížnost
Kynšperk nad Ohří – Šabina	218,5 – 211,1 (7,4 km)	4,0‰	ZW B – ZW C
Šabina – Sokolov – Král. Poříčí	211,1 – 199,3 (11,8 km)	4,0‰	ZW B – ZW C
K. Poříčí – Loket – Svatošské skály	199,3 – 184,6 (14,7 km)	5,0‰	ZW C – WW I
Svatošské sk. – K. Vary – Dalovice	184,6 – 173,3 (11,3 km)	6,0‰	ZW C – WW I
Dalovice – Kyselka – Radošov	173,3 – 158,0 (15,3 km)	7,5‰	ZW C – WW II
Radošov – Vojkovice – Stráž n. O.	158,0 – 146,2 (11,8 km)	7,5‰	ZW C – WW I+

Všechna nebezpečná místa (peřeje, jezy), i způsoby jejich překonávání, jsou vyznačena a graficky znázorněna v závěrečné příloze! (Jančar, Novák, 2005)

V úseku od Chebu po Kynšperk nad Ohří v délce 21,5 km se spád toku pohybuje kolem 4‰. Detailní charakteristika řeky mezi Kynšperkem nad Ohří a Stráží nad Ohří v délce 72,3 km (viz. tabulka obtížnosti v daném úseku). Mezi Stráží nad Ohří a Kláštercem nad Ohří, v úsek dlouhém 13 km, je spád řeky max. do 7,5‰. Zhruba 2 km před jezem v Klášterci se však hladina řeky téměř zcela zklidňuje a výrazně se zvětšuje hloubka.

Za Kláštercem nad Ohří až po ústí řeky, je spád maximálně už jen do 2‰ a úsek nepřesahuje obtížnost ZW B. Jedinou výjimku tvoří místo pod želinským jezem u Kadaně, kde obtížnost dosahuje až k hranici WW I+ a délka tohoto úseku se pohybuje od 0,7 do 4,2 km v závislosti na výšce hladiny VN Nechanice. (Novák, 2003)

3.3.3 Termíny vhodné pro konání kurzu

Tato kapitola je zpracována pro mládež v nejrůznějších oddílech či klubech, ale především pro studenty středních a vysokých škol. Na základě statistických údajů ČHMÚ (Český hydrometeorologický ústav) je stanovena optimální doba pro absolvování tohoto kurzu v měsíci červen, tedy měsíci školních výletů a zkouškového období na VŠ a měsíci srpen, k rozšíření nabídky kurzů vodní turistiky na Vysokých školách s katedrami tělesné výchovy a sportu. Sledovanými faktory jsou hladina řeky Ohře a denní úhrny srážek v měsících červen a srpen na hydrometeorologické stanici v Karlových Varech v letech 2001 – 2005. Tyto údaje mohou přispět ke zkvalitnění přípravy a plánování vícedenních kurzů na této řece.

Pro snazší členění a orientaci, jsou měsíce červen i srpen rozděleny do tří dekad, při čemž neoptimálnější výsledky obou sledovaných jevů jsou vždy v dolní části tabulky zvýrazněny (viz. Tabulka č. 1, Tabulka č. 2).

Z konečných výsledků je zřejmé, že hladina řeky je v červnu i srpnu dlouhodobě nejvyšší vždy v druhé dekádě. Denní úhrny srážek jsou pak nejnižší vždy v dekádách posledních. Z hlediska výšky hladiny řeky je tedy nejlepším termínem pro její sjíždění polovina srpna (průměr 66 cm) a z hlediska denních úhrnů srážek pak konec srpna (průměr 1,7 mm). S ohledem na oba sledované jevy se pak jako nejlepší doba pro konání vícedenního pobytu na Ohři jeví poslední dekáda v srpnu.

Tabulka č. 1

Hladina řeky Ohře v červnu a srpnu v letech 2001 – 2005 [cm]

rok 2001

dny v měsíci	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.			
červen (cm)	54	56	60	62	64	59	59	56	56	57	58	59	62	59	60	54	61	64	57	61	59	60	54	54	53	53	52	51	51	50	52	50	52	
srpen (cm)												57	57	54	54	53	53	62	70	59	56	58	61	57	54	53	53	53	55	55	56	55	54	55

rok 2002

dny v měsíci	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.			
červen (cm)	59	59	58	56	55	60	80	120	104	89	74	79	73	68	65	65	74	69	61	67	70	69	63	68	66	57	57	54	55	53	54	54	58	
srpen (cm)												68	148	231	157	120	104	99	93	83	80	118	80	98	89	85	81	82	79	85	86	82	78	84

rok 2003

dny v měsíci	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.			
červen (cm)	62	52	52	53	54	59	56	53	51	51	54	50	50	56	53	48	48	48	50	52	51	51	50	48	48	49	48	47	45	45	46	45	47	
srpen (cm)												39	37	36	36	36	38	38	37	38	39	37	37	36	37	36	36	38	39	40	40	41	41	38

rok 2004

dny v měsíci	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.			
červen (cm)	55	58	62	62	62	61	54	51	52	61	58	72	71	69	64	60	61	62	65	67	62	65	58	59	57	59	57	56	55	53	53	52	56	
srpen (cm)												44	45	55	56	51	50	51	51	49	49	50	50	51	49	52	56	54	59	58	58	56	59	55

rok 2005

dny v měsíci	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.			
červen (cm)	49	49	48	48	48	49	51	52	49	50	49	49	48	48	52	50	55	58	57	47	51	47	46	46	44	44	49	47	45	45	57	47		
srpen (cm)												55	55	57	56	66	88	75	69	66	64	65	62	65	84	98	88	84	80	71	66	59	58	74

průměr za 1. dekádu měsíce červen	59	průměr za 2. dekádu měsíce červen	59	průměr za 3. dekádu měsíce červen	52
		průměr za 2. dekádu měsíce srpen	66	průměr za 3. dekádu měsíce srpen	61

Zdroj: pobočka ČHMÚ Plzeň; hydrometeorologická stanice Karlovy Vary

Tabulka č. 2

Červnové a srpnové denní úhrny srážek na hydrometeorologické stanici Karlovy Vary v letech 2001 – 2005 [mm]

rok 2001

dny v měsíci	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.		
červen (mm)	1,9	4,3	3,5	0,1	0,0	0,0	0,2	3,4	0,1	5,7	1,9	3,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	1,2	6,8	0,0	0,0	1,2	6,9	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	0,0	5,8	1,8
srpen (mm)	0,0	0,0	1,2	1,9	1,6	0,2	0,7	0,6	0,7	0,2	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	8,2	18,8	0,0	0,4	2,4	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	4,8	0,4	

rok 2002

dny v měsíci	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	
červen (mm)	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	13,1	15,7	0,1	0,0	3,0	3,6	0,0	0,2	0,3	0,0	12,0	0,0	0,0	1,9	15,2	3,0	0,7	0,0	6,2	0,1	0,0	0,0	0,1	0,9	0,0	0,8	
srpen (mm)	2,2	0,1	0,0	17,0	0,0	19,4	9,1	8,6	0,0	0,1	5,7	37,5	20,8	0,1	0,0	7,6	0,6	0,0	0,0	0,0	6,7	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1

rok 2003

dny v měsíci	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	
červen (mm)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,1	0,3	29,8	0,0	0,0	0,0	1,6	6,6	2,5	0,0	4,1	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	14,3	1,6	
srpen (mm)	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0	0,4	0,5	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	2,8	7,0	3,9	1,3

rok 2004

dny v měsíci	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.			
červen (mm)	1,6	10,7	9,7	5,2	7,7	0,0	0,0	0,0	17,3	6,1	5,8	7,2	0,2	0,0	0,0	2,8	0,0	10,7	0,2	0,2	0,1	2,1	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	2,9	0,0	0,0	0,3			
srpen (mm)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,0	4,1	4,4	0,0	0,0	1,1	0,0	4,9	2,3	3,4	1,5	0,3	0,0	12,5	0,3	7,8	1,6	2,1	6,6	5,4	0,0	3,5

rok 2005

dny v měsíci	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	
červen (mm)	0,0	0,0	0,0	2,4	0,1	3,6	1,7	0,0	0,0	0,7	0,9	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,2	3,6	0,0	0,0	0,0	4,2	0,0	0,0	23,6	12,6	4,4	
srpen (mm)	0,0	14,4	3,1	0,0	2,1	2,9	3,5	2,1	0,0	0,0	2,8	0,2	3,6	1,9	7,9	11,3	0,0	0,0	0,0	0,7	2,6	0,7	19,5	12,1	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0

průměr za 1. dekádu měsíce červen	2,5	průměr za 2. dekádu měsíce červen	2,1	průměr za 3. dekádu měsíce červen	1,8
průměr za 1. dekádu měsíce srpen	1,8	průměr za 2. dekádu měsíce srpen	3,2	průměr za 3. dekádu měsíce srpen	1,7

Zdroj: pobočka ČHMÚ Plzeň; hydrometeorologická stanice Karlovy Vary

4 SYNTETICKÁ ČÁST A DISKUSE

4.1 CHARAKTERISTIKA POBYTU Z HLEDISKA ČASOVÉHO, VÝKONNOSTNÍHO A ÚČELOVÉHO

4.1.1 Sedmidenní pobytový kurz

Tento týdenní kurz je vypracován tak, aby svou náročností co nejvíce vyhovoval vodákům začátečnickům, nejrůznějším dětským oddílům, rodinám s dětmi apod. Časový harmonogram a trasování jsou zpracovány zejména s ohledem na dobrou dopravní obslužnost počátečního i koncového místa, množství nabízených služeb v tábořištích a jejich blízkém okolí, přítomnost přírodních i kulturních zajímavostí a samozřejmě z hlediska vodáckého na co možná nejvyšší atraktivitu celé trati. Celková délka úseku 72,3 km je nejdelší ze všech tří navrhovaných kurzů. Optimálním obdobím pro absolvování tohoto pobytového kurzu je doba letních prázdnin a dovolených a to pro všechny vodáky, bez rozdílu věku.

1. den

- **Veřejné tábořiště Kateřinka - Kynšperk n. O → Veř. tábořiště „Hogan“ – Šabina**
- 13:00 - začátek kurzu ve veřejném tábořišti Kynšperk nad Ohří (viz. kapitola 3.3.1 Charakteristika vodáckých tábořišť)
- 13:00 – 14:00 - organizace, bezpečnost, seznámení s úkony spojenými s ovládním lodě a základní vodáckou terminologií, rozdělení materiálu
- 14:00 - vyplutí
- délka úseku - 7,4 km (ř.km 218,5 až 211,1)
- předpokládaná doba plavby - 1h 45min.
- nebezpečná místa !!!
 - ř. km 214,20 – zbytky jezu, sjíždět vlevo nebo vpravo od středu
 - ř. km 211,10 – jez Šabina, kameny pod provaleným průjezdem vpravo, naplaveniny pod levou polovinou jezu, hloubka pod jezem 2 m
- tipy - Jez v Šabině je svou polohou a charakterem jedním z nejlepších míst na Ohři pro nácvik a zdokonalení techniky jízdy na kanoi i kajaku.
- po utáboření v Šabině od 17:00 volný program

2. den

- Veřejné tábořiště „Hogan“ – Šabina → Veřejné tábořiště „U Barona“ – K. Poříčí

- 10:30 – vyplutí

- délka úseku – 11,8 km (ř. km 211,1 až 199,3)

- předpokládaná doba plavby – 2h 30 min.

- nebezpečná místa !!!

- ř. km 209,05 – jez Černý mlýn – Tisová, vývařiště pod jezem (hl. 1,5 – 2 m)

- ř. km 202,90 – stupeň (práh) pod mostem pro pěší, sjíždět středem nebo vpravo

- ř. km 200,80 – jez Královské Poříčí, kameny v hrázi jezu, kamenné pole pod jezem

- tipy - Vhodná zastávka u levého písčitého břehu na ř. km 202,95 pod silničním mostem v Sokolově. V okolí 200 – 600 m obchody, restaurace, Sokolovský raně barokní zámek či Staré náměstí. Na ř. km 200,80 na travnaté ploše vlevo od jezu Královské Poříčí bývá v letních měsících stánek s občerstvením a posezením (na místě možno i nouzově tábořit).

- po utáboření v Královském Poříčí od 16:00 volný program

3. den

- Veř. táb. „U Barona“ – K. Poříčí → Vodácké táb. „SK - Liapor“ - Doubí u KV

- 9:30 – vyplutí

- délka úseku – 18,2 km (ř. km 199,3 až 181,1)

- předpokládaná doba plavby – 3h 30min.

- nebezpečná místa !!!

- ř. km. 193,60 – kamenný stupeň, sjíždět vlevo od středu

- ř. km. 191,70 – Horní jez Loket, železná konstrukce (larsen) v dolní části profilu hráze, kameny pod jezem

- ř. km. 191,10 – Dolní jez Loket, kameny pod jezem u pravého břehu, obtížné přenášení vpravo

- tipy - Přesně 7 km a zhruba 1,5 hodiny plavby dělí vodáky od tábořiště „U Barona“ k silničnímu mostu Loket. Pod tímto mostem je možné ponechat lodě a vydat se na krásnou prohlídku historického města Loket i stejnojmenného hradu s výstavou porcelánu, expozicí historie hradu či nádherně vystiženou atmosférou věznice 19. stol., využívanou až do r. 1948. V centru města je možné se naobědvat v některé z mnoha stylových restaurací. Vodáci, kteří se vydají na Ohři v srpnu mohou pak na

hradě navštívit již tradičně se konající středověké slavnosti. Za městem na ř. km 190,10 vlevo se nachází známé vodácké tábořiště Loket, které bohužel bývá v letních měsících dosti přeplněné. Na ř. km 184,60 u levého břehu stojí určitě za prohlídku národní přírodní památka Jan Svatoš, kterou s restaurací na protějším břehu spojuje visutá dřevěná lávka.

- po utáboření v areálu sportovního klubu SK – Liapor v Doubí od 18:00 volný program

4. den

- Vodácké tábořiště „SK - Liapor“ - Doubí u Karlových Varů

- celý den volný program

- V tábořišti, které je součástí sportovního areálu, je možné si po dohodě se správcem klubu půjčit sportovní vybavení a zahrát si nohejbal, volejbal, tenis nebo využít fotbalové hřiště (na které je jinak zákaz vstupu). Plně k dispozici je také hospoda v klubovně, sociální zařízení, včetně sprch s teplou vodou, ohniště či venkovní gril. Zhruba 150 m po proudu řeky se nachází menší peřej, na které je možné provádět nácvik techniky jízdy na kanoi i kajaku.

- tipy - Doubí nabízí množství obchodů a restaurací. Pokud se rozhodnete navštívit Karlovy Vary vzdálené 2 - 7 km, je možné využít MHD, která vás dopraví až do centra lázeňského města. Ve městě se nachází řada supermarketů, specializovaných sportovních prodejen, apod. K prohlídce Karlových Varů je vhodné si zakoupit turistického průvodce, či mapu města.

5. den

- Vodácké tábořiště „SK - Liapor“ - Doubí u KV → Vodácké tábořiště Hubertus

- 11:00 – vyplutí

- délka úseku – 11,5 km (ř. km 181,1 až 169,6)

- předpokládaná doba plavby – 2h 15 min.

- nebezpečná místa !!!

- ř. km 178,30 – jez Tuhnice, nebezpečné vývařiště pod jezem (jez smrti!)

- ř. km 175,50 – jez u Solivárny – Karlovy Vary, nebezpečný vodní válec

v propusti, za vyššího průtoku vodní válec pod levou polovinou jezu, kameny pod jezem

- ř. km 173,60 – stupeň (práh), vodní válec, sjíždět vpravo od středu

- ř. km 169,50 – umělá vodní peřej Hubertus, nutná znalost čtení vody

- tipy – Na ř. km 173,25 kde zleva ústí Vitický (Dalovický) potok, se nachází bufet s venkovním posezením a ohništěm. Po ujetí jen několika set metrů od tohoto místa, Ohře zcela opouští Karlovy Vary a přechází tak do svého středního toku. Zhruba 1,5 km nad Hubertusem na levém břehu je studánka s pitnou vodou.
- Hubertus je nejen vodácké tábořiště, loděnice, rekreační středisko s penzionem, ale především uměle vybudovaná peřej k nácviu slalomové techniky (vyhrazeno denně od 17 do 19 hod.) o délce zhruba 100 m a obtížnosti WW II. Přítomnost peřeje při plavbě je patrná již z dálky, kdy můžeme rozpoznat umělý kamenný val zužující řeku u vjezdu do peřeje téměř o polovinu. Samotná peřej je typická velkými vlnami a stupni se dvěma záludnými vodními válci na začátku i konci peřeje.
- po utáboření v tábořišti Hubertus od 15:00 volný program

6. den

- Vodácké tábořiště Hubertus → Veřejné tábořiště Radošov

- 10:00 – vyplutí
- délka úseku – 11,6 km (ř. km 169,6 až 158,0)
- předpokládaná doba plavby – 2h 15 min.
- nebezpečná místa !!!
 - ř. km 162,60 – jez Dubina, kamenné pole pod jezem
 - ř. km 160,40 až 160,0 – peřejnatý úsek, nutná znalost čtení vody
 - ř. km 157,95 – jez Radošov, nebezpečné vývařiště pod jezem, hloubka 1,7 m, (jez smrti!)
- tipy – Na ř. km 163,30 je vyhlášená vodácká hospoda U Dvořáků s terasou a možným ubytováním ve třech apartmánech. Za silničním mostem (ř. km 160,50) vpravo u ústí Lomnického potoka je možné využít malého přístaviště k návštěvě bývalých lázní Kyselka se stáčírnou minerální vody Mattoni. Lázeňská historie je patrná hned při vplouvání do Kyselky, kdy na vás dýchne atmosféra vpravo stojících lázeňských domů, dnes bohužel již ve velmi špatném stavu. Jedna z nejkrásnějších staveb přes řeku Ohři (ř.km 158,50), která byla v r. 2003 vyhlášena nejlepší stavbou Karlovarského kraje, je replika Radošovského krytého dřevěného mostu a nahradila tak původní most, zničený v r. 1986 požárem.
- po utáboření v Radošově od 15:00 volný program

7. den

- Veřejné tábořiště Radošov → Stráž nad Ohří - cílové místo

- 9:30 – vyplutí
- délka úseku – 12 km (ř. km 158,0 až 145,8)
- předpokládaná doba plavby – 2h 30min.
- nebezpečná místa !!!
 - ř. km 154,80 – asi 350 m dlouhá peřej s jedním kratším zklidněním, o obtížnosti až WW II
 - ř. km 150,00 – kamenný stupeň (práh) u mlýna, sjízdný průjezdem vpravo nebo peřejí dlouhou 200 m vlevo od ostrova
- tipy – Ve Velichově vpravo za silničním mostem (154,50) je možno ponechat loď a naobědvat se v některé z místních restaurací a hospod. Stejně tak i Vojkovice ležící 3 km po proudu za Velichovem nabízí možnosti stravování. Dalším krásným místem ležícím na Ohři je stylová hospoda ve mlýně s funkčním mlýnským kolem, nacházející se na ř. km 150,00 vpravo od stupně (záhozu) z lomového kamene. Mezi ním a mlýnem je vodácké tábořiště až pro 100 stanů (zákaz rozdělávání ohně). Po ukončení plavby ve Stráži nad Ohří je možné zpříjemnit si čekání na odjezd v některé z restaurací na levém břehu řeky v těsné blízkosti silnice č. 13 (E 442) nebo návštěvou zpřístupněného Horního hradu (Haunštejn) popřípadě zříceniny hradu Himlštejn.
- Okolo 12:00 příjezd do Stráže nad Ohří. Dle způsobu odjezdu z místa kurzu vybrat místo vylodění (viz. kapitola 3.3.1 Charakteristika vodáckých tábořišť; Stráž nad Ohří – cílové místo).

(Novák, 2003)

4.1.2 Pětidenní výcvikový kurz

Od předchozího návrhu se tento kurz liší svým zaměřením, náročností a délkou. I když je tento kurz kratší (celková délka 56,8 km), z hlediska obtížnosti je zpracován tak, aby vyhovoval školám a oddílům se sportovním zaměřením a aby jeho absolventi v jeho průběhu dosáhli co nejvýraznějšího zlepšení techniky jízdy na kanoi i kajaku. Je tomu uzpůsoben časový harmonogram jednotlivých dní i výběr tábořišť. U absolventů, jejichž věk by měl být nad 15 let se předpokládá dobrá fyzická kondice, podmínkou je také dostatečná plavecká zdatnost a výhodou je předchozí aktivní zkušenost s řekou či podobným vodním prostředím.

Pro výběr optimálního termínu konání kurzu, je kromě aktuální předpovědi počasí a vodního stavu na vodočtu v Karlových Varech (viz. kapitola 3.3.2) možné využít získané informace z databáze ČHMÚ z let 2001 – 2005 (viz. kapitola 3.3.3).

1. den

- Sokolov → Vodácké tábořiště „SK - Liapor“ - Doubí u Karlových Varů

- 13:00 - začátek kurzu u silničního mostu v Sokolově, asi 100 m od vlakového nádraží
- 13:00 – 14:00 – organizace, podmínky a požadavky kurzu, bezpečnost, seznámení s úkony spojenými s ovládním lodě a základní vodáckou terminologií, rozdělení materiálu, vytvoření dvojic
- 14:00 - vyplutí
- délka úseku – 21,5 km (ř. km 202,6 až 181,1)
- předpokládaná doba plavby – 4h 15 min.
- nebezpečná místa !!!
 - ř. km 200,80 – jez Královské Poříčí, kameny v hrázi jezu, kamenné pole pod jezem
 - zkušení vodáci se mohou za vyššího stavu vody po prohlídce jezu pokusit sjet vlevo od středu
 - ř. km. 193,60 – kamenný stupeň, sjíždět vlevo od středu
 - ř. km. 191,70 – Horní jez Loket, železná konstrukce (larsen) v dolní části profilu hráze, kameny pod jezem, obtížně sjízdný rybí přechod vpravo
 - ř. km. 191,10 – Dolní jez Loket, kameny pod jezem u pravého břehu, obtížné přenášení vpravo
 - za vyššího stavu vody po prohlídce sjíždět vpravo, hned pod jezem prudce doleva a vyhnout se tak kamenitému břehu
- tipy – Na travnaté ploše vlevo od jezu Královské Poříčí (ř. km 200,80) bývá v letních měsících stánek s občerstvením a posezením (na místě možno i nouzově tábořit). V Lokti pod betonovým silničním mostem (ř. km. 192,30) je možné ponechat lodě a vydat se na prohlídku historického města Loket i stejnojmenného hradu. V centru města je možné se naobědvat v některé z mnoha stylových restaurací. Na ř. km 184,60 u levého břehu se nachází národní přírodní památka Jan Svatoš, kterou s restaurací na protějším břehu spojuje visutá dřevěná lávka.
- po utáboření v Doubí od 19:00 volný program

2. den

- Vodácké tábořiště „SK - Liapor“ - Doubí u KV

- celý den volný program
- V tábořišti, které je součástí sportovního areálu, je možné si po dohodě se správcem klubu půjčit sportovní vybavení a zahrát si nohejbal, volejbal, tenis nebo využít fotbalové hřiště (na které je jinak zákaz vstupu). Plně k dispozici je také hospoda v klubovně, sociální zařízení, včetně sprch s teplou vodou, ohniště či venkovní gril. Zhruba 150 m po proudu řeky se nachází menší peřej, na které je možné provádět nácvik techniky jízdy na kanoi i kajaku.
- tipy - Doubí nabízí množství obchodů a restaurací. Pokud se rozhodnete navštívit Karlovy Vary vzdálené 2 - 7 km, je možné využít MHD, která vás dopraví až do centra lázeňského města. Ve městě se nachází řada supermarketů, specializovaných sportovních prodejen, apod. K prohlídce Karlových Varů je vhodné si zakoupit turistického průvodce, či mapu města.

3. den

- Vodácké tábořiště „SK - Liapor“ - Doubí u KV → Vodácké tábořiště Hubertus

- 10:00 – vyplutí
- délka úseku – 11,5 km (ř. km 181,1 až 169,6)
- předpokládaná doba plavby – 2h 15min.
- nebezpečná místa !!!
 - ř. km 178,30 – jez Tuhnice, nebezpečné vývařiště pod jezem (jez smrti!)
 - ř. km 175,50 – jez u Solivárny – Karlovy Vary, nebezpečný vodní válec
v propusti, za vyššího průtoku vodní válec pod levou polovinou jezu, kameny pod jezem
– jez lze sjet po šikmé spádové desce mimo propust blíže k betonovému pilíři (v žádném případě neprojíždět propustí!)
 - ř. km 173,60 – stupeň (práh), vodní válec, sjíždět vpravo od středu
 - ř. km 169,50 – umělá vodní peřej Hubertus, nutná znalost čtení vody
- tipy – Pod silničním mostem (ř. km 174,45) na pravém břehu je vodočet. Na ř. km 173,25 vlevo se nachází bufet s venkovním posezením a ohništěm. Po vyjetí z Karlových Varů přechází Ohře do svého středního toku. Zhruba 1,5 km nad Hubertusem na levém břehu je studánka s pitnou vodou.
- 13:30 - utáboření ve vodáckém tábořišti Hubertus

- 13:30 – 17:00 – nácvik techniky jízdy, záchrana tonoucího, apod.
- Hubertus je uměle vybudovaná peřej s hloubkou okolo 2 m (střední stav vody), která dosahuje obtížnosti WW II. Svým charakterem je vhodná pro nácvik a zdokonalení techniky jízdy na kanoi i kajaku. Samotná peřej je ve svém zhruba 100 m dlouhém úseku typická velkými vlnami, stupni a dvěma vodními válci na jejím začátku a konci. Pro trénink je pak denně od 17 do 19 hod. vyhrazena rekreačnímu středisku se základnou na pravém břehu.
- od 18.00 volný program

4. den

- Vodácké tábořiště Hubertus → Vodácké tábořiště Vojkovice

- 9:00 – 12:00 - nácvik techniky jízdy, záchrana tonoucího, apod.
- 13:00 – vyplutí
- délka úseku – 18,3 km (ř. km 169,6 až 151,3)
- předpokládaná doba plavby – 3h 30min.
- nebezpečná místa !!!
 - ř. km 162,60 – jez Dubina, kamenné pole pod jezem
 - sjízdný s nejvyšší opatrností za vyššího stavu vody úzkým koridorem v blízkosti levého břehu
 - ř. km 160,40 až 160,0 – přeřinatý úsek v Kyselce, dosahuje obtížnosti až WW II, nutná znalost čtení vody
 - ř. km 157,95 – jez Radošov, nebezpečné vývaňště pod jezem, hloubka 1,7 m, (jez smrti!)
 - ř. km 154,80 – asi 350 m dlouhá peřej s jedním kratším zklidněním, o obtížnosti až WW II, nutná znalost čtení vody
- tipy – Na ř. km 163,30 je vyhlášená vodácká hospoda U Dvořáků. Vpravo za silničním mostem v Kyselce (ř. km 160,50) je možné využít malého přístaviště k návštěvě těchto bývalých lázní. Replika krytého dřevěného mostu pod kterou vodáci proplouvají na ř. km 158,50 patří k nejkrásnějším stavbám na Ohři. Jak Velichov, tak Vojkovice nabízí možnosti stravování i nákupu potravin. Stylová hospoda Ve mlýně (ř. km 150,0) ležící asi 1300 m po proudu od vodáckého tábořiště Vojkovice je dostupná pěšky přes silniční most a dále pěšinou podél pravého břehu.
- po utáboření ve Vojkovicích od 18:30 volný program

5. den

- Vodácké tábořiště Vojkovice → Stráž nad Ohří – cílové místo

- 10:00 – vyplutí

- délka úseku – 5,5 km (ř. km 151,3 až 145,8)

- předpokládaná doba plavby – 1h 15 min.

- nebezpečná místa !!!

- ř. km 150,00 – kamenný stupeň (práh) u mlýna, sjízdný průjezdem vpravo nebo peřejí dlouhou 200 m vlevo od ostrova

- tipy - Po ukončení plavby ve Stráži nad Ohří je možné zpříjemnit si čekání na odjezd v jedné ze dvou restaurací na levém břehu řeky v těsné blízkosti silnice č. 13 (E 442), nebo prohlídkou zpřístupněného Horního hradu (Haunštejn), později přestavěného na zámek ve stylu anglické gotiky (od r. 2003 probíhá rozsáhlá rekonstrukce) a zříceniny hradu Himlštejn.

- Dle způsobu odjezdu z místa kurzu vybrat místo vyloďení (viz. kapitola 3.3.1 Charakteristika vodáckých tábořišť; Stráž nad Ohří – cílové místo).

(Novák, 2003)

4.1.3 Třídenní sportovně výkonnostní kurz

Téměř čtyřicetikilometrový úsek z Lokte do hospody U mlýna v Jakubově poskytuje vodákům opravdu to nejlepší co řeka Ohře může nabídnout. Časově nenáročný třídenní pobyt je ideální absolvovat jako prodloužený víkend. Harmonogram celého kurzu je vytvořen tak, aby vyhovoval především těm zájemcům, kteří vodáctví neberou jen jako jednu z forem turistiky, ale kteří na našich tocích vyhledávají obtížnější vodní terény, pokud možno v krásné přírodě a pro něž kanoistika není jen sjíždění řeky z místa na místo, ale sportovní výkon spojený s poznáním něčeho nového. Kurz je vhodný pro aktivní, všestranně zaměřené sportovce se zálibou a zájmem o „divočejší“ vodní prostředí. Ve vybraném úseku je kromě vodáctví možné také provozovat horolezectví (Svatošské skály), nejrůznější druhy míčových her (sportovní areál v Doubí u KV), kulečnick (bufet na ř. km 173,25 – billiar, hospoda v Dubině na ř. km 163,3 – karambol) a samozřejmě je zde i možnost rybaření (nutná rybářská povolenka).

1. den

- Vodácké tábořiště Loket → Vodácké tábořiště „SK - Liapor“ - Doubí u KV

- 12:00 – vyplutí
- délka úseku – 9 km (ř. km 190,1 až 181,1)
- předpokládaná doba plavby – 1 h 45 min.
- tipy – Ještě před samotnou plavbou je možné si prohlédnout krásné historické město Loket. Zhruba 3 km před Doubím se na levém břehu nachází národní přírodní památka Jan Svatoš s možným posezením a občerstvením na protějším břehu. Spojení mezi skalami a restaurací zajišťuje visutý dřevěný most, který je součástí cyklostezky mezi Karlovými Vary a Loktem. Několik skal z této skupiny bizarních žulových pilířů je využíváno jako cvičný horolezecký terén. Samotné tábořiště v Doubí nabízí široké možnosti sportovního vyžití a je odtud i dobré spojení do Karlových Varů vzdálených 2 - 7 km. Pro vodáky je pak největším lákadlem krátká peřej, vzdálená od kempu po proudu řeky zhruba 150 m. Tento 5 m široký a zhruba 20 m dlouhý „jazýk“ s hloubkou 1 m, je ideálním místem pro nácvič techniky jízdy na kanoi i kajaku.
- po utáboření v Doubí od 15:00 volný program

2. den

- Vodácké tábořiště „SK - Liapor“ - Doubí u KV → Vodácké tábořiště Hubertus

- 10:00 – vyplutí
- délka úseku – 11,5 km (ř. km 181,1 až 169,6)
- předpokládaná doba plavby – 2 h 15 min.
- nebezpečná místa !!!
 - ř. km 178,30 – jez Tuhnice, nebezpečné vývařiště pod jezem (jez smrti!)
 - ř. km 175,50 – jez u Solivárny – Karlovy Vary, nebezpečný vodní válec
 - v propusti, za vyššího průtoku vodní válec pod levou polovinou jezu, kameny pod jezem
 - jez lze sjet po šikmé spádové desce mimo propust blíže k betonovému pilíři (v žádném případě neprojíždět propustí!)
 - ř. km 173,60 – stupeň (práh), vodní válec, sjíždět vpravo od středu
 - ř. km 169,50 – umělá vodní peřej Hubertus, nutná znalost čtení vody
- tipy – Na ř. km 173,25 se nachází bufet (venkovní posezení, ohniště, billiar). Za Karlovými Vary se Ohře dostává do svého středního toku. Zhruba 1,5 km nad Hubertusem na levém břehu je studánka s pitnou vodou.

Hubertus je uměle vybudovaná peřej s hloubkou okolo 2 m (střední stav vody), která dosahuje obtížnosti WW II. Svým charakterem je vhodná pro nácvik a zdokonalení techniky jízdy na kanoi i kajaku. Samotná peřej je ve svém zhruba 100 m dlouhém úseku typická velkými vlnami, stupni a dvěma vodními válci na jejím začátku a konci. Pro trénink je pak denně od 17 do 19 hod. vyhrazena rekreačnímu středisku se základnou na pravém břehu.

- po utáboření v tábořišti Hubertus od 13:00 volný program

3. den

- Vodácké tábořiště Hubertus → Vodácké tábořiště „U Mlýna“ – Jakobov

- 9:30 – vyplutí

- délka úseku – 19,6 km (ř. km 169,6 až 150,0)

- předpokládaná doba plavby – 3h 30min.

- nebezpečná místa !!!

- ř. km 162,60 – jez Dubina, kamenné pole pod jezem

– sjízdný s nejvyšší opatrností za vyššího stavu vody úzkým koridorem v blízkosti levého břehu

- ř. km 160,40 až 160,0 – peřejnatý úsek v Kyselce, dosahuje obtížnosti až WW II, nutná znalost čtení vody

- ř. km 157,95 – jez Radošov, nebezpečné vývařiště pod jezem, hloubka 1,7 m, (jez smrti!)

- ř. km 154,80 – asi 350 m dlouhá peřej s jedním kratším zklidněním, o obtížnosti až WW II, nutná znalost čtení vody

- ř. km 150,00 – kamenný stupeň (práh) u mlýna, sjízdný průjezdem vpravo nebo peřejí dlouhou 200 m vlevo od ostrova

- tipy – Na ř. km 163,30 je vyhlášená vodácká hospoda U Dvořáků (karambol). Vpravo za silničním mostem v Kyselce (ř. km 160,50) je možné využít malého přístaviště jako základny pro nácvik techniky jízdy na kajaku na zdejší peřeji, která kromě dvou krátkých a klidnějších úseků dosahuje délky přes 400 m. V Radošově na ř. km 158,50 se nachází replika krytého dřevěného mostu. Jak Velichov, tak Vojkovice nabízí možnosti stravování i nákupu potravin. Na úrovni mlýna, v místě bývalého jezu vznikl stupeň (zához) z lomového kamene, který však z větší části odplavila voda a dnes tvoří zhruba 200 m dlouhou, poměrně obtížnou peřej. Při samotné plavbě, která končí v hospodě Ve mlýně není ale třeba už tuto peřej sjíždět. Pro sportovněji založené

vodáky, je však tato peřej, zejména vpravo od ostrova, který řeku rozděluje na dvě ramena, bezesporu dalším vhodným místem k nácviu techniky jízdy.

- Ve 13:30 konec plavby u hospody Ve mlýně. Odjezd autem po úzké asfaltové cestě vedoucí do Jakubova a dále do Vojkovic. V případě odjezdu vlakem je možné využít železniční stanici ve Vojkovicích vzdálenou od mlýna 1,5 km proti proudu řeky.

(Novák, 2003)

Jelikož je mnoho faktorů, které časový harmonogram ovlivňují (počasí, stav vody, počet účastníků, schopnosti a dovednosti účastníků, apod.), jsou všechny časové údaje uvedené v kapitolách 4.1.1, 4.1.2 a 4.1.3 pouze orientační. Slouží spíše jako jakýsi návod a není tedy nezbytně nutné se podle nich přesně řídit.

4.2 POROVNÁNÍ OHŘE A VLTAVY

Česká republika svou specifickou polohou uprostřed Evropy, konkrétně v oblasti Králického Sněžníku (1423 m.n.m.), tvoří hlavní evropské rozvodí s úmořím Severního, Baltského a Černého moře. Říční síť na našem území je dostatečně vyvinutá a velice hustá. Vodních toků, které slouží potřebám vodních turistů, je opravdu mnoho. Mezi nejvytíženější patří Vltava, Sázava, Lužnice, Berounka, Ohře, Otava a Labe. Z moravských řek je to pak především řeka Morava.

4.2.1 Proč právě Vltava?

Vltava pramení na Šumavě a vzniká soutokem Studené a Teplé Vltavy. Jako poměrně malá a často meandrující řeka protéká chráněnými oblastmi Národního parku Šumava. V letech 1952 – 1959 byla na Vltavě vybudována umělá vodní nádrž Lipno, která se tak stala největší vodní plochou v České republice a naprosto tak změnila charakter řeky i celé oblasti. Její vzduť začíná zhruba na hranici mezi NP a CHKO Šumava, resp. mezi okresy Prachatice a Český Krumlov. Lipno díky své specifické poloze v podhůří Šumavy a ojedinělým parametrům celé vodní plochy vytváří výborné podmínky pro zimní i letní rekreaci, řadu vodních sportů, rybaření apod. Umělou vodní nádrž Lipno tvoří Lipno I a později vybudovaná vyrovnávací nádrž Lipno II. Zejména tak Lipno I tvoří obrovský rezervoár vody zajišťující řece Vltavě, jako jedné z mála řek v České republice, dostatek vody po celý rok.

Po zhruba padesáti kilometrech od počátku svého vzduť až po hráz vyrovnávací nádrže Lipno II u Vyššího Brodu se řeka opět vrací do svého původního koryta, protéká Šumavským podhůřím a poté pokračuje do Českobudějovické pánve, kde nemá už takový spád a není zde už tolik zajímavá. Přestože má relativně malý spád, tak kromě dostatečného množství vody má v porovnání s jinými českými řekami některé své úseky z hlediska sjíždění výrazně obtížnější a tudíž i vodácky atraktivnější.

Vltava je nejnavštěvovanější českou řekou. Nejvytíženější úsek z Vyššího Brodu do Boršova v délce bezmála 70 km s 11 tábořišti je zajímavý nejen vodácky, ale i množstvím přírodních a kulturních památek nacházejících se ve městech ležících na této řece. Už ve Vyšším Brodě se nachází významný gotický cisterciácký klášter, založený Rožmberky v r. 1259. Najdeme zde např. rožmberskou hrobku, ve které je pohřben i poslední člen rodu – Petr Vok. V Rožmberku nad Vltavou se na vysokém skalním ostrohu tyčí stejnojmenný hrad, založený Rožmberky před r. 1250, později patřící rodu Švamberků a po zabavení Ferdinandem II r. 1619 byl až do r. 1945

postoupen rodu Buquoyů. V Novém Spolí, krátce před Českým Krumlovem, je nad jezem Na Rechlich (ř. km 284,9) krytý dřevěný most pro pěší, připomínaný již r. 1594. Dnešní podoba mostu je z přelomu 18. a 19. století a jeho původní význam byl k zachycování plaveného dřeva. Množství stavebních a historických památek, bohatý kulturní život, muzea a mnoho dalšího nabízí nejkrásnější město na této řece a zároveň jedno z nejkrásnějších měst naší republiky. Je jím Český Krumlov a jeho historické centrum je od roku 1992 zapsáno v seznamu chráněných kulturních památek UNESCO. Zlatá Koruna je ves se stejnojmenným cisterciáckým klášterem, založeným Přemyslem Otakarem II r. 1263, zrušeným a přeměněným na manufakturu Josefem II r. 1785. Pod Zlatou Korunou se na levém břehu rozprostírá CHKO Blanský les. V této oblasti leží také obec Třísov, známá výšinou nad Vltavou se zbytky významného keltského sídliště (oppida) či rozlehlé přírodní tábořiště Dívčí Kámen, nesoucí název podle nedaleké zříceniny gotického hradu, založeného Rožmberky r. 1349. Od roku 1541 je hrad uváděn jako pustý. Těsně před Boršovem na pravém břehu leží obec Březí, jejíž jméno je spojováno s mlýny a těstárnami bratří Zátků. Původní mlýn byl rozšířen a přeměněn v největší těstárnu v tehdejší Rakousko – Uhersku, dnes v areálu závodu najdeme i firemní muzeum.

Každý kdo Vltavu v posledních letech někdy sjížděl ví, že po roce 1990 se výrazně zlepšila kvalita vody, každoročně i samotní vodáci provádí čištění řeky, vzrostl počet vodáckých tábořišť, restaurací či hospod a samozřejmě se zvýšila i jejich kvalita. Nevýhodou však nadále zůstává stále narůstající počet vodáků a v porovnání s jinými českými řekami jsou i ceny poskytovaných služeb jedny z nejvyšších. Z hlediska dopravní obslužnosti je pak podél řeky velmi málo železničních stanic, což částečně nahrazuje poměrně kvalitní silniční spojení mezi Vyším Brodem a Českým Krumlovem (silnice č. 163 a 160). Přesto je zřejmé, že lákadel má naše „národní“ a největší jihočeská řeka opravdu mnoho a že Vltava patří právem mezi nejvíce navštěvované české řeky. (Novák, 2001)

4.2.2 Proč právě Ohře?

Název Ohře (něm. Eger) je odvozen z keltského Ogra Agara (lososí řeka). Řeka pramení v Německu a na naše území vstupuje již jako větší říčka u osady Pomezna, kde po několika kilometrech západně od Chebu napájí vodní nádrž Skalka. Ta byla vybudována v letech 1962 - 1964 za účelem zásobování vodou průmyslových podniků a elektráren níže po proudu a částečně jako ochrana území pod hrází před povodněmi.

Slouží také k výrobě elektrické energie, rekreaci, provozování vodních sportů či sportovnímu rybaření (pro vyšší obsah rtuti je zakázána konzumace ryb). Množství vypouštěné vody má částečně vliv na výšku hladiny řeky v jejím horním toku a i díky tomuto vodnímu dílu je možné považovat řeku Ohři, podobně jako Vltavu, za řeku sjízdnou celoročně. S řadou historických památek a přírodních zajímavostí v okolí řeky ostře kontrastují průmyslové závody v Sokolově a přilehlém okolí. Tato oblast do jisté míry narušuje jinak velice krásnou krajinu podél celého toku.

Ohře má v porovnání s Vltavou užší říční koryto, větší spád, menší vodnatost a dosahuje nižší obtížnosti. Délka vodácky nejatraktivnějšího úseku z Kynšperka do Stráže (72,4 km) je srovnatelná s nejnavštěvovanějším Vltavským úsekem z Vyššího Brodu do Boršova (69,3 km). Na jejím toku se nacházejí ale i peřeje dosahující obtížnosti až WW II a tato místa určitě uspokojí i náročnější vodáky. Přestože Ohře je řeka velice známá, množství jejích návštěvníků je ve srovnání s Vltavou mnohonásobně nižší. Jistou výhodou jsou i zatím stále nižší ceny nabízených služeb. Kromě úseku mezi Karlovými Vary a Vojkovicemi vede podél celé říční trasy železniční trať a většina tábořišť je tedy pěšky dostupná na vlaková nádraží. Dobrá je také dostupnost po silnici. Nově je vodákům i všem návštěvníkům Ohře od Chebu po Boč k dispozici 57 informačních tabulí v českém, německém a anglickém jazyce, které informují o místě kde se vodák (turista) nachází a jaké přírodní, kulturní či historické zajímavosti jsou v okolí. U obcí najdou vodáci na cedulích informace o obci samotné, včetně např. možností ubytování. V místech, kde se nachází jezy, jsou pak informace jak je možno jez, či jinou překážku v řece překonat. (<http://www.poohri.cz/?p=31#more-31/>, 2007)

Kynšperk nad Ohří, počáteční místo plavby, je jedno z nejstarších měst v Čechách. Vzniklo v blízkosti původního přemyslovského hradu, založeného koncem 12. stol. rodem pánů z Königsberku. Před Sokolovem se na pravém břehu, v délce několika set metrů, táhne rozsáhlý komplex tepelné elektrárny Tisová, zbudované koncem 50. let. Sokolov s téměř 30 tis. obyv. byl kdysi střediskem hnědouhelné pánve s povrchovými doly, podniky na zpracování uhlí, elektrárnami, sklárnami a chemickými závody. Dnes se tento region postupně rekultivuje, klesá intenzita těžby, vybudovány byly čistírny odpadních vod a výrazně se tak zlepšila dříve špatná kvalita vody v řece. Z historických památek dominuje Sokolovu originální raně barokní čtyřkřídlý zámek z r. 1633. V obci Královské Poříčí na levém břehu Ohře, nedaleko Sokolova, je vesnická památková zóna, kterou tvoří 3 selské statky. Na konci obce pak stojí za pozornost secesní zámek barona Seebohma z r. 1910, který dnes slouží jako odborné učiliště.

Údolí Ohře pod Sokolovem patří sice k málo známým, o to ale cennějším přírodním výtvarům. Zalesněný hluboký kaňon s množstvím pseudokrasových dutin, závrťů a zhruba dvěma desítkami jeskyň, z nichž největší je 40 metrů dlouhá Cikánka, je významným nalezištěm zkamenělých třetihorních rostlin. Mezi Sokolovem a Loktem byl počátkem 70. let 20. stol. postaven silniční most úctyhodných rozměrů (délka 310 m, rozpětí oblouku 310 m, výška mostovky nad řekou 50 m). Významný český hrad Loket a stejnojmenné městečko s krásným náměstím v podhradí jsou společně s Karlovými Vary pravděpodobně nejhezčími městy ležícími na této řece. Dějiny Lokte bezprostředně souvisí s historií hradu, r. 1337 jsou městu udělena práva královského města, r. 1648 Loket vyplenili Švédové a město nadále upadalo až nakonec r. 1725 celé vyhořelo. Roku 1835 porušila původní městský půdorys s opevněním dálková komunikace s řetězovým mostem přes Ohři na západ do města (viz. obrázek v přílohách). Loket byl v r. 1979 vyhlášen městskou památkovou rezervací a v r. 1992 začala rozsáhlá rekonstrukce památek. Mezi Loktem a Karlovými Vary se nachází hluboký, klikatící se kaňon, který je místy hluboký až 250 m. Jeho prudké svahy jsou často skalnaté a neschůdné. Ve středu této dlouhé a klikaté linie jsou známé Svatošské skály, vypreparované skalní město tyčící se nad levým břehem řeky. V tomto údolí se skrývá ještě celá řada zajímavých skalních útvarů, jako jsou například Strážce v masivu Kovářky či obrovská suťová žulová pole nad pravým břehem pod Svatošskými skalami. V Doubí, které je dnes součástí Karlových Varů se kousek od silničního mostu nachází novorenesanční zámek z r. 1884 s novogotickou kaplí z r. 1865. Nejslavnější české lázně a krajské město Karlovy Vary s 53 tisíci obyvateli je kulturním centrem této oblasti a řeka Ohře je její nedílnou součástí. Historie města sahá až do 1. poloviny 14. století, kdy zde vznikla osada Wary. V r. 1370 dostává město privilegium svobodného královského města a od r. 1522 na základě vydaného lékařského popisu pramenů vznikají první lázeňské budovy. Na přelomu 16. a 17. století postihla Karlovy Vary velká povodeň a obrovský požár, který zničil celé město. Po úpadku v době třicetileté války dochází k vzestupu lázeňství a malé městečko se rozrůstá ve světově proslulé lázně. V 19. století se v okolí města začíná těžit kaolín a vznikají první továrny na porcelán a sklo. V r. 1890 postihla město katastrofální povodeň, jejímž důsledkem byla výstavba přehrady Březová na říčce Teplá. Po roce 1945 byl v lázních zaveden celoroční provoz. Karlovy Vary navštívila řada významných osobností, jejichž pobyt dokládá množství pamětních desek a plastik. Ve městě najdeme řadu historických památek, krásných lázeňských domů, kolonád, divadlo, muzeum nebo můžeme navštívit

některou z kulturních a společenských akcí, z nichž nejvýznamnější je každoročně se konající Mezinárodní filmový festival.

Ve středním toku, do kterého řeka přechází za Karlovými Vary, se svahy údolí zvolna snižují a okolí je lemováno vrchy sopečného původu. Celá oblast Slavkovského lesa, zahrnutá do stejnojmenné CHKO, jejíž součástí je Ohře od Lokte po Doubí a k níž se následně zprava přibližuje až po Šemnickou skálu, je unikátním krajinným celkem s rozsáhlými lesy a rašeliništi, které akumulují obrovské množství vody. Tyto vodní zdroje se pak významně podílí na syčení vřídelních systémů západočeského lázeňského trojúhelníku (Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Františkovy Lázně). Kyselka, městečko s lázeňskou historií, je známá především stáčírnou minerální vody Mattoni a příjezd (připlutí) do Kyselky je dnes typický smutným pohledem na kdysi krásné a honosné lázeňské domy. Radošov, původně osada na královské cestě z Porýní do Čech, má dnes novou dominantu. Je jím krytý dřevěný most přes Ohři, který nahradil most původní, spálený v r. 1986. Tento most byl Karlovarským krajem vyhlášen stavbou roku 2003. Okolí Ohře od Radošova ke Kadani by v budoucnu měla zahrnovat navrhovaná CHKO Střední Poohří, která by se měla podílet na obnově ekologické stability této oblasti, postižené dříve důlní činností.

Stráž nad Ohří, cílové místo plavby, je výborným místem pro návštěvu a prohlídku dosud ne příliš známého Horního hradu (Haunštejn). Tento hrad, původně z 2. pol. 13. stol., přestavěný v 19. stol. na zámek ve stylu anglické gotiky zcela zpustl a v r. 2000 po odkoupení soukromým vlastníkem se postupně započalo s jeho obnovou. Druhým zajímavým místem v okolí je zřícenina hradu Himlštejn z r. 1495, odkud je krásná vyhlídka na okolní krajinu. Mezi Stráží nad Ohří a Kláštercem nad Ohří se Ohře přibližuje k masívu Krušných hor, táhnoucímu se od jihozápadu k severovýchodu v délce 130 km a který tak svými levostrannými přítoky odvodňuje.

Přestože na Ohři můžete potkat návštěvníky ze Slovenska, Německa či Holandska, je řekou nadále nedoceněnou a její potenciál zůstává stále nevyužit. Na již vzniklých stezkách jsou dobré podmínky pro provozování horolezectví, cyklo-turistiky či pěší turistiky. V bezprostřední blízkosti řeky se nachází specializované sportovní areály a samotná řeka nabízí i dobré podmínky pro rybaření. Tato práce by jako průvodce měla sloužit co největšímu spektru vodácké veřejnosti, od rodin s dětmi a začátečníků až po zkušené vodní turisty a sportovce. Ohře má bezesporu mnoho předpokladů k tomu, aby se v budoucnu stala jednou z nejnavštěvovanějších řek České republiky a i díky snaze Karlovarského kraje, se tento záměr postupně začíná dařit. (Novák, 2003)

5 ZÁVĚRY PRÁCE

Celá práce na téma Charakteristika řeky Ohře a její využití pro vodní turistiku je koncipována tak, aby nabídla všem vodákům to nejlepší z Ohře samotné a zároveň tak, aby její návštěvníci měli možnost navštívit co nejvíce historických, stavebních a přírodních památek v jejím okolí a poznat tak alespoň částečně zajímavosti druhého nejmenšího kraje České republiky.

Prvotním cílem bylo zmapovat tok řeky Ohře a na základě zjištěných poznatků vytvořit návrhy tří odlišných způsobů jejího sjíždění. K tomuto záměru byla v létě roku 2005 uskutečněna první plavba, která měla za úkol vybrat vhodný úsek pro kurz vodní turistiky, zmapovat všechna vodácká tábořiště a po konzultaci s jejich majiteli, popřípadě provozovateli, zjistit jejich aktuální stavy vybavenosti, nabízených služeb a ubytovacích kapacit. Zároveň byla také pořízena fotodokumentace všech jezů, peřejí a tábořišť ve vybraném úseku a byla vytipována vhodná výcviková místa pro nácvik a zdokonalení techniky jízdy na kánoji a kajaku. Na základě těchto informací byl navržen zkušební pětidenní kurz pro studenty Katedry tělesné výchovy a sportu z Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, který se uskutečnil 26. až 30. června 2006. S ohledem na tento kurz a po konzultacích s jeho hlavními instruktory, panem Ph.Dr. Radkem Vobrem, Ph.D. a Mgr. Janem Schusterem, bylo pozměněno trasování, výběr tábořišť a částečně i délka celého úseku. Po zkušenostech z tohoto kurzu, který byl důležitou součástí celé práce a pomohl ke zkvalitnění navrhovaných způsobů sjíždění a na základě vlastních poznatků o Ohři, získaných v průběhu deseti let, jsou výše uvedené finální podoby kurzů upraveny tak, aby co nejvíce vyhovovaly požadavkům a potřebám všech potenciálních vodních turistů bez rozdílu věku.

Kapitoly v analytické části a informace v nich uvedené jsou určeny především vodákům se zájmem o historii vodní turistiky, kanoistiky, družích plavidel či materiálovém a konstrukčním vývoji lodí. Popsána je zde i stupnice obtížnosti vodních toků a faktory, které jí ovlivňují. Dále jsou zde uvedeny i charakteristiky celé oblasti Poohří, včetně detailních informací o řece samotné. Tato část je pak určena především těm, kteří Ohři nevnímají výhradně jen jako řeku, či její sjíždění jako určitý druh zábavy, ale jako určitý celek a systém, který je součástí celého regionu. Analytická část je tedy kapitolou především naučnou a informační a slouží k bližšímu poznání dané oblasti a k rozšíření obecných znalostí o vodní turistice.

Následná komparace Vltavy a Ohře, která je druhotným cílem této práce, nemá za úkol popsat výhody a nevýhody obou těchto řek a jednoznačně tak určit pomyslného

vítěze, ale pouze poukázat na řadu shodných vlastností, které tyto řeky mají. Délka nejatraktivnějších úseků na obou řekách je zhruba 70 km, přičemž vltavský nabízí svým návštěvníkům 12 jezů (většinu sjízdných) a 11 tábořišť, úsek na Ohři pak 10 jezů, jednu uměle vybudovanou cvičnou peřej a 15 tábořišť. Největšími turistickými lákadly na jihočeské řece jsou hrad Rožmberk a město Český Krumlov, na Ohři jsou jimi především hrad Loket, či lázeňské město Karlovy Vary. U obou řek bychom našli samozřejmě i řadu odlišností, to však není cílem této práce. Vltava je dlouhodobě nejnavštěvovanější českou řekou a stejně tak je tomu i u Jihočeského kraje. Naopak Karlovarský kraj patří mezi regiony nejméně navštěvované a řeka Ohře v porovnání s Vltavou bohužel zatím zdaleka nedosahuje takové popularity. Na základě všech výše uvedených faktů je patrné, že potenciál pro rozvoj vodní turistiky na Ohři je veliký. V současné době se na propagaci této řeky nejvíce podílí Karlovarský kraj, dále jednotlivá města a obce na řece ležící a v neposlední řadě i provozovatelé kempů. Nejlepší reklamou jsou však zkušenosti, dojmy a kladné reference samotných vodáků, k čemuž je potřeba neustálé zkvalitňování a rozšiřování poskytovaných služeb, dostupnost aktuálních a přesných informací a existence detailně zpracovaných vodáckých průvodců.

Zdali je práce dobře zpracována a má-li řeka Ohře dostatečné předpoklady k tomu, aby dokázala v budoucnu zvládnout narůstající počet vodních turistů ukáže jedině čas. Pokud se budou vodáci vždy rádi na tuto řeku vracet a neocenitelným pomocníkem při jejím sjíždění jim bude právě tento průvodce, pak je možné říci, že pro rozvoj vodní turistiky na Ohři je tato práce přínosem.

6 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. Kračmar, B., Bílý, M., Novotný, P. (1998). *Základy kanoistiky*. Praha: Karolinum.
2. Kračmar, B., Bílý, M., Novotný, P. (2000). *Kanoistika*. Praha: Karolinum.
3. Kračmar, B., Bílý, M., Novotný, P. (2001). *Kanoistika*. Praha: Grada.
4. Doležal, T., Kodeš, J., Vambera, L. (1983). *Kanoistika a vodní turistika*. Praha: UK.
5. Doležal, T., a kol. (1991). *Základy kanoistiky a vodní turistiky*. Praha: Karolinum.
6. Jančar, V., Novák, I. (1998). *České a moravské řeky. Kilometrůž*. Zlín: Shocart.
7. Jančar, V., Novák, I. (2005). *Vodácký průvodce Česko*. Vizovice: Shocart.
8. Jančar, V. (2004). *Na lodi křížem krážem po Čechách a Moravě*. Havlíčkův Brod: Fragment.
9. Novák, I. (1997). *Vodácký průvodce 1: 50 000. Ohře*. Zlín: Shocart.
10. Novák, I. (2003). *Vodácký průvodce 1: 50 000. Ohře*. Vizovice: Shocart.
11. Novák, I. (2001). *Vodácký průvodce 1: 50 000. Vltava*. Vizovice: Shocart.
12. Eklová, J., Fryč, P. (1994). *Vltava - vodácký průvodce*. Praha: Atlas.
13. Štemprok, K. (1983). *Vodní turistika*. Praha: Olympia
14. Jahodová, J., Slíva, J. (1995). *Vodácká abeceda*. Praha: Dita.
15. McManners, H., Přech, V. (1997). *Vodní sporty*. Praha: Ikar.
16. Kohoutek, F., Houser, M., Davídek, B. (1987). *Československé řeky – kilometrůž*. Praha: Olympia.
17. Kohoutek, F. a kol. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR*. Praha: ČSK ČÚV ČSTV.
18. Boháč, J., Škranc, J. (1993). *80. let kanoistiky v českých zemích*. Praha: ČSK.
19. Švorc, L., Švorcová, V. (2006). *České řeky a říčky*. Příbram: Knihovna Jana Drdy.
20. Špaček, O., Mrzena, V., Vít, Z. (1990). *Jedeme na vodu*. Praha: Mladá fronta.
21. Chlupáč, I. (2002). *Geologická minulost České republiky*. Praha: Academia.
22. Kukul, Z., Reichmann, F. (2000). *Horninové prostředí České republiky*. Praha: Český geologický ústav.
23. Mísař, Z., Novák, Š. (1983). *Geologie ČSSR*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství.
24. Malkovský, M. (1985). *Geologie severočeské hnědouhelné pánve a jejího okolí*. Praha: Academia.
25. Kolečko, J. (2003). *Průvodce na cesty. Karlovarský kraj*. Praha: Freytag&berndt.
26. Kučera, K., Zeman, L. (2006). *Památky Karlovarského kraje*. Karlovy Vary: Karlovarský kraj.

27. Kumpera, J., Viktora, V. (2003). *Západní Čechy od A do Z*. Praha – Plzeň: Beta-Dobrovský & Ševčík.
28. Zahradnický, J., Mackovčín, P. (2004). *Chráněná území ČR. XI Plzeňsko a Karlovarsko*. Praha: Agen. ochrany přírody a krajiny ČR.
29. Pešta, J. (2005). *Encyklopedie českých vesnic: Díl III Západní Čechy*. Praha: Libri.
30. Heber, F.A., Bukačová, I. (2002). *České hrady, zámky a tvrze. První díl Západní čechy*. Praha: Argo.
31. David, P., Soukup, V. (2002). *888 hradů, zámků, tvrzí České republiky*. Praha: Kartografie.
32. David, P., Soukup, V., Luřanská, V., Tichý, I. (1999). *999 turistických zajímavostí České republiky*. Praha: Kartografie.
33. Štumbauer, J. (1989). *Základy vědecké práce v tělesné kultuře*. České Budějovice: Pedagogická fakulta v Českých Budějovicích.

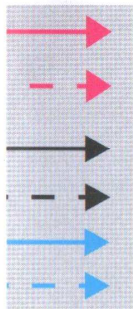
Internetové odkazy:

1. <http://www.padlo.cz/ohre/popis-reky/> (2007)
2. <http://www.padlo.cz/ohre/autokempy-a-taboriste/> (2007)
3. <http://www.poohri.cz/?p=31#more-31/> (2007)
4. <http://www.poohri.cz/> (2007)
5. http://www.raft.cz/cechy/ohre.aspx?ID_reky=12/ (2007)
6. http://www.czecot.com/cz/?id_tema=87/ (2007)
7. <http://www.dokempu.cz/kempy/cr/karlovarsky-kraj/> (2007)
8. <http://www.poh.cz/> (2007)
9. <http://www.poh.cz/VD/skalka.htm/> (2007)
10. <http://www.poh.cz/portal/sap/cz/index.htm/> (2007)
11. <http://hogan.wz.cz/hogan.htm/> (2007)
12. <http://www.hydomagazin.cz/rubrika.asp?id=8/> (2007)
13. <http://www.novinky.cz/01/26/65.html/> (2007)

Přílohy

LEGENDA K MAPOVÉ ČÁSTI / LEGEND FOR THE MAP SECTION		ZEICHENERKLÄRUNG ZUM KARTENTEIL	
	řeka; most; lávka; potrubí / river; bridge; footbridge; pipe / Fluß; Brücke; Steg; Rohrleitung		dálnice; víceprúdová silnice / motorway; multi-lane carriage way / Autobahn; vierspurige Straße
	jez (hráz); stupeň (práh) / weir (embankment); grade (level) / Wehr (Damm); Stufe (Schwelle)		silnice I., II. a III. třídy / I, II, III Class roads / Straße I., II. und III. Ordnung
	značení kilometráže / marking distances in kilometres / Kilometermarkierung		zpevněná cesta; cesta / reinforced road; path / befestigter Weg; Weg
	vodočet / water gauge / Pegel		značená turistická trasa / marked tourist path / markierter Wanderweg
	náhon / mill-race / Graben		naučná stezka / instructive trail / Naturlehrpfad
	potok; přítok; kanál / brook; tributary; channel / Bach; Zufluß; Kanal		železnice; železniční stanice; zastávka / railway; railway station; stop / Eisenbahn; Bahnhof; Haltepunkt
	vodní plocha; bažina; mokřina / water surface; swamp; marsh / Wasserfläche; Sumpf; Naßgalle		město, vesnice, budovy / town, village, buildings / Stadt, Dorf, Gebäude
	přístaviště / port / Anlegeplatz		hrad; zámek / castle; chateau / Burg; Schloß
	peřejnatý úsek / rapids section / Abschnitt mit Stromschnellen		zřícenina; turistická zajímavost / ruins; tourist attraction / Ruine; Sehenswürdigkeit
	konec peřejnatého úseku / end of rapids section / Ende des Stromschnellenabschnitts		klášter; kostel; kaple / monastery; church; chapel / Kloster; Kirche; Kapelle
	začátek peřejnatého úseku / beginning of rapids section / Beginn des Stromschnellenabschnitts		pomník; místo rozhledu / monument; view site / Denkmal; Aussichtspunkt
	nebezpečí / danger / Gefahr		věžová stavba; rozhledna / tower construction; lookout tower / Turmbau; Aussichtsturm
	hotel, motel; penzion, ubyt. hostinec / hotel, motel; pension, inn / Hotel, Motel; Pension, Gasthof mit Fremdenzimmern		hradiště (tvrziště); muzeum / castle site (fortified site); museum / Burgstätte (Festungsstätte); Museum
	ubytovna, hostel, jiné ubytování / hostel, other accommodation / Restaurant, Gasthof mit warmen Speisen		vrstevnice; kóta, výškový bod / contour line; dimension line, elevation point / Höhenlinie; Kote, Höhenpunkt
	restaurace, hostinec se stravováním / restaurant, bed and breakfast / Gasthaus		výrazné skalní útvary / significant rock formations / markante Felsengebilde
	hostinec, kiosk s občerstvením / café, refreshments stand / Kiosk mit Erfrischungen		čerpací stanice PHM; LPG / filling station; LPG / Tankstelle; LPG
	prodejna potravin / grocer's shop / Lebensmittelgeschäft		stadion, hřiště / stadium, playing field / Stadion, Sportplatz
	zdravotní středisko, nemocnice / health centre, hospital / Arztpraxis, Poliklinik, Krankenhaus		parkoviště; letiště / parking; airport / Parkplatz; Flughafen
	autokempink / auto camping / Campingplatz		hranice národního parku (NP) / border of a national park (NP) / Nationalparkgrenze (NP)
	tábořiště; nouzové tábořiště / campground; emergency campground / Lagerplatz; Notlager		hranice chráněné krajinné oblasti (CHKO) a přír. parku / border of protected scenic areas (CHKO) and nature park / Grenze eines Landschaftsschutzgebietes (LSG) und Naturparks
	plánované tábořiště / planned campground / geplanter Lagerplatz		hranice 1. zóny a klidového území NP a CHKO, hranice národních přírodních rezervací, přírodních rezervací a přírodních památek / border of the 1st zone and quiet territory of a NP and a CHKO, border of a national nature reserve, nature reserve and natural memorial / Grenze der 1. Zone und der Ruhezone eines Naturparks oder LSG, Grenze eines Nationalen, Naturschutzgebietes, Naturschutzgebietes oder Naturdenkmals
	letní tábor, rekreační středisko / summer camp, recreation centre / Ferienlager, Erholungsheim		401 025 SÁZAVA 15 název rybářského revíru pstruhového / name of a trout fishing ground / Name eines Forellen-Fischereireviers
	povolené odpočinkové (O), nástupní (N) a výstupní (V) místo v CHKO a NP / permitted rest (O), entrance (N) and exit (V) location in CHKO and NP / erlaubter Ruheplatz (O), Einsatzstelle (N) und Ausstattstelle (V) in LSG und Naturparks		průběh ryb. revíru pstruhového / beginning and end of a trout fishing ground / Beginn und Ende eines Forellen-Fischereireviers
	koupaliště, přírodní koupání, krytý bazén / swimming pool, natural bathing, swimming hall / Schwimmbad, Naturbad, Hallenbad		401 025 SÁZAVA 15 název ryb. revíru mimopstruhového / name of a fishing ground for fish other than trout / Name eines Nichtforellen-Fischereireviers
	informace / information / Information		průběh rybářského revíru mimopstruhového / beginning and end of a fishing ground for fish other than trout / Beginn und Ende eines Nichtforellen-Fischereireviers
	odkaz na reklamu, sídlo inzerenta / advertising reference, advertiser's headquarters / Werbehinweis, Sitz des Inserenten		133 hranice rybářského revíru (říční kilometr) / border of a fishing ground (river kilometre) / Grenze eines Fischereireviers (Flußkilometer)

LEGENDA K NÁKRESŮM JEZŮ / LEGEND FOR WEIR DRAWINGS ZEICHENERKLÄRUNG ZU DEN WEHRZEICHNUNGEN



Způsoby překonávání jezů / Recommended methods for surmounting weirs / Empfohlene Überwindungsarten der Wehre

- sjíždění jezu nebo stupně; nutno předem prohlédnout! / Passage of a weir or gradient; it is necessary to examine in advance! / Befahren des Wehrs oder der Stufe; muß zuvor besichtigt werden!
- sjíždění za určitých podmínek (vyšší stav vody, otevř. propust, terén bez překážek, vodních válců, vývarů apod.); nutno předem prohlédnout! / Passage under certain conditions (higher water status, open sluice-gate, terrain without obstacles, water rollers, stilling basins, etc.) / Befahren unter bestimmten Bedingungen (höherer Wasserstand, offene Schleuse, Gelände ohne Hindernisse, Wasserwalzen, Brodelstellen u.ä.); muß zuvor besichtigt werden!
- přenášení; přetahování lodí po hrázi jezu nebo přes zábranu propusti (shazování) / porting, hauling boats across the dike of a weir or across the sluice-gate protection (towing) / Hinübertragen; Hinüberziehen des Bootes entlang des Wehrdamms oder über die Schleusensperre (Hinabwerfen)
- přenášení, přetahování, shazování lodí za nižšího stavu vody / porting, hauling, towing boats during lower water status / Hinübertragen, Hinüberziehen, Hinabwerfen des Bootes bei Niedrigwasser
- spouštění lodí na úvazu (koničkování) po hrázi jezu nebo propusti ze břehu nebo pilře propusti / launching boats on a slope (towing) from the dike or sluice-gate from the shore or a buttress of the sluice-gate / Hinablassen des angesaiten Bootes (treideln) entlang des Wehrdamms oder des Schleusendamms vom Ufer oder von einem Schleusenpfeiler aus
- spouštění lodí za nižšího stavu vody / launching a boat during lower water status / Hinablassen des Bootes bei Niedrigwasser

	travnatý; hlinitý (pisčitý); kamenitý břeh / grassy, loamy (sandy), stony shore / Grasufer; Erdufer (Sandufer); Steiufer
	zpevněný břeh (beton, kámen) / reinforced shore (concrete, stone) / befestigtes Ufer (Beton, Stein)
	schody / stairs / Treppe
	propust se zvýšeným stolem propusti / sluice-gate with raised sluice table / Schleuse mit erhöhtem Schleusentisch
	propust (se zábranou) / sluice-gate (with barrier) / Schleuse (mit Sperre)
	naplaveniny (kmeny stromů, větve ap.) / floating debris (tree roots, branches etc.) / Schwemmgut (Baumstämme, Zweige u.ä.)
	dřevěné součásti jezu / wooden parts of the weir / Wehr mit Holzteilen
	železné součásti jezu (larsen) / iron parts of the weir (larsen) / Wehr mit Eisenteilen (Larsen)
	plot, zábradlí / fence, railing / Zaun, Geländer
	budova v blízkosti jezu, elektrárna / building in the vicinity of the weir, electrical plant / Gebäude in Wehrnähe, Kraftwerk
	zábrana v náhonu / barrier in the mill-race / Sperre im Graben
	kameny / stones / Steine
	mělčina; kamenný ostrůvek / shoal; stony islet / Sandbank; steinige Flußinsel
	travnatý; hlinitý (pisčitý) ostrůvek; / grassy, loamy (sandy) islet / grasbestandene; erdige (sandige) Flußinsel
	most, lávka / bridge, footbridge / Brücke, Steg
	silnice / road / Straße
	cesta / path / Weg
	proudnice, odtokový jazyk / stream-line, outflow tongue / Flußstrich, Abflußzunge
	profil hráze, pohled z pravého břehu řeky / profile of the dike, view from the right bank of the river / Profil des Damms, Ansicht vom rechten Flußufer
	nebezpečí při sjíždění / dangerous passage / Gefahr bei Befahren
	nebezpečí při přenášení, přetahování / danger when porting, hauling / Gefahr beim Hinübertragen, Hinüberziehen
	nebezpečí při spouštění, shazování / danger when launching, towing / Gefahr beim Hinablassen, Abwerfen
	nesjízdné; pozor, nebezpečí / impassable, beware, danger! / unbefahrbar; Achtung, Gefahr!
	směr toku / direction of current / Richtung des Wasserlaufs

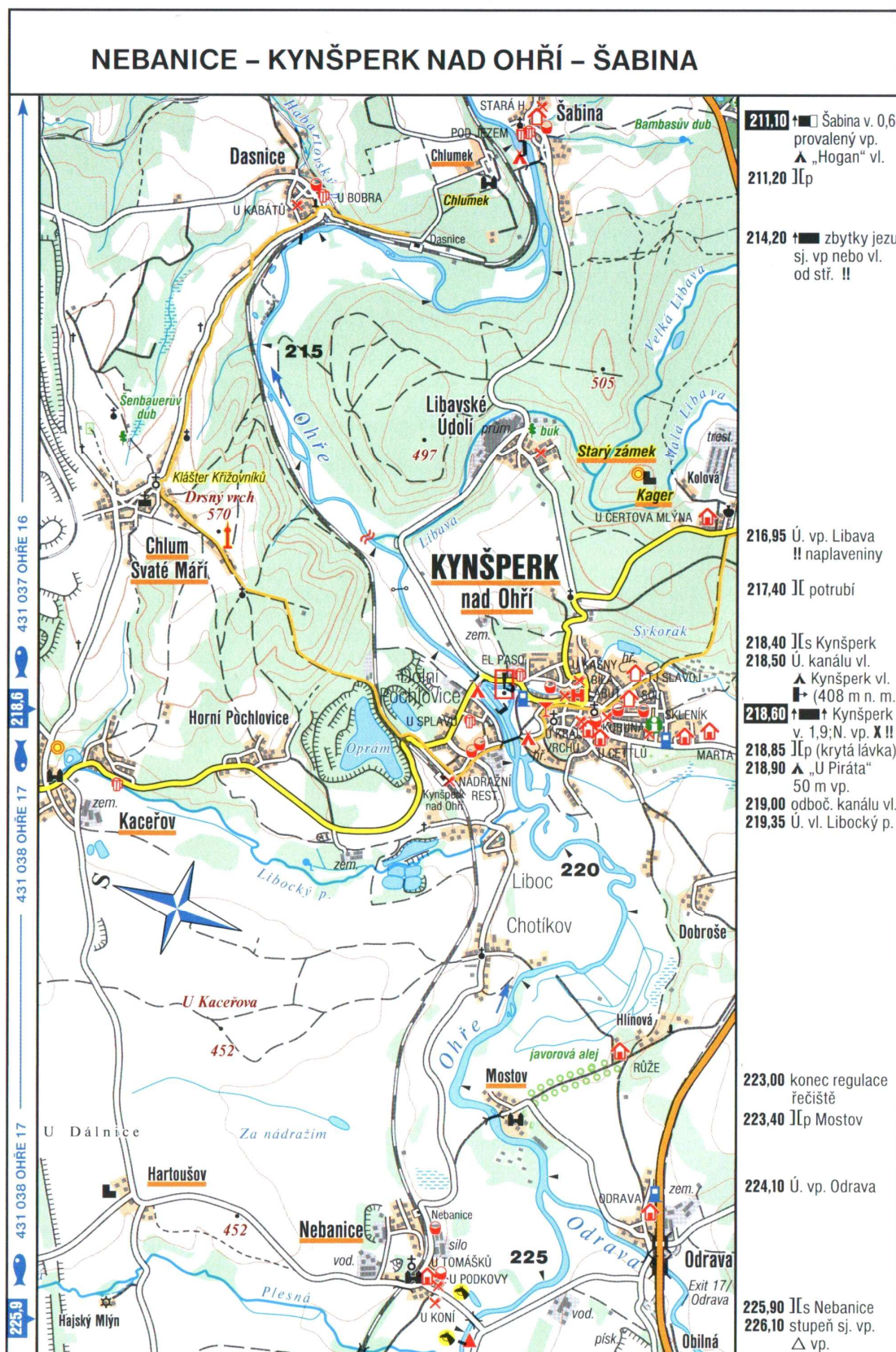
Obecně používané zkratky / Commonly used abbreviations Allgemein benutzte Abkürzungen

ř. km	- říční kilometr / river kilometre / Fluß-km
v.	- výška jezu (vzdutí, rozdíl hladin) / weir height (backwater, differences in level) / Höhe des Wehrs, Damms (m)
d.	- délka jezu včetně propusti / weir length including sluice-gates / Wehrlänge mit Schleuse
N.	- náhon / mill-race / Graben
Ú.	- ústí přítoku, náhonu / mouth of tributary, mill-race / Mündung eines Zuflusses, Grabens
VD, VN	- vodní dílo, nádrž / water work, reservoir / Wasserkraftwerk, Staubecken
m n. m.	- metrů nad mořem / metres above sea level / m ü. d. M
vl	- vlevo / on the left / links
vp	- vpravo / on the right / rechts
pův.	- původní / original / ursprünglich
kam.	- kamenný / stony / aus Stein
kr.	- krátký / short / kurzer
p.	- potok / brook / Bach
sj.	- sjízdňý / passable / befahrbar
stp.	- stupeň / gradient / Stufe
st.	- středem / in the middle / Mitte, in der Mitte befahren
obt.	- obtížný / difficult / schwierig
peř.	- peřejnatý, peřeje / with rapids, rapids / Stromschnellen
neb.	- nebezpečný / dangerous / gefährlich
plán.	- plánovaný / planned / geplant
táb.	- tábořiště, tábor / campground, camp / Lagerplatz, Lager
žel.	- železniční / railway / Eisenbahn-
RZ, RS	- rekreační zařízení, středisko / recreation facilities, resort / Erholungsheim
chat.	- chatový / cottages / Wochenendhäuser
os.	- osada / community / Siedlung
vys.	- vysoký / high / hoch
niz.	- nízký / low / niedrig

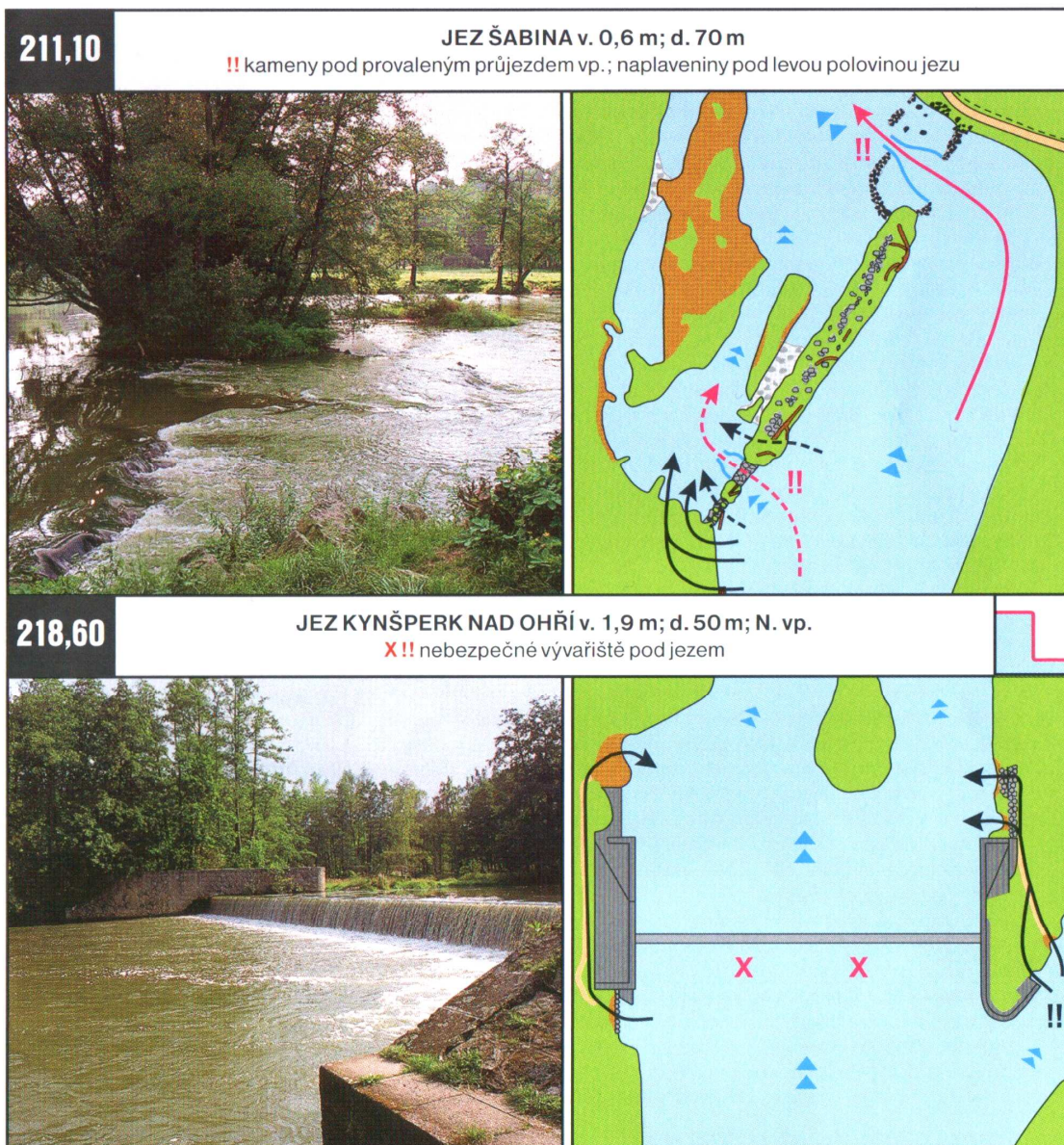
Klíč ke kilometrům / Key to Distances table / Schlüssel zu den Kilometerangaben

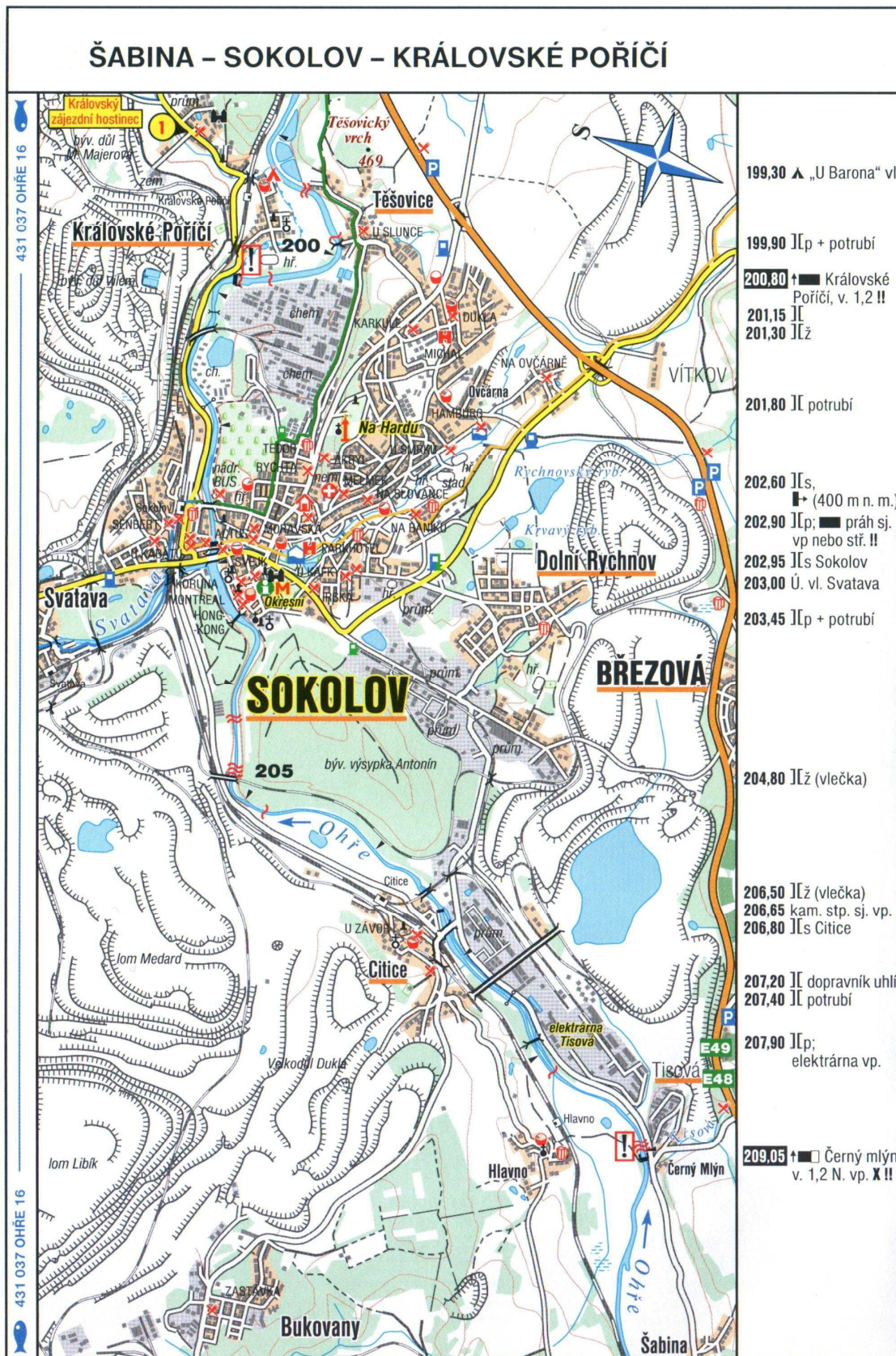
116,1	- říční kilometr (počítáno od soutoku s Labem) / river kilometre (calculated from the confluence with the Labe) / Fluß-km (von der Mündung in die Elbe gerechnet)
135,50	- říční kilometr s odkazem na schéma a snímek jezu / river kilometre with reference to the plan and picture of the weir / Fluß-km mit Hinweis auf Wehrschema und - foto
	- jez, stupeň, bílé pole značí propust, šipka místo přenášení / weir, gradient, white pole marking sluice-gates, arrow to the portage site / Wehr, Stufe - Schleuse in der Mitte
I s, c	- most silniční, cestní / bridge for road, path / Straßenbrücke, Wegebrücke
I ž, p	- most železniční, pěší (lávka) / railway, pedestrian (footbridge) / Eisenbahnbrücke, Fußgängerbrücke (Steg)
▷	- vodočet / water gauge / Pegel
■+	- obvyklý začátek plavby / usual beginning of passage / Einsatzstelle
■-	- obvyklé ukončení plavby / usual end of passage / Aussatzstelle
▲▲▲	- autokemp, tábořiště, nouzové tábořiště / auto camp, campground, emergency camp / Campingplatz, Lagerplatz, Notlager
!!	- pozor nebezpečí / warning, danger / Achtung, Gefahr
X	- nesjízdné, neprůjezdné / impassable, no thoroughfare / unbefahrbar, nicht durchfahrbar

Kilometráže v mapách se čtou netradičně, avšak logicky směrem po proudu řeky od spodu nahoru!

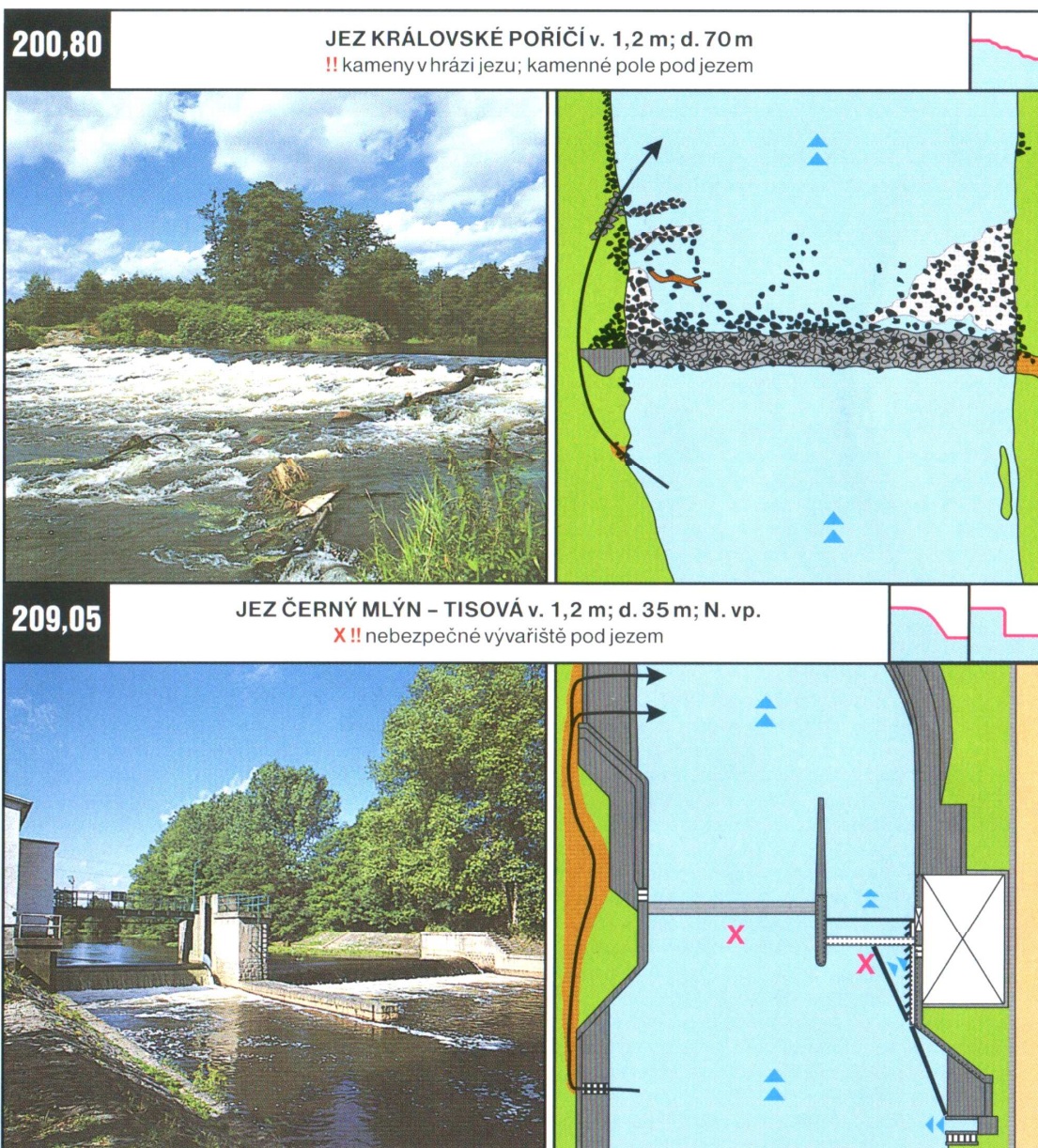


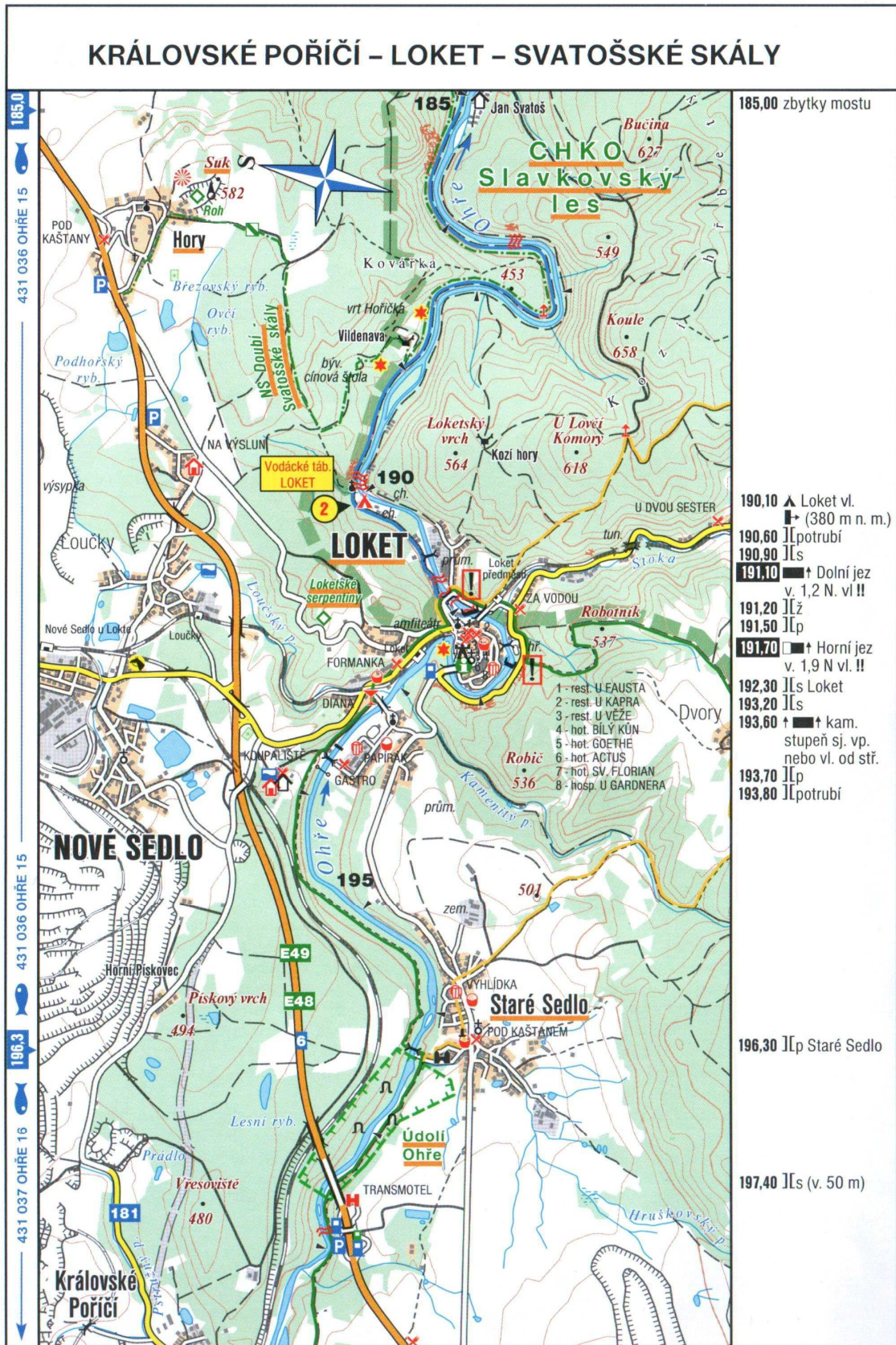
Jezy v úseku Kynšperk nad Ohří - Šabina



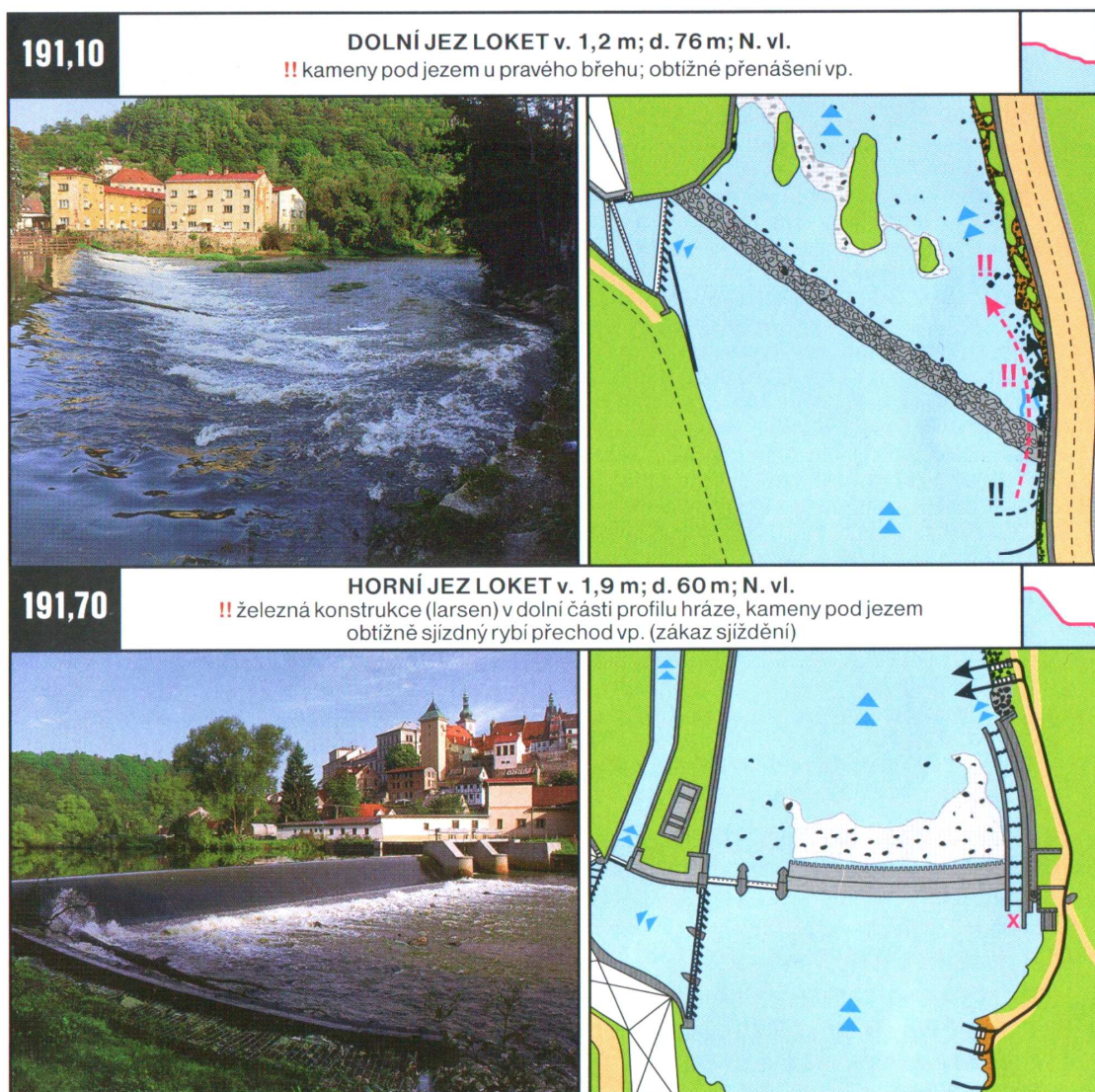


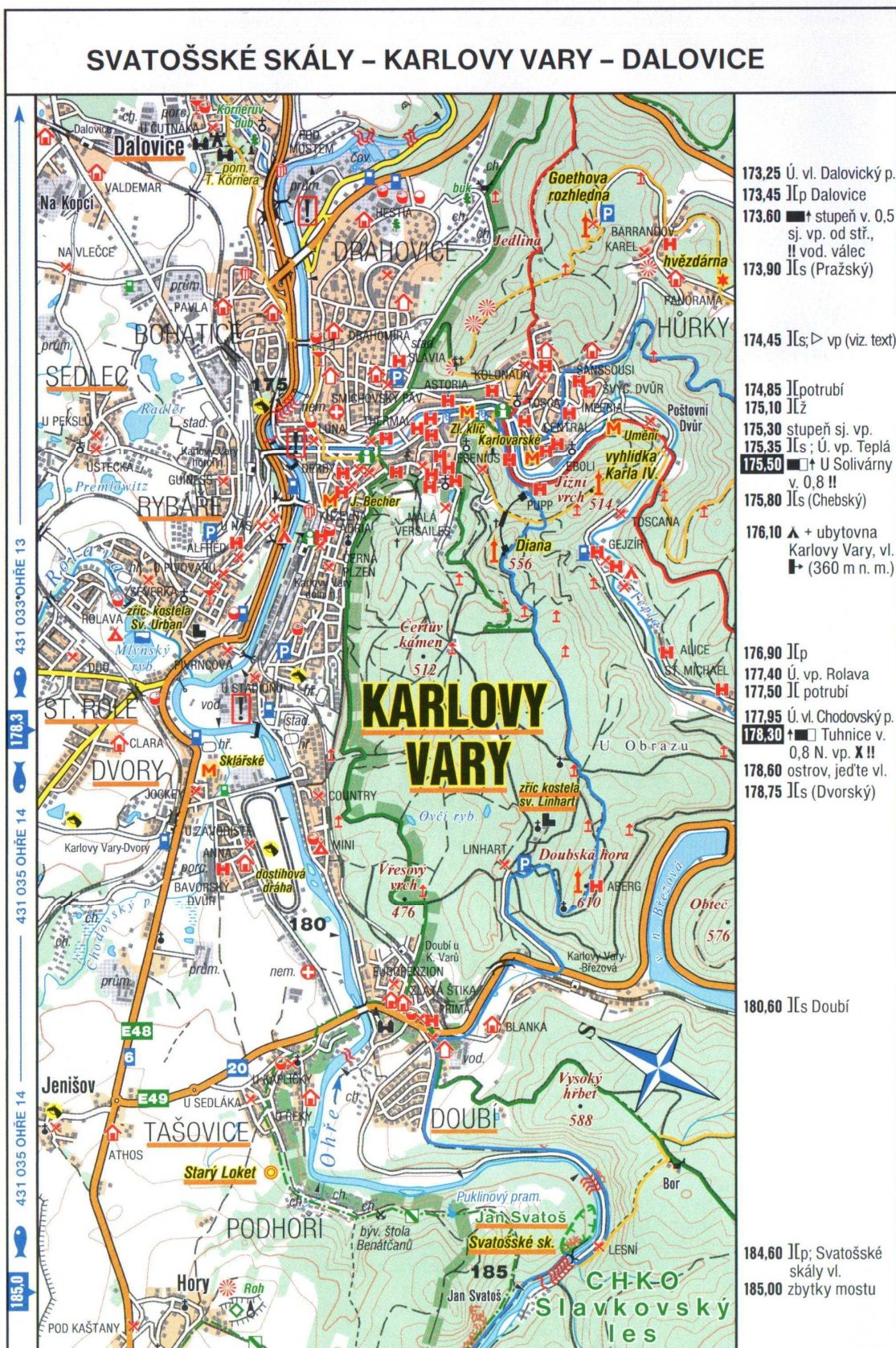
Jezy v úseku Šabina – Sokolov – Královské Poříčí



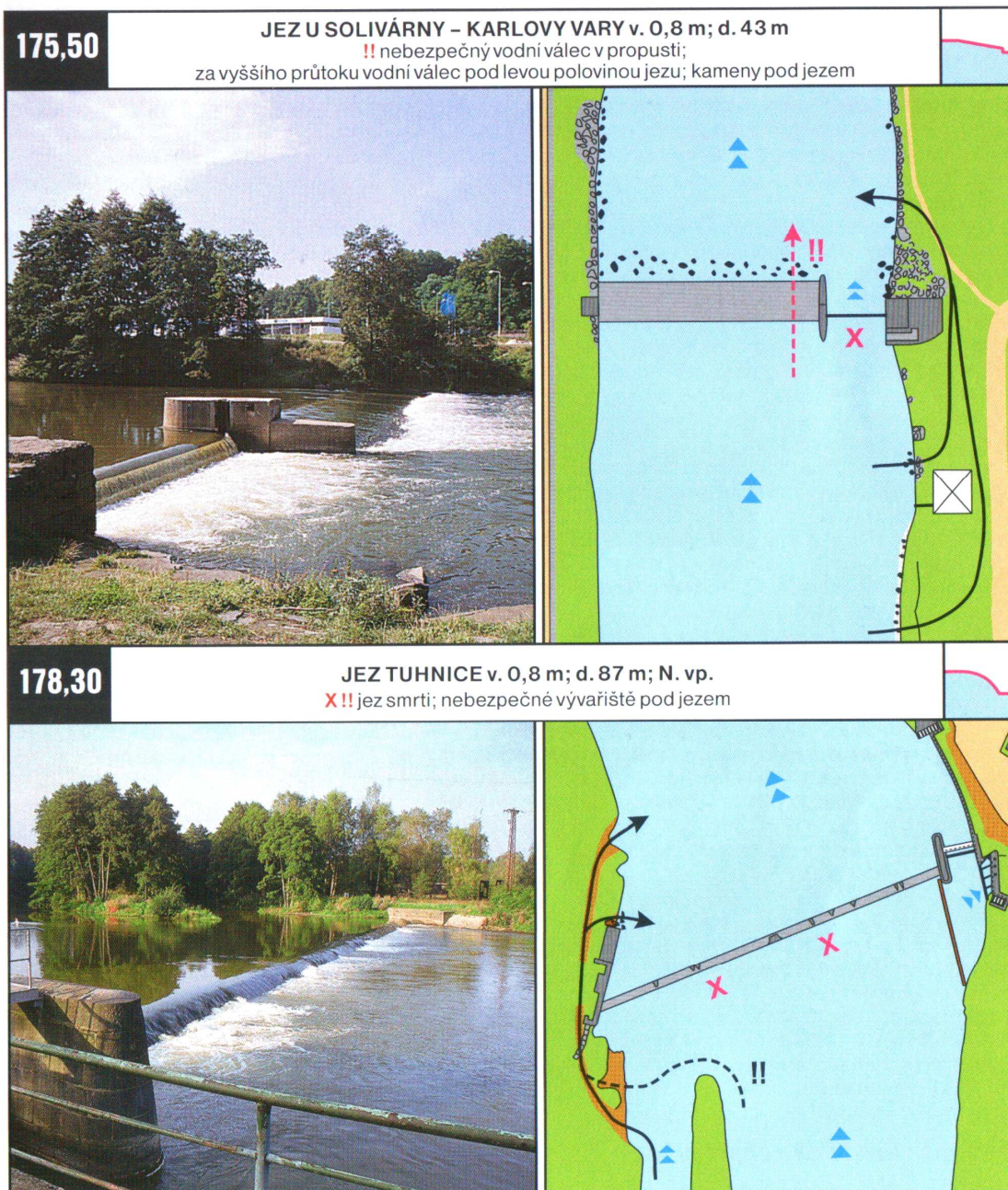


Jezy v úseku Královské Poříčí – Locket – Svatošské skály

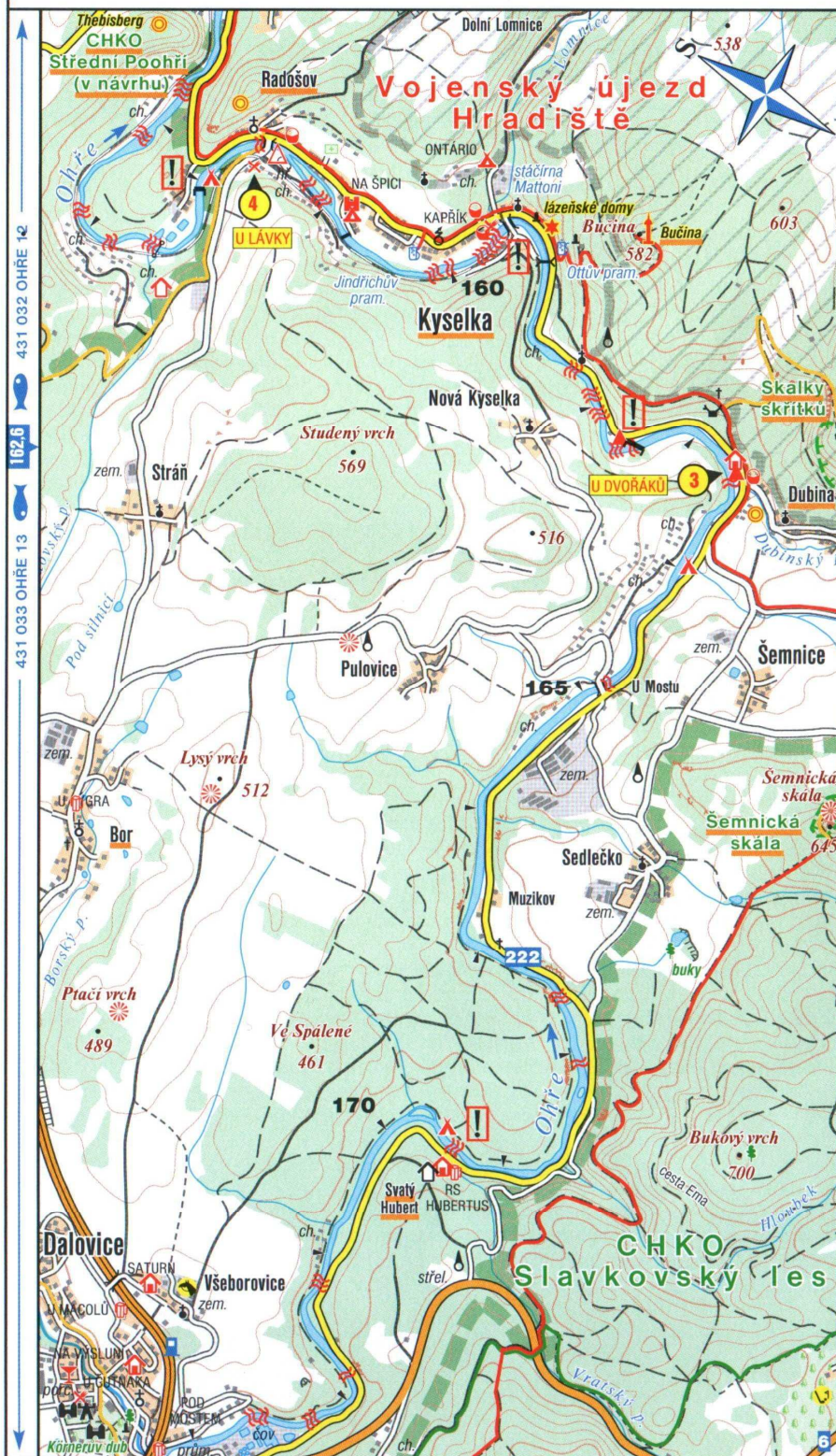




Jezy v úseku Svatošské skály – Karlovy Vary – Dalovice



DALOVICE – KYSELKA – RADOŠOV



- 157,50 J[p]
- 157,95 ▲ □ Radošov v. 1,5 X !!
- 158,00 ▲ Radošov vl.
- 158,50 J[p +]J[s (nový) Radošov
- 159,10 ▲ „Na Špici“ vp.
- 159,20 stupeň sj.
- 160,00 peřej 70 m + 50 m peřej 100 m !!
- 160,40 peřej 300 m !!
- 160,50 J[s Kyselka
- 160,80 J[p]

- 162,60 ▲ □ Dubina v. 1,2 !!
- ▲ „U Jezu“ vp.
- 163,30 ▲ „U Dvořáků“ vp.
- 163,40 Ú. vl. Dubinský p.

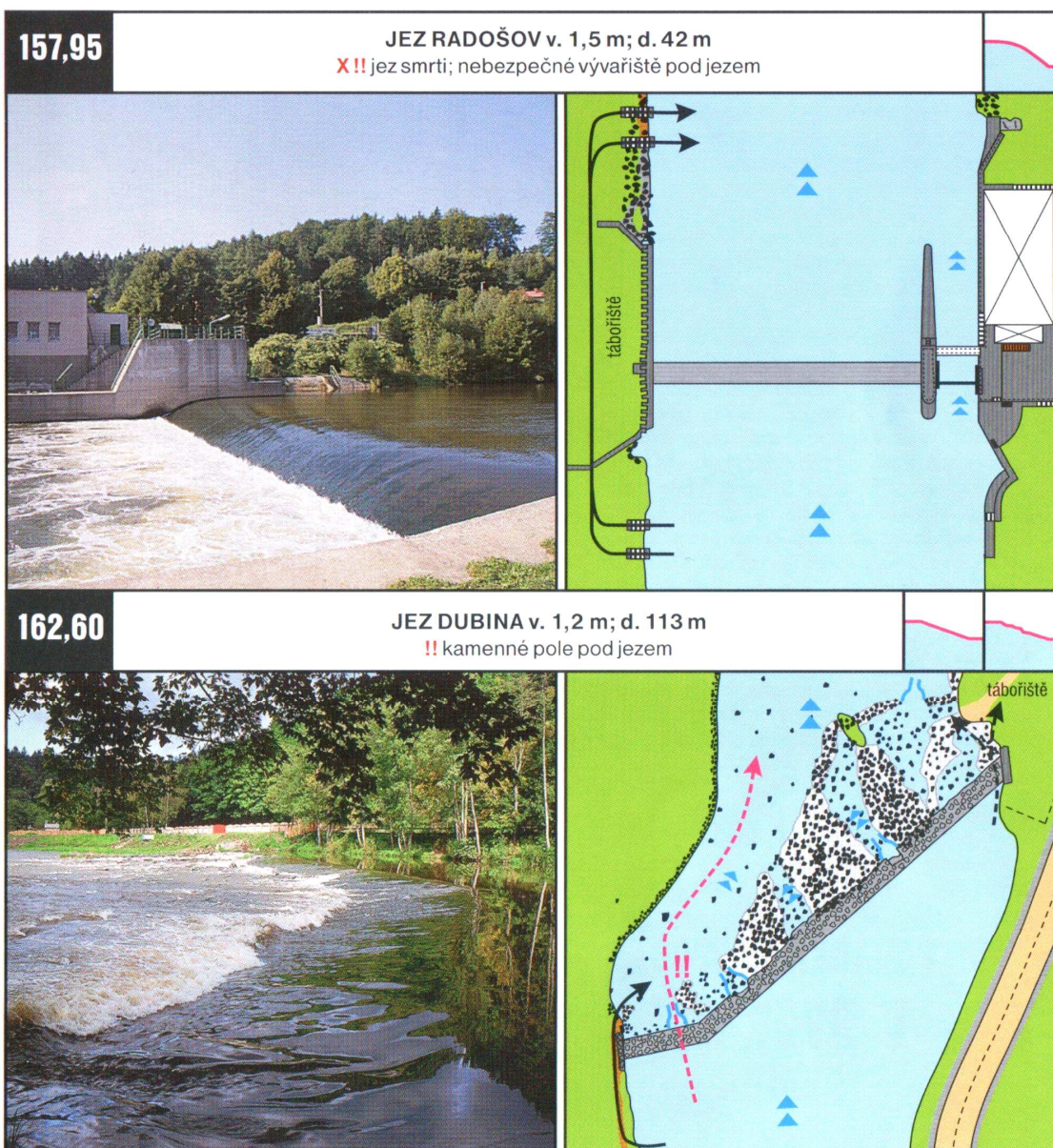
- 164,00 ▲ „Pastýřík“ vp.

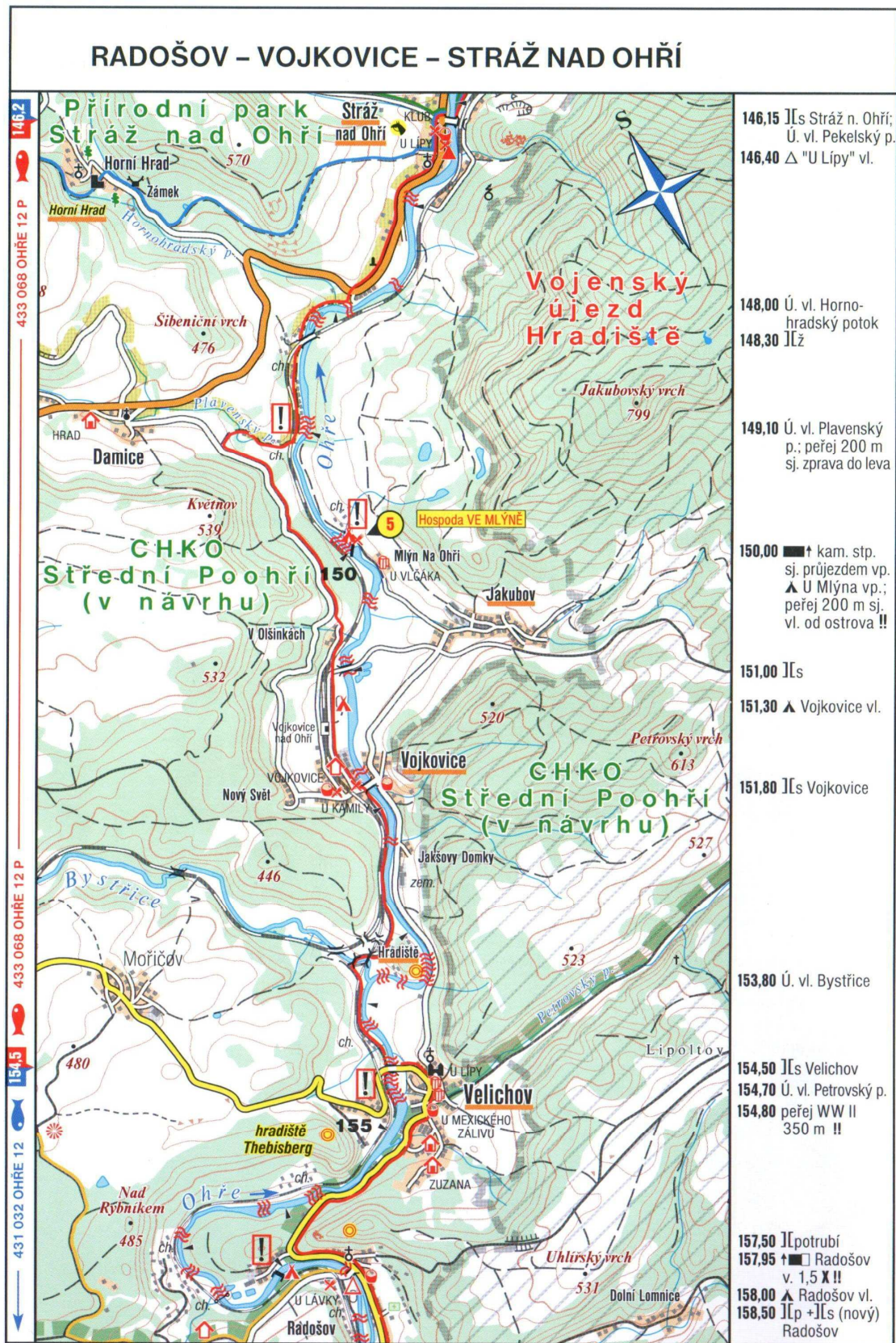
- 164,90 J[s U Mostu

- 169,50 peřej „Hubertus“ WW II 100 m !!; slalom trať
- 169,60 ▲ „Hubertus“ vl.

- 173,25 Ú. vl. Vitický (Dalovický) potok

Jezy v úseku Dalovice – Kyselka – Radošov





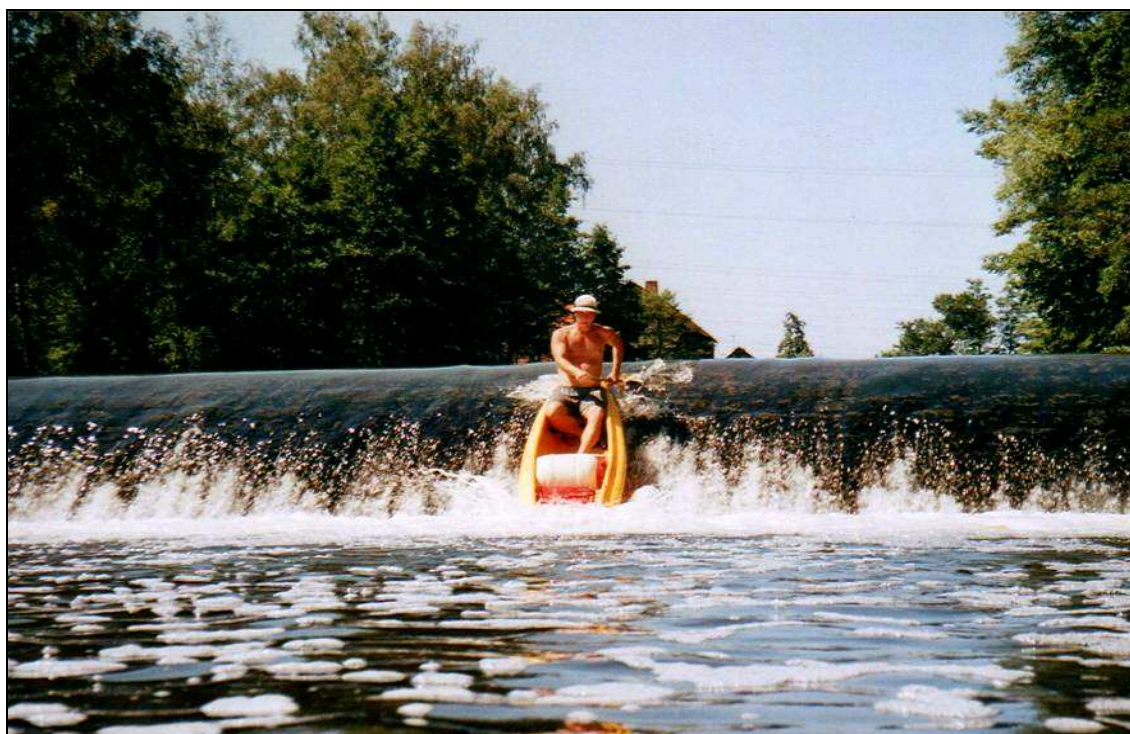
Kompletní mapová část, včetně nákresů jezů: Novák, 2003

Nácvik techniky jízdy v peřejí





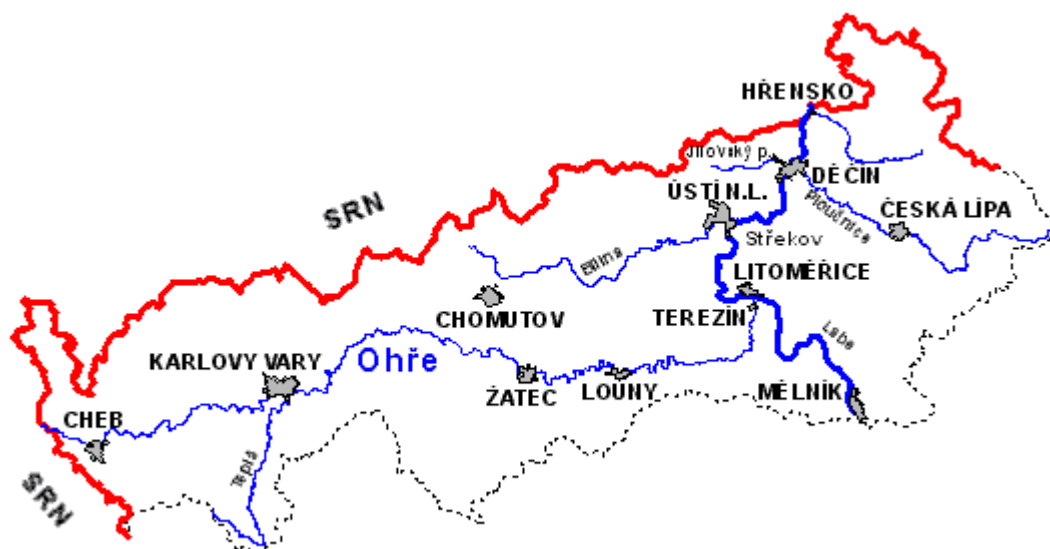
Sjíždění jezu se šikmým spádem



Pramen Ohře v Německu



Mapa znázorňuje území ve správě Povodí Ohře



Mapka Ohře od vodní nádrže Skalka k vodní nádrži Nechranice v délce 139 km



Loket, letecký pohled na město od jihovýchodu



Loketský hrad



Národní přírodní památka Svatošské skály



Peřej v Doubí u Karlových Varů, 150 m od vodáckého tábořiště SK - Liapor



Hotel a sanatorium Imperiál v Karlových Varech, vybudovaný v letech 1910 - 1912



Letecký snímek Ohře s obcemi Dubina, Kyselka, Radošov a Velichov



Kyselka, letecký pohled na areál bývalých lázeňských budov



Radošov, krytý dřevěný most z roku 2003



Loket, veduta města s řetězovým mostem kolem roku 1846 (F.X. Sandmann)

