



Pedagogická  
fakulta  
Faculty  
of Education

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

**Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích**

Pedagogická fakulta

Katedra tělesné výchovy a sportu

Diplomová práce

# **Historie vodáckého areálu Lídy Polesné v Českém Vrbném**

Vypracoval: Bc. Petr Štumbauer

Vedoucí práce: Mgr. Tomáš Tlustý, Ph.D.

Konzultant: doc. PaedDr. Jan Štumbauer, CSc.

Oponent: PaedDr. Bago Gustav, Ph.D.

České Budějovice, 2017



Pedagogická  
fakulta  
Faculty  
of Education

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

**University of South Bohemia in České Budějovice**

Faculty of Education

Department of Sports Studies

Graduation theses

# **The history of Whitewater Area of Lída Polesná in České Vrbné**

Author: Bc. Petr Štumbauer

Supervisor: Mgr. Tomáš Tlustý, Ph.D.

Consultant: doc. PaedDr. Jan Štumbauer, CSc.

Opponent: PaedDr. Bago Gustav, Ph.D.

České Budějovice, 2017

## **Bibliografická identifikace**

**Název diplomové práce:** Historie vodáckého areálu Lídy Polesné v Českém Vrbném

**Jméno a příjmení autora:** Bc. Petr Štumbauer

**Studijní obor:** TchVn – TVSn – SZn

**Pracoviště:** Katedra tělesné výchovy a sportu PF JU

**Vedoucí diplomové práce:** Mgr. Tomáš Tlustý, Ph.D.

**Odborný konzultant:** doc. PaedDr. Jan Štumbauer, CSc.

**Oponent diplomové práce:** PaedDr. Bago Gustav, Ph.D.

**Rok obhajoby diplomové práce:** 2017

### **Abstrakt:**

Tato diplomová práce je zaměřena na historii umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném u Českých Budějovic. Po komplexní přestavbě a revitalizaci, která proběhla v letech 2009 – 2012 je vodácký areál Lídy Polesné nejenom špičkovou umělou slalomovou drahou, která patří svými parametry mezi tři nejlepší v České republice, ale je skutečným a velmi vyhledávaným sportovním, rekreačním a výcvikovým centrem nejenom regionálního, ale i celorepublikového významu. Tato diplomová práce neobsahuje jen vlastní historii tohoto zařízení, ale v širších souvislostech je do ní zařazen i nástin historie kanoistiky v českých zemích do vzniku prvních umělých slalomových drah, dále nástin historie českobudějovické kanoistiky, dále také nástin historie jezu v Českém Vrbném, a z důvodů možnosti srovnání této dráhy s dalšími zařízeními tohoto typu, je v ní i přehled umělých slalomových drah v České Republice a na Slovensku doplněný přehledem jejich parametrů a jejich fotografiemi. Diplomová práce má rozsah 100 stran a je v ní umístěno celkem 86 obrazových příloh s popisky. Ty jsou složeny většinou ze dvou původních fotografií, snímků, mapek, či kreseb.

**Klíčová slova:** historie kanoistiky, řeka Vltava, umělá slalomová dráha, parametry, závodníci, funkcionáři.

## **Bibliographical identification**

**Title of the graduation thesis:** The history of Whitewater Area of Lída Polesná in České Vrbné

**Author's first name and surname:** Bc. Petr Štumbauer

**Field of study:** TchVn – TVSn - SZn

**Department:** Department of Sports studies

**Supervisor:** Mgr. Tomáš Tlustý, Ph.D.

**Consultant:** doc. PaedDr. Jan Štumbauer, CSc.

**Opponent:** PaedDr. Bago Gustav, Ph.D.

**The year of presentation:** 2017

### **Abstract:**

This thesis focuses on history of the artificial slalom track in České Vrbné near České Budějovice. After a complex reconstruction and revitalization, which took place in the years 2009 - 2012, the Lída Polesná water sports complex is a top artificial slalom trail, belonging among the three best in the Czech Republic. Moreover it is a real and very popular sporting, recreational and training center not only of regional but also of national importance. This thesis contains history of the slalom track moreover also includes an outline of the history of canoeing in the Czech lands until the first artificial slalom trails. Furthermore it includes an outline of the history of the České Budejovice canoeing, an outline of the history of the weir in České Vrbné and comparison of this track with other similar facilities. It also includes an overview of artificial slalom trails in the Czech Republic and Slovakia and is further supported by an overview of their parameters and their photographs. The thesis is a 100 page-wide. The thesis has 86 attached pictures with labels. The main format messily consist of two original photographs, pictures, maps, or drawings.

**Keywords:** history of canoeing, river Vltava, artificial slalom track, parameters, competitors, officials.

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě archivovaných Pedagogickou fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

Datum:

Podpis studenta

## **Poděkování**

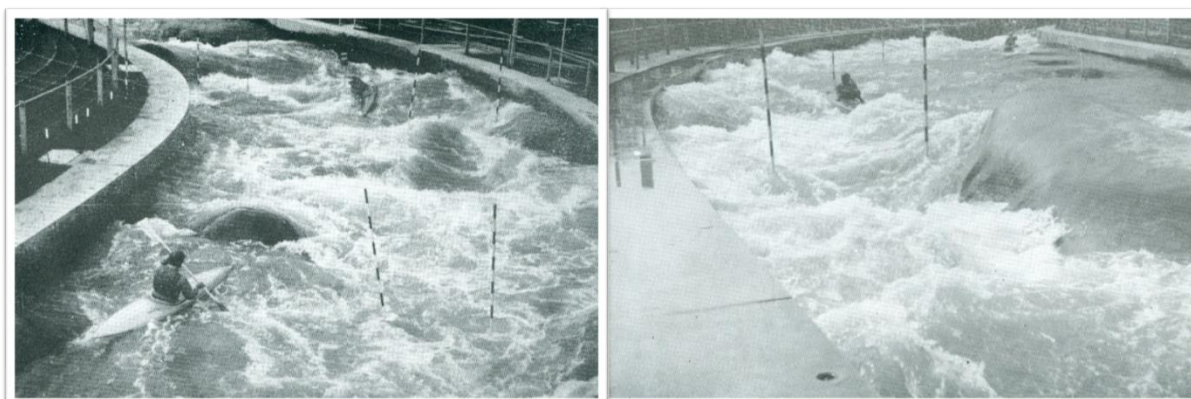
Děkuji vedoucímu mé diplomové práce, který byl pan Mgr. Tomáš Tlustý, Ph.D. a odbornému konzultantovi doc. PaedDr. Janu Štumbauerovi, CSc. za inspiraci k tomuto tématu, odborné vedení, cenné rady, za zapůjčení některých materiálů a literatury. Dále pak velmi děkuji Jakubu Průherovi, který mi poskytl velké množství materiálů, osobních rozhovorů a cenných rad ohledně tématu. V neposlední řadě bych chtěl poděkovat své rodině, která mě podporovala v průběhu celého studia.

## Obsah

<b>1 Úvod</b> .....	<b>8</b>
<b>2 Metodologie práce</b> .....	<b>12</b>
2.1 Cíl, úkoly a předmět práce .....	12
2.2 Metody práce .....	13
2.3 Rozbor pramenů a literatury .....	14
<b>3 Relevantní část historie české kanoistiky od jejích počátků do začátku výstavby umělých slalomových drah</b> .....	<b>17</b>
<b>4 Počátky a vývoj kanoistiky v Českých Budějovicích do otevření umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném</b> .....	<b>35</b>
4.1 Počátky a vývoj kanoistiky v Českých Budějovicích do roku 1938 .....	35
4.2 Vývoj kanoistiky v Českých Budějovicích v letech 1939 – 1948 .....	44
4.3 Vývoj kanoistiky v Českých Budějovicích v letech 1949 – 1980 .....	45
<b>5 Historie jezu v Českém Vrbném a dalších vybraných jezů pod Českými Budějovicemi a jez v Českém Vrbném v závodu České Budějovice – Praha.</b> ....	<b>68</b>
5.1 Historie jezu v Českém Vrbném a dalších vybraných jezů pod Českými Budějovicemi .....	68
5.2 Jez v Českém Vrbném v závodu České Budějovice – Praha. ....	73
<b>6 Teoretická východiska pro stavbu USD a přehled USD v Československu, České republice a na Slovensku</b> .....	<b>77</b>
6.1 Teoretická východiska pro stavbu USD .....	77
6.2 Přehled USD v Československu, České republice a na Slovensku .....	82
<b>7 Vznik a vývoj Vodáckého centra Lídy Polesné v Českém Vrbném</b> .....	<b>96</b>
7.1 Začátky v Českém Vrbném .....	96
7.2 Původní umělá slalomová dráha v Českém Vrbném.....	98
7.3 Revitalizace v letech umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném v letech 2009 – 2012 a její současnost.....	103
<b>8 Závěr</b> .....	<b>111</b>
Seznam zkratk a některé údaje o v práci uvedených organizacích a kanoistických klubech .....	113
Prameny a literatura .....	115

# 1 Úvod

V 70. letech 20. století začala československá kanoistika na divoké vodě ztrácet své pozice vydobyté v závěru 50. let a zejména pak v 60. letech. Příčin byla celá řada, ale jednou z nejvýznamnějších byla absence vhodných tréninkových tratí ve velkých městech, či jejich blízkosti, ve kterých sídlily tradiční kanoistické oddíly. U nás se tento problém začal řešit po fatálním a nečekaném neúspěchu našich slalomářů na XX. olympijských hrách v Mnichově. Zde byl vodní slalom poprvé zařazen do programu olympijských her. Soutěže ve vodním slalomu se odehrály na tehdy supermoderní umělé slalomové dráze v Augsburgu. Naši slalomáři ale byli v té době zvyklí pouze na tratě vytýčené na přírodních, byť často daleko obtížnějších vodních terénech. Umělé slalomové tratě totiž mají kromě řady výhod, mezi které patří hlavně možnost daleko intenzivnějšího a především soustavného tréninku, dále možnost regulace nátoky vody a tím i nezávislost na okamžitém průtoku, také několik nepříjemných vlastností, z nichž snad nejvíce diskutovanou je pulzování vody v nich.<sup>1</sup>



**Obrázek 1.** Fotografie pořízené na olympijském umělém slalomovém kanálu v Augsburgu v roce 1972. Fotografie jsou převzaty z knihy Polesná, L. (1979). *Hranaté medaile*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství, fotopřílohy.

<sup>1</sup> V Augsburgu se uskutečnilo již mistrovství světa na divoké vodě v roce 1957 a každoročně se zde konaly mezinárodní závody. Původní slalomová závodní trať zde byla umístěna v tzv. Ledovém kanálu, který byl postaven k ochraně zdejšího vodního díla před ledovými dřenicemi. Všeobecně se počítalo s tím, že se tato známá trať jen trochu upraví. Nakonec z ní ale zůstala pouze krátká část. Nová trať se však ukázala jako nanejvýš obtížná a záludná. Jednalo se o 660 m dlouhou umělou slalomovou dráhu se třiceti pevnými betonovými překážkami. Historicky první zařazení vodního slalomu do programu letních olympijských her následně vyvolalo velkou aktivitu jak v zemích s velkou tradicí ve vodním slalomu, tak i v řadě dalších, ve kterých se doposud tímto odvětvím příliš nezabývali. Předolympijská generálka v roce 1971, kterou byla trať oficiálně otevřena, ukázala, s jakými problémy se v ní budou potýkat závodníci bez soustavného tréninku na podobných tratích. Neuvěřitelně rychle na to zareagovali východní Němci, kteří si po předolympijské generálce pořídili ve městě Zwickau na levém břehu řeky Zwickauer Mulde hodně věrnou kopii klíčových míst augsburské trati a na té pak velmi intenzivně trénovali. „...*Na základě ofotografování a tematické práce mnoha vyslaných odborníků dokázali východní Němci v neuvěřitelně krátké době postavit stěžejní dvě třetiny přesné kopie kanálu, na kterém trénovali celý půlrok doma...*“ [Polesná, L. (1979). *Hranaté medaile*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství, s. 307.] Závodníci NDR pak následně brali na XX. OH zlato ve všech čtyřech zde vypsanych kategoriích vodního slalomu.



Naše neblahé zkušenosti s olympijským závodem v Augsburgu, a naopak velmi pozitivní zkušenosti v NDR s umělou slalomovou dráhou ve městě Zwickau, a také výstavba umělých slalomových drah v ostatních kanoisticky vyspělých zemích, vedly k výstavbě těchto tratí i u nás.



**Obrázek 2.** Fotografie současného stavu od roku 1989 již nepoužívané umělé slalomové dráhy ve východoněmeckém Zwickau, která byla kopií olympijské trati v Augsburgu. Fotografie převzata z práce Voves, L. (2014). *Vývoj umělých drah pro účely vodního slalomu*. (Diplomová práce). Praha: UK FTVS, s. 34.

Vzhledem k tomu, že vodní slalom je jedním z našich tradičních a úspěšných sportovních odvětví a ruku v ruce s fandovstvím a velkou pomocí jednotlivých závodů povodí spravujících naše vodní toky, postupně v Československu vznikla řada umělých slalomových drah, které v drtivé většině dodnes plně slouží svému účelu. Co do jejich počtu jsme se dokonce stali doslova velmocí.

První a zároveň nejkomplexnější vodácký areál v Československu byl vybudován ve druhé polovině 70. let v Liptovském Mikuláši. Ten byl slavnostně otevřen v roce 1978 jubilejním 30. ročníkem Tatranského slalomu. Bylo to na svojí dobu jedinečné dílo, které tehdy nemělo ve světě obdoby. Jeho vznik okomentoval jeho hlavní iniciátor Ondrej Cibák: „...V Liptovském Mikuláši jsme vybudovali první umělou slalomovou trať v Československu. Doba výstavby byla šťastná z toho důvodu, že v okolí Liptovského Mikuláše tehdy probíhala velká výstavba, vznikaly tam velké přebytky výkopových materiálů, které pro nás byly plnohodnotným stavebním materiálem. Výstavba se mohla uskutečnit v takovémto rozsahu jen za velké podpory Městského národního výboru, tělovýchovných orgánů a Vládního výboru pro cestovní ruch...“<sup>2</sup>

Pozadu za Slovenskem nezůstali ani Češi a již v následujícím roce se uskutečnil veřejný slalomový závod v Brandýse nad Labem, kterým se prvně veřejně vyzkoušela ne zcela

---

<sup>2</sup> Voves, L. (2014). *Vývoj umělých drah pro účely vodního slalomu*. Diplomová práce. Praha: UK FTVS, s. 15.

dokončená umělá slalomová trať v místě sídla oddílu vodního slalomu Dukly. Ta se se plně osvědčila a stala se zdrojem zkušeností pro budování dalších tratí. Závěrem roku 1982 byla dokončena úprava vorové propusti na slalomový kanál v Roudnici nad Labem. Na sklonku října tohoto roku byla po dlouhých letech konečně dokončena přestavba propusti jezu v Praze Troji. Zde se ale podařilo vybudovat prvotřídní slalomovou trať.

Do konce roku 1985 pak byly otevřeny ještě další tři umělé slalomové dráhy. Vynikající výcvikovou dráhou se stala především v roce 1983 otevřená **umělá slalomová trať v Českém Vrbném u Českých Budějovic**. V roce 1984 byla otevřena jedinečná a naše vůbec nejobtížnější umělá slalomová dráha – Trnávka pod přehradou Želiv. Ta je jedním z nejnáročnějších terénů pro vodní slalom v Evropě. V roce 1985 byla otevřena umělá slalomová dráha ve Veltrusech u Kralup nad Vltavou, která vznikla s minimálními náklady přestavěním zdejší vorové propusti. Na Slovensku bylo v roce 1996 nedaleko Bratislavy otevřeno Centrum vodních sportů Čuňovo, které bylo vybudováno v souvislosti se stavbou vodního díla Gabčíkovo.



**Obrázek 3.** Původní podoba umělé slalomové trati v Českém Vrbném u Českých Budějovic. Vpravo je propust původního jezu, která byla pod názvem Kolovadlo nejobávanější součástí původní trati. Osobní archiv Jakuba Průhera.

Období let 2001 – 2004 bylo poznamenáno silnými povodněmi, které postihly v roce 2002 především Čechy. Ty významně poničily USD na Vltavě a na Labi. Tedy České Vrbné, pražskou Troju, Veltrusy a Roudnici nad Labem. Všechny areály však byly po rekonstrukci znovu uvedeny do provozu. Kromě toho u nás vznikly další tři USD. V roce 2003 byla zprovozněna tréninková trať armádního klubu Dukla v pražské Štvanici.<sup>3</sup> V roce 2004 pak byly otevřeny umělé dráhy v Roztokách u Křivoklátu na řece Berounce a rekonstruována první USD

<sup>3</sup> Ta byla první u nás, kde byly instalovány umělé mobilní překážky. Jejím zprovozněním se stala Praha jediným městem na světě, ve kterém jsou dvě oddělené a na sobě nijak nezávislé umělé slalomové dráhy.

na Moravě, kterou je slalomová trať v Opavě. V následném období u nás nevznikla žádná nová dráha, avšak docházelo neustálému přestavování a zdokonalování stávajících. V roce 2006 se pražské Troji se uskutečnilo Mistrovství světa ve vodním slalomu. Bylo to poprvé, kdy tento závod hostila některá z českých USD. Šampionátu se tenkrát zúčastnilo 350 závodníků z 65 zemí a akce představovala významný mezník pro vodní slalom v celé České republice

Při olympijských hrách v letech 2000 v Sydney, 2004 v Athénách a 2008 v Pekingu měl vodní slalom vždy jedno z nejvyšších hodnocení z pohledu zájmu diváků a televizních přenosů.

**V roce 2012 byla dokončena rozsáhlá přestavba vodáckého areálu Lídy Polesné v Českém Vrbném**, která byla zahájena již koncem roku 2009. Zde se také hned uskutečnil závěrečný závod kvalifikace pro účast našich kanoistů na OH v Londýně.<sup>4</sup>

Já jsem si zvolil téma zabývající se právě historií umělé slalomové dráhy v České Vrbném u Českých Budějovic jednak proto, že jsem častým aktivním návštěvníkem tohoto krásného areálu, dále že jsem v tomto umělém slalomovém kanálu také absolvoval několik vodáckých kurzů, mám zde řadu přátel a také proto, že částečně navazuje na téma mé před dvěma roky obhájené bakalářské práce a potažmo i následně vydané monografie, jejímž jsem spoluautorem.

---

<sup>4</sup> Jedním z důvodů pro uspořádání této kvalifikace na zbrusu nové trati bylo i to, že zde předtím nikdo nemohl po delší dobu trénovat a účastníci tudíž měli srovnatelné podmínky.

Naopak v roce 2012 byla uzavřena trať v Roudnici nad Labem, kde zde započala výstavba malé vodní elektrárny a zároveň nové slalomové trati. Po mnoha letech byl také konečně obnoven provoz první české umělé slalomové dráhy v Brandýse nad Labem.

## 2 Metodologie práce

### 2.1 Cíl, úkoly a předmět práce

#### *Cíl práce*

Cílem této diplomové práce je zpracovat v širším kontextu historii vodáckého areálu Lídy Polesné v Českém Vrbném u Českých Budějovic. Jejím podružným cílem je zpracovat relevantní část historie naší kanoistiky do začátku stavby prvních umělých slalomových drah. Dalším podružným cílem je zpracovat historii kanoistiky a vodní turistiky v Českých Budějovicích do doby otevření umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném.

#### *Úkoly práce*

Takto stanovený cíl je dále rozčleněn do těchto dílčích úkolů:

- ✓ Provést detailní obsahovou analýzu všech dostupných souvztažných písemných, fotografických a filmových pramenů, dobových periodik, literatury, vzpomínek pamětníků a internetových zdrojů.
- ✓ Zpracovat relevantní část historie kanoistiky a vodní turistiky v českých zemích do začátku stavby prvních umělých slalomových drah.
- ✓ Zpracovat relevantní část historie kanoistiky a vodní turistiky v Českých Budějovicích do doby otevření umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném.
- ✓ Zpracovat stručný nástin historie původního jezu v Českém Vrbném a vymezit jeho význam pro českobudějovickou kanoistiku a jeho roli v našem nejslavnějším kanoistickém závodu České Budějovice – Praha.
- ✓ Zpracovat přehled a srovnání umělých vodáckých slalomových drah vybudovaných v Československu, potažmo České republice a na Slovensku.
- ✓ Zpracovat vlastní historii výstavby vodáckého areálu Lídy Polesné v Českém Vrbném u Českých Budějovic.
- ✓ Zpracovat do obrazových příloh pokud možno co největší soubor dobových fotografií, snímků, obrázků a tabulek s příslušným komentářem. Všechny obrazové přílohy začlenit vždy pouze do souvztažného textu. Do obrazových příloh zařadit i snímky vystříhané z dobových dokumentárních filmů týkajících se řešené problematiky. Tyto obrazové přílohy opatřit přesným popisem. Do textu též začlenit formou přímých citací relevantní dobové komentáře v periodikách a literatuře.

### **Předmět práce**

Předmět práce je z hlediska **územního** primárně zaměřen na České Budějovice a jejich okolí, v širším kontextu pak na celou Českou republiku a okrajově i Slovensko.

Z hlediska **časového** je předmět práce v širším kontextu primárně zaměřen na období vymezené počátky naší kanoistiky a vodní turistiky a současností.

Z hlediska **věcného** je bezprostředně zaměřen na kanoistiku na proudící vodě a stavby pro toto sportovní odvětví, v širším kontextu pak na naši kanoistiku a vodní turistiku.

### **2.2 Metody práce**

Jedná se o standardní historickou práci z našich nejnovějších dějin tělesné výchovy a sportu. Při jejím řešení byl kladen důraz na detailní obsahovou analýzu všech dostupných souvztažných zdrojů. Jako metody práce byly použity standardní historické metody, a to především přímá a progresivní, a v omezené míře i biografická a nepřímá. Vlastní faktografický popis mohl být, vzhledem ke svému monotematickému charakteru a vymezenému údobí, proveden v jednotlivých částech práce vždy diachronním způsobem.

Vzhledem k výrazně dokumentačnímu charakteru práce byla věnována maximální pozornost zpracování všech dostupných souvztažných písemných, fotografických a filmových pramenů, dobových periodik, literatury, map, vzpomínek pamětníků a internetových zdrojů. Díky poměrně široce vymezenému předmětu práce se celkem logicky, jako jeden z hlavních problémů, objevila značná nerovnoměrnost a nevyváženost výskytu upotřebitelných faktů ve zpracovávaných zdrojích.

Jako samostatný problém se ukázalo získání a zejména přesné popsání dostatečného množství obrazových a fotografických podkladů a příloh, a to jak co do jejich struktury, tak zejména kvality. Pro jejich získání a následné popsání byly využity všechny dostupné zdroje včetně filmových a internetových, a to často v jejich kombinaci. Při použití fotografií zkopírovaných z dobových periodik a také knih je pochopitelně velkým problémem jejich kvalita. Přesto se podařilo zařadit do textu poměrně velké množství fotografických a obrazových příloh, které mají nesporné vypovídající schopnosti. Pod obrazovými přílohami je vždy uveden jejich zdroj.

## 2.3 Rozbor pramenů a literatury

Při zpracování tohoto tématu hrály institucionální archivní zdroje pouze podružnou úlohu, kdy z nich byla čerpána jen malá část v práci uváděných faktů. Bylo to hlavně v částech práce týkajících se historie kanoistiky a vodní turistiky v českých zemích a historie kanoistiky a vodní turistiky v Českých Budějovicích. Jedná se o následující fondy: SOA Třeboň. Fond kanoistické sekce KV ČSTV České Budějovice 1955 – 1964. Fond OV kanoistiky; Okresní archiv České Budějovice. Fondy místní povahy; Tělocvičné a sportovní spolky ČYK Č. Budějovice, 180 C/19; Okresní archiv České Budějovice. Sbírka listin a plánů ke vložce vodní knihy; Okresní archiv České Budějovice. Sbírka map a plánů; Okresní archiv České Budějovice. Sbírka fotografií a pohlednic; Národní muzeum Praha – Historické muzeum. Archiv tělesné výchovy a sportu. Sbírka tělesné výchovy a sportu. Staniční kniha ČYK Č. Budějovice. Dostupné na <http://en.esbirky.cz/subject/3642088#googtrans>.

Naopak pro zpracování vlastní historie umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném měl rozhodující význam osobní archiv Jakub Průhera bývalého reprezentanta ve vodním slalomu, v současnosti předsedy SK vodní slalom České Budějovice. Ten obsahuje mimo jiné i několik stovek autentických fotografií z budování a provozu USD v Českém Vrbném a z její nedávné přestavby. Mimo to obsahuje i stavební plány a fotografie hydraulického modelu přestavby USD. Pro zpracování počátků kanoistiky v Českých Budějovicích měl pak částečný význam i osobní archiv Miroslava Čapka, bývalého funkcionáře ČYK České Budějovice.

Celkově také nepříliš významným zdrojem byl soubor celostátních periodik. Z těch odborných se jednalo především o specializovaný kanoistický a vodácký časopis *Kanoe a kajak* (časopis Svazu kanoistů RČS), roč. 1934 – roč. 1938 a o jeho přímého tematického následovníka, kterým byl časopis *Lodní sporty*, roč. 1949 – roč. 1956. Z časopisů vycházejících po roce 1948 byl částečně využit týdeník *Stadion*, který začal vycházet v roce 1953. Z regionálních periodik pak byly vytěženy *Jihočeské listy* a *Jihočeská pravda*.

Podružný význam pro zpracování tematiky měl i použitý soubor tištěných pramenů. Z něj byly využity prakticky jen publikace *Padesát let Klubu československých turistů*. (1938). Praha: KČST; a *Yachetní sport, kanoe, vodní turistika*. (1931). Praha: ČYK; a brožura *25 let VŠTJ Slavia VŠZ České Budějovice*. (1986). České Budějovice: VŠZ.

Významnou úlohu při zpracování textu hrála použitá literatura. Množství zajímavých informací a postřehů majících vztah ke zpracovávané problematice je převzato a také doslovně citováno z biografické knížky naší nejslavnější kanoistky 60. a 70. let – Polesná, L. (1979).

*Hranaté medaile*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství. Ostatně řešený vodácký areál nese její jméno.

Pro zpracování faktů o historickém vývoji naší kanoistiky měla největší význam publikace Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR*. Praha: ČÚV ČSTV. Pro orientaci v množství a parametrech původních jezů na našich vodáckých využívaných tocích měla velký význam publikace Teklý, V. (1947). *Kilometráž českých řek. II. doplněné vydání*. Praha: KČST.

Velký význam pro zpracování problematiky měla i monografie Štumbauer, J., & Štumbauer, P. (2015). *Historie kanoistického závodu České Budějovice – Praha*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, s. 59; respektive tematicky sladěná bakalářská práce Štumbauer, P. (2015). *Historie kanoistického závodu České Budějovice – Praha*. (Bakalářská práce). Č. Budějovice: Jihočeská univerzita – Pedagogická fakulta.

Pro zpracování počátků českobudějovické kanoistiky byla využita práce Štumbauer, J. (1992). *Dějiny spolkové tělesné výchovy a sportu v Českých Budějovicích od poloviny devatenáctého století do roku 1938*. (Habilitační práce). Praha: Univerzita Karlova – Fakulta tělesné výchovy a sportu. Pro následné období pak práce Rolínek, J. (1988). *Historie kanoistiky v Českých Budějovicích*. (Diplomová práce). České Budějovice: Pedagogická fakulta.

Pro orientaci ve vývoji umělých slalomových drah ve světě a u nás měla velký význam práce Voves, L. (2014). *Vývoj umělých drah pro účely vodního slalomu*. (Diplomová práce). Praha: UK FTVS.

Pro zpracování hlavní tematiky měl daleko největší význam osobní archiv Jakuba Průhera našeho někdejšího olympionika a nyní hlavního hybatele změn a činnosti ve vodáckém areálu Lídy Polesné v Českém Vrbném.

Z internetových zdrojů měly pro problematiku význam následující stránky: [http://budejovicepraha.cz/wp-content/uploads/vysledky\\_historie.pdf](http://budejovicepraha.cz/wp-content/uploads/vysledky_historie.pdf);  
<http://www.kanoe.cz/home/prehled-rubrik/27-trate/300>; <http://www.raft.cz/kanaly.aspx>;  
Ježek, S. České Vrbné. (2005). Dostupné z: <http://www.kanoe.cz/home/prehled-rubrik/27-trate/300>; Ouředník, V. (2012). Stručné dějiny armádního vodního slalomu. Dostupné z: <http://www.duklabrandys.cz/node/1>; a Průher, J. et al. (2012). Revitalizace. Dostupné z: <http://www.slalom.cz/revitalizace-vodackeho-arealu-ceske-vrbne.php>.

Z filmů uvedených v seznamu literatury měl význam snímek natočený Československým armádním filmem o 25. ročníku závodu České Budějovice – Praha: Hampl,

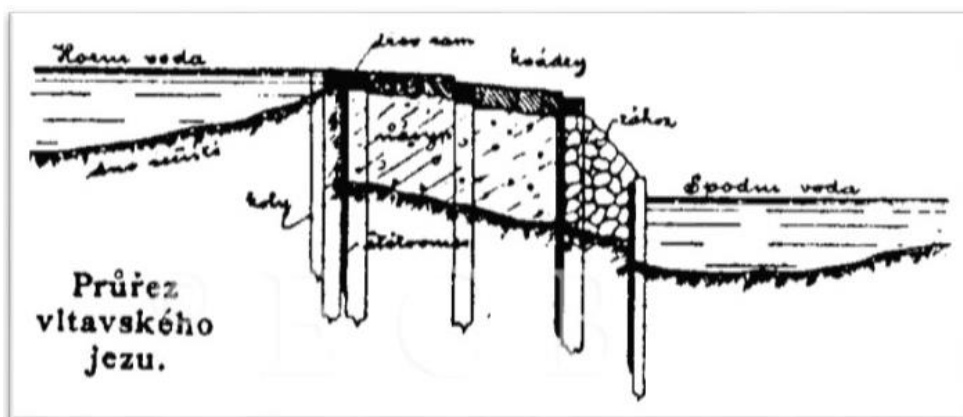
V. (režie), Fojtík, M., & Šmajsl, J. (kamera). (1957). *České Budějovice – Praha*. Z tohoto filmu pak bylo vystřiženo i několik obrazových příloh. Obdobně bylo několik snímků vystřiženo i z *Československého filmového týdeníku*. (1958), č. 26.



### 3 Relevantní část historie české kanoistiky od jejích počátků do začátku výstavby umělých slalomových drah

Již v dávné historii českých zemí byly řeky nejenom důležitým místem lovu, ale postupně se hlavně staly důležitými dopravními osami. Zprvu se používala jen jednoduchá plavidla umožňující rybolov a převoznictví, ale zdaleka největší význam získala doprava dřeva. Spolu s ní se postupně rozvinula také doprava zboží za účelem obchodu. Nejdůležitější dopravní cestou se stala především naše největší řeka – Vltava. Na ní se rozvíjela plavba dřeva již od 8. století. Dřevo se tedy po ní splavovalo po následující dlouhá staletí nejprve volně a později po jejích četných úpravách i ve formě vorů.

Českým specifikem, které do značné míry regulovalo a ovlivňovalo sjízdnost zdejších málo vodnatých řek, byly mlýnské jezy. První pravidla pro stavbu jezů a vorových propustí v nich a příkazující mlynářům umožnění volné a bezpečné plavby těmito jezy stanovil již Karel IV.<sup>5</sup> Jezy a jejich propusti pak hrály významnou roli při určování charakteru naší kanoistiky a vodní turistiky.



**Obrázek 4.** Typická konstrukce vltavského jezu. Obrázek převzat z časopisu *Kanoe a kajak*, roč. 1937, č. 4, s. 53.

Za vůbec první české vodáky jsou vydáváni rytíř Jan Zachař z Pašíněvsí a Petr Vok z Rožmberka.<sup>6</sup> Petr Vok z Rožmberka sjel okolo roku 1600 na rybářském člunu Vltavu z Českého Krumlova do Prahy. Podobných zmínek o prvních plavbách na našich řekách, zejména pak Vltavě je více, a to jak v literatuře, tak ve výtvarném umění.

Od poloviny 19. století jsou zaznamenány první hodnověrné zprávy o sportovních rekreačních a následně i turistických jízdách na lodích na našich řekách. Prvními loděmi pro

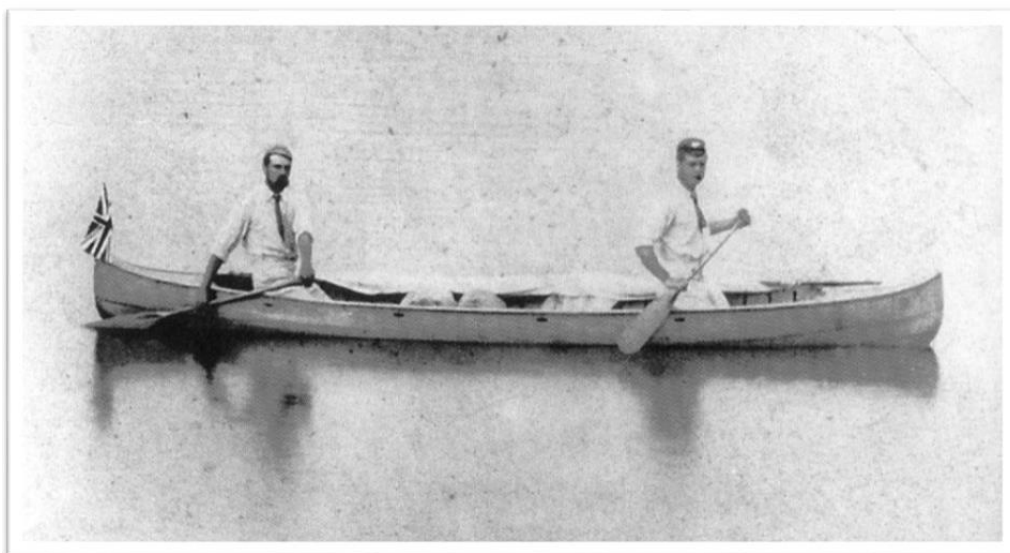
<sup>5</sup> *Yachetní sport, kanoe, vodní turistika.* (1931). Praha, s. 34.

<sup>6</sup> Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s. 269.

zábavu u nás byly sandolína a maňásek.<sup>7</sup> Již v 60. letech 19. století vládl na Vltavě skutečně čilý vodácký ruch, jak o tom svědčí zachované obrazy a rytiny a z pozdější doby pak i fotografie. Za počátek kanoistiky u nás je všeobecně považována plavba, kterou vykonali Angličané Stevens a Bradley v roce 1875 po Malši a Vltavě z Č. Budějovic do Prahy.



**Obrázek 5.** Dobová reklama na maňásky a fotografie reje pražských dam na nich. Obrázek převzat z monografie Štumbauer, J., & Štumbauer, P. (2015). *Historie kanoistického závodu České Budějovice – Praha*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, s. 30.



**Obrázek 6.** Na této známé a u nás často publikované fotografii jsou podle Josefa Rösslera-Ořovského zachyceni angličtí obchodníci Stevens a Bradley, kteří u nás v červnu 1875 sjeli Malši, střední a dolní Vltavu a navazující úsek Labe. Převzato z publikace Ninger, M., & Koliš, J. (2003). *Český sport 1862 – 1914*. Kladno: Nezávislý novinář, s. 56.

V 80. letech byly ve většině našich tehdy existujících veslařských klubech používány k plavbě kromě veslic i kánoe. Většinou se jednalo o typ Robroy.<sup>8</sup> V roce 1884 si pozdější velký

<sup>7</sup> Jako sandolína byla tehdy nazývána dřevěná loď konstrukčně a tvarově podobná menší pramici, která sloužila především k rybolovu, k převoznictví a také svátečním vyjížděním. Maňásek (maňas, někdy také švec či jezdiček) je konstrukčně velmi jednoduchá malá dřevěná loďka s plochým dnem. V nejjednodušší podobě byla vyrobena ze tří větších prken, kdy jedno tvořilo dno a mělo kapkovitý tvar a dvě další prkna ohnutá do oblouku vytvářela boky. Pádlovalo se na něm jednoduchým oboustranným (tzv. dvoulistým) pádlem. Byla to vlastně dřevěná žerď s přibitými prkénky na jejích koncích.

<sup>8</sup> *Yachetní sport, kanoie, vodní turistika*. (1931). Praha, s. 40.

propagátor vodní turistiky Josef Rössler-Ořovský, tehdy ve svých 15 letech, postavil své první jednoduché plavidlo, které nazval ježdík. Byl to klasický český maňásek vyrobený ze tří prken. Sjel na něm Vltavu z Týna, Berounku, Tichou Orlici a část Labe. Za další dva roky již se svými přáteli prováděl pravidelně tzv. rivercamping.<sup>9</sup>

V roce 1893 založil J. Rössler-Ořovský Český Yacht Club – ČYC (ČYK).<sup>10</sup> V názvu klubu byl sice jachting, ale jednalo se hlavně o náš první kanoistický klub. Okolo roku 1905 se u nás začaly stavět první kanadské kánoe a také se zde objevily skládací kajaky. Do roku 1910 tak mohly být sjety všechny naše hlavní řeky.



**Obrázek 7.** Na fotografii z roku 1905 je zachycena jedna z prvních kánoí v Čechách. Fotografie převzata z knihy Teklý, V. (1955). *Vodní turistika*. Praha: STN.



**Obrázek 8.** Zcela mimořádný význam pro rozvoj naší kanoistiky a vodní turistiky měly od samého počátku. Svatojánské proudy Jejich krásné peřeje a skalní stěny na březích jsou vidět na snímku vlevo. Vpravo je zachycena ve Svatojánských proudech skupina průkopníků naší kanoistiky na původních kanadských kánoích. Oba snímky jsou vystřiženy z filmu z filmu Pech, A. (1912). *Svatojánské proudy*. Praha: Kinofa. (Národní filmový archiv).

<sup>9</sup> Jako rivercamping je označovaná větší vodní túra spojená s přespáním na břehu řeky, při které si posádka veze veškerý tábornický materiál a zásoby s sebou.

<sup>10</sup> Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR*. Praha: ČÚV ČSTV, s. 10.

Na rozvoji naší kanoistiky a vodní turistiky se v období před I. světovou válkou již významně podíleli vodní skauti a vysokoškoláci.<sup>11</sup> Významným mezníkem naší kanoistiky se stal rok 1913, ve kterém se v Praze uskutečnily první kanoistické závody. Jejich pořadatelem byl Český Yacht klub a soutěžilo se ve třech disciplínách na tratích od 400 m do 1 km. Následně byl po delších jednáních a po řadě přípravných porad hlavně z popudu J. Rössler-Ořovského založen Svaz kanoistů Království českého.<sup>12</sup> Slibný rozvoj naší kanoistiky byl přerušěn vypuknutím I. světové války.

Kanoistický život se u nás začal opět probouzet k životu v roce 1919. Zpočátku to bylo zejména agilností oddílů vodních skautů a vodácké sekce Vysokoškolského sportu. Zasluhou našich vodních skautů také vznikla vodácká pramice. Ta se od původní rybářské odlišuje zdviženou záďí, mohutným vlnolamem na přídi a používáním pádel místo vesel. U nás se tak zrodila ve světě ojedinělá loď vhodná pro výcvik, vodní turistiku a náborové závody, která je zároveň levná, pevná a bezpečná. Naši vodní skauti také používali vícemístné kánoe, které se nazývají šarpie.

Desetiletí 1920 – 1930 můžeme označit jako období bouřlivého rozvoje naší kanoistiky. Přispěly k tomu jednak rostoucí počet oddílů vodních skautů,<sup>13</sup> stejně jako rostoucí počet klasických kanoistických oddílů, dále skutečnost, že se do kanoistického dění zapojil KČST. V nemalé míře k tomu přispělo i spontánně se rozvíjející trampské hnutí. Specifikou českého trampingu byla jeho takřka úplná vazba na tehdy velmi romantická říční údolí hlavně nad Prahou, ale i říční údolí v blízkosti dalších větších měst. Zejména romantické Svatojánské proudy byly od začátku 20. století opravdovým rájem všech milovníků přírody, kromě turistů a vodáků také trampů.

Počátkem 20. let také vznikla tradice našich distančních kanoistických závodů. V roce 1921 byla vypsaná turistická jízda spolehlivosti na trati Záhoří – Chuchle dlouhá 32 km. Ta se stala základem regulérního závodu Svatojánské proudy – Zbraslav vypisovaného od roku 1923. V roce 1922 byl založen ve světě naprosto ojedinělý závod České Budějovice – Praha. V následujícím roce byl založen 65 km dlouhý závod Cholín – Praha. Od roku 1926 se jezdil

---

<sup>11</sup> Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s. 269 a také Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR*. Praha: ČÚV ČSTV, s. 11.

<sup>12</sup> Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR*. Praha: ČÚV ČSTV, s. 12.

<sup>13</sup> V řadách vodních skautů vyrostla i pozdější vynikající posádka C2 Jan Brzák (Felix) – Vladimír Syrovátka (Rus).

veřejný kanoistický závod Praha – Měchenice – Praha, jehož první část tvořilo hlavně koníčkování lodí proti proudu. V roce 1927 byl uspořádán první ročník kratšího závodu Libřice (Davle) – Braník a v roce 1929 pak závod Kamýk – Štěchovice.<sup>14</sup> Pozadu nechtěli zůstat ani Jihočeši, kteří v roce 1930 založili tradici, podle tehdejší kilometráže 42,2 km dlouhého a následně velmi oblíbeného kanoistického závodu, tzv. Jihočeského vodáckého maratonu Český Krumlov – České Budějovice.

V roce 1924 byla v Kodani založena mezinárodní kanoistická federace- Internationale Repräsentantschaft für Kanusport (IRK).<sup>15</sup> Jejimi zakládajícími členy byly Švédsko, Dánsko, Německo a Rakousko. Náš kanoistický svaz k ní sice přistoupil až v roce 1925, ale je oficiálně počítán mezi pět zakládajících členů IRK. Hned v tomto roce byl náš svaz pověřen pořádáním velkých mezinárodních kanoistických závodů. Ty byly uspořádány v Praze v rámci VIII. olympijského kongresu. Jejich cílem byla hlavně propagace kanoistiky před účastníky tohoto kongresu tak, aby se mohla stát řádným olympijským sportem.<sup>16</sup>

Od tohoto roku bylo pravidelně pořádáno mistrovství republiky v rychlostní kanoistice na kánoích a kajacích na klasických tratích. V roce 1928 sdružoval svaz 18 klubů s cca 1 900 členy. Registrováno bylo 1 800 lodí (převážně kánoí a švédských kajaků).<sup>17</sup> Velké zásluhy na rozvoji naší kanoistiky měl také KČST. V roce 1925 byl ustanoven Kroužek vodní turistiky (KVT) při pražském odboru KČST. Po něm začaly rychle vznikat vodácké kroužky KČST i v dalších městech. Členové těchto kroužků se zapojili také do závodní činnosti, neboť KČST začal organizovat i své vlastní kanoistické závody. Jeho hlavní zásluha však tkví v rozvoji vodní turistiky. V roce 1928 zřídil KČST na Sejckém ostrově na střední Vltavě naše první oficiální vodácké tábořiště, které se stalo základem naší pozdější velmi husté sítě vodáckých tábořišť.

KČST věnoval úsilí i organizaci dopravy lodí a organizaci vodáckých zájezdů. Pražský KVT také vydal v roce 1927 první vodáckou kilometráž českých řek.<sup>18</sup> Na ni pak navázala podrobná *Kilometráž českých řek* Vratislava Teklého z roku 1936 a její II. doplněné vydání z roku 1947. KČST Brno se ve 2. pol. 30. let zasloužil o vznik našeho vodního slalomu.

---

<sup>14</sup> Předchozí podle: Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR*. Praha: ČÚV ČSTV, s. 17.

<sup>15</sup> V roce 1946 byla založena místo zrušené Mezinárodní federace kanoistiky IRK (Internationale Repräsentantschaft für Kanusport) nová Mezinárodní federace kanoistiky ICF (International Canoe Federation) se sídlem v italské Florencii. Důvodem bylo mimo jiné i to, že v původní IRK měli převahu Němci a založením nové mezinárodní federace byla jejich převaha vyeliminována.

<sup>16</sup> Jako ukázkový sport byla kanoistika zařazena již do programu VIII. OH 1924 v Paříži.

<sup>17</sup> Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s. 270.

<sup>18</sup> Teklý, V. (1938). *Vodáctví v Klubu čs. turistů*. In *50 let Klubu čs. turistů*. Praha: KČST, s. 81.

Naši kanoističtí nadšenci začali podnikat i dálkové túry po zahraničních řekách. V tomto směru sehrál jedinečnou roli prof. Karel Wála z Vysokoškolského sportu Praha. Jen ve druhé pol. 20. let sjel se skupinami studentů In, Adižu, Pád, Labe do Německa, Dunaj až do Černého moře, nebo Rhône do Marseille.<sup>19</sup>

Podíl na rozvoji naší vodní turistiky měli i členové dalších organizací např. Touring Clubu, který organizoval zájezdy na slovenské, ale i alpské řeky a zasloužil se o propagaci skládacího kajaku. Rozšíření skládacích kajaků mělo v tehdejších podmínkách pro rozvoj naší vodní turistiky velký význam. Vodáci byli díky nim daleko méně závislí na vozidlech s vlekem, snadnější byla i jejich doprava po železnici. Postupně se skládací kajaky prosadily i v závodní kanoistice. A to zejména v distančních závodech, kde byly vypisovány jako kategorie F1 a F2. Od roku 1933 do roku 1953 jsou pro ně vedeny v distančních závodech i naše oficiální mistrovské tabulky.<sup>20</sup> Obratné skládací kajaky měly velký význam i v počátcích vodního slalomu.



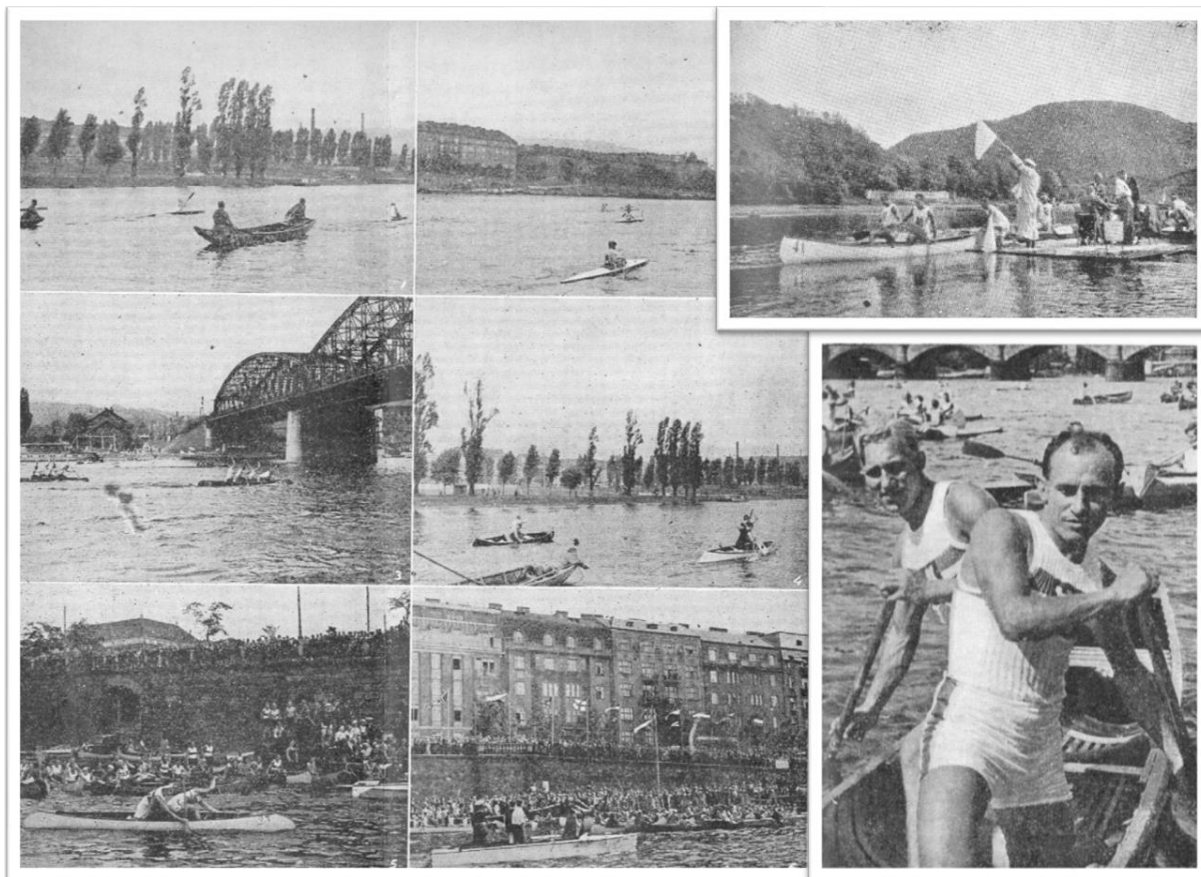
**Obrázek 9.** Skládací kajaky měly od 20. až do 60. velký význam zejména pro rozvoj naší vodní turistiky. Uplatňovaly se však i distančních závodech a v počátcích vodního slalomu. Obrázek převzat z monografie Štumbauer, J., & Štumbauer, P. (2015). *Historie kanoistického závodu České Budějovice – Praha*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, s. 47.

Váha naší kanoistiky byla počátkem 30. let tak velká, že náš svaz byl pověřen organizací prvního mistrovství Evropy uspořádaného v tomto sportovním odvětví. To se konalo v Praze v roce 1933. Do Prahy se tehdy sjelo 58 závodníků z deseti zemí. Naši závodníci a závodnice zde získali dvě první, dvě druhá, jedno třetí, jedno čtvrté a dvě pátá místa. Součástí programu

<sup>19</sup> Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s. 270.

<sup>20</sup> Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR*. Praha: ČÚV ČSTV, s. 185 – 186.

byla i dálková plavba České Budějovice – Praha. Úspěch tohoto mistrovství dopomohl i k zařazení kanoistiky na program olympijských her v roce 1936.



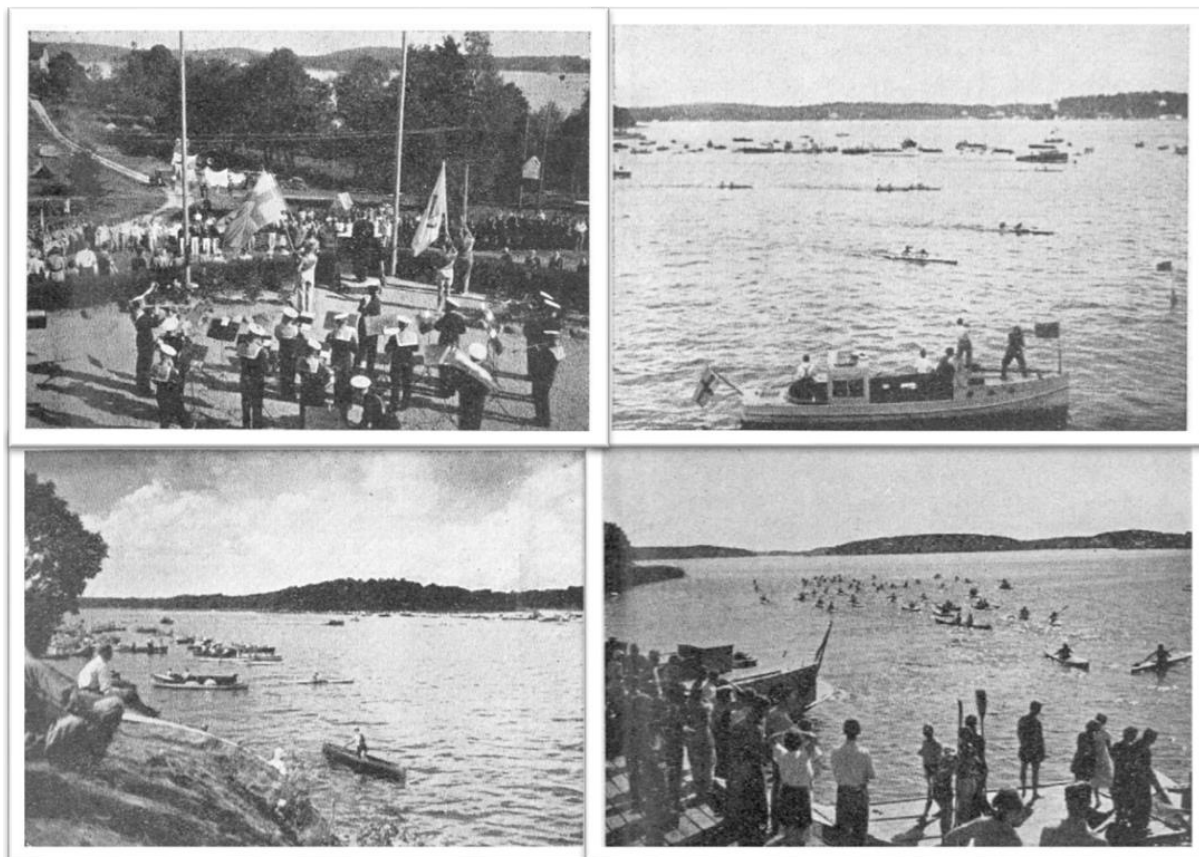
**Obrázek 10.** Vlevo jsou momentky z 1. ME v kanoistice, jež se konalo v roce 1933 v Praze. Vpravo nahoře je start závodu C2 na 10 km, jež byl u Zbraslavi. Na této fotografii je vidět, že v roce 1933 se ještě závodní lodě tvarem podobaly lodím turistickým. Na snímku vpravo dole jsou první mistři Evropy v C2 na 1 km, Cígner – Šanda. Převzato z časopisu *Kanoe a kajak*, roč. 1, č. 1, s. 6 – 7, č. 2, s. 2 – 3, 7, a č. 3, s. 6.

Tyto úspěchy dokázali naši kanoisté ještě zvýšit na ME 1934 v Kodani. Po tomto ME narostlo jejich sebevědomí a jejich veškeré úsilí bylo věnováno přípravám na olympijské hry v Berlíně v roce 1936.<sup>21</sup> Zde jejich úspěchy pokračovaly, když dvojice Vladimír Syrovátka – Jan Brzák získala zlato v C2 na 1 000 m, dvojice Václav Mottl – Zdeněk Škrdlant zlato v C2 na 10 000 m.

Úspěchem našich kanoistů, i když ne tak velkým, jak se očekávalo, skončilo první MS v rychlostní kanoistice uspořádané počátkem srpna 1938 ve švédském ostrovním městě Vaxholm. Naši kanoisté zde získali dvě zlata, jedno stříbro, jeden bronz a řadu dalších pěkných umístění.<sup>22</sup> Toto MS však probíhalo v období, které bylo pro Československo velmi napjaté.

<sup>21</sup> Z důvodů přípravy našich nejlepších kanoistů na OH nebyl v tomto roce uspořádán závod Č. Budějovice – Praha.

<sup>22</sup> Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR*. Praha: ČÚV ČSTV, s. 161 – 164.



**Obrázek 11.** Momentky z 1. MS v kanoistice pořádaném ve Vaxholmu. Vlevo nahoře je zachyceno slavnostní zahájení MS, vlevo dole je pohled na závodní trať, vpravo nahoře je momentka z dojezdu závodu K2 žen a vpravo dole je zachyceno zahájení turistické jízdy. Jejich autorem je Vladimír Syrovátka-Rus. Převzato z časopisu *Kanoe a kajak*, roč. 5, 1938, č. 5, s. 49 – 57.

V roce 1937 se u nás konal první závod ve slalomu. Uskutečnil v Brně pod stavenišťem Kníničské přehrady a byl vypsán pro kategorii skládacích kajaků – F1. V té době existovaly tři druhy vodního slalomu: slalom na stojaté vodě, slalom na klidné, ale rychle tekoucí vodě a slalom na extrémně těžké vodě. U nás se rozvíjel druhý typ. Nicméně byly zde náznaky vývoje směrem k divočejším vodám.<sup>23</sup>

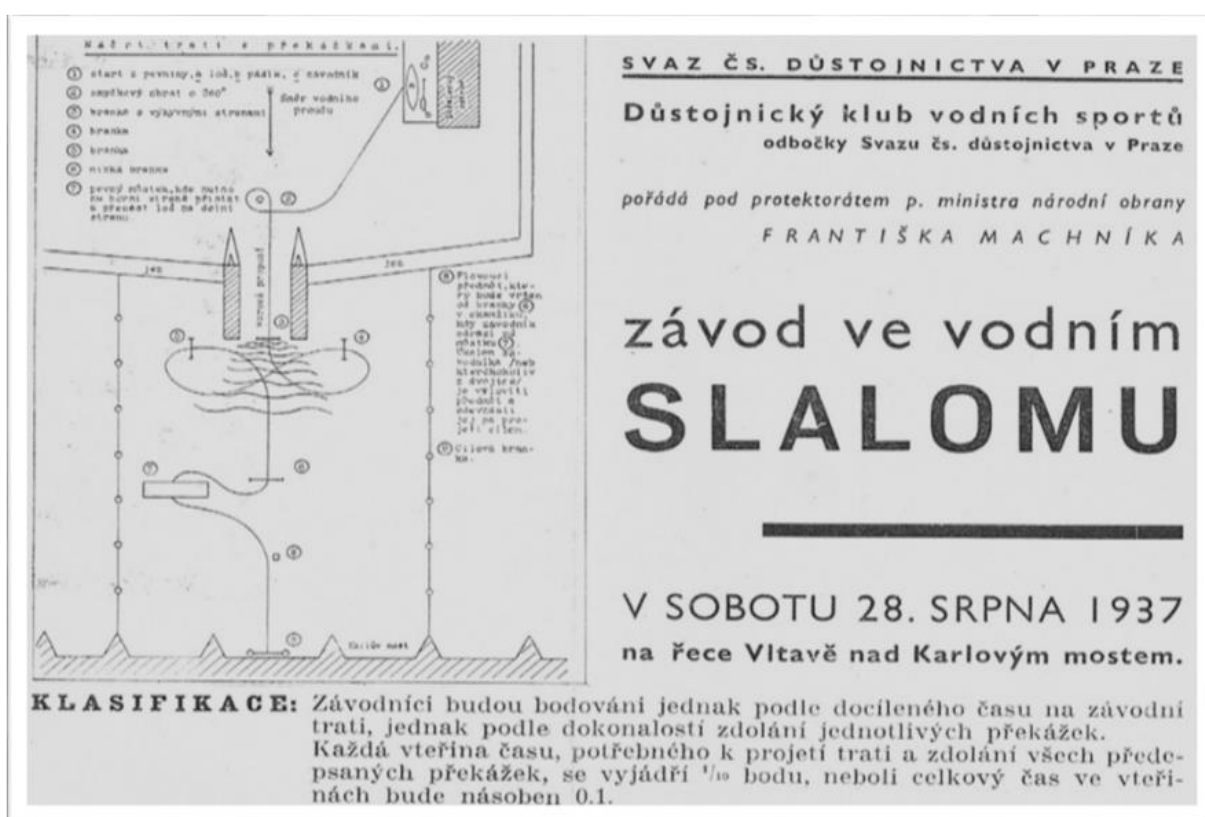
V dalším vývoji slalomu v Evropě se projevily rozdíly mezi rakouským a francouzským pojetím vodního slalomu. Francouzi kladli důraz na čistotu jízdy a vyžadovali v pravidlech vysoké penalizace za dotek nebo minutí branky. Rakušané naopak kladli důraz více na rychlost, než čistotu jízdy. My jsme se také značnou měrou podíleli na dalším vývoji pravidel, a to směrem k jejich většímu zjednodušení. Naše názory byly vnímány, protože naše kanoistika patřila ve světě mezi absolutně nejúspěšnější.

První slalomové závody, konané roku 1937 pod Kníničskou přehradou, byly jen náznakem podoby dnešních závodů. Tehdejší trať měla 7 branek a na začátku na stojaté vodě

<sup>23</sup> Za vůbec první závody ve vodním slalomu jsou považovány ty, které byly uspořádány na Aaře ve Švýcarsku.



byl zařazen obrat o 180° a na konci tratě obrat o 360°. Tím pádem bylo na trati 9 bodovaných stanovišť. Branky byly 2 m široké a brankové tyče jen krátké. Ve střední části trati byl polorozbořený jez, který zaručoval dostatečnou náročnost. První čtyři závodníci na startu zvolili osvědčený styl, a vsadili proto na rychlost před obratnostní, ale všichni ztroskotali již na čtvrté brance. Ostatní závodníci se z jejich chyb poučili a zvolili co nejpřesnější průjezdy branek. Z celkově 18 závodníků bylo 8 diskvalifikováno. Bez trestných bodů projeli jen dva. Vítězem tohoto prvního závodu se stal známý výrobce kánoí Jaroslav Dřevo.<sup>24</sup> Za dotek branky byla tehdy penalizace 10 sekund a při druhém nezdařeném pokusu o projetí branky byl závodník diskvalifikován.



**Obrázek 12.** Počátky vodního slalomu u nás sahají do druhé poloviny 30. let. Jeden z prvních závodů proběhnul u Karlova mostu v Praze v srpnu 1937. Obrázek převzat z časopisu *Kanoje a kajak*, roč. 4, 1937, č. 5, s. 46.

Do slibného rozvoje naší kanoistiky a vodní turistiky opět zasáhla válka. Již období okolo Mnichovské dohody, zakončené okleštěním Československa o velké příhraniční oblasti, zasáhlo nepříznivě do dalšího vývoje naší kanoistiky a vodní turistiky. Ještě daleko více negativní vliv pak mělo obsazení zbytku našeho území a vytvoření Protektorátu Čechy a Morava. Jen ve velmi omezené míře pokračovala naše první úspěšná kanoistická generace ve

<sup>24</sup> Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR*. Praha: ČÚV ČSTV, s. 38 – 39.

své činnosti. Vedle ní dokázala ve válečných poměrech vyrůst další, která převzala žezlo v poválečných letech. Kanoisté dokázali ve válečných letech uspořádat okolo patnácti závodů za sezonu. I během válečných roků byly nadále vedeny mistrovské tabulky v rychlostní kanoistice v kategoriích C1, C2, K1 a K2 mužů vždy na 1 km a 10 km a K1 a K2 žen. Kromě toho byly vedeny i mistrovské tabulky v kategorii skládacích kajaků jednotlivců a dvojic mužů a také v kajaku jednotlivců ve vodním slalomu.<sup>25</sup>

V roce 1939 se jel poprvé mistrovský slalom, a to na malé peřeji na Berounce, těsně pod Radotínem. Pořadatelem byli vodáci KČT Praha (KVT Praha). Při závodě vznikl spor o to, zda se závody pojedou nejen na kajacích, které byly považovány za pro slalom vhodnější, nebo i na kánoích. Nakonec vše skončilo kompromisem. Kánoe jely pouze jednou závodní jízdou, a to jako závod veřejný. Kajaky jely dvě jízdy. Tehdy používané kánoe se však ukázaly, na rozdíl od kajaků, jako ne příliš vhodné pro závody tohoto typu. Výsledky tohoto závodu pak u nás na dlouhou dobu ovlivňovaly mínění o vhodnosti jednotlivých kategorií lodí pro vodní slalom.<sup>26</sup>



**Obrázek 13.** Snímky z jedněch z prvních závodů ve vodním slalomu u nás uspořádaných okolo roku 1940. <http://www.kanoe.cz/clanky/skola-kanoistiky/historie/historie/data.html>.

Osvobození Československa přineslo období, které pro kanoistiku umožnilo na jedné straně toužebně očekávaný návrat k jejím předválečným tradicím, a na druhé straně předznamenalo následující období, které se stalo jejím snad vůbec nejúspěšnějším. Plný návrat k činnosti ale přinesl až rok 1946. Zřetelným bonusem navíc proti předválečným poměrům byly první snahy po sjednocení kanoistické techniky a tréninkové metodiky, dále navázání četných mezinárodních styků a v rámci daných možností i poctivé snahy po vytvoření podmínek pro získání úspěchů na následných vrcholných akcích. Prvním cílem se stalo zajištění

<sup>25</sup> Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). 70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR. Praha: ČÚV ČSTV, s. 171 – 197.

<sup>26</sup> Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). 70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR. Praha: ČÚV ČSTV, s. 39 – 40.

úspěšné reprezentace na OH 1948 v Londýně. Rychle narostl počet významnějších závodů v rychlostní kanoistice, když v roce 1948 se jich konalo třicet. V tomto roce byla po jedenáctileté pauze obnovena i tradice závodu České Budějovice – Praha. Velkou rychlostí také narůstal počet kanoistických oddílů, hlavně pak mimopražských.

Na letních olympijských hrách 1948 v Londýně zaznamenali naši kanoisté velké úspěchy, neboť zde získali tři zlaté medaile. V C1 na 1 000 m zvítězil Josef Holeček, v C1 na 10 km František Čapek a v C2 na 1 000 m dokázal zvítězit nestárnoucí Jan Brzák spolu s Bohumilem Kudrnou. Stříbrnou medaili pak získala posádka Václav Havel – Jiří Pecka v závodu C2 na 10 km. Úspěchy těchto posádek ještě podtrhla dvě pátá místa kajakářů. A to některé lodě našich reprezentantů pamatovaly OH 1936 a byly zejména ve srovnání s loděmi reprezentantů USA a Kanady těžké a zastaralé. Po olympijských hrách bylo v Londýně uspořádáno ještě kanoistické MS, ale pouze na neolympijských tratích. Na něm získali naši reprezentanti jedno druhé, jedno třetí a jedno čtvrté místo.

Velkým úspěchem skončilo i MS 1950, které se jelo v Kodani. Zde opět zvítězili Jan Brzák s Bohumilem Kudrnou na C2, a to jak na 1 000 m, tak i 10 km. Zlatou a stříbrnou medaili připojil na C1 Josef Holeček. Další reprezentanti přidali dvě třetí a čtyři čtvrtá místa. Na OH 1952 získal zlatou Josef Holeček, stříbrnou tehdy již čtyřicetiletý Jan Brzák spolu s Bohumilem Kudrnou a bronzovou Alfréd Jindra.

Posledními velkými podniky, na kterých zaznamenali naši rychlostní kanoisté výrazné úspěchy, byly MS 1954 ve francouzském městě Macôn a MS 1958 v Praze. Ve Francii získali naši kanoisté jedno první, dvě druhá, dvě třetí místa, pět čtvrtých míst a dvě pátá místa. V Praze pak vybojovali tři druhá, dvě třetí, jedno čtvrté a dvě pátá místa.

Po těchto úspěších přišel výrazný ústup ze slávy. Svým způsobem byl zákonitý. Došlo totiž ke generační výměně, kdy odešli závodníci, kteří byli schopni se připravovat i na vrcholné podniky v podstatě v amatérských podmínkách. Navíc se na nás dotáhli závodníci ze zemí, které se od nás dříve učily, ale nyní byly schopny zajistit svým závodníkům lepší podmínky. Kanoistika také byla spolu s dalšími sporty ovlivněna rychle po sobě jdoucími reorganizacemi, nekritickým přejímáním zkušeností ze sovětského sportu, ideologizací sportu apod. Náš sport tak přes veškerá prohlášení, stranická a vládní usnesení a snahu po zavádění vědy začal stagnovat. Jen u dříve velmi úspěšné rychlostní kanoistiky to bylo snad nejvíce markantní.



**Obrázek 14.** Na fotografii vlevo je náš nejslavnější kanoista a patrně i nejslavnější kanoista historie vůbec, Jan Brzák-Felix (*vpředu*) se svým partnerem Bohumilem Kudrnou na XIV. olympijských hrách 1948 v Londýně. Jeho největší úspěchy v rychlostní kanoistice viz text. Mimo nich dokázal získat dvě bronzové medaile (*na C1 a C2 s B. Kudrnou*), a dvě stříbrné v týmových soutěžích na prvním MS ve vodním slalomu uspořádaném v roce 1949 v Ženevě. Slalom uměl i na kajaku, když na něm získal náš mistrovský titul v roce 1943 a 1945, kdy se u nás ještě na kánoích oficiálně nejezdilo. V roce 1952 byl prvním na světě, kdo obdržel zlatý odznak Mezinárodní federace kanoistiky ICF. Uprostřed je dvojnásobný olympijský vítěz a mistr světa na C1 Josef Holeček. Vpravo je další olympijský vítěz z Londýna a medailista z MS na C1 František Čapek. Obrázek převzat z monografie Štumbauer, J., & Štumbauer, P. (2015). *Historie kanoistického závodu České Budějovice – Praha*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, s. 59.

Daleko rovnoměrnější a následně i úspěšnější, a také s více kontinuálním průběhem výkonnosti našich závodníků, byl vodní slalom a sjezd na divoké vodě. Zde je však nutno poznamenat, že vodní slalom byl, s výjimkou pro nás nijak úspěšné epizody v roce 1972, až do 90. let neolympijským sportem, a tudíž stál více na okraji zájmu tehdejších hlavních sportovních velmocí. V případě sjezdu na divoké vodě, ve kterém se jelo první MS až v roce 1961, je jeho okrajovost ještě markantnější.

Přeměna vodního slalomu v samostatné plnohodnotné sportovní odvětví u nás nebylo nijak lehké. Nechyběla řada jeho odpůrců, kteří jej podceňovali a viděli v něm jen zábavu. Ti také tvrdili, že je nemožné, aby se na našich potůčcích jezdil slalom, že prý se tento sport u nás nikdy nemůže ujmout a že pro něj vůbec nemáme podmínky.

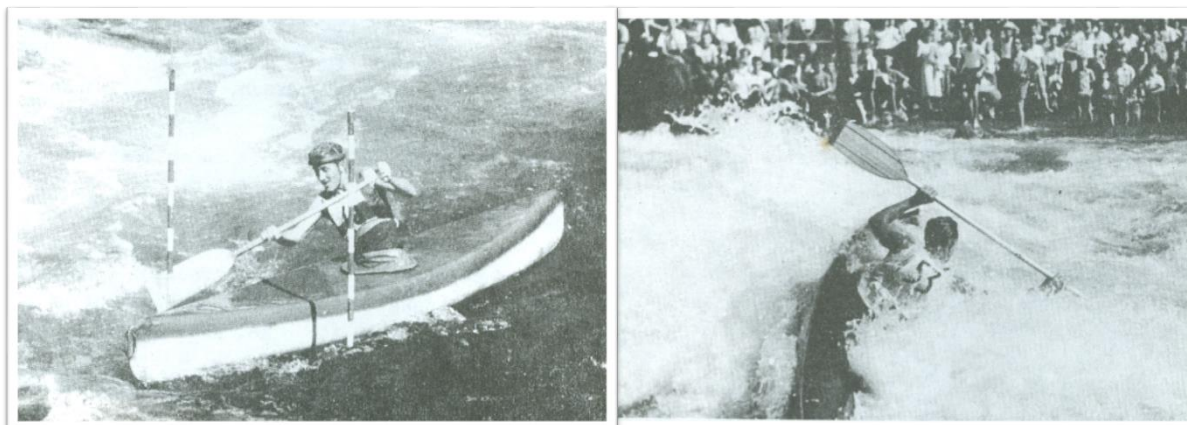
Na prvním MS ve vodním slalomu, které se konalo v roce 1949 v Ženevě, získal Jan Brzák-Felix bronzovou medaili na C1 a spolu s Bohumilem Kudrnou další bronz na C2. V týmových soutěžích, což jsou závody hlídek, naši kanoisté vytěžili stříbrné medaile v 3× C1 a 3× C2. Obdobně úspěšné pro nás bylo MS 1951 v rakouském Steyeru a MS 1953 v italském Meranu. V roce 1951 navíc získali naši první mistrovský titul, a to v závodě hlídek 3× C1.

V počátcích vodního slalomu se používala běžná turistická plavidla bez jakékoliv úpravy. Až v polovině padesátých let se začali konstruovat lodě vyhovující potřebám vodního slalomu. V padesátých letech se také začala rychle vyvíjet závodní pravidla vodního slalomu. Nejprve se na trati vytyčovalo mnoho složitých bodovacích míst, kdy za každý dotyk či nesprávné absolvování bodovacího místa dostal závodník 10, 20, 30, 50 nebo 100 trestných bodů. Závodníci se z důvodu mnoha trestných bodů zaměřovali na bezchybné absolvování tratě na úkor rychlosti.

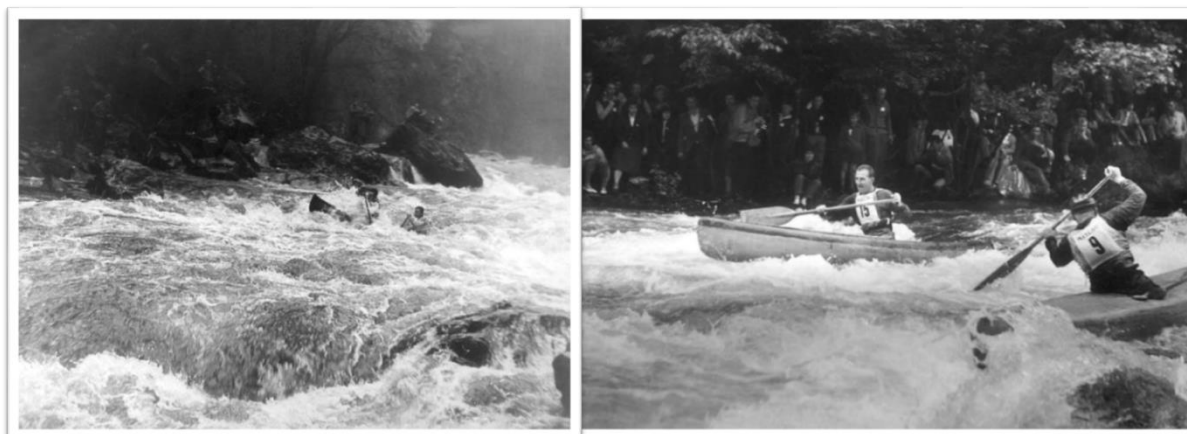


**Obrázek 15.** Trénink na I. MS ve vodním slalomu v roce 1949 probíhal na propusti staroměstského jezu v Praze (momentka vlevo). V popředí je dvojice Šulc – Koníček (na tomto MS stříbrná medaile v 3× C2) za nimi Felix – Kudrna (stříbrná medaile v 3× C2 a bronzová v C2). Mistrovství republiky ve vodním slalomu se v roce 1953 se konalo na propusti třetího jezu v jihočeském Týně nad Vltavou. Snímek vpravo je ze závodů hlídek. Lodě již mají plátěné kryty. Snímky převzaty z publikace Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR*. Praha: ČÚV ČSTV.

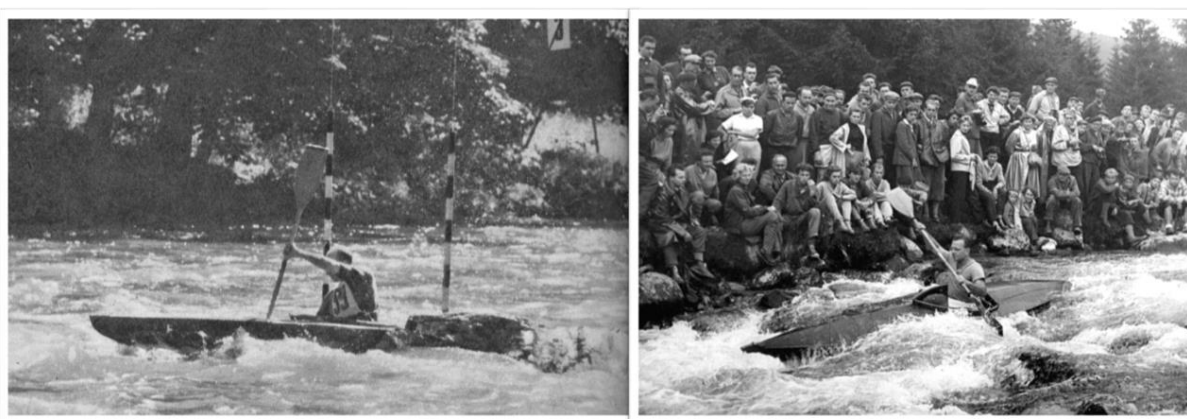
Naším prvním mistrem světa v individuální disciplíně vodního slalomu se stal v roce 1955 v tehdy jugoslávském Tacenu ležícím nedaleko Lublaně Vladimír Jirásek na C1. Další zlato zde získala v tehdy existující kategorii C2 mix dvojice Martanová – J. Pecka. K tomu zde naši kanoisté vybojovali dvě vítězství v závodech hlídek, a sice 3× C1 a 3× C2. Na MS 1957 v Augsburgu byly výsledky v podobě dvou druhých a jednoho třetího místa o něco skromnější. Na MS 1959 v Ženevě si ale Jirásek svůj úspěch z roku 1955 zopakoval, a to jak v individuálním závodě, tak v závodě hlídek. Na něj pak v 60. letech navázali další, z nichž někteří se učili základům slalomové techniky pod budějovickými jezy, a při svých začátcích v 50. letech byli ovlivněni i závodem Č. Budějovice – Praha.



**Obrázek 16.** Na snímku vlevo je Vladimír Jirásek, pětinasobný mistr světa ve slalomu a mistr světa ve sjezdu (3× C1). Na snímku z MS 1955 vpravo je Vlado Cibák, bratr Ondřeje Cibáka, který taktéž reprezentoval Československo a v 70. byl duší výstavby areálu pro vodní slalom v Liptovském Mikuláši. Ten dnes nese jeho jméno. Snímky převzaty z publikace Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). 70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR. Praha: ČÚV ČSTV.



**Obrázek 17.** Jirásek s Hradilem jedou Riegrovu soutěžku na Jizeře, 50. léta, Vpravo je zachycen Vladimír Jirásek zvaný Olaf koncem 50. let při slalomu v Loučovicích. Oba snímky převzaty <http://old.hydromagazin.cz/clanek/229-jirasek-a-sodomka-v-sini-slavy>.



**Obrázek 18.** V počátcích vodního slalomu hrál nezastupitelnou roli skládací kajak. Snímek vlevo je z mistrovství republiky 1957 na Divoké Orlici. Blíže neurčený snímek vpravo je ze závodů na Slovensku. Tehdy ještě nebyly předepsány vesty a přilby. Fotografie převzaty z časopisu Sportovní sláva, roč. 1957, č. 2.

Do jižních Čech dorazil vodní slalom až po druhé světové válce. První závod byl uspořádán v Českých Budějovicích v roce 1949 na Plánském jezu na Vltavě nad Českými

Budějovicemi.<sup>27</sup> K provozování vodního slalomu byly však zapotřebí tratě, které by odpovídaly svou náročností alpským řekám. Zde se začaly nabízet některé úseky Čertových proudů pod Lipnem. Tento úsek jako celek však byl považován za nesjízdný.<sup>28</sup> V roce 1953 se zrodil nápad uspořádat závod ve vodním slalomu na nejkolidnější úseku Čertových proudů u pily v Loučovicích.

První ročník Čertových proudů se jel v neděli 26. září 1954, pořadatelem byl vodácký oddíl TJ Tatran Loučovice a startovalo zde 29 závodníků. Závodu se zúčastnilo celé naše tehdejší národní mužstvo. Trať měřila 400 metrů, měla 17 branek a každý závodník ji projížděl dvakrát. Lepší čas se počítal. Úspěch prvního ročníku odstartoval tradici tohoto závodu. Např. v roce 1957 zde startovalo 130 závodníků. V tomto roce také uskutečnil člen oddílu kanoistiky Dynamo a České Budějovice MUDr. Zdeněk Matějovský prvosjezd Čertových proudů od tzv. Loučovické kaskády pod kazatelnu u Čertovy stěny.<sup>29</sup> V následujícím roce se poprvé závodilo při mistrovství republiky na kaskádě pod papírnou.<sup>30</sup>

V roce 1959 se při mistrovství republiky jel obří slalom se startem pod právě dokončovanou Lipenskou přehradou a slalom pak na osvědčené mírnější Loučovické kaskádě. Na trati pod přehradou v roce 1961 startovalo 61 lodí, dojelo jen 46. Trať pod přehradou se okamžitě stala nejtěžší závodní tratí u nás a zařadila se mezi nejdívočejší vody v Evropě. Kvalitní trať a dokonalá organizace přesvědčily zahraniční odborníky, že Čertovy proudy jsou připraveny stát se dějištěm světového šampionátu ve vodním slalomu, který se zde uskutečnil od 6. do 9. července 1967.<sup>31</sup> Na Lipno se sjelo 227 závodníků ze 14 států a v sobotu 8. července 1967 závod sledovalo patnáct tisíc spokojených diváků. Ke spokojenosti přispěla i zlatá medaile Ludmily Polesné, která na Lipně tehdy bydlela i pracovala. Po závodě řekla: *"Děkuji za fandění, to jsem nikdy nezažila. Moc mi to pomohlo, uvědomila jsem si, že povzbuzování hrstky*

---

<sup>27</sup> Tento jez s propustí umístěnou uprostřed měl tehdy stavební výšku 1,65 m.

<sup>28</sup> Teklý, V. (1947). *Kilometrůž českých řek. II. doplněné vydání*. Praha: KČST, s. 15 – 16 a 23.

<sup>29</sup> Tento prvosjezd Čertových proudů MUDr. Zdenka Matějovského končil u tzv. Dáblovy kazatelny, tedy nad tzv. Škvírou. První prvosjezd kompletních Čertových proudů má na kontě nejspíš Karel Knap, trenér kanoistické reprezentace Československa, a to 13. 9. 1959. Tyto prvosjezdy uskutečněné na skládacích kajacích však nebyly příliš medializovány a postupně upadly v zapomnění. Navíc Karel Knap emigroval a stal se trenérem kanoistiky v tehdejší NSR. Později se za prvosjezd Čertových proudů začala uvádět jízda na nafukovacím expedičním plavidle zvaném Matylda, kterou uskutečnila v roce 1973 parta nadšenců vedená Jaromírem Štětinou a Jiřím Koudelou. Úsek Čertových proudů v kaňonu mezi Čertovou stěnou a Lučí při průtoku přes 30 kubíků za vteřinu je stále považován za jednu z nejtěžších přírodních vodáckých tratí v Evropě a do nejdívočejších částí by se neměli pouštět vodáci bez zkušeností s WW 5.

<sup>30</sup> [http://www.encyklopedie.ckrumlov.cz/docs/cz/region\\_histor\\_voslcp.xml](http://www.encyklopedie.ckrumlov.cz/docs/cz/region_histor_voslcp.xml).

<sup>31</sup> Naši reprezentanti tu vyhráli kategorii C2 (Valenta – Stach), K1 (Polesná), C2mix (Křčálová – Svoboda).

nejvěrnějších nakonec přeci navodilo trochu tolikrát proklamovaného domácího prostředí a vytvořilo nezapomenutelnou chvíli"<sup>32</sup>



**Obrázek 19.** Na fotografii vlevo je zachycena Lída Polesná spolu s reprezentační trenérkou Marií Šulcovou během mistrovství světa v roce 1961 uspořádaném v Hainsbergu u Drážďan na řece Rote Weiseritz. Lída Polesná, tehdy ještě jako Weberová zde získala první titul světové šampionky a odstartovala zde skvělou šňůru svých úspěchů. Na fotografii vpravo je zachycena Lída Polesná na trati pod Špindlerovým Mlýnem ještě na skládacím kajaku. Snímky převzaty z publikace Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). 70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR. Praha: ČÚV ČSTV.

Mistrovství světa 1967 bylo prvním šampionátem uspořádaným v Československu a na dlouhou dobu také posledním. Další se v České republice konalo na umělém slalomovém kanále v Praze – Troji v roce 2006 a pak v roce 2013.

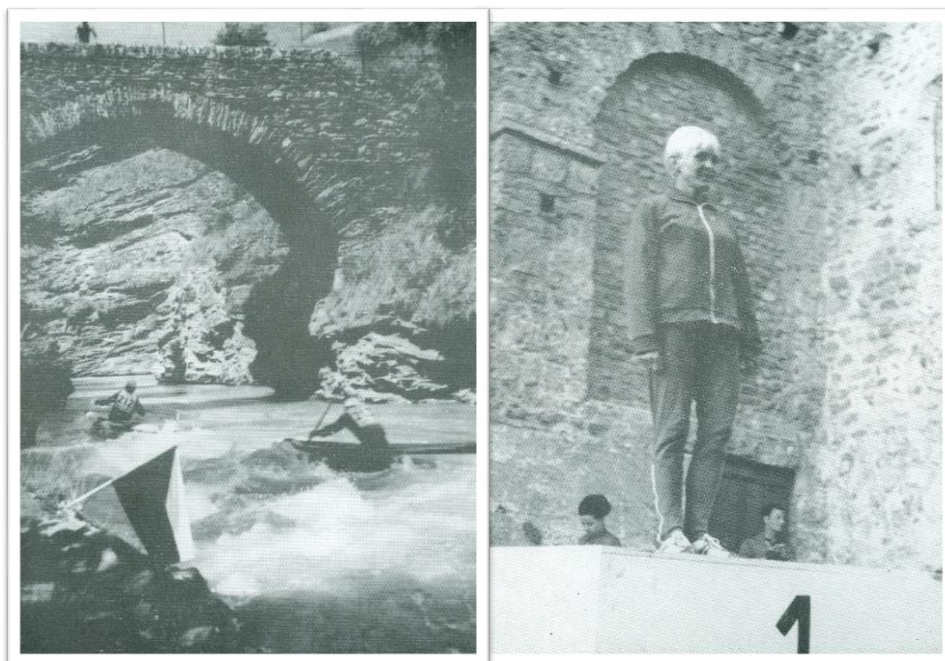
Ve dnech 15. a 16. července 1967 byl dějištěm 5. mistrovství světa ve sjezdu na divoké vodě Labská soutěska pod Špindlerovým Mlýnem v Krkonoších.<sup>33</sup>

V roce 1969, kdy Lídě Polesné bylo již 35 let, dosáhla svých největších triumfů. Vyhrála na mistrovství světa v Bourgu ve Francii jak slalom, tak konečně i sjezd. Navíc v závodě tříčlenných hlídek byla zlatá ve slalomu a stříbrná ve sjezdu. Reprezentačně pak jezdila ještě šest let, startovala na olympiádě v Mnichově a ještě ve svých 41 letech přivezla z MS ve Skopje bronz ze závodu hlídek. Na mistrovství republiky se loučila až ve 43 letech stříbrem ve sjezdu.

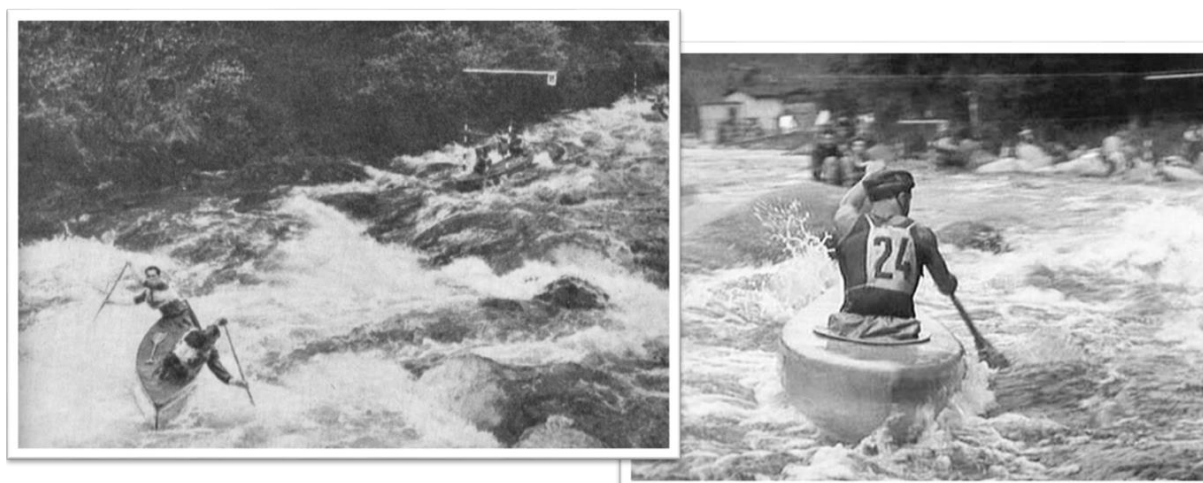
<sup>32</sup> Polesná, L. (1979). *Hranaté medaile*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství, s 210.

<sup>33</sup> Sjezd na divoké vodě je provozován především na tekoucí, peřejnaté divoké vodě. Závodí se na řekách v obtížnosti od WW I do WW V. Závodí vyšší úrovně se pořádají na řekách obtížnosti WW III – V. Závodní trať se skládá pouze ze startovní a cílové brány. Vítězem je závodník, který nejrychleji zdolal závodní trať. Historie sjezdu v Čechách sahá do 50. let 20. století. Závodilo se v pěti kategoriích, K1m, K1ž, C1m, C2m a C2mix. Sjezd se ještě v nedávné minulosti provozoval výhradně v přírodním prostředí a byl nerozlučně spojen se slalomem. Vrcholové soutěže se konaly na stejných tratích. Ve slalomu i sjezdu závodili většinou stejní závodníci. Až v době zařazení slalomu mezi olympijské sporty se od sebe začaly více oddělovat a závodníci se začali specializovat.





**Obrázek 20.** Fotografie z mistrovství světa v Bourgu ve Francii v roce 1969, kde Lída Polesná dosáhla svých největších úspěchů. Vyhrála tam jak slalom, tak i sjezd. Na snímku vlevo je zachycena na trati sjezdu.



**Obrázek 21.** Vlevo je fotografie pořízená při prvních mezinárodních závodech uspořádaných na horním Labi pod Špindlerovým Mlýnem v roce 1957. Vpravo je fotografie ze závodů ve vodním slalomu uspořádaných na Vltavě u Loučovic pod Lipnem v roce 1959. Fotografie převzaty z televizního seriálu Čáslavský, K., & Vantuch, P. Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech.

Po roce 1970 se výrazně zjednodušila stavba slalomových tratí, ale zároveň zvýšila jejich náročnost. Následné úpravy pravidel přinesly především zvýšení rychlosti jízdy na trati. Místo dosavadních 100 trestných bodů za neprojetí brány, byla tato nejvyšší penalizace 50 bodů, za dotyk tyčky pak 20 trestných bodů. Počet branek se zvýšil na 30. To potvrdila i další pravidla vydaná v roce 1977.<sup>34</sup>

<sup>34</sup> V současné době je minimální počet branek 18, z toho musí být nejméně 6 protivodných. Za neprojetí brány se připočítává 50 trestných vteřin, za dotyk 2 trestné vteřiny. Jeden trestný bod = 1 vteřina přičtená k výslednému času. Závodí se ve dvou jízdách, z nichž se počítá ta lepší. Trendem vodního slalomu je co nejvyšší rychlost jízdy.



**Obrázek 22.** Na fotografii vlevo je pamětní deska ve tvaru listu pádla připomínající prvosjezd kompletních Čertových proudů, který uskutečnil Karel Knap, 13. 9. 1959. Na fotografii vpravo je pomníček ve tvaru zlomeného pádla připomínající tragické utonutí Petra Šaroča ve Škvíře 18. srpna 1984. Ten tehdy vjel do Čertových proudů na klasickém, 4 m dlouhém laminátovém slalomovém kajaku. Tento typ lodi je na rozdíl od dnešních speciálů do těchto extrémních vod krajně nevhodný.



**Obrázek 23.** Na obou snímcích je náš nejúspěšnější vodní slalomář a sjezdař Petr Sodomka, který svá nejlepší léta zažil v kanoistickém oddílu Dukly sídlícím do roku 1973 v jihočeské Bechyni. Na snímku vlevo je při mistrovské jízdě na MS ve sjezdu ve Špindlerově Mlýně v roce 1967, kde slavil svůj první titul mistra světa ve sjezdu. Vpravo je zachycen v typické pozici při závěsu na C1. Petr Sodomka je mistr světa ve slalomu v C1 1975 a 1977 a 3× C1 1967, 1973, 1975. Kromě toho mistrem světa ve sjezdu v C1 1967 a 1971 a 3× C1 1967. Dále je držitelem stříbrných medailí z MS ve sjezdu 3× C1 1969, 1971, 1973 (sjezd družstev) a slalomu 3× C1. Má také bronzové medaile z MS 1971 ve slalomu v jednotlivcích i 3× C1. Oba snímky převzaty z <http://old.hydromagazin.cz/clanek/229-jirasek-a-sodomka-v-sini-slavy>.

Vodní slalom byl zařazen do programu letních olympijských her v Mnichově v roce 1972. To s předstihem zvýšilo zájem řady zemí o toto sportovní odvětví. I když na další účast na OH si museli slalomáři počkat celých 20 let do OH 1992 v Barceloně, tento sport zůstal v řadě zemí mezi preferovanými, či sledovanými sporty. Tyto OH přinesly velkou radost našemu vodnímu slalomu, když zde Lukáš Pollert získal na zdejší umělé slalomové dráze zlatou medaili v kategorii C1 a deblkanoisté Miroslav Šimek a Jiří Rohan stříbrnou. Tito kanoisté vychovaní již na umělých slalomových drahách tak na navázali na úspěchy Vladimíra Jiráska, Lídy Polesné, Petra Sodomky, Zdeňka Valenty s Miroslavem Stachem a řady dalších, kteří jezdili prakticky pouze na přírodních vodách.

## 4 Počátky a vývoj kanoistiky v Českých Budějovicích do otevření umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném

### 4.1 Počátky a vývoj kanoistiky v Českých Budějovicích do roku 1938

Protože České Budějovice měly pro kanoistiku a vodní turistiku až do vybudování soustavy přehrad na středním toku Vltavy naprosto ojedinělou strategickou polohu, staly se v jejich počátcích důležitým cílovým, průjezdním i startovním bodem tehdejších našich kanoistických nadšenců, zejména pak pražských, kteří tehdy v naprosto rozhodující míře ovlivňovali vývoj kanoistiky v celých Čechách. Proto i počátky kanoistiky ve městě byly odrazem pražského kanoistického života a teprve v průběhu meziválečného období získával kanoistický sport v Č. Budějovicích svoji vlastní tvář.

Pohyb po Vltavě a Malši má v Českých Budějovicích dlouhou tradici. Plavidla různých druhů byla používána k mnoha účelům, většinou k přepravě zboží, osob a k rybolovu. Samotné počátky kanoistického dění v Č. Budějovicích se dají velice těžko přesně stanovit. Konkrétnější údaje se zachovaly jen o příležitostných plavbách cizinců po Vltavě a Malši. V červnu 1875 angličtí obchodníci Stevens a Bradley sjeli na kanoi Malši z Kaplice do Č. Budějovic a dále pokračovali v plavbě po Vltavě a Labi.<sup>35</sup> Roku 1876 sjel Vltavu z Č. Budějovic anglický žurnalista Pitkairn-Knowles na tzv. Robroy-kanoi. V srpnu 1910 sjížděly tři kanoe zvané Commager, Mickigen a Tulák jihočeské řeky Černou, Malši a Vltavu až do Prahy. Na Commageru jely dvě významné osobnosti počátku našeho sportu J. Rössler-Ořovský a J. Buchar.<sup>36</sup> Do lodi byl ukládán materiál jako např. stany, pokrývky, potřeby na vaření, potraviny apod. Tomuto stylu plavby se říkalo *rivercamping*. V roce 1912 Josef Rössler-Ořovský plavbu zopakoval. Jel z Pořešína na Malši do Č. Budějovic a dále po Vltavě do Prahy. Společníci mu byla na této plavbě jeho dcera Máša.

Začátkem července 1913 přijelo do Českých Budějovic mužstvo čtyřky s kormidelníkem Dresdner Ruder Clubu a dvojky s kormidelníkem Českého Yacht klubu Praha. Za velkého zájmu veřejnosti se obě lodi vydaly na plavbu do Prahy. Start byl 6. července od plovárny Sokola.<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup> *Yachetní sport, kanoe, vodní turistika.* (1931). Praha: ČYK.

<sup>36</sup> Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR.* Praha: ČÚV ČSTV, s. 9.

<sup>37</sup> Jihočeské listy 9. 7. a 19. 7. 1913.



**Obrázek 24.** Na obou těchto známých fotografiích je zachycen Josef Rössler-Ořovský s dcerou Mášou (Marií) při vodácké túře na řece Malši. Foto převzato z publikace Kössl, J., & Waic, M. (1992). *Český trampig 1918 – 1945*. Praha + Liberec: Práh + Ruch.

Počátky organizované kanoistiky jsou v Č. Budějovicích spjaty se vznikem pobočky Českého Yacht klubu. Záznamy o její existenci jsou z roku 1913,<sup>38</sup> i když v publikaci *Yachetní sport, kanoe a turistika* vydané ČYK je uváděn jako rok vzniku pobočky v Č. Budějovicích 1902.<sup>39</sup> Vznik této pobočky ČYK inicioval zejména akademický malíř, všestranný sportovec a sportovní nadšenec, majitel Předního mlýna Hynek Kott. Českobudějovický ČYK se stal 29. 11. 1913 spolu s ČYK Praha a Veslařským klubem Blesk Praha zakládajícím členem Svazu kanoistů království Českého.<sup>40</sup>

Pro projížďky veřejnosti po obou budějovických řekách sloužila půjčovna loďek, která byla před I. světovou válkou umístěna naproti Německému domu. Půjčovaly se zde bytelné loďky s jedním nebo dvěma páry vesel a kormidlem.

Po I. světové válce se nepodařilo bývalým členům pobočky ČYK v Č. Budějovicích obnovit její činnost. Zájemci o kanoistiku se po několik následujících let soustřeďovali do nově vznikajících oddílů vodních skautů. V roce 1921 byl v Č. Budějovicích založen I. oddíl vodních skautů.<sup>41</sup> Jeho členové si zřídili stálý tábor na Králičím ostrově na Bezdrevu a začali podnikat vodácké výlety po řekách. Další zájemci se soustředili okolo PhMr. Michla, Rudolfa a Felixe Hansových, jejichž otec byl majitelem mlýna Suchomel u Kněžských Dvorů. Tato skupina si

<sup>38</sup> Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR*. Praha: ČÚV ČSTV, s. 15.

<sup>39</sup> *Yachetní sport, kanoe, vodní turistika*. (1931). Praha: ČYK, s. 104.

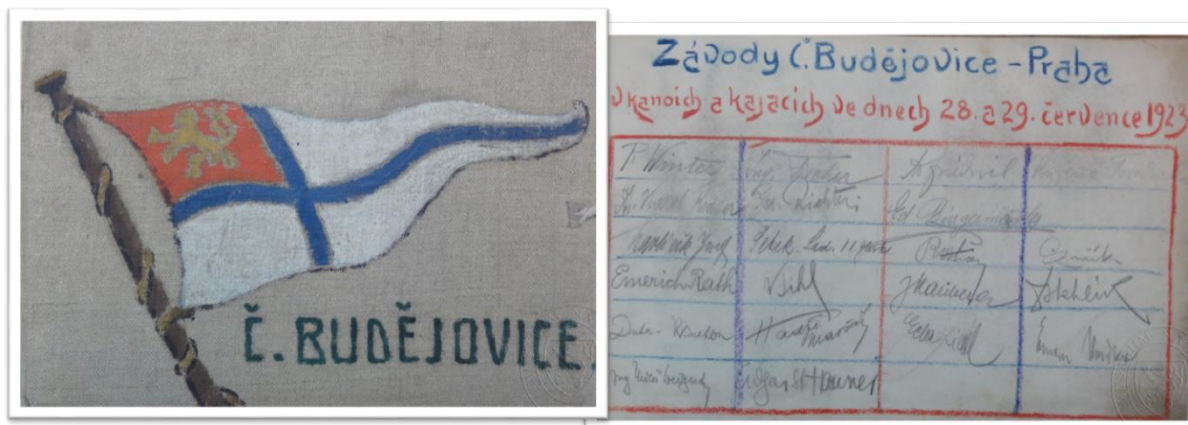
<sup>40</sup> Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR*. Praha: ČÚV ČSTV, s. 13.

<sup>41</sup> Podle osobního archivu Miroslava Čapka.

vybudovala u Suchomelu dřevěnou boudu a navázala kontakty se členy ČYK Praha, zejména s J. Rösslerem-Ořovským, který při jedné z cest po Vltavě daroval F. Hansovi kanadské kanoé.

13. a 14. 8. 1922 se uskutečnil I. ročník proslulého vytrvaleckého závodu Č. Budějovice – Praha, který měřil 189 km.<sup>42</sup> Tento závod založil a organizoval z podnětu B. Mayera a J. Rösslera Ořovského ČYK Praha, zpočátku ale bez pomoci budějovických kanoistů. V prvním ročníku se jelo non-stop bez dělení tratě na etapy a čas se počítal od okamžiku startu až po projetí cílem. Zúčastnilo se jej 7 dvojic na kánoích, které vážily až 120 kg. Vítězná dvojice Richter – Engstler projela mimořádně náročnou trať za 27:12:00 hod.

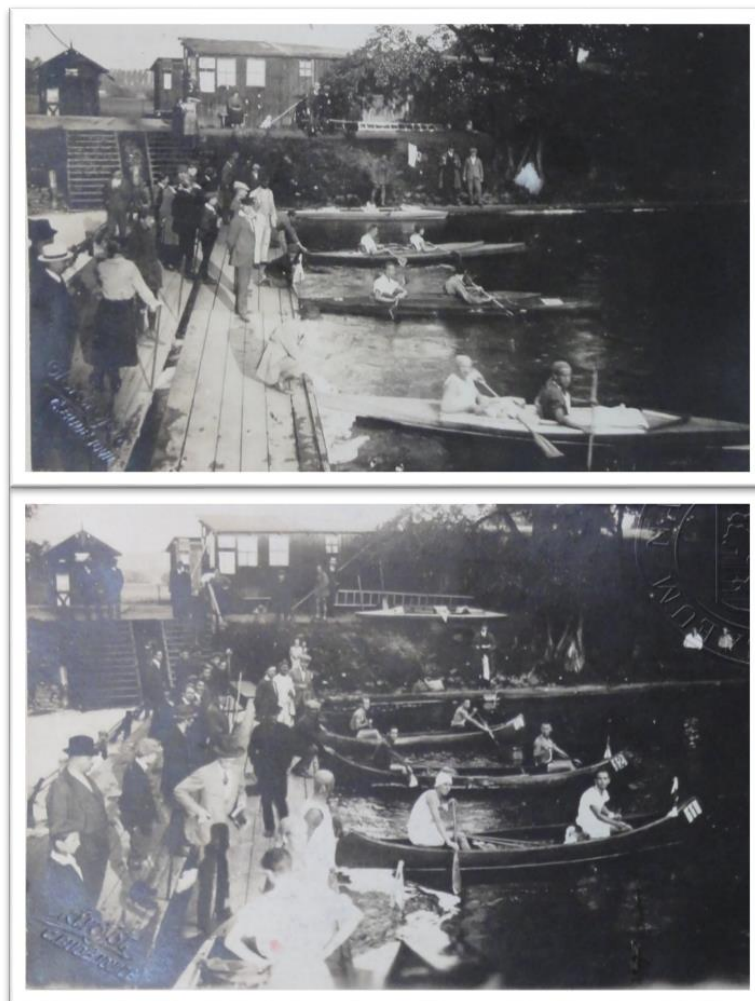
Následující II. ročník se konal 28. a 29. července 1923 v rámci oslav 30. výročí založení ČYK Praha. Ten již byl vypsán pro 4 kategorie: I. závodní otevřené kanoé – mistrovství RČS a závod o putovní cenu ČYK, II. závod cestovních kanoí o mistrovství RČS, III. závod kajaků, IV. závod cestovních kajaků. Závod se jel v předepsaných etapách. Start byl 28. 7. v 6 hod. v Č. Budějovicích u Sokolské plovárny, v poledne byla 2 hodiny povinná přestávka v Červené nad Vltavou. Odpoledne se pokračovalo do Žďákova, kde se nocovalo. Druhý den byl start na Žďákově již v 5 hod. ráno, v poledne byla jednohodinová přestávka s obědem na Svatojánských proudech a pak následovala poslední část do Prahy. Cíl byl v loděnici ČYK pod Vyšehradem.<sup>43</sup> Na pořadatelské činnosti v tomto ročníku se již podíleli českobudějovičtí kanoisté, především pánové Kamarýt, Kott a Schrabal. Závod se pak konal každoročně, zpravidla se dvěma zastávkami. V meziválečném období nebyl vypsán jen v roce 1936 v souvislosti s přípravou reprezentantů na OH v Berlíně a v roce 1938 kvůli přípravě na MS v kanoistice ve Švédsku.



**Obrázek 15.** Obálka pamětní knihy ČYK Č. Budějovice a její list, na kterém je zápis o účastnících druhého ročníku závodu. Národní muzeum Praha – Historické muzeum. Archiv tělesné výchovy a sportu. Sbíрка tělesné výchovy a sportu. Staniční kniha ČYK Č. Budějovice. Dostupné na <http://en.esbirky.cz/>.

<sup>42</sup> Republikán 10. 8. 1922.

<sup>43</sup> Jihočeské listy 21. 7. a 4. 8. 1923.



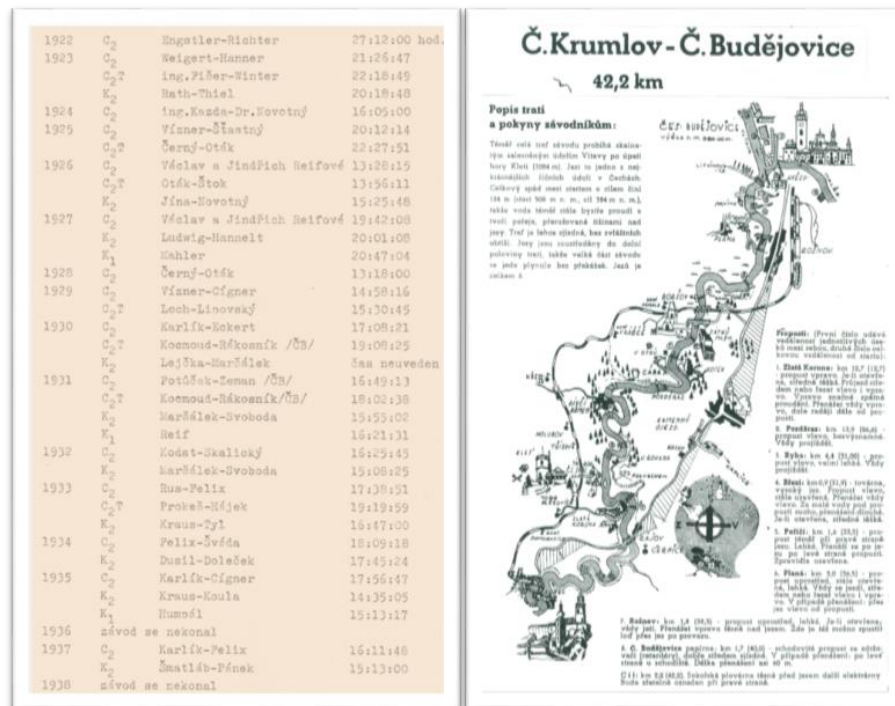
**Obrázek 26.** Fotografie ze startu 2. ročníku závodu Č. Budějovice – Praha dochované v pamětní knize ČYK Č. Budějovice. Tehdy byl start závodu u staré Sokolské plovárny, jejíž dřevěné objekty na Sokolském ostrově jsou vidět v pozadí. V těchto dřevěných objektech většina účastníků závodu před startem první etapy nocovala. Národní muzeum Praha – Historické muzeum. Archiv tělesné výchovy a sportu. Sbíрка tělesné výchovy a sportu. Staniční kniha ČYK Č. Budějovice. Dostupné na <http://en.esbirky.cz>.

V roce 1923 byl v Č. Budějovicích založen II. oddíl vodních skautů, který vedl Hronek. Klubovnu měl v suterénu obchodní komory v Husově třídě. Od roku 1924 pak měly I. a II. oddíl vodních skautů společnou klubovnu a loděnici ve Starém mlýně.<sup>44</sup> Mezi nejaktivnější členy patřili bratři Stateční, J. a S. Testíkovi, Reinisch, Stifter, Rákosník, Zevl, Soudek, Sova, Salač, Jiránek a další. V roce 1925 byl založen i III. oddíl vodních skautů. Vodní skauti uspořádali v roce 1925 první skautské lodní závody za účasti posádek ze všech tří oddílů.<sup>45</sup> 30. 5. 1926 I. chlapecký sbor skautů RČS v Č. Budějovicích pořádal první závody kanoí a šarpií na trati Č. Krumlov – Č. Budějovice, které se vlastně staly předobrazem Jihočeského vodáckého maratonu.<sup>46</sup>

<sup>44</sup> Podle osobního archivu Miroslava Čapka. Starý mlýn byl u Předního mlýna.

<sup>45</sup> Jihočeské listy 20. 5. 1925.

<sup>46</sup> Jihočeské listy 29. 5. 1926.



**Obrázek 27.** Vlevo jsou výsledky jednotlivých ročníků závodu Č. Budějovice – Praha v letech 1922 – 1938. Vpravo je plakát s mapkou a popisem trati Jihočeského vodáckého maratonu. Okresní archiv České Budějovice. Fondy místní povahy. Tělocvičné a sportovní spolky. ČYK Č. Budějovice, 180 C/19.

V roce 1926 byl také založen XXII. kmen Junáků volnosti, jehož vedoucím se stal Jan Seiml a členy mj. bratři Linhartové a Jiránkové. Hlavní náplní činnosti tohoto oddílu se stala kanoistika. Přístaviště měl na Sokolském ostrově v místech proti průchodu z Radniční ulice.<sup>47</sup> Na tomto místě si oddíl časem postavil dřevěnou kůlnu k úschově materiálu, která zároveň sloužila jako šatna. Junáci volnosti začali vyvíjet rozsáhlou kanoistickou činnost. Mimo jiné pořádali závody na 100 m mezi mosty na Malši, na 1000 m na Malši a na 10 km okolo Č. Budějovic. Tento zajímavý závod měl start před Železnou pannou, trať pak vedla proti proudu Malše až k Velkému jezu, dále pokračovala po Mlýnské stoce, kolem Zadního mlýna do Vltavy, pak kolem Sokolského ostrova proti proudu Vltavy k jezu Valcha a cíl byl opět před Železnou pannou. Závod se jel o absolutní pořadí, bez rozdílu váhy a typu lodě. V roce 1928 vlastnil tento junácký oddíl již 25 šarpií a několik kajaků. Jeho členy byli i Bohumil Adam, který se 20. března 1927 utopil při sjíždění jezu Plánského jezu, a Eduard Kolouch, který se utopil při sjíždění Lučního jezu za velké vody 1. června 1928.<sup>48</sup>

Téměř současně s tímto kmenem Junáků Volnosti byl vytvořen i vodní oddíl Junáků lesní moudrosti, jehož vedoucím byl Dr. Müller.<sup>49</sup> Budějovickými vodáky byly v této době používány

<sup>47</sup> Podle osobního archivu Miroslava Čapka.

<sup>48</sup> Jihočeské listy 23. 3. 1927 a Stráž lidu 4. 5. 1928.

<sup>49</sup> Podle osobního archivu Miroslava Čapka.

především maňasy, kryté kajaky, lehké a těžké šarpie. Od roku 1924 se začaly objevovat první kanoe a v letech 1927 – 28 skládací kajaky převážně německé výroby, později obecně velmi oblíbené.

Rozvoji kanoistiky ve městě i závodním ambicím některých kanoistů přestala vyhovovat organizační struktura vázaná na různé skautské oddíly či dokonce neorganizované skupiny. Na jaře roku 1928 byla svolána ustavující valná hromada Českého Yacht klubu.<sup>50</sup> Po mnohaleté přestávce tak byla v Č. Budějovicích obnovena tradice pobočky ČYK Praha. Předsedou nového klubu byl zvolen PhMr. J. Michl st., mezi zakládající členy patřili Dr. Král, Miroslav Čapek, Páral, Páralová, Zíma, Kocmoud, Potůček, Zeman, Procházka, Rákosník, Otomar Schrabal a další. Tento klub se stal v 30. letech nejenom nejvýznamnějším kanoistickým oddílem ve městě, ale i jedním z nejpřednějších mimopražských kanoistických klubů v Československu.

Č. Budějovice byly v té době důležitou vodáckou křižovatkou. Proto jedním z prvních počínů nového ČYK bylo zřízení staniční knihy, do které projíždějící posádky provedly zápis či kresbu. Tato kniha, která se zachovala v majetku oddílu jachtingu Slavoj Bezdrev, je dokladem intenzivního vodáckého pohybu na Vltavě a Malši v letech 1928 – 1940. První zápis v ní provedl J. Rössler-Ořovský.

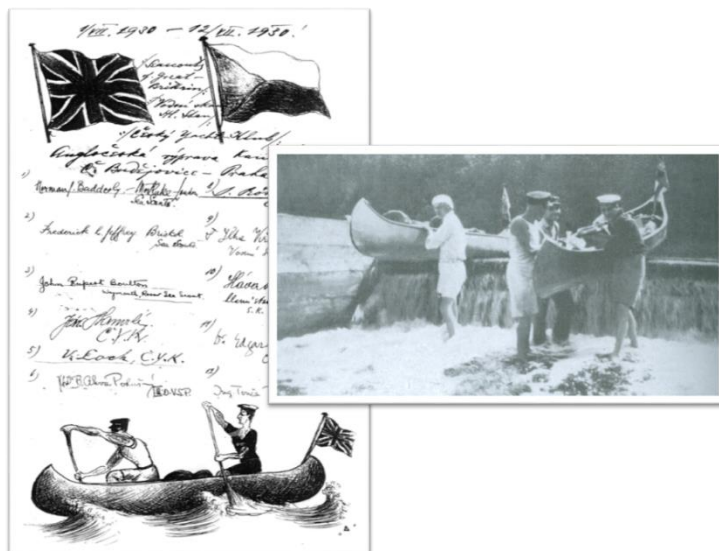


**Obrázek 28.** Vlevo je titulní list staniční knihy ČYK České Budějovice podepsaný Josefem Rösslerem-Ořovským. Vpravo je fotokopie originální pozvánky na anglo – českou vodáckou túru po Vltavě uspořádanou v červenci 1930. Okresní archiv České Budějovice. Fondy místní povahy. Tělocvičné a sportovní spolky. ČYK Č. Budějovice, 180 C/19.

<sup>50</sup> Podle kroniky ČYK Č. Budějovice.



Poměrně vysoký byl počet zápisů zahraničních posádek, zejména německých, pro které byly Č. Budějovice stanicí na oblíbené cestě Dunaj – Vltava – Labe. Zápisům dominuje několikastránková informace o osmidenní anglo – české skautské kanoistické túře po Vltavě, konané začátkem července 1930. Vedli ji J. Rössler-Ořovský a viceadmirál A. V. Campbell.



**Obrázek 29.** Vlevo je zápis výpravy anglických námořních skautů do staniční knihy ČYK České Budějovice v roce 1930. Národní muzeum Praha – Historické muzeum. Archiv tělesné výchovy a sportu. Sbirka tělesné výchovy a sportu. Staniční kniha ČYK Č. Budějovice. Dostupné na <http://en.esbirky.cz>. Na fotografii vpravo přetahují členové této výpravy loď uzavřenou propustí jezu v Týně nad Vltavou.

První loděnici si nový klub vybudoval u Zadního mlýna, který však 31. 3. 1929 vyhořel. Spolu s ním shořel také inventář ČYK, mimo jiné i 10 kánoí. V této těžké situaci podal pomocnou ruku mateřský ČYK Praha. Ještě na valné hromadě počátkem sezóny 1929 předal českobudějovické pobočce dar 10 tisíc Kč, určený na stavbu nové loděnice. Ta byla postavena v krátkém čase na Sokolském ostrově. V souvislosti se vznikem kanoistického odboru Sokola I v roce 1932 však dostal ČYK ze Sokolského ostrova výpověď. ČYK si pak pronajal pozemek na Střeleckém ostrově, kam do míst za terčovou zdí střelnice nedaleko Lučního jezu přestěhoval svoji loděnici.<sup>51</sup>

V roce 1930 byl předsedou českobudějovického ČYK PhMr. Jaroslav Michl, jednatelem dr. Michl a členy výboru R. Hansa a St. Kocmoud. Klub měl v této době 61 členů a 17 lodí.<sup>52</sup> V témže roce byl pořádán první ročník závodu Č. Krumlov – Č. Budějovice na trati dlouhé 42,2 km. Cenu pro vítěze tohoto závodu, kterou byl krásný stříbrný pohár, věnoval ČYK Praha. Závod byl vypisován pro kategorii C2. Vítězi prvního ročníku se stali ing. Černý - ing. Hrbek z VS Praha.

<sup>51</sup> Podle kroniky ČYK Č. Budějovice.

<sup>52</sup> Podle kroniky ČYK Č. Budějovice.

Na valné hromadě českobudějovického ČYK, konané 9. 4. 1931, byl jeho předsedou zvolen Dr. Luděk Král, který pak tuto funkci vykonával až do začátku II. světové války. Počet členů se zvýšil na sedmdesát. V barvách ČYK Č. Budějovice startovalo v 30. letech několik vynikajících závodníků, zejména Potůček, V. Zeman, Řezáč, S. Kocmoud a Rákosník. Dvojice Potůček – Zeman vyhrála v roce 1931 hlavní kategorii v závodě Č. Budějovice – Praha, když překvapivě porazila s náskokem 23 min. slavnou dvojici Rus-Felix z VS Praha. Dvojice Kocmoud – Rákosník zvítězila v tomto závodě dvakrát, avšak v kategorii pomalejších turistických kánoí C2T.<sup>53</sup> V roce 1933 postavil klub na Střeleckém ostrově novou dřevěnou klubovnu.<sup>54</sup> V roce 1935 pořádal ČYK Č. Budějovice spolu s kanoistickým odborem Sokola I v rámci Zborovských oslav I. ročník propagačních závodů brannosti na trati 10 km Poříčí – Č. Budějovice a na trati 1 000 m Svobodova lávka u Měšťanského pivovaru-soutok. V tomto ročníku zvítězili v kategorii C2 na 10 km i 1 km Potůček se Zemanem. Tyto závody, vypisované pro všechny mimopražské kanoisty, pak byly pořádány každoročně. V letech 1937 a 1938 řídil klub výbor ve složení: JUDr. Luděk Král předseda, Miroslav Čapek kapitán, PhMr. Michl a ing. E. Mikeš.



**Obrázek 30.** Ve 30. letech působila v Č. Budějovicích firma Fidler, která se zabývala výrobou a prodejem kánoí, pádel, opravami lodí, jejich úschovou a poradenstvím v této oblasti. Reklamní leták propagující výrobky firmy byl doplněn mapkou Vltavy v úseku Č. Krumlov – Č. Budějovice. Okresní archiv České Budějovice. Fondy místní povahy. Tělocvičné a sportovní spolky. ČYK Č. Budějovice, 180 C/19.

<sup>53</sup> Štumbauer, P. (2015). *Historie kanoistického závodu České Budějovice – Praha*. (Bakalářská práce). Č. Budějovice: Jihočeská univerzita – Pedagogická fakulta.

<sup>54</sup> OA Č. Budějovice, ČYK Č. Budějovice, 180 C/19.

V dubnu 1932 byl ustaven kanoistický odbor Sokola I, který pak pracoval s podporou mateřské jednoty velmi aktivně. Jeho prvním předsedou se stal Josef Holoubek a jednatelem Josef Peer.<sup>55</sup> Mezi zakládající členy patřili mj. Fidler, Lomský, Peřina a Fuka. Odbor si svépomocí upravil pro úschovu lodí dvě místnosti pod východní tribunou Sokolského stadiónu. Členský příspěvek byl stanoven na 5 Kč a poplatek za uschování lodí ve společné garáži na 30 Kč ročně. V prvním roce své existence měl 31 členů, kteří vlastnili 24 lodě. Jeho členové se věnovali zejména vodní turistice: jejich nejoblíbenější túra byla z Č. Krumlova do Č. Budějovic. V závěru první sezóny, 28. 9. 1932, již odbor pořádal závody. Jely se na Vltavě a Malši. V kategorii C1 na 1 000 m zvítězil Ada Novák, v C2 na 4 000 m dvojice Novák – Körner a v C2 mix na 1 000 m Novák – Holoubková.<sup>56</sup> V roce 1933 uspořádal odbor závody na trati Boršov – Č. Budějovice.

Na mezikolečních závodech ČOS v Praze v roce 1935 obsadila dvojice Sokola I Tůma – Jestřáb 2. místo. Českobudějovičtí sokolští kanoisté podnikali v těchto letech řadu vodních túr po Vltavě, Malši, Stropnici, Lužnici, Otavě, Nežárce, Lomnici a dalších vodácky atraktivních řekách jihočeského regionu. O celkovém počtu ujetých kilometrů vedli členové odboru statistiku, ve které bylo zaznamenáno např. v roce 1934 celkem 11 082 km. Nejaktivnější v tomto smyslu byli: Lomský, Farra, Josef Jestřáb, Hoch, Kohout a Jaroslav Jestřáb.<sup>57</sup>

Statistika z roku 1935 uvádí, že odbor měl 56 členů, z toho 10 žen. Výbor pracoval ve složení: prof. Lomský předseda, Al. Fidler pokladník, J. Čapek jednatel, F. Haišman správce loděnice. Cvičiteli byli Jos. Jestřáb a B. Pravda. V posledním předválečném roce vedl odbor J. Tůma. Sokolští kanoisté se spolupodíleli na organizaci IV. ročníku branných závodů a v červenci pak pořádali oddílové závody na Mrhalu.<sup>58</sup>

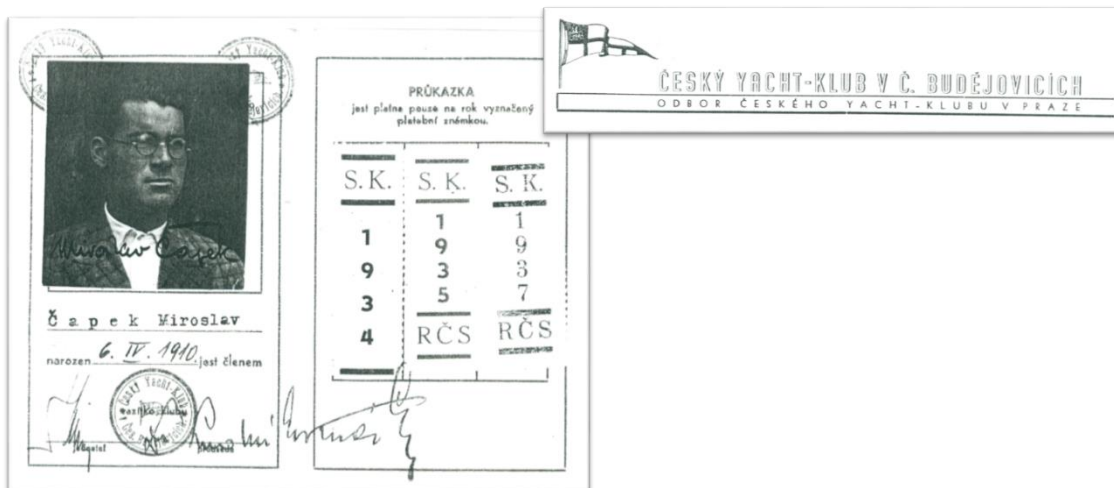
---

<sup>55</sup> Zpravodaj tělocvičné jednoty Sokol I, roč. 1933, č. 2 - 4, s. 30 – 31.

<sup>56</sup> Zpravodaj tělocvičné jednoty Sokol I, roč. 1933, č. 2 – 4, s. 30 – 31.

<sup>57</sup> Jihočeské listy 16. 1. 1935.

<sup>58</sup> Zpravodaj tělocvičné jednoty Sokol I, roč. 1938, č. 1 – 3, s. 28.



**Obrázek 31.** Členský průkaz člena Svazu kanoistů RČS Miroslava Čapka. Ten byl zakládajícím členem ČYK Č. Budějovice při jeho znovuoobnovení v roce 1928, následně jeho kapitánem, jednatelem a nakonec i předsedou. Jeho osobní archiv, ze kterého byla pořízena i tato fotokopie, je cenným zdrojem informací o počátcích kanoistiky a jachtingu v Českých Budějovicích. Vedle fotokopie průkazu je kopie oficiální hlavičky ČYK Č. Budějovice používané ve 30. letech.

#### 4.2 Vývoj kanoistiky v Českých Budějovicích v letech 1939 – 1948

V roce 1939 byl předsedou ČYK Miroslav Čapek.<sup>59</sup> Během války došlo ke značnému útlumu veškerého společenského, tělovýchovného, sportovního a tedy i kanoistického dění. V letech 1941 – 1942 bylo uspořádáno pouze několik neoficiálních jízd. Veškeré tradiční závody, včetně závodů České Budějovice – Praha a Český Krumlov – České Budějovice v době okupace zanikly.

V roce 1942 také skončila existence ČYK v Č. Budějovicích a to z toho důvodu, že v tomto roce chtěl klub uspořádat závody na Vltavě. O svém úmyslu informoval svůj mateřský klub v Praze. Ten na to reagoval tak, že přerušil veškeré styky s budějovickým ČYK a v podstatě se ho zřekl. Všichni členové bývalého českobudějovického ČYK přešli pod Klub českých turistů – KČT. Předsedou vodáckého oddílu při KČT byl zvolen opět Miroslav Čapek. Veškerý majetek ČYK přešel do rukou KČT. Během války byl také rozpuštěn Sokol a tím zanikl i jeho kanoistický odbor.

Po válce pokračoval v činnosti vodácký odbor KČST (vlastně původní ČYK) a rychle také byla obnovena činnost vodáckého odboru Sokola. V roce 1948 byla po vleklých diskuzích konečně obnovena tradice vodáckého závodu České Budějovice – Praha, na jehož pořadatelsví se významně podíleli budějovičtí kanoisté a také jihočeského vodáckého maratonu Český Krumlov – České Budějovice, který přímo organizovali.

<sup>59</sup> Podle osobního archivu Miroslava Čapka.

Již bezprostředně po únorovém převratu v roce 1948 bylo rozhodnuto o rozsáhlé a zásadní reorganizaci československé tělesné výchovy a sportu. Jedinou tělovýchovnou organizací se stala Československá obec sokolská. Do té pak přešly všechny ostatní původní spolky a organizace spolu s členstvem a majetkem. Byly zřízeny tzv. závodní sokolské jednoty. Tyto změny samozřejmě výrazně ovlivnily i organizační strukturu kanoistiky v Českých Budějovicích.<sup>60</sup>

### **4.3 Vývoj kanoistiky v Českých Budějovicích v letech 1949 – 1980**

Vzhledem k tomu, organizační struktura kanoistiky v Českých Budějovicích byla po roce 1948 značně členitá, řada kanoistických oddílů nově vznikala a některé i zanikaly, hodně se měnily jejich názvy, historickou analýzu vývoje kanoistiky v tomto městě v tomto období jsem z důvodů přehlednosti rozčlenil podle jednotlivých oddílů do samostatných částí. Jejich řazení zde více méně kopíruje pořadí jejich vzniku. V nadpisu jednotlivých oddílů je zvolen jejich základní, či nejčastější název bez přívlastku ZSJ, DSO nebo TJ, protože tento se měnil.

#### ***Lokomotiva***

Přesné datum vzniku oddílu kanoistiky nesoucího později název Lokomotiva se nepodařilo získat ani v SOA Třeboň, ani od pamětníků. Nicméně jeho tradice prokazatelně sahají až do roku 1946, kdy přešla většina členů bývalého ČYK, respektive později členů kanoistického oddílu při KČST, do tehdejšího Sokola Suché Vrbné.<sup>61</sup>

Mezi jeho zakládajícími členy byli V. Zeman, Potůček, Rákosník a další. U Malého jezu začala tato skupina lidí stavět malou dřevěnou boudu, která sloužila jako loděnice. Oddíl se zpočátku zaměřil na vodní turistiku. Po roce 1948 se oddíl kanoistiky Sokola Suché Vrbné stal

---

<sup>60</sup> Již 31. 3. 1948 došlo k faktickému sjednocení československé tělesné výchovy na bázi ČOS. Počátkem roku 1949 začal pracovat Krajský výbor Sokola v Č. Budějovicích. Na ustavující schůzi Sokola byl přijat název Husitský jihočeský sokolský kraj. Roku 1949 vešel v platnost zákon 187/49 Sb. O státní péči o tělesnou výchovu a sport, který se zabýval otázkami péče o státní reprezentaci a otázkami hospodářskými.

Dne 12. prosince 1952 byl vydán zákon 71/52 Sb. O organizaci tělesné výchovy a sportu, který přinesl zásadní změny organizační struktury. Vznikla celá řada nových oddílů a došlo k rozsáhlým přesunům členské základny. Podle tohoto zákona přešel veškerý majetek sokolských jednot na závodní skupiny ROH. Dobrovolná tělesná výchova a sport byla přímo podporována odborovou organizací. Byly vytvořeny tzv. Dobrovolné sportovní organizace (DSO) a členství v nich bylo více méně podle rezortního principu. V roce 1955 došlo ke změně organizační struktury dosavadních DSO na jednotnou Tělesnou a sportovní organizaci ROH (TSO ROH).

Dne 20. 12. 1956 vyšel zákon č. 68/56 Sb., který znamenal další zásadní organizační změny a na jeho základě vznikla jediná dobrovolná organizace ČSTV. K jejímu ustanovení došlo 3. až 4. března 1957. Následně byly základní organizační články nesoucí název DSO a následně TSO změněny na tělovýchovné jednoty TJ. Tehdy také vznikla v rámci ČSTV nová organizační struktura kanoistiky. Tato organizační strukturu pak s malými změnami fungovala až do konce 80. let.

<sup>61</sup> Rolínek, J. (1988). *Historie kanoistiky v Českých Budějovicích*. (Diplomová práce). České Budějovice: Pedagogická fakulta, s. 28.

součástí Závodní sokolské jednoty ČSD. Starostou celé ZSJ se stal B. Kubeš, vodácký odbor zastupoval V. Zeman. V tomto roce začal oddíl s opravdovou sportovní činností. Členové jednoty se pustili do budování sportovního areálu u železničního mostu přes Malši. Ten byl ale dokončen až v roce 1957. V areálu byly hlavně hřiště na volejbal potažmo nohejbal. Ve vlastní loděnici byla šatna a místnost pro téměř dvacítku lodí a prostor pro jejich stavbu a opravy. Vlastní závodní činnost začala v roce 1950. V roce 1952 uspořádal oddíl I. ročník Jihočeské desítky na Vltavě v úseku Boršov (Poříčí) – České Budějovice. Závod ale končil až na Malši pod Malým jezem. Cestou závodníci projížděli propustmi Plánského, Rožnovského a Trilčova jezu.<sup>62</sup>

V roce 1952 došlo v rámci reorganizace tělesné výchovy a sportu ke změně názvu ZSJ ČSD na DSO Lokomotiva České Budějovice.<sup>63</sup> Funkci předsedy kanoistického oddílu nové DSO i nadále zastával V. Zeman. V tomto období se oddíl zaměřil hlavně na vodní turistiku, na stavbu nových lodí a aktivní závodníci pak na trénink. V roce 1956 čítal oddíl čtyřicet šest členů, z nichž se někteří pravidelně zúčastňovali Jihočeského vodáckého maratonu Český Krumlov – České Budějovice, nebo turistické jízdy z Kájova do Boršova. Cílem této akce bylo přivést co největší množství vodních turistů k soutěživosti. Prvního ročníku se zúčastnilo 69 lodí a 159 závodníků. Pravidla závodu spočívala v tom, že se projíždělo šesti bodovanými stanovišti. Trestné body se přičítaly k celkovému času. Tohoto závodu se zúčastnily i oddíly z jiných krajů. V říjnu r. 1958 oddíl uspořádal pro své členy závod na Malši v úseku mezi železničním a silničním mostem. Tento závod byl nadále pořádán každoročně jako ukončení vodácké sezóny. V roce 1959 oddíl pořádal Jarní pětistovku na Malši. Někteří členové se zúčastnili závodů v Polsku. O rok později se stali závodníci oddílu Karel Krejčí a L. Mičan krajskými přeborníky v kategorii C2 dorostenců. V tomto roce čítal oddíl 80 členů, z toho 12 žáků. V roce 1961 reprezentovali oddíl pouze tři závodníci. Krejčí si vyjel tehdy udělovanou tzv. výkonnostní třídu (VT) v kategorii C1.<sup>64</sup> Nejlepšími závodníky oddílu byli v této době bratři Mičanové, kteří dokonce r. 1965 získali za umístění v celostátním žebříčku I. VT.

Velkým přínosem pro rozvoj kanoistiky v tomto oddílu, ale i v celých Českých Budějovicích byla osobnost Václava Zemana, který byl spolu s Potůčkem zakládajícím členem

---

<sup>62</sup> VT – výkonnostní třídy ve sportu a turistice (dělení sportovců podle výkonnosti používané hlavně v 50. a 60. letech). Pro dospělé byly tři základní: I. – III. a nad nimi ještě mistrovská. Pro mládež byly VTM – výkonnostní třídy mládeže.

<sup>63</sup> V roce 1957 byl změněn název z DSO Lokomotiva na TJ Lokomotiva.

<sup>64</sup> Štumbauer, P. (2015). *Historie kanoistického závodu České Budějovice – Praha*. (Bakalářská práce). Č. Budějovice: Jihočeská univerzita – Pedagogická fakulta.

ČYK. Tato dvojice dvakrát vyhrála závod České Budějovice – Praha a jednou maratón Č. Krumlov – České Budějovice. V. Zeman byl jak vynikajícím sportovcem, tak hlavně člověkem, který napomohl rozvoji kanoistiky díky své obětavosti a organizačním schopnostem, např. při přepravě lodí, která byla v té době velice svízelná. Během jeho činnosti v oddíle se kolem něho soustředila skupina lidí, kteří se plně věnovali kanoistice jak závodní, tak turistické. Oddíl byl v době, kdy jej vedl na vrcholu své činnosti.

V následujících letech došlo k určité stagnaci a to jak z hlediska velikosti členské základny, tak i z hlediska rozsahu činnosti. Někteří závodníci totiž přestoupili do jiných oddílů. Bylo to hlavně z důvodu lepších podmínek, které poskytoval zejména kanoistický oddíl TJ Rudá Hvězda České Budějovice. Odešli ti nejtalentovanější jako K. Krejčí a L. Mičan. Činnost oddílu se poté zaměřila zejména na vodní turistiku a někteří členové se zúčastňovali maximálně vodáckých turistických jízd zdatnosti (VTJZ) které byli v jihočeském regionu pořádány na Čeňkově pile, Blanici a Hamerském potoce.

K opětovné zkvalitnění činnosti oddílu Lokomotivy došlo až po roce 1976, kdy do něj vstoupili bratři Pischekové. Jan Pischek se stal jeho předsedou a činnost dostala opět závodní charakter. Ještě ke dni železničářů v roce 1976 byl uspořádán I. ročník závodu nazvaného jednoduše *Loko* vedoucího po Malši a Vltavě. Trať závodu začínala pod Velkým jezem a končila u výstaviště. Ten pak byl pořádán každoročně. Zázemí ve sportovním areálu u trati vybudovaném v 50. letech již nevyhovovalo a proto byla v roce 1978 zahájena na místě původního stavba nového objektu. Ten je sestaven z několika montovaných buněk usazených na betonových základech. Patrová stavba obsahuje klubovnu, loděnici, sprchy, WC a dílnu. Celé přízemí patří oddílu kanoistiky, podlaží má v užívání volejbalový oddíl Lokomotivy. Samotný objekt byl dobudován v roce 1979, přičemž kurty s okolím byly dokončeny o něco později.

Od roku 1981 byl do celostátního kalendáře zařazen závod Boršov – Rožnov. Místo jízd VTJZ se oddíl začal od roku 1982 věnovat slalomu a sjezdu. Tomuto zaměření byl podřízen i charakter veškeré činnosti. Důraz byl kladen zejména na práci s mládeží a na rozšíření členské základny. Členové oddílu trénovali na začátku 80. let v sezóně třikrát týdně na Malši nad Malým jezem. Jinak v období od listopadu do března je trénink organizován v tělocvičně ZŠ

Čtyři Dvory. Tato příprava se odrazila i ve výsledcích některých závodníků a to především bratři Pischeků.<sup>65</sup>

Po dobudování **umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném** zde začali trénovat i členové oddílu kanoistiky TJ Lokomotiva.<sup>66</sup> To tehdy bylo podmíněno i stanoveným počtem odpracovaných brigádnických hodin. V polovině 80. let bylo v oddíle 30 registrovaných členů, z toho bylo 15 aktivních závodníků.

### **Dynamo**

Oddíl kanoistiky později nesoucí název Dynamo vznikl v roce 1948 původně jako oddíl kanoistiky Závodní sokolské jednoty JČE České Budějovice. Jako loděnice mu sloužil prostor pod tribunami stadionu na Sokolském ostrově. Předsedou oddílu byl Viktor Novák, vodácký nadšenec a autor několika vodáckých publikací jako *Vodácký průvodce* či *Jihočeské řeky*. V roce 1950 oddíl na Vltavě na Plánském jezu vůbec první závod ve vodním slalom uspořádaný v jižních Čechách.

V roce 1953 byl název změněn na oddíl kanoistiky DSO Dynamo.<sup>67</sup> Předsedou oddílu byl zvolen Jindřich Křivan. V této době oddíl přešel od vodní turistiky k závodní činnosti. Téhož roku začali členové oddílu stavět novou dřevěnou loděnici na pravém břehu Malše u Malého jezu v prostoru veřejného koupaliště. Po jejím dostavění se oddíl začal plně věnovat rychlostní kanoistice. Mimo to se ale část členské základny věnovala vodní turistice, která jim byla vhodným tréninkem pro rychlostní kanoistiku. V roce 1956, kdy byl jeho předsedou Jiří Fuka, měl oddíl 21 členů.<sup>68</sup> O rok později oddíl pořádal XVI. ročník Jihočeského maratonu Č. Krumlov – Č. Budějovice, jehož pořadatelem již byl několik let. V tomto roce dosáhl oddíl slušných výsledků. Krajskými přeborníky se stali J. Fuka – M. Polesný v C2 na 1000 m a 10 km a M. Vojan

---

<sup>65</sup> V roce 1976 se jeden z bratrů Pischeků umístil v KP v kategorii C1 na 2. místě. Bratři Pischekové byli od roku 1979 velice slušně hodnoceni v národním žebříčku. Jejich výkonnost ve slalomu i sjezdu se pohybovala na úrovni II. VT. Přičemž nejlepších úspěchů tato dvojice dosáhla roku 1984, kdy se zúčastnila poprvé mistrovství ČSSR na Lipně. Zde si vyjeli I. VT ve sjezdu a v národním žebříčku se v této disciplíně umístili na 5. místě. Ve slalomu se umístili na 10. místě. O rok později se tato dvojice umístila na 5. místě ve sjezdu a na 16. místě ve slalomu na přeborech ČSR v Českém Vrbném. Mezi aktivní závodníky patřili i bratři Šafářové, kteří v roce 1983 získali 3. místo v KP. O rok později stejného umístění dosáhli i Hrádek – Tibitanzl. V letech 1985 – 1987 se bratři Pischekové v celostátních kontrolních závodech (CKZ) umístili na osmnáctém, dvacátém třetím a osmnáctém místě, přičemž si pokaždé vyjeli I. VT.

<sup>66</sup> Podle kroniky oddílu kanoistiky TJ Lokomotiva České Budějovice.

<sup>67</sup> V roce 1957 byl změněn název z DSO Dynamo na TJ Dynamo,

<sup>68</sup> Rolínek, J. (1988). *Historie kanoistiky v Českých Budějovicích*. (Diplomová práce). České Budějovice: Pedagogická fakulta, s. 33.



v K1 na 500 m. Členem oddílu byl od roku 1957 i MUDr. Zdeněk Matějovský,<sup>69</sup> který byl v té době předsedou VSK ČSTV. Ten také uskutečnil prvosjezd Četvých proudů pod Čertovou stěnou na Vltavě a to nejtěžšího úseku od Loučovické papírny.

V této době se věnovalo několik závodníků oddílu vodnímu slalomu. V roce 1958 získal Z. Matějovský I. VT ve slalomu a společně s Párou a Skolilem byl ve zlaté hlídce v kategorii F1 na přeboru ČSR. Z. Matějovský kvalifikoval na MS v Augsburgu v roce 1957, kde skončil v kategorii F1 na výtečném 6. místě.<sup>70</sup> V přeborech ČSR na hladkých tratích obsadila dvojice Milan Polesný – Jiří Fuka v C2 na 1 000 m druhé místo a v K1 na 500 m obsadil M. Vojan čtvrté místo. Do reprezentačního družstva v tomto roce byli vybráni pro slalom Matějovský a Plesný s Fukou pro hladké tratě. V roce 1957 vyhrála dvojice Milan Polesný – Jiří Fuka jubilejní 25. ročník závodu České Budějovice – Praha v nejprestižnější kategorii C2. V roce 1958 toto vítězství zopakovali.<sup>71</sup>



**Obrázek 32.** Snímky vystřižené z filmu natočeného při 25. ročníku závodu České Budějovice – Praha. Vlevo je zachycena v plné jízdě u Podolska pozdější vítězná C2 Dynama České Budějovice Polesný – Fuka. Vpravo je tato dvojice společně s kajakářem českobudějovického Dynama Václavem Řepou. Ten skončil v tomto ročníku v kategorii K1 třetí. Hampl, V., Fojtík, M., & Šmajsl, J. (1957). *České Budějovice – Praha*. Praha: Československý armádní film. (Národní filmový archiv).

<sup>69</sup> MUDr. Zdeněk Matějovský studoval v Praze, kde stál u zrodu oddílu kanoistiky Slavie VŠ Praha (dnešního USK Praha).

<sup>70</sup> Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR*. Praha: ČÚV ČSTV, s. 189.

<sup>71</sup> Štumbauer, P. (2015). *Historie kanoistického závodu České Budějovice – Praha*. (Bakalářská práce). Č. Budějovice: Jihočeská univerzita – Pedagogická fakulta.



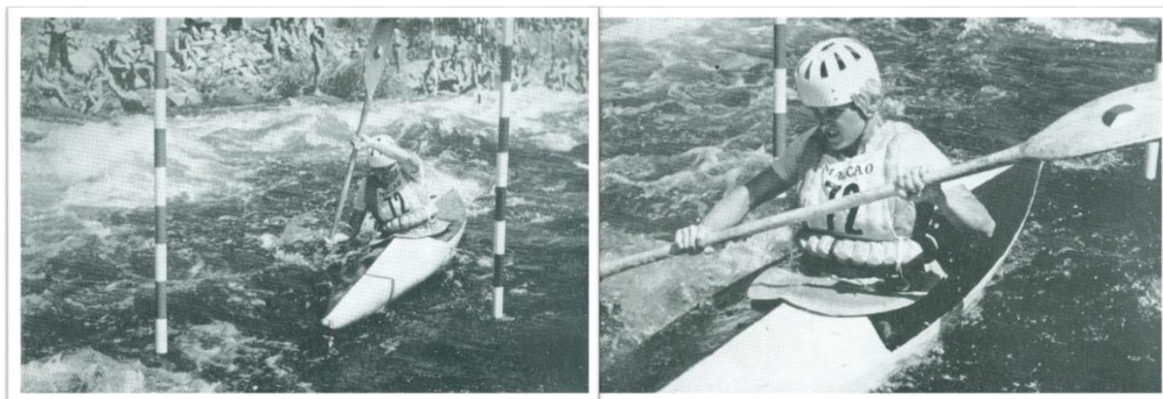
**Obrázek 33.** Dvojice Polesný – Fuka z Dynama Č. Budějovice obhájila v roce 1958 vítězství v prestižní kategorii C2 v závodu České Budějovice – Praha. Na snímcích jsou zachyceni bezprostředně po dojetí do cíle v Praze Braníku. Nahoře je fotografie plakety, kterou obdrželi za toto vítězství. Snímky jsou vystřiženy z Československého filmového týdeníku. (1958), č. 26.

V roce 1959 byl oddíl nejsilnějším v kraji, o čemž svědčí i devět přebornických titulů z devatenácti. Mezi nejlepší závodníky patřili Řepa, Polesný, Vojan, Vachel, Weiserová – Průherová a Chyška – Říha. Z reprezentačního družstva a zároveň z oddílu v tomto roce ale odešli J. Fuka a také Z. Matějovský. Oddíl se již v této době potýkal s nevhodnou polohou a stavem loděnice, která neodpovídala velké stávající členské základně čítající 35 členů a hlavně výkonnosti závodníků. Oddíl také trpěl nedostatkem lodí, hlavně kajaků. Všechny tyto okolnosti vedly k tomu, že oddíl nemohl přijmout větší množství nových členů a také vázla práce s mládeží. I přes tyto okolnosti se umístil O. Částa v KP dorostu na 2. místě v F1 dorostu a Vachel se stal krajským přeborníkem v C1 a oddíl vyhrál mezioddílovou soutěž. Ta spočívala v tom, že oddíl byl bodově hodnocen za získání nových členů, kteří se zúčastní nejméně jednoho závodu, dále za umístění v KP, za počet najetých km na vodě, za pořádání závodů, za účast a umístění na přeboru ČSR. Úspěšné byly i ženy, především Kaňková, Průherová a Řepová.

V roce 1960 pořádal oddíl *I. ročník Jihočeské pětistovky*, která byla vytyčena na Vltavě od zimního stadionu k plovárně nad Jiráskovým jezem. V roce 1961 trénoval oddíl v zimním období v tělocvičně v Nové ulici. Úroveň tréninků se zlepšila, zvýšila se kvalifikace trenérů oddílu. Z. Kaňka získal kvalifikaci trenéra I. třídy, M. Polesný trenér II. třídy a V. Řepa byl trenérem III. třídy. V tréninku se začal uplatňovat intervalový trénink. V tomto roce se začal

prosazovat S. Ciboch, v budoucnu velmi úspěšný závodník na hladkých tratích, který pak byl aktivním závodníkem po velmi dlouhou dobu. V roce 1961 se na mistrovství ČSSR umístili na třetím místě v rychlostní kanoistice Chyška – Říha na C2 a ve sjezdu dokonce získal M. Polesný na C1 stříbrnou medaili. V tomto roce měl oddíl již 44 členů a pořádal několik závodů, jako byla *Jihočeská desítka* a závod na 500 m.

V roce 1962 přišla do oddílu Lída Veberová, později Polesná,<sup>72</sup> se svým prvním mužem Pavlem Veberem. Ta již byla v té době ověněna titulem mistryně světa ve vodním slalomu z roku 1961 a řadou dalších vynikajících úspěchů.<sup>73</sup> To byla samozřejmě pro oddíl Dynamo, ale i pro celý českobudějovický sport obrovská vzpruha. Lída Veberová svůj příchod do Českých Budějovic, a své působení v kanoistickém oddílu Dynamo poměrně podrobně a celkem sympaticky popisuje ve své biografické knize nazvané *Hranaté medaile*. „...Na výroční schůzi kanoistického oddílu dynamo bylo rušno. Měl přes padesát členů a okolo třiceti aktivně závodilo v dorostu i dospělých. Hodnotily se oddílové žebříčky, brigády i práce na opravách lodí a hlavně výsledky na závodech během roku.....já jsem do statistiky napoprvé přispěla prvními místy žebříčku ve slalomu a ve sjezdu, titulem z mistrovství ČSSR ve sjezdu a šesti vítězstvími v mezinárodních závodech...“<sup>74</sup> I přesto, že byla v oddíle poměrně krátkou dobu, získala pro Dynamo řadu vynikajících umístění, která pro něj byla chloubou. Členkou oddílu byla ale jen do roku 1964.



**Obrázek 34.** Ludmila Polesná na trati mistrovství republiky ve slalomu na Lipně v roce 1962 kdy už závodila za Dynamo České Budějovice. Tehdy se ještě závodilo na skládacích kajacích (F1). Ludmila Polesná se tehdy na Lipně zvrhla, když její špicdeka v jednom z válců neudržela nápor vody. Zato ve sjezdu si vše vynahradila a získala zde první mistrovský titul ve sjezdu. Za rok si zde tento úspěch zopakovala. Těžká lipenská trať ji ostatně přinesla řadu dalších úspěchů. Převzato z Polesná, L. (1979). *Hranaté medaile*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství, fotopřílohy.

<sup>72</sup> Ludmila Polesná (31. 8. 1934 Písek – 9. 12. 1988 Praha), rodným příjmením Štyndlová, poprvé provdaná Veberová. Lída Polesná byla v roce 1965 první vítězkou ankety o nejlepšího sportovce Jihočeského kraje. V nejlepší desítce této ankety se pak umístila ještě třináctkrát za sebou.

<sup>73</sup> Její sportovní úspěchy patří mezi jedny z nejlepších v celé historii kanoistiky. Zasloužilá mistryně sportu Ludmila Polesná získala celkem 6 zlatých, 9 stříbrných a 4 bronzové medaile na MS a 36 zlatých, 7 stříbrných a 4 bronzové na mistrovství republiky. Kromě toho poměrně úspěšně soutěžila i v běhu na lyžích.

<sup>74</sup> Polesná, L. (1979). *Hranaté medaile*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství, s. 131.



**Obrázek 35.** Na obrázku vlevo přejímá Ludmila Polesná v roce 1961 první titul mistrně světa ve vodním slalomu. Na obrázku vpravo je pak zachycena se všemi svými medailemi. Převzato z <https://www.siko.cz/>.

Kromě Lídy Veberové patřil k naší tehdejší kanoistické špičce i její pozdější druhý manžel a také trenér Milan Polesný a to jak v rychlostní kanoistice, tak ve sjezdu na divoké vodě. Ke špičce patřil i Sláva Ciboch a také dvojice Kempf – Pouzar.

V roce 1963 oddíl postavil svépomocí 7 nových laminátových lodí. Pod vedením trenéra M. Polesného došlo k vzestupu závodní činnosti. Došlo i ke zvýšení členské základny. V tomto roce přebral oddíl patronát i nad nově vzniklým kanoistickým oddílem TJ VŠZ v Českých Budějovicích. Mezi nejlepší závodníky oddílu patřila pochopitelně i L. Veberová, která získala v Rakouském Spittalau další titul mistryně světa ve vodním slalomu v tehdy ještě naposledy vypsané kategorii F1 (skládací kajak).<sup>75</sup> Úspěšní byli i S. Ciboch, M. Polesný a V. Řepa. Z dorostenců byl nejlepší Pokorný.

V roce 1964 získala L. Veberová a V. Řepa I. VT a titul krajského přeborníka KP obhájil v kategorii K1 dorostenec Pokorný, v C1 dorostenec Janout a v C1 S. Ciboch. Od tohoto roku byl předsedou oddílu V. Řepa. V roce 1964 spolu odešli z Českých Budějovic a tím i z oddílu Dynamo Ludmila Vebrová Milan Polesný. Nově vytvořený pár se odstěhoval na Lipno.<sup>76</sup>

V dalších letech patřili mezi nejlepší závodníky Ciboch, Hejsek, Janout, Šrámek a Šindelář, kteří jezdili na C1 a kajakáři Klabouch, držitel I. VT a Černý. S. Ciboch byl dlouhá léta

<sup>75</sup> Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR*. Praha: ČÚV ČSTV, s. 191.

<sup>76</sup> Polesná, L. (1979). *Hranaté medaile*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství, s. 142.

držitelem I. VT v rychlostní kanoistice, přičemž od počátku sedmdesátých let byl také držitelem I. VT ve sjezdu. Od roku 1974 se začal specializovat na maratóny. Zároveň jezdil s J. Střítežským v kategorii C2. Dalším držitelem I. VT byl Šrámek v C1.

Velké problémy činil oddíl kromě loděnice i nedostatek lodí. Oddíl pořádal závody v rychlostní kanoistice v Hluboké nad Vltavou, na kterých bylo poměrně početné pole závodníků z celých Čech. Další dva závody uspořádal oddíl v Č. Budějovicích na Vltavě.

Roku 1975 uskutečnil oddíl nábor mládeže. Z jejích řad pak dosáhli dobré výsledky kajakáři Kunáž a Lanc. Ti se několikrát zúčastnili i dorosteneckých přeborů ČSR. Role trenérů převzali bývalí závodníci oddílu Chýška a Říha. Druhý větší nábor mládeže byl uskutečněn v roce 1978, kdy do oddílu přišel P. Ciboch, Průša, Malecha, Pelešková a Beránková. Z této generace vydržel u závodní činnosti dodnes pouze Průša. Většinu lodí si členové oddílu stále stavěli sami.

V osmdesátých letech činnost oddílu ještě více stagnovala. Nakonec funkci trenéra převzal S. Ciboch. Začal pracovat s žáky a dorostenci, mezi něž patřil J. Veber<sup>77</sup> jezdící na K1 a P. Váňa soutěžící v kategorii C1. Tréninky byly organizovány dvakrát týdně v tělocvičně Dynamo. I tak v jednom období daleko nejvýznamnější kanoistický oddíl na jihu Čech zapadl během 70. a zejména 80. let do podprůměru.

### ***Koh-i-noor***

U tohoto tehdy největšího českobudějovického průmyslového podniku byl v roce 1945 ustaven závodní klub, který kromě kulturní činnosti provozoval ve svých kroužcích i rekreační sportovní činnost. V roce 1948 začaly sportovně zaměřené kroužky soupeřit s jinými závodními kluby. To nakonec vedlo v roce 1949 k založení Závodní sokolské jednoty Koh-i-noor. Ta se následně sloučila s původní sokolskou jednotou Sokol II.

Kanoistický oddíl této nové jednoty byl založen v roce 1950. Mezi zakládajícími členy byli: Bartyzal, J. Kadlec, Madhauser, M. Klápa, Bohoněk a Frýd. Ještě před založením tohoto oddílu vlastnila závodní sokolská jednota čtyři lodě. Nově vzniklý oddíl měl jednoduchou loděnici v zahradě, která tehdy byla v místech dnešní druhé ledové plochy Budvar arény. Následně se ale oddíl přestěhoval do severovýchodního rohu pozemku fotbalového oddílu KIN u Malého jezu na Malši. Zde si postavil dřevěnou loděnici, která však byla při povodni v roce

---

<sup>77</sup> Jedná se o syna Pavla Vebera z jeho druhého manželství.

1954 značně poškozena.<sup>78</sup> V roce 1953 byl změněn název ZSJ Koh-i-noor na DSO Tatran, později pak na Tatran – Koh-i-noor a nakonec na TJ Koh-i-noor.

V letech 1953 – 1957 se členové oddílu aktivně zúčastňovali tehdy populárních vodáckých distančních závodů. Jihočeský vodácký maratón Český Krumlov – České Budějovice dokonce oddíl pořádal.

Nejvíce úspěchů v této době získaly kanoistické dvojice Kadlec – Frýd a Bartyzal – Bohoněk. V roce 1953 dokonce dvojice Bartyzal – Bohoněk vyhrála všechny vypsané závody krajského přeboru. Sportovní činnost v oddílu tehdy organizoval Zdeněk David. Ta byla limitována zejména nedostatkem lodí. Oddíl se podílel na uspořádání několika závodů okresního přeboru. Počet členů v tomto období dosáhl čísla 36, z toho bylo 12 žen.

Od poloviny 50. let se oddíl soustředil hlavně na vodní turistiku. Stavba lodí probíhala výlučně svépomocí. Stavěly se převážně papírové kajaky a kánoe, které tehdy byly pro svoji dostupnost velmi populární.

V následujícím období se ale začal oddíl věnovat vodnímu slalomu. První náborový závod ve vodním slalomu byl uspořádán na Velkém jezu na Malši. V oddíle se následně vykrystalizovala skupina závodníků, do které patřili: Hrbek, Jiran, Král, Toncar, Prüher, Bartyzal, Kojzar a Hanzal. P. Hrbek dokonce r. 1961 porazil na Čeňkově pile mistra světa Jirásku. Členy oddílu se stali i O. Částa s M. Königsmarkem, kteří se později probojovali na C2 do státní reprezentace. Oddíl také uspořádal několik zahraničních vodáckých turistických zájezdů do NDR a Polska.

Od poloviny 60 let došlo ke stagnaci výkonnosti i činnosti. Např. v roce 1967 oddíl vykazoval pět závodníků, kteří se zúčastnili deseti závodů. Největším úspěchem roku bylo třetí místo Pavla Hrbka na mistrovství republiky, když zde byl členem bronzové hlídky. Byla dostavěna nová loděnice, ve které kromě klubovny i loděnice bylo vybudováno i sociální zařízení. Stará loděnice následně sloužila jako dílna. Činnost oddílu ale stále více směřovala k zájmové vodní turistice.

V roce 1968 jezdil nejlepší závodník oddílu Pavel Hrbek na C2 s M. Königsmarkem, který ale byl v té době již členem oddílu Rudé hvězdy. Jeho největším úspěchem bylo 4. místo ve sjezdu na mistrovství Československa. V dalších letech se členové oddílu zúčastňovali hlavně veřejných závodů nižší kategorie. V roce 1971 dvojice Kadlec – Frýd vybojovala druhé místo

---

<sup>78</sup> Předchozí informace podle Rolínek, J. (1988). *Historie kanoistiky v Českých Budějovicích*. (Diplomová práce). České Budějovice: Pedagogická fakulta, s. 38 – 39.

v Jihočeském vodáckém maratónu. Tradice Jihočeské desítky byla roku 1972 přeložena do Herbertova. Zde byla uspořádána jako memoriál tragicky zahynulého Pavla Hrbka. Tohoto závodu se zúčastnila celá slalomářská elita ČSR.<sup>79</sup>

V polovině 70. let sice oddíl vykazoval téměř 50 členů, ale ti se nezúčastňovali žádných závodů a pouze plnili odznak 100 jarních kilometrů. V dalších letech byla práce zaměřena na práci s mládeží. Následně vzrostla žákovská členská základna, a to zejména díky spolupráci se ZŠ Matice školské. Mezi akce, kterých se členové oddílu zúčastňovali, patřila tradičně Jihočeská desítka, několik VTJZ, spartakiádní sjezd Vltavy atd.



**Obrázek 36.** Fotografie ze závodů místní úrovně, které pořádal kanoistický oddíl TJ Koh-i-noor u Velkého jezu v Českých Budějovicích. Osobní archiv Jakuba Průhera.

Na přelomu 70. a 80. let se oddíl snažil zaměřit na všestrannější činnost. Z té vodácké se jeho členové zúčastňovali hlavně VTJZ na Otavě, Sázavě, Blanici, Kamenici, Hamerském potoce a Lužnici.

### **Motor**

Tradice tohoto oddílu sahá do roku 1951, kdy byl založen oddíl kanoistiky Závodní sokolské jednoty Motor-Union České Budějovice.<sup>80</sup> Mezi zakládající členy patřili: S. Lacina, Fr. Štětka, L. Kolda a Z. Krotký. Jako loděnice byla získána menší přízemní budova na Střeleckém ostrově několik metrů od břehu Vltavy. Oddíl tehdy používal pouze lodě vlastní výroby.

<sup>79</sup> Předchozí informace podle Rolínek, J. (1988). *Historie kanoistiky v Českých Budějovicích*. (Diplomová práce). České Budějovice: Pedagogická fakulta, s. 40 – 41.

<sup>80</sup> Kmenová závodní sokolská jednota Motor-Union České Budějovice byla založena v roce 1949.

Zpočátku to byly dřevěné kajaky (tzv. švédské), později se začali stavět papíráky a následně používat i skládací kajaky. V roce 1953 byl změněn název ze ZSJ na DSO Spartak, později pak na Spartak – Motor.

Oddíl se zpočátku zúčastňoval distančních závodů jako např. Č. Budějovice – Praha, Č. Krumlov – Č. Budějovice, Písek – Zvíkov. Od roku 1956 do roku 1962 vykoval funkci předsedy kanoistického oddílu František Štětka. Činnost oddílu v těchto letech ovlivnila existence vodního slalomu. Velký důraz je kladen na práci s mládeží. Hlavním trenérem byl Otta Částa, kterému vypomáhal Fr. Štětka. Nejlepšími závodníky tohoto období byl Č. Chaloupka a Boček. Všichni jezdili na K1 a byli držiteli II. VT. Následně se oddíl již věnoval pouze vodní turistice, jeho závodní činnost úplně ustala a v roce 1962 nakonec úplně zanikl. Většina členů bývalého závodního oddílu přestoupila do jiných, na závodní činnost více zaměřených kanoistických oddílů.

V říjnu 1962 byl ustaven při TJ Motor nový kanoistický oddíl, jehož zakládajícími členy byli: Slovan, Dědek, Mrkvan a Pučejdl. Nový oddíl se zaměřil pouze na vodní turistiku. Funkci předsedy zastával od jeho vzniku až do začátku 80. let B. Pučejdl. Zpočátku měl oddíl pouze jednu dřevěnou kánoj potaženou plátnem, kterou dostal od mateřského podniku. Loď dříve sloužila k testování přívěsných motorů Orlík, které v Motoru tehdy vyráběli. Postupem času si někteří členové postavili lodě již dříve zmíněných konstrukcí, které pak byly postupně nahrazeny laminátovými loděmi.

Významným členem oddílu byl především Sláva Havlíček. Na jeho počest je od r. 1964 pravidelně pořádán memoriál Slávy Havlíčka na Hamerském potoce. Oddíl Motoru byl jeho pořadatelem od roku 1965 až do roku 1984, kdy už tento nebyl schopen zvládnout obrovské množství účastníků, které např. v roce 1984 činilo 640 soutěžících. Jeho pořadatelství pak převzaly pražské oddíly.<sup>81</sup>

Oddíl Motoru v roce 1965 obnovil tradici Jihočeské desítky, která se jezdila jako distanční závod z Boršova do Českých Budějovic. Oddíl svým pořadatelstvím ale tomuto závodu vtiskl turistický charakter, což znamená, že se závod začal jezdit jako VTJZ. Oddíl tento závod pořádal do roku 1971 (s výjimkou roku 1968). Dva ročníky byly v důsledku přestavby jezu v Boršově pořádány na trati Zátoň – Zlatá Koruna. Dva roky se také tento závod jel od

---

<sup>81</sup> Předchozí informace podle Rolínek, J. (1988). *Historie kanoistiky v Českých Budějovicích*. (Diplomová práce). České Budějovice: Pedagogická fakulta, s. 43 – 44.



Rybů<sup>82</sup> k loděnici Motoru na Střeleckém ostrově. Jeho pořadatelsví nakonec převzala Slavia VŠZ.

V roce 1967 se oddíl podílel na organizaci mistrovství světa na Lipně, kde navázal přátelství s italským Canoe club Val D'Enza. Několik členů oddílu pak dostalo v roce 1968 pozvánku do Itálie, kde se zúčastnili i místních závodů. V následujícím roce navštívil oddíl Itálii podruhé a opět se zúčastnil místních závodů, které v kategorii C2mix vyhráli manželé Střítěžští. V C2 byli na druhém místě Pučejdl – Pajer. Naposledy byl oddíl pozván do Itálie v roce roku 1970, kde na místních závodech obsadil Pučejdl – Strusková v C2mix 2. místo. Závodníci italského klubu byli na oplátku několikrát pozváni do Československa, kde se zúčastnili se i několika ročníků Jihočeské desítky. Oddíl navázal i družbu s oddílem z Bulharska. Několik členů oddílu navštívilo Vidim na Dunaji a jezdili poblíž i na řece Vlče. Bulhaři se na oplátku zúčastnili několika VTJZ na Hamerském potoce.

Členové oddílu také již několikrát působili jako záchranná služba při mistrovství Československa a dalších významných závodech na Lipně. Měli úzké kontakty s Vodní záchrannou službou ČSČK. Výcvik v této činnosti byl po jeho otevření prováděn **na USD v Českém Vrbném.**

### ***Rudá hvězda***

Historie oddílu kanoistiky Rudá hvězda Č. Budějovice sahá do roku 1955, kdy při místním útvaru Pohraniční stráž vznikl kanoistický oddíl. Jedním ze zakládajících členů a zároveň prvním předsedou oddílu byl Jaroslav Ševčík, který byl příslušníkem pohraniční stráže. Oddíl zpočátku začínal s vodní turistikou, ale z té brzy přešel k závodění. K útvaru totiž narukovali výkonnostní závodníci Tátoš, Kučák, Beňa a Finger. Tátoš a Kučák jezdili na K1 a společně na K2. Beňa a Finger jezdili na C2. Nově vzniklý oddíl měl zpočátku loděnici přímo v areálu útvaru PS, který se nacházel v bezprostřední blízkosti Malše v jejím úseku mezi Velkým a Malým jezem. Oddíl měl od samého počátku pro svoji činnost na tehdejší dobu nadprůměrné podmínky. Z tohoto důvodu postupně do Rudé hvězdy přestoupilo několik závodníků z jiných českobudějovických kanoistických oddílů.<sup>83</sup>

---

<sup>82</sup> Restaurace a chatová osada u Rybů se nachází cca 2 km nad Boršovem. Původní jez zde měl stavební výšku jen 0,65 m.

<sup>83</sup> Předchozí informace podle Rolínek, J. (1988). *Historie kanoistiky v Českých Budějovicích*. (Diplomová práce). České Budějovice: Pedagogická fakulta, s. 46 – 47.

Již v roce 1957 získali titul krajského přeborníka v rychlostní kanoistice na 1 000 m v kategorii K1 Kučák a Kempf s Pouzarem v C2. Kučák si v kategorii K1 vyjel I. VT. Cenného úspěchu na přeborech ČSR na hladkých tratích dosáhla dvojice Tátoš – Javůrek, která se umístila v K2 na 4. místě a Beňa – Finger, kteří skončili v C2 na 5. místě. Dalšími závodníky oddílu v této době byli Jan a Tomáš Průherovi.<sup>84</sup> Po roce 1958 přišli do oddílu také P. Hrbek, O. Částa a později i M. Königsmark. Příchodem těchto se oddíl začal věnovat i vodnímu slalomu a sjezdu.

V roce 1959 vybojovali starší dorostenci Buška – Forejt 1. místo v závodě na 3 000 m v C2. Václav Kříž obsadil v krajském přeboru 3 místo ve slalomu. V tomto roce do oddílu přestoupili B. Neumann z Dynama a L. Mičan z Lokomotivy.

V roce 1960 došlo k největšímu růstu oddílu jak z hlediska velikosti a kvality členské základny, tak z hlediska materiálního zabezpečení. Na podzim byla svépomocně dostavěna nová zděná loděnice na levém břehu Malše mezi Velkým a Malým jezem (mezi železným a železničním mostem). V té byl nejenom velký prostor pro uložení lodí, ale i klubovna a dílna. Novým předsedou oddílu se stal B. Neumann. Členové oddílu si v nové loděnici svépomocně postavili větší množství lodí. Pro kondiční zimní tréninky byla využívána tělocvična v Čáčově ulici. Tréninky a oddílové tréninkové závody ve slalomu oddíl pořádal na improvizované trati mezi Velkým jezem a prostorem před loděnicí. V následujícím roce měl oddíl devět aktivních závodníků. Oddíl začala úspěšně reprezentovat především dvojice Částa – Königsmark. Další úspěšnou dvojicí na krajské úrovni byla C2 Průher – Mičan.

V letech 1961 – 1966 byl oddíl kanoistiky Rudé hvězdy v Českých Budějovicích výsledkově nejúspěšnější a také nejagilnější. Závody pořádal závody u Velkého jezu, dále u jezu **v Českém Vrbném** a na protrženém jezu U Rybů nad Boršovem. Kromě toho se závodníci oddílu v tomto období zúčastňovali téměř všech vypsanych závodů v rychlostní kanoistice a hlavně závodů ve sjezdu a slalomu. Například v roce 1962 závodníci oddílu získali dva tituly krajského přeborníka ve sjezdu, jeden ve slalomu a sedm v rychlostní kanoistice. Oddíl uspořádal KP v rychlostní kanoistice na trati vytýčené v Českých Budějovicích u Střeleckého ostrova. V roce 1964 byla udělena I. výkonnostní třída dvojici Částa – Königsmark. Ti o rok později obsadili v celostátním žebříčku osmé místo a opět získali I. VT. V roce 1967 se stal

---

<sup>84</sup> Jan Průher je otcem současné duše USD v Českém Vrbném Jakuba Průhera.

předsedou oddílu Leopold Mičan. Závodní činnost oddílu byla stále zaměřena jak na rychlostní kanoistiku, tak na sjezd a slalom.

Závodníci ve sjezdu a slalomu ale následně odešlo do nově vzniklého oddílu TJ Škoda, který se od počátků své existence specializoval prakticky pouze na vodní slalom a sjezd. Z oddílu v této souvislosti odešli Částa s Königsmarkem a poté i Koudelka. Naproti tomu ale z ODPM přišli Vlasta a Míla Ouředníkovi, Trnka, Hamerníková a další. Díky tomu měl v následujících letech v oddílu slalom a sjezd stále převahu nad rychlostní kanoistikou.

Na celostátní úrovni začal prosazovat Miloslav Ouředník. Jeho ještě úspěšnější bratr Vlastimil však odešel do Dukly.<sup>85</sup> Úroveň ostatních závodníků oddílu byla ale spíše jen průměrná.

V roce 1977 byl předsedou oddílu zvolen Miroslav Vojan, bývalý závodník Dynama, který pak tuto funkci zastával až do poloviny 80. let. Oddíl se i v následujících letech orientoval na závodní činnost, ale jeho závodníci výraznějších úspěchů nedosahovali.

Nedostatek mládeže oddíl vyřešil navázáním spolupráce s vodáckým oddílem Domu pionýrů a mládeže. V polovině 80. let byla činnost oddílu orientována pouze na vodní slalom a sjezd, měl cca. 25 členů, z nichž závodilo pět mužů a deset žáků.

### ***Stadion ODPM***

Počátky kanoistického oddílu při krajské organizaci Pionýra v Českých Budějovicích sahají do roku 1955, kdy zde kroužek vodní turistiky.<sup>86</sup> Tomu se ještě v tomto roce podařilo získat čtyři pramice a zahájit činnost když kroužek uspořádal I. putovní tábor po Lužnici.

Vedoucími funkcionáři kroužku se stali vodáčtí nadšenci Mládek s Uhlířem. V roce 1957 byla dostavěna dřevěná loděnice u bývalé Lannovo loděnice na břehu Vltavy pod Dlouhým mostem. Zde členové započali i se stavbou prvních lodí, tehdy populárních papíráků. Během dalších let uspořádal kroužek několik plaveb po Dunajci, Černém a Bílém Váhu, Váhu a Hornádu. Všechny tyto akce měly charakter čtrnáctidenních putovních táborů. V roce 1963 byl uspořádán pionýrský tábor v Horní Plané, který měl ryze vodácké zaměření. Jeho vedoucí byla M. Ouředníková.

---

<sup>85</sup> Vlasta a Míla Ouředníkovi odešli na začátku 70. let do Dukly Bechyně. Vlastimil Ouředník se v roce 1972, 1973 a 1974 stal mistrem ČSSR v K1. Na OH 1972 obsadil ve slalomu 20. místo. V roce 1985 se stal v Dukle trenérem. V současné době je vedoucím trenérem Armádního sportovního oddílu vodní kanoistiky Brandýs nad Labem.

<sup>86</sup> Během historie tohoto oddílu došlo k jeho přechodu od KDPM do ODPM.

V roce 1963 byl založen TJ Stadion Č. B. V roce Roku 1965 se pak začala psát vlastní historie oddílu vodního slalomu této tělovýchovné jednoty. Jeho první předsedkyní se stala M. Ouředníková.<sup>87</sup> Z bývalého kroužku vodní turisticky byla převedena nejtalentovanější část mládeže, které pak byla věnována mimořádná pozornost. Do přípravy bylo zpočátku vybráno sedm žáků a pět dívek ve věku od třinácti do patnácti let. Počet však rychle vzrůstal, takže v roce 1972 měl oddíl 54 žáků rozdělených do družstev podle věku a výkonnosti. Oddíl v těchto letech dosáhl pod vedením manželů Ouředníkových řady úspěchů. Prvních závodů se zúčastnil již v roce 1966. Závod pořádala RH **na jezu v Českém Vrbném** a zúčastnilo se jej celkem 300 lodí. Výraznějšího úspěchu dosáhla Marie Švejdová, která vyhrála kategorii K1 dorostenek. Dobře se umístil i Vlastimil Ouředník na K1. V roce 1967 získal Vlastimil Ouředník na celostátním dorosteneckém přeboru v Bechyni 2. místo v K1 mladšího dorostu. Kromě toho získali Vlastimil a Míla Ouředníkoví na C2 4. místo ve sjezdu a 7. místo ve slalomu. Pěkného úspěchu dosáhl i Hamerník, který se umístil v první desítce.

Na základě dosažených výsledků na přeborech ČSSR byli do reprezentačního družstva dorostu zařazeni Vlasta a Míla Ouředníkoví. V následujícím roce reprezentovali ČSSR ve Cvikově v NDR, kde probíhalo mezistátní utkání družstev ČSSR a NDR. Do Č. Budějovic přivezl zlatou medaili M. Ouředník za vítězství v závodě C1 hlídek.<sup>88</sup> Stříbrnou medaili zde vybojoval V. Ouředník v K1 hlídek. Závodní činnost oddílu vykazovala na přelomu 60. a 70. velmi dobrou úroveň.

Další rozvoj činnosti však brzdily nevyhovující loděnice a špatné tréninkové možnosti. V důsledku toho odešli nejtalentovanější závodníci do Rudé hvězdy. Počínaje rokem 1973 začala závodní činnost postupně odumírat. Oddíl se orientoval pouze na vodní turistiku.

Od roku 1978 byl bývalý zámeček Vojtěcha Lany upravena na klubovnu a dílnu. Oddíl vlastnil převážně pramice a několik kánoí a kajaků. Činnost oddílu však byla nadále zaměřena na vodní turistiku a na tehdy prosazované branné vodáctví.<sup>89</sup> Protože oddíl spadl pod pionýrskou organizaci, museli jeho členové plnit i ideologické složky činnosti jako byli Plameny a Cesty. Oddíl ale především pořádal pravidelné plavby po řekách Jihočeského kraje.<sup>90</sup>

---

<sup>87</sup> Předchozí informace podle Rolínek, J. (1988). *Historie kanoistiky v Českých Budějovicích*. (Diplomová práce). České Budějovice: Pedagogická fakulta, s. 50 – 51.

<sup>88</sup> Spolu s ním byl ve vítězné hlídce pozdější úspěšný reprezentant K. Třešňák.

<sup>89</sup> Branné vodáctví znamená sjíždění vodních toků za použití branných prvků.

<sup>90</sup> Kromě toho se oddíl zúčastňoval některých veřejných soutěží a závodů. Vedení oddílu navíc pořádalo pro členy oddílu různé soutěže jako např. závod pramic, rychlostní závody od loděnice k elektrárně u Jiráskova jezu a zpět k loděnici nazvaný *Modrá stuha*, na zakončení vodácké sezóny pak slavnostní lampionové plavby. Další oddílové

## **Slavia VŠZ**

Oddíl kanoistiky při tělovýchovné jednotě Slavia VŠZ byl založen roku 1963. Jeho činnost byla od počátku ztížena tím, že neměl vlastní loděnici. Proto navázal úzkou spoluprací s kanoistickým oddílem Dynamo, který nad ním převzal odborný patronát. V roce 1964 měl oddíl 24 členů. Členové oddílu Ljuba Macevičová, Zdeňka Procházková, Jiří Tomeš, Ladislav Sumerauer a Václav Durdík se zúčastnili přeboru vysokých škol.

V následujících letech oddíl zaznamenal první výraznější úspěchy, když dvojice Jarmila Jasanská – Josef Sládek získala třetí místo na akademických přeborech Čech a Moravy na divoké vodě ve Spálově a páté místo na akademickém mistrovství republiky ve Víru.

Od počátku 70. let se činnost oddílu zaměřila v drtivé míře na vodní turistiku. V této době již oddíl užíval vlastní loděnici postavenou v prostoru stadionu Slávie VŠZ. Počet jeho členů v této době čítal více jak 30. Pravidelně sjížděli Vltavu, Malši, Lužnici, Otavu a Sázavu. Tato aktivita vedla k získání čtyř bronzových odznaků *Vodní turista* a k udělení titulu *Vzorný oddíl III. stupně*.<sup>91</sup>

V polovině sedmdesátých let se vodní turistika v oddíle těšila takovému zájmu, že se rozrostl na 50 členů. Kromě sjezdu jihočeských řek zorganizoval dva ročníky *Jihočeské desítky* a uspořádal memoriál Jiřího Kalvase. Práce oddílu byla oceněna udělením titulu *Vzorný oddíl II. stupně a následně i Vzorný oddíl I. stupně*. Ve druhé polovině 70. let se oddíl opět zapojil do závodní činnosti především zásluhou dvojice Šindelář – Šindelářová a několika dalších členů. Jmenovaná dvojice získala první místo v okresním přeboru v kategorii C2 mix. V roce 1978 přibýlo do oddílu 14 nových členů. Od roku 1979 se v oddíle prosadil slalom již velmi výrazně. V rámci kraje se závodníci zúčastnili celkem osmi závodů ve slalomu a kromě toho jeden závodník startoval ve všech povinných celostátních kvalifikačních závodech druhé a vyšší výkonnostní třídy.

Největších úspěchů dosáhl Richard Horna, který získal ve slalomu v kategorii C1 titul krajského přeborníka a současně i II. výkonnostní třídu. Jeho výkony nabývaly stále na kvalitě.

---

soutěže nazvané *Pionýrské pádlo* se mohli zúčastnit i jiné oddíly. Dalším závodem, který oddíl pořádal, byl *Kotorský závod branné zdatnosti*, jež navázal na *Putovní cenu Dr. Ludvíka Krále* pro kánoe dvojic na 10 km. Tento závod dříve pořádal ČYK a to již od roku 1935. V jednom období byl tento závod pořádán i jako *Jihočeská desítka*. Oddíl každoročně pořádal putovní tábory hlavně na Lužnici a Nežárce a také Sázavě. Finančně jej podporoval jak ODPM, tak Svazarm.

<sup>91</sup> Předchozí informace podle *25 let VŠTJ Slavia VŠZ České Budějovice*. (1986). České Budějovice: VŠZ a Rolínek, J. (1988). *Historie kanoistiky v Českých Budějovicích*. (Diplomová práce). České Budějovice: Pedagogická fakulta, s. 53 – 54.

Za účast a umístění na celostátních závodech získal I. výkonnostní třídu. Ve dvaceti závodech přeboru ČSR se totiž převážně umisťoval na prvním až třetím místě. Dvojice Šindelář – Šabata se umístila v rámci okresního přeboru na druhém místě ve slalomu a na třetím ve sjezdu, což je opravňovalo k získání III. VT.

V polovině osmdesátých let se z důvodů odchodu nejlepších závodníků činnost oddílu opět zaměřila na vodní turistiku.

### **Škoda**

Historie oddílu kanoistiky TJ Škoda, který byl pro zrod **umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném** naprosto rozhodující, se začala psát v roce 1965. Jeho tradice ale zprostředkovaně navazují na kanoistickou činnost v DSO (TJ) Slavoj a tím i kanoistiku v Sokole I.<sup>92</sup> Kontinuita však nebyla úplně bezprostřední, protože na několik let došlo k jejímu přerušení.

K založení oddílu dal bezprostřední popud Karel Krejčí, který se v roce 1965 vrátil ze základní vojenské služby v Dukle Bechyně, což byl tehdy špičkový kanoistický klub, ve kterém byla soustředěna řada reprezentantů včetně mistrů světa ve slalomu a sjezdu na divoké vodě.<sup>93</sup> Karel Krejčí byl před nástupem do Dukly členem oddílu kanoistiky TJ Lokomotiva a následně také Rudé hvězdy, ale ani do jednoho z nich se nevrátil, nýbrž dal popud k založení oddílu kanoistiky při TJ Škoda, tedy tělovýchovné jednoty podniku, ve kterém byl zaměstnán. Prvním předsedou tohoto oddílu byl zvolen Václav Jirásek. Nově vzniklý oddíl začal užívat zděnou loděnici na levém břehu Malše mezi železným a železničním mostem v bezprostředním sousedství loděnice Rudé hvězdy, která do té doby sloužila pro rekreační účely členů závodní organizace ROH národního podniku Škoda. K stávající loděnici členové nového oddílu přistavěli za pomoci mateřského podniku šatnu, sprchový kout a sociální

---

<sup>92</sup> Viz kapitola 4.1.

<sup>93</sup> Kanoistický oddíl Dukla Bechyně založila v roce 1960 skupina nadšenců soustředěná okolo MUDr. Jaroslava Příbyla. Zázemí oddílu poskytl letecký útvar dislokovaný na nedalekém velkém armádním letišti. Loděnici měl oddíl u jezů na Lužnici pod bechyňským mostem. Ve druhé polovině šedesátých let a celá sedmdesátá léta přivázeli členové tohoto oddílu medaile z vrcholných kanoistických soutěží. Mezi nejúspěšnější patřili debl kanoisté Ladislav a Zdeněk Měšťanové, Jiří Dejl a Zdeněk Fifka, František Kadaňka a Antonín Brabec, Milan Kalaš a Jiří Brejcha, kajakáři František Valík, Jiří Měchura, a singl kanoisté Petr Sodomka, Karel Třešňák, Jaroslav Radil a Svatomír Kmošťák. V roce 1971 byla Dukla Bechyně začleněna do systému armádního vrcholového sportu a podřízena ASVS v Libereci. Jejím velitelem se stal Miroslav Jelínek, trenérem byl jmenován Zdeněk Fifka. Zařazení vodního slalomu do programu olympijských her v roce 1972 a přemístění do nových podmínek do Brandýsa nad Labem v roce 1973 přineslo lepší materiální a personální zabezpečení a to se příznivě odrazilo ve výsledcích. Petr Sodomka vybojoval na MS ve sjezdu a slalomu celkem 8 zlatých, 5 stříbrných a 3 bronzové medaile. Po vyřazení vodního slalomu z programu OH skončila samostatnost vodního slalomu. Ten byl zařazen mezi sporty s nižšími počty zařazených sportovců. V roce 1985 se stal trenérem někdejší budějovický kanoista Vlastimil Ouředník.

zařízení. Oddíl se již od počátku začal orientovat na závodní činnost ve slalomu a sjezdu na divoké vodě. Následným přestupem závodníků z jiných oddílů se postupně v oddíle kanoistiky TJ Škoda utvořilo silné závodní družstvo, které představovalo dlouhá léta špičku nejenom v Jihočeském kraji, ale mělo významné postavení i z celostátního hlediska.

K největšímu nárůstu členské základny oddílu došlo po roce 1968. Mezi nově příchozími byli i O. Částa a M. Königsmark, kteří přestoupili z oddílu Rudé hvězdy. Z TJ Lokomotiva přestoupili do oddílu Mičan a Šíma. V tomto období ale přišla i řada dalších, kteří se na závodní činnost přímo neorientovali.

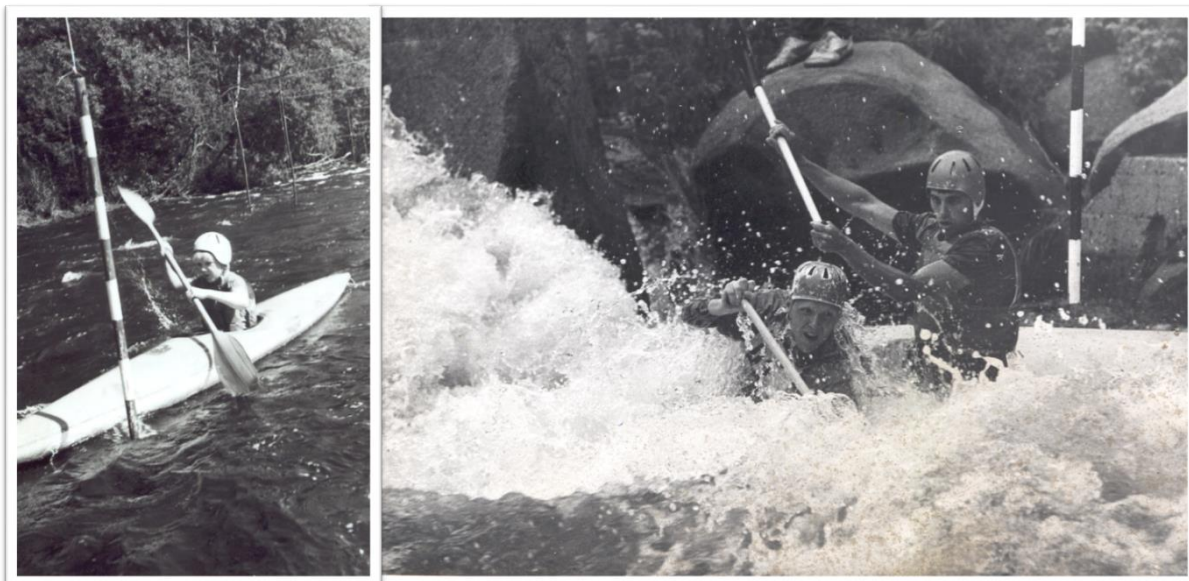
V roce 1969 byl do funkce předsedy oddílu zvolen Jaroslav Tůma. Z důvodu nadlepšení příjmů oddíle bylo u loděnice v letních měsících otevřen stánek s rychlým občerstvením. V roce 1970 byl zvolen předsedou oddílu Karel Krejčí, který se stal duší oddílu na několik desítek let.

V bohaté závodní činnosti vynikaly především úspěchy dvojice Částa – Königsmark, kteří byli dlouhá léta členy reprezentačního družstva a patřili ke špičce tehdejší československé kanoistiky. Dalšími vynikajícími závodníky oddílu byli kanoista Karel Krejčí a kajakář Zdeněk Koudelka. Členové oddílu byli kromě závodní činnosti velmi agilní v pořadatelské činnosti, a to jak závodů, tak turistických akcí. Od roku 1973 je oddíl pravidelným pořadatelem mistrovství Československa ve slalomu a sjezdu na Lipně. V roce 1974 Otto Částa a Miroslav Königsmark obsadili v kategorii C2 první místo v celostátním žebříčku. Téhož roku byl oběma udělen za vynikající výsledky dosažené během jejich závodní činnosti titul mistra sportu, což bylo v tehdejší době velmi cenné uznání. Mistrovskou třídu si tato dvojice ve své kategorii udržela i v příštím roce.

K velkému rozmachu v činnosti oddílu došlo v letech 1976 – 1978, kdy většina závodníků, kteří patřili mezi zakládající členy, přestala závodit a začala se intenzivně věnovat výchově mládeže. Mezi nově nastupující generaci závodníků patří Petr Štětka, Miroslav Königsmark ml., Vosejпка a Jakub Průher.<sup>94</sup> Tito všichni začali závodit již v kategorii mladších žáků.

---

<sup>94</sup> Jakub Průher (2. 1. 1968) bývalý československý český reprezentant ve vodním slalomu a závodící v kategorii C1. Startoval na OH v Barceloně v roce 1992, kde se umístil na 29. místě. V současnosti je trenérem mládeže ve vodním slalomu a předsedou SK vodní slalom České Budějovice.

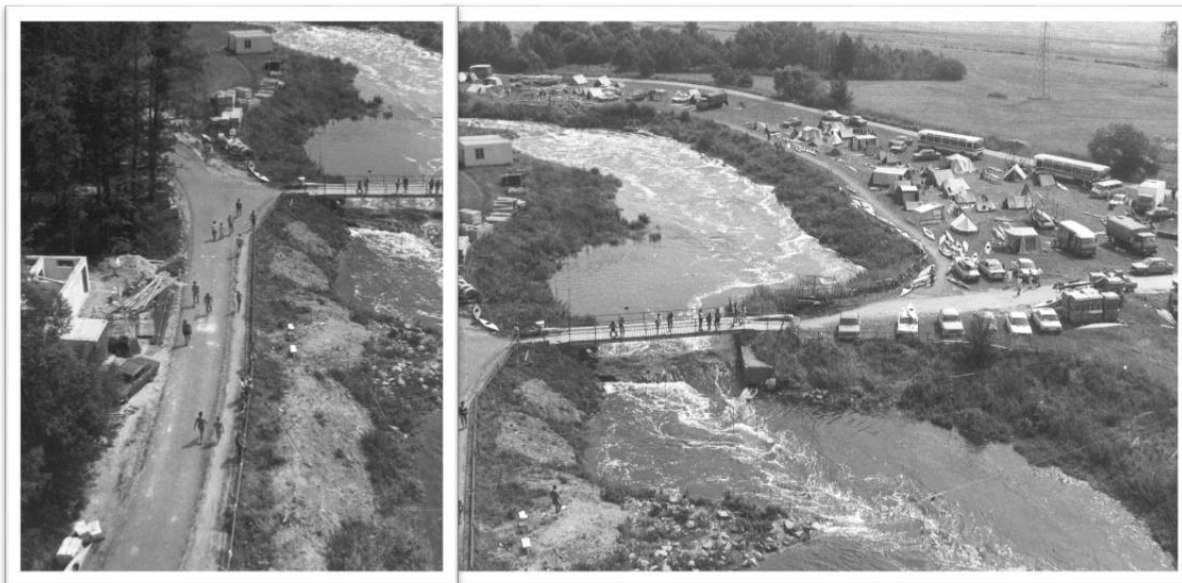


**Obrázek 37.** Na fotografii vlevo je mladičký Jakub Prüher pod jezem Herbertov na Vltavě, kde se nejenom trénovalo, ale byli zde pořádány i závody. Na fotografii vpravo je Jakub Prüher (vpředu) se svým někdejší deblovým partnerem Petrem Štětkou. Jakub Prüher však slavil největší úspěchy na singlu. Osobní archiv Jakuba Prühera.

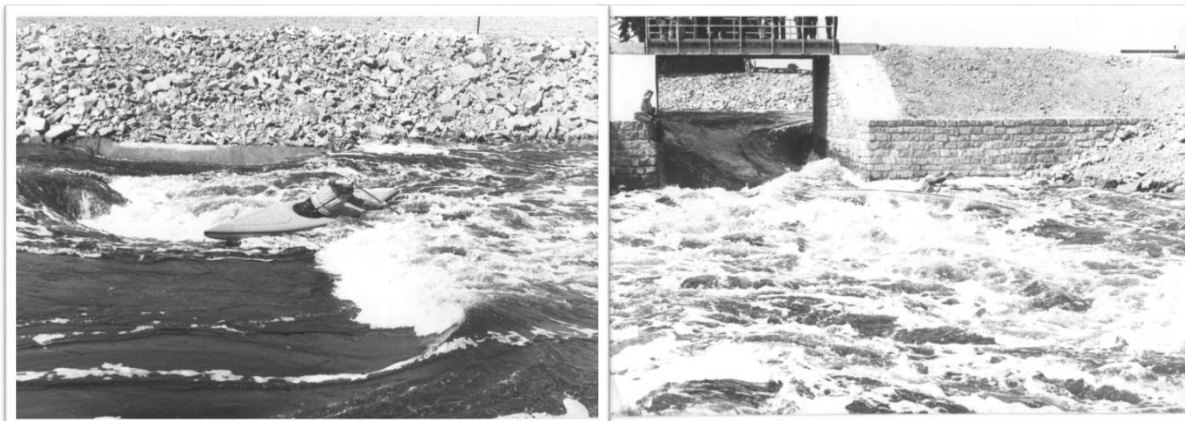
V roce 1978 skončili se závodní činností Otto Částa a Miroslav Königsmark a také se začali věnovat výchově mládeže. Přípravě závodníků byla v té době věnována velká pozornost. Kromě tréninku na vodě, v tělocvičně a posilovně Byly každoročně pořádány čtrnáctidenní výcvikové tábory. Tréninkové tratě pro přípravu závodníků byly vytýčeny u loděnice, u Velkého jezu, u Plánského jezu a u protrženého jezu U Rybů. V přeboru ČSSR žactva se oddíl umístil v první desítce. P. Štětka byl zařazen do družstva juniorů ČSSR. Vzrostla i členská základna, k čemuž napomohla i spolupráce se ZDŠ v Dukelské ulici. V tomto roce oddíl získal titul *Vzorný oddíl I. stupně*.

V roce 1981 v oddílu pracovali čtyři trenéři, a to Z. Koudelka, M. Königsmark, K. Krejčí a F. Štětka. Oddíl začal trénovat i **na nedokončené slalomové trati v Českém Vrbném**. Při mistrovských závodech na Lipně mohli závodníci Škody těžit z pořadatelské činnosti oddílu a trénovat mnohem více než ostatní na připravované trati. Kromě P. Štětky, který získal 1. místo ve sjezdu a 2. místo ve slalomu v neoficiálním Mistrovství Evropy, si úspěšně počínali P. Pavelec, M. Königsmark a R. Hrbková. Ti všichni byli v té době zařazeni do TSM.





**Obrázek 38.** Přestože kanál v Českém Vrbném nebyl ještě zdaleka dokončen, lákal značné množství zájemců, a to nejenom z Českých Budějovic. Osobní archiv Jakuba Prühera.



**Obrázek 39.** Jeden z prvních tréninků na nedokončené slalomové trati Tehdy ještě tekla ve Vltavě velmi znečištěná voda. Osobní archiv Jakuba Prühera.

S nově vzniklou **USD v Českém Vrbném** bylo potřeba kromě běžné údržby a stavby nových lodí pracovat na dokončovacích pracích nové tratě.

Roku 1982 započal s trenérskou činností i Otto Částa. V oddíle tehdy bylo okolo patnácti stálých závodníků.

Součástí tréninkové přípravy jsou i každoročně pořádaná lyžařská soustředění, na nichž byly využívány jak běžecké, tak sjezdové lyže.<sup>95</sup> V roce 1983 byli závodníci oddílu rozděleni do čtyř skupin podle výkonnosti, věku a cílového zaměření. První skupina trénovala čtyřikrát až pětkrát týdně, někdy i dvoufázově. Druhá a třetí skupina trénovala většinou třikrát týdně. Čtvrtou skupinu tvořili nově příchozí členové. Do juniorské reprezentace byli zařazeni:

<sup>95</sup> Petr Štětka a zejména Jakub Prüher patřili v 80. letech k nejlepším jihočeským závodníkům v alpských disciplínách.

M. Königsmark a J. Prüher. V tomto roce se někteří členové zúčastnili závodů v Jugoslávii, Itálii a Rakousku. Pro přepravu závodníků a lodí si oddíl upravil Avii a vlek.

V roce 1984 probíhal trénink již prakticky pouze na USD v Českém Vrbném. Mezi nejúspěšnější závodníky patřili Königsmark, Prüher, Krejčová, Hajná a bratři Benhákové. Ti v té době patřili v kategorii C2 mezi nejlepší závodníky v ČSSR. Na v přeborech ČSSR dorostu se oddíl umístil ve sjezdu na druhém místě, hned za tehdy velmi silným oddílem z Liptovského Mikuláše, který již dlouho využíval první umělý slalomový kanál v Československu. P. Štětka byl díky svým výsledkům zařazen k výkonu základní vojenské služby do armádního střediska vrcholového sportu Dukla Brandýs.

V roce 1985 mezi nejlepší závodníky patřili: M. Krejčová, J. Prüher a M. Königsmark, kteří získali na dorosteneckém mistrovství Československa celkem 16 medailí. Účast na celostátních kontrolních závodech (CKZ) si vyjely Koudelková, Hrbková a Hajná. Oddíl v tomto roce pořádal **na USD v Českém Vrbném** nejenom závody krajské úrovně, ale i II. ročník *Českobudějovického slalomu* a především seniorské mistrovství Československa ve slalomu a sjezdu na Lipně. Zde také pořádal IV. CKZ ve slalomu a sjezdu. Oddíl Škody v té době reprezentovalo celkem osmnáct závodníků. Nejlepší z nich měli možnost trénovat v zahraničí – Tacenu, Meranu a Spitalu. K tréninku byla ale hlavně využívána USD v Českém Vrbném. Nejlepšími závodníky tehdy byli: M. Krejčová, J. Prüher, R. Tesař a K. Krejčí, kteří na mistrovských závodech dorostu získali dohromady celkem 25 medailí. J. Prüher byl následně zařazen i do seniorské reprezentace. Do juniorské A reprezentace byly zařazeny Krejčová a Hajná, do stejné B reprezentace Tesař a Krejčí.

Členové oddílu v té době každoročně odpracovali nezměrné množství brigádnických hodin při údržbě a vylepšování **USD v Českém Vrbném**.

### ***Slavia PF***

Kanoistický oddíl při tělovýchovné jednotě Slavia Pedagogické fakulty v Českých Budějovicích vznikl 11. 12. 1973. Prvním předsedou byl zvolen Stanislav Podlaha a místopředsedou Ing. V. Vaníček. Oddíl začal pro svoji činnost využívat část bývalé klášterní zahrady u Slepého ramene Malše. Ještě v témže roce byla v tomto prostoru dokončena loděnice KTV Pedagogické fakulty, kterou mohl oddíl využívat. Ta měla na tehdejší dobu komfortní zázemí.

Jednou z prvních akcí oddílu bylo *Odemykání Vltavy*. Stěžejní činností oddílu byla vodní turistika. Jeden člen oddílu sjel v rámci tehdy těžko dostupného zahraničního sportovního zájezdu alpské řeky v NSR a Rakousku. Další víceméně individuální akcí byla účast na *Týdnu jarních sjezdů východočeských řek*.

V následujícím období se stal víceméně pravidelnou a velmi oblíbenou akcí oddílu vodácký autobusový zájezd na Slovensko. Sjížděny byly především Dunajec, Bílý a Černý Váh, Belá, Hornád, Hron a Orava.<sup>96</sup>



**Obrázek 40.** Pohled přes Slepé rameno na vstupní bránu bývalé klášterní zahrady kde byla v roce 1973 vybudována loděnice KTV PF.

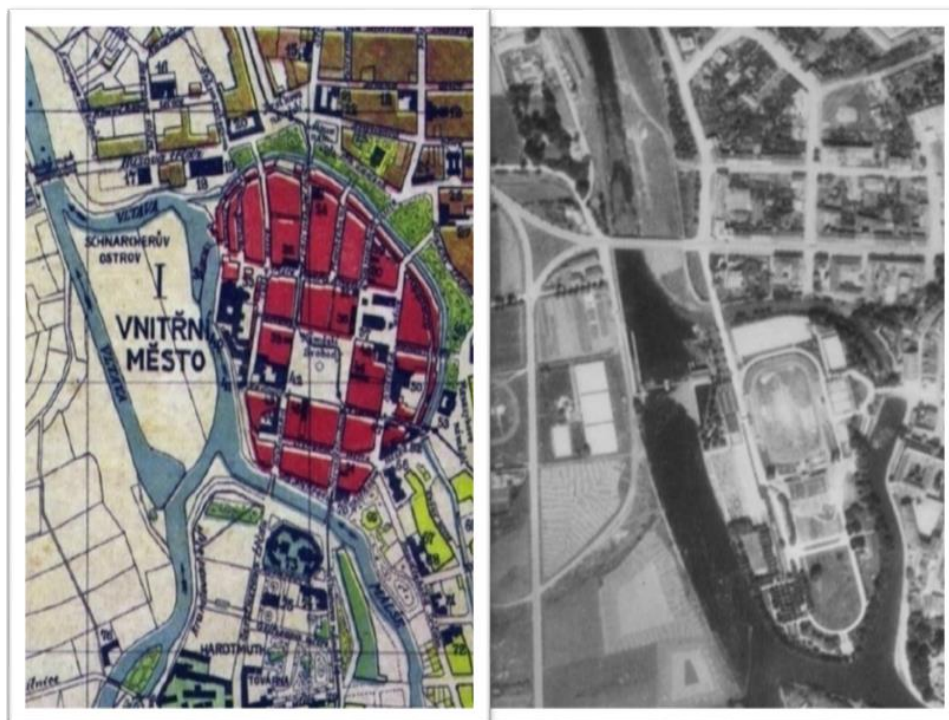
---

<sup>96</sup> Předchozí podle Kroniky oddílu kanoistiky Slavia PF České Budějovice.

## 5 Historie jezu v Českém Vrbném a dalších vybraných jezů pod Českými Budějovicemi a jez v Českém Vrbném v závodu České Budějovice – Praha.

### 5.1 Historie jezu v Českém Vrbném a dalších vybraných jezů pod Českými Budějovicemi

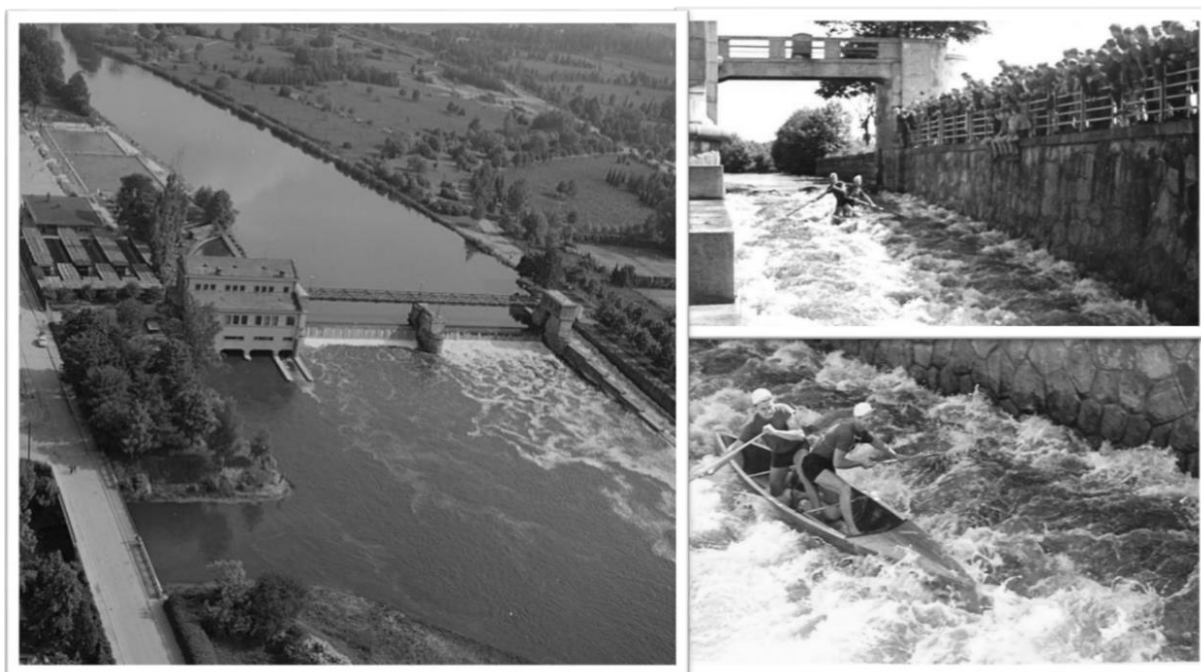
České Budějovice trpěly v minulosti četnými záplavami. Největší z nich byly v letech 1888, 1890, 1920 a 1925. Z tohoto důvodu konečně rozhodla Státní regulační komise o rozsáhlé regulaci Vltavy a částečně i Malše. Stalo se tak po mnohaletých odkladech, kdy první návrh na regulaci řek ve městě byl vypracován již v roce 1892. Regulace řek zde byla rozdělena do tří etap. První etapa začala v roce 1923 a týkala se území od Dlouhého mostu k železničnímu mostu na plzeňské trati. Druhá, jenž probíhala v letech 1927 – 1932, se týkala samotného centra města a hlavně Sokolského ostrova. V jejím důsledku byl sice Sokolský ostrov zmenšen o  $\frac{1}{3}$  své plochy, ale zároveň o 1 metr zvýšen. Pevný jez U Valchy byl stržen a jez u Předního mlýna zasypán. Hlavní koryto Vltavy se vyhnulo centru, bylo narovnáno a rozšířeno.



**Obrázek 41.** Vlevo je vidět na Matyasově a Moučkově plánu Českých Budějovic z první poloviny 20. let 20. století původní podoba soutoku Vltavy a Malše (*současný soutok je o cca 200 m západněji*) a Sokolského ostrova (Snarcherova ostrova), na kterém byl start závodu. Tehdy ještě neexistoval pohyblivý bubnový Jiráskův jez se dvěma pohyblivými segmenty (*bubny*) a s proslulou retardérkou, který v Č. Budějovicích vytváří vodní nádrž o ploše 12,6 ha. Ten je vidět vpravo na leteckém snímku z roku 1952. Místo něj původně vodu ve městě zadržovaly dva pevné jezy. První, nazývaný U Valchy, se nacházel těsně před soutokem. Byl jakýmsi rozvodím přivádějícím část vltavské vody až k samotnému centru města. Druhý byl u Předního mlýna, cca 300 m pod soutokem. Tyto pevné jezy však při povodních zvedaly hladinu řek, čímž docházelo k záplavám města. Snímek vpravo vystřižen ze souboru *Kompletní letecké mapy ČR 1952 – 1956*. Dostupné na <http://kontaminace.cenia.cz/>.

Z původního koryta Vltavy u městských hradeb se stalo Slepé rameno. Klíčovou stavbou však bylo vybudování 3,5 m vysokého pohyblivého Jiráskova jezu, jehož hradící ocelové bubny mohou být v případě velké vody celé vytaženy vysoko nad hladinu. Jeho jedinečné konstrukční řešení pomohlo od té doby městu již mnohokrát.

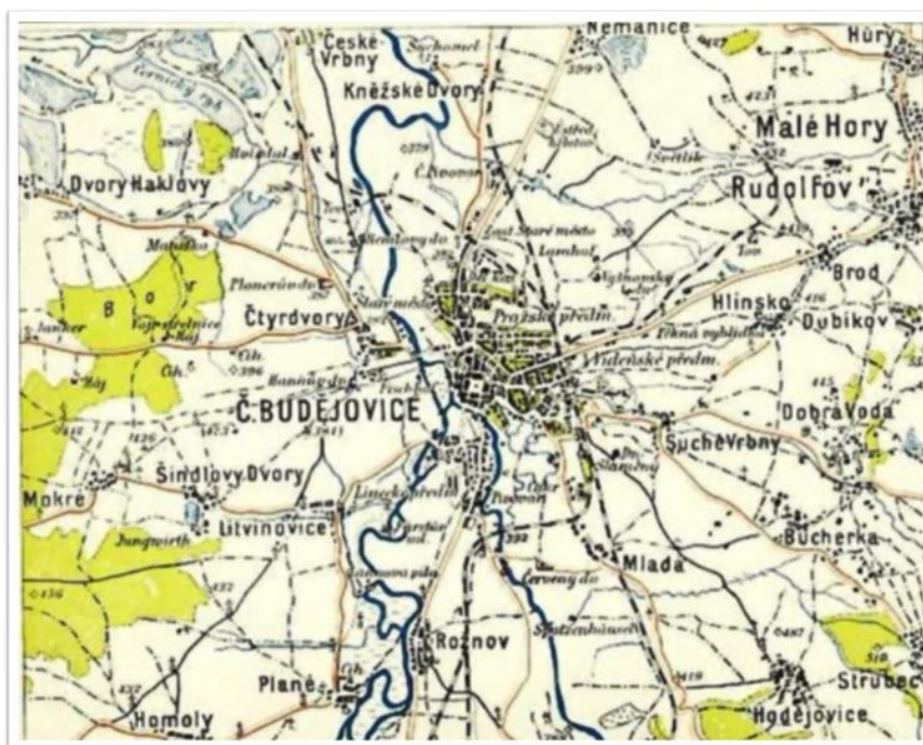
Tento jez, respektive jeho vorová propust při levém břehu se stala pro kanoisty velmi atraktivní překážkou. Tato propust je široká 6,5 metru a při délce 70 m překonávala úctyhodný spád 3,55 m. Dno je pro zpomalení proudu opatřeno řadami vysokých lomených žulových prahů (systém ing. Baziky). Při prohrábce dna řeky pod Jiráskovým jezem provedené v současnosti v souvislosti s jejím splavněním, byl celkový spád vodního díla zvýšen o cca 1 m. Retardérka ovšem nyní končí divokým skokem do záhozu z lomových kamenů.



**Obrázek 42.** Na letecké fotografii vlevo je celkový pohled na Jiráskův jez. Vpravo je zachycena při průjezdu retardérkou Jiráskova jezu při závodu České Budějovice – Praha v roce 1953 českobudějovická dvojice Kaňka – Fuka. Vpravo dole je detail jejich průjezdu. Fotografie vlevo převzata z <http://sechtl-vosecek.ucw.cz>. Album historických fotografií.



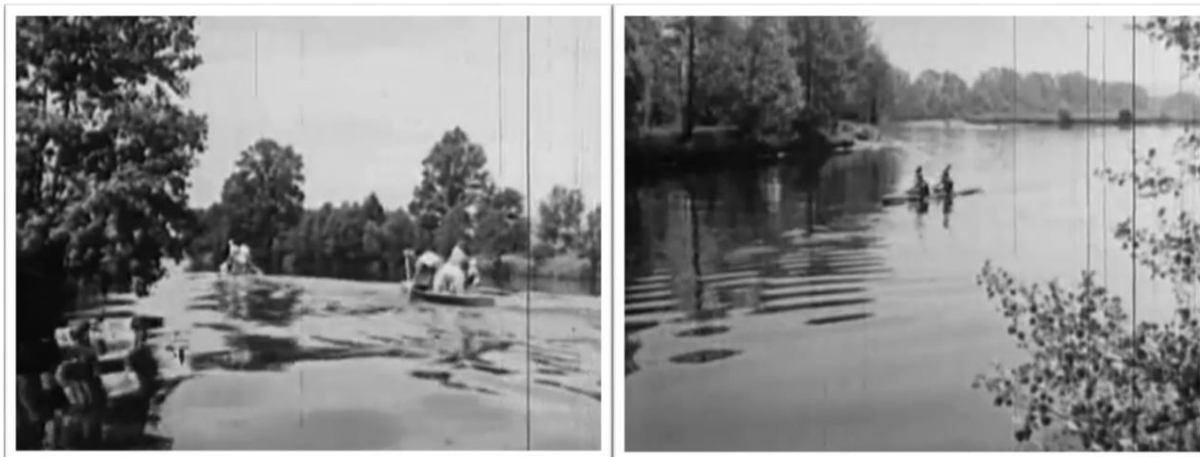
**Obrázek 43.** Českobudějovická retardérka přes své ohromující parametry nepatřila k těm nejobávanějším. Byla však velmi atraktivní. Vlevo je zachycena při jejím vzorném průjezdu na rychlostní C2 v roce 1957 českobudějovická dvojice Polesný – Fuka. Méně zkušené kanoisty však dokázala potrápít, jak je vidět na záběru vpravo. Ti se pak seznámili s vysokými a ostrými lomenými betonovými schody na jejím dně. Oba snímky jsou vystříženy z filmu Hampl, V., Fojtík, M., & Šmajsl, J. (1957). *České Budějovice – Praha*. Praha: Československý armádní film. (Národní filmový archiv).



**Obrázek 44.** Na mapě z počátku 20. století je vidět původní silné meandrování Vltavy v prostoru Českobudějovické pánve. Vltava pak byla v následujících desetiletích zkrácena a zregulována.

V 60. letech pokračovaly úpravy Vltavy pod Českými Budějovicemi v úseku okolo Suchomelu a Českého Vrbného. Řeka zde byla zkrácena o cca 1,5 km a její koryto bylo značně rozšířeno. Díky těmto úpravám se uvolnil prostor u bývalého jezu v Českém Vrbném a ten pak mohl být v 80. letech využit pro stavbu umělé slalomové dráhy – vodáckého areálu Lídy Polesné v Českém Vrbném.

Úsek mezi Č. Budějovicemi a Hlubokou původně měřil cca 12 km, během kterých řeka tekla velmi pomalu. Proti dnešku zde daleko více meandrovala. Na tomto úseku byly dva jezy- Suchomel a České Vrbné. Suchomel byl od startu vzdálený cca 5,5 km. Se svojí výškou 1,9 m a propustí vlevo nepředstavoval příliš obtížnou překážku. První jez je v těchto místech zachycen již na vojenské mapě z roku 1764. V posledním provedení se jednalo o kamenný šikmý jez s mlýnem vpravo a propustí vlevo. Tato propust byla opatřena zdrhly, jež sloužily ke zpomalení proudu. Jednalo se o jednu z prvních retardérových propustí u nás.



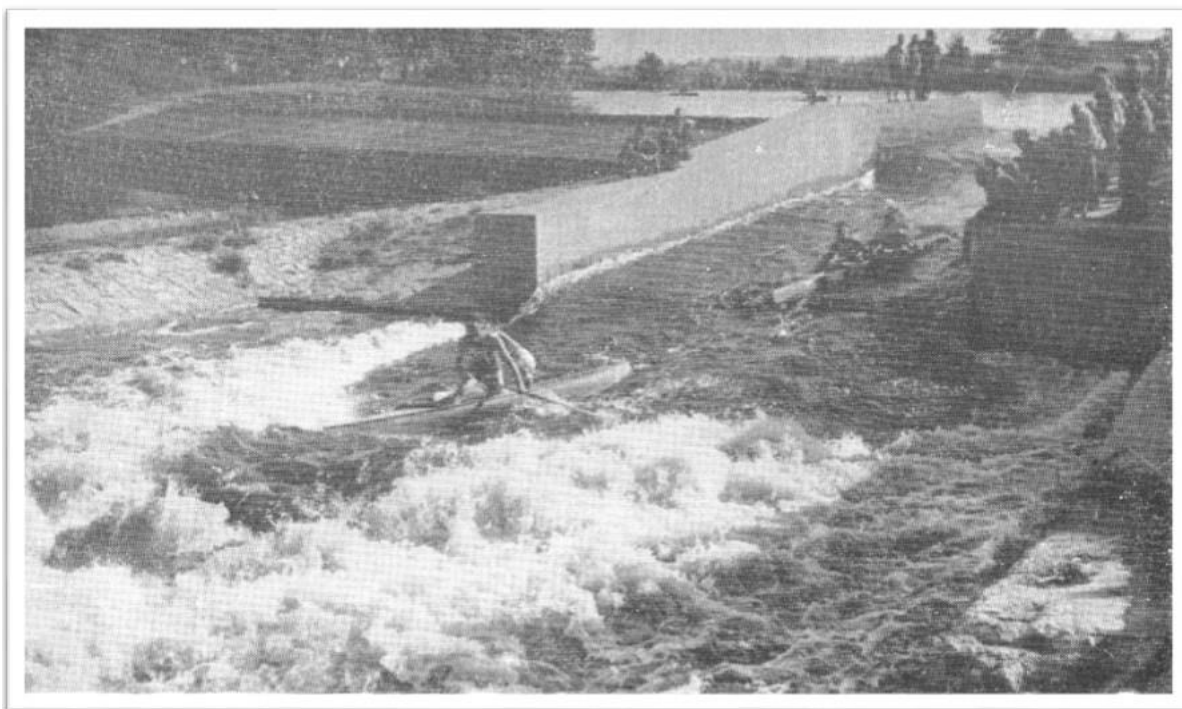
**Obrázek 45.** Na snímku vlevo je vidět původní podoba toku Vltavy těsně pod Č. Budějovicemi. Vpravo je pak zachycena posádka dvojkajaku pod jezem Suchomel. Oba snímky jsou vystřiženy z filmu Hampl, V., Fojtík, M., & Šmajsl, J. (1957). *České Budějovice – Praha*. Praha: Československý armádní film. (Národní filmový archiv).



**Obrázek 46.** Mapa s původními meandry Vltavy u Suchomelu. Na jedné z mála dochovaných fotografií s tímto jezem pózuje pan Rudolf Hansa, spolumajitel mlýna Suchomel a také nadšený českobudějovický kanoista meziválečného období. Obrázek převzat z monografie Štumbauer, J., & Štumbauer, P. (2015). *Historie kanoistického závodu České Budějovice – Praha*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, s. 74.

Po dalších cca dvou kilometrech se nacházel jez hydroelektrárny Českého akciového pivovaru Budvar v Českém Vrbném (Původně 7,4 km z Č. Budějovic. Měřeno od soutoku Vltavy

a Malše). Tento jez byl postaven začátkem 20. stol. Původní Fellingierův mlýn pak byl v roce 1922 nahrazen hydroelektrárnou. Ta je dnes nefunkční, ale zachovalá. V 60. letech byla Vltava v úseku okolo Suchomelu a Českého Vrbného zkrácena o cca 1,5 km a její koryto bylo značně rozšířeno. Po těchto úpravách se Suchomel skutečně ocitnul na suchu, a to několik stovek metrů od nového koryta řeky. Nyní přiléhavý název Suchomel však pochází ze 17. století a s tímto nemá nic společného. Dodnes zůstalo zachováno jeho původní kamenné těleso, šlajсна však nikoliv. Místo něho a jezu v Českém Vrbném zde byl postaven jeden 4,5 m vysoký pohyblivý jez s hydroelektrárnou. Šlajсна starého jezu v Českém Vrbném ale zůstala daleko mimo nový jez a nové koryto zachována. Ta se pak stala pod názvem *Kolovadlo* hlavní, ale také obávanou atrakcí původní verze umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném. Ten patřil k vůbec nejobtížnějším jezům na středním toku Vltavy a zároveň trati kanoistického závodu České Budějovice – Praha. Se svojí výškou 2,24 metru byl na ní čtvrtým nejvyšším. Na šlajsně tohoto jezu trénovali v 50. a 60. letech českobudějovičtí vodní slalomáři, včetně Lídy Polesné. V kanálu pod hydroelektrárnou byla i tréninková slalomová trať a na ostrově pod ní měli kanoisté Dynamo Č. Budějovice improvizovanou loděnici zřízenou ze starého železničního vagonu.<sup>97</sup>



**Obrázek 47.** Tento průjezd závodníků šlajsnou v Českém Vrbném při závodu Č. Budějovice – Praha v roce 1957 vyfotografovala naše slavná kanoistka Ludmila Polesná. Bylo to ale ještě před tím, než sama začala s kanoistickým tréninkem. Závod sledovala jako divačka, protože se ho zúčastnil její první manžel ing. Jan Veber. To ještě zdaleka netušila, že v těchto místech vznikne proslulý vodácký areál a že ponese její jméno. Fotografie převzata z knihy Polesná, L. (1979). *Hranaté medaile*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství.

<sup>97</sup> Polesná, L. (1979). *Hranaté medaile*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství, s. 138.





**Obrázek 48.** Na záběrech vystřižených z filmu z roku 1957 je vidět nájezd blíže neurčené dvojice na skládacím dvojkajaku do šlajсны v Českém Vrbném a o několik okamžiků později pak její ztroskotání. Podle tohoto filmu zde v tomto ročníku ztroskotalo 6 lodí, z nichž čtyři už nemohly pokračovat v závodu. Oba snímky jsou vystřiženy z filmu Hampl, V., Fojtík, M., & Šmajsl, J. (1957). *České Budějovice – Praha*. Praha: Československý armádní film. (Národní filmový archiv).

Pod Českým Vrbnem byl až k jezu v Hluboké nad Vltavou 4,8 km dlouhý úsek prakticky stojaté vody slangově zvané volej. Jez v Hluboké byl původně klasický pevný. V polovině 30. let byl nahrazen novým pohyblivým (12,2 km z Č. Budějovic). Ten má výšku 2,15 m, tři zvedací hradící pole a původně měl i dlouhou retardérku vpravo.

## 5.2 Jez v Českém Vrbném v závodu České Budějovice – Praha.

### Ročník 1926

*„...Zajímavá podívaná na 20 kanoistů, osmahlých, zdravých těl s napřaženým padlem v rukou, většinou v pokleku stylem kanadských Indiánů, mocným tempem od startu vyrážejících. U obrovského jezu Suchomelova mlýna před 6. kilometrem drží se všichni k levému břehu, vyskočí a hbitě travou přetáhnou, netrvá do déle jak 1 – 1,5 minuty. Mezi krásným vrbovím a travou skvostných břehů částečně zatopených spějí kanoje pod 7. kilometrem k bývalému Fellingrovu mlýnu, nyní elektrárně. Tato druhá překážka vyžaduje zručnosti a zkušenosti. Někteří drží se vpravo, jiní vlevo. Kanoje přistává u samého jezu na břeh, předák vyskočí s padlem v ruce, pádí kol malé prohlubně v stínu stromoví pod jez. Mezi tím kanoje se zadákem jede singlem přes prkenný jez. Skok kanoje přes peřej a hbitě přistává u břehu a přibírá předáka, po kolena ve vodě stojícího. Mohutným tempem letí řetěz kanoí směrem k Hluboké. Ne všem se daří skok přes jez. Dvě kanoje se „tam udělala“, ale neztratila vteřiny. Kanoje při břehu zručně vylito a letí se dále...“<sup>98</sup>*

<sup>98</sup> Národní listy 30. 6. 1926.

## **Ročník 1950**

*„...Do cíle nedojela plná třetina startujících. Téměř všichni pak proto, že poškození lodí bylo takového rázu, že nebyly schopni další jízdy.*

*Již krátce za Budějovicemi očekávala závodníky první těžká překážka. Byla to vrbenská propust, kterou projelo bez nehody jen málo závodníků. Tyto první nehody zvýšili opatrnost závodníků a tak Purkarec byl projet dobře a ostatní jezy byly střídavě přenášeny nebo projížďeny...“<sup>99</sup>*

## **Ročník 1954**

*„...Prvá část závodu vedla přes dobrou propust jezu v Budějovicích k Vrbnu, kterou sjížděli jen kajakáři, kanoisté zde přenášeli...“<sup>100</sup>*

## **Ročník 1956**

*„...Vzpomínka na vodácký supermaraton České Budějovice – Praha a vodácké začátky s Vaškem Dolejšem... Druhý náš pokus o vítězství v závodě Č. Budějovice – Praha, se uskutečnil v roce 1956. V té době jsme byli příslušníky oddílu sportovních reprezentantů Ústředního Domu Armády Praha. Rok 1956 byl rokem olympiády v australském Melbourne a přípravy na ní. Nám výkonnostně příprava na ni nevyšla a nakonec žádné čs. deblkanoi. Navíc došlo k značným změnám v armádě a také zrušení ÚDA a změnám podmínek sportovní reprezentace. Za této situace jsme se rozhodli skončit s vrcholovou kanoistikou, jít do civilu, ale nakonec vyhrát Budějovice. Příprava na závod spočívala hlavně v úpravě lodi. V té době se jezdilo ještě na krátkých deblovkách a my jsme měli dánskou Struer. V republice byly jen dvě. Oproti čs. typům byla točitější, nižší a hlavně pevnější. Aby lépe držela směr, měli jsme od poloviny délky zvýšený kýl až na 8 cm. Úprava na Budějovice spočívala ve zvýšení lubovek a předního krytu.*

*Start 24. ročníku závodu se uskutečnil v pátek 29. srpna 1956 (zde se jedná o chybu, závod se konal od pátku 31. 8. do neděle 2. 9. pozn. aut.) tradičně na budějovické plovárně. Na startu bylo celkem 70 lodí a 110 závodníků. Nejpočetnější kategorií byly tradičně deblkanoe ve 3 výkonnostních třídách. Dále startovaly kategorie K1, K2 a skládací kajaky. První etapa do Týna nad Vltavou měřila 36 km a bylo na ni 8 jezů, z nichž 7 mělo otevřené propusti.*

*Pro lepší představu, jak Vltava tenkrát vypadala a jaké překážky na závodníky čekaly, přikládám detailní popis tratě a jezů. Vylosování pro nás nedopadlo dobře. V deblkanoích jsme měli startovní číslo 1. Při intervalovém startu soupeřům stačilo sledovat, co to s námi na jezích v propustích udělá, a podle toho se zařadit. Nám pak nezbývalo než více riskovat, neboť případné přenášení jezu by bylo velkou ztrátou. První jez výšky 3,5 m hned po startu byl pro nás bez problému, rovněž tak druhý Suchomel výšky 1,9 m. Třetí jez České Vrbno výšky 2,24 m byl ale horor. V roce 1953 jsme jej uctivě přenesli, ale*

---

<sup>99</sup> Rudé právo 31. 5. 1950.

<sup>100</sup> Československý sport 14. 6. 1954.

tentokrát to nebylo možné. Konkurenční C2 Polesný – Fuka z Budějovic jej jistě měli vyzkoušený. Propust jsme projeli, ale ani zvýšený vlnolamy a lubovky nestačily na vysoké vlny. Nabrali jsme vodu k podlážce snad 10 litrů. Vhodné místo k přistání a vylití jsme neviděli, a tak nakonec bylo rozhodnuto, že vylijeme vodu na jezu Hluboká, vzdáleném 4,8 km, kde propust dle výkladu tratě je zavřená...<sup>101</sup>

### **Ročník 1957**

„...Jubilejní Budějovice. Padesát pět lodí pohlcuje budějovická „retardérka“, schodovitá propustnost asi 80 m dlouhá. Osmdesát pět závodníků začíná bojovat o čestné umístění v jubilejním pětadvacátém ročníku vodáckého závodu České Budějovice – Praha...

...Je minimální stav vody. Žhavé slunce přímo vytahuje kameny nad hladinu a na trati do Prahy je maličkost – jedenadvacet propustí! Jedenadvacet otazníků: jet či nejet? Po projetí „retardérky“ jsou již dvě lodě vyřazeny. Pouhých 300 metrů po startu. Sedm kilometrů dále je obávané Vrbno. Kdo projede, získává náskok; zde se špatně přenáší. Ale nemá vyhráno ani ten, kdo prorazil velkou vlnu. Při špatném nájezdu mohutný protiproud otočí loď, a tak zde krouží několik lodí jako v začarovaném kruhu. Nešťastné posádky bezmocně přihlížejí, jak je míjejí soupeři, kterým se zdařil únik. Zde se převrhlo několik lodí a čtyři skončily svou pouť rozbité – na nákladním voze. Posádky se snažily co nejrychleji zalepit leukoplastem trhliny v lodi...<sup>102</sup>



**Obrázek 49.** Vlevo je zachyceno vytahování klád v Českém Vrbném těsně před příjezdem prvních závodníků. Při tomto ročníku měla totiž Vltava malý stav vody. Vpravo je pak zaznamenáno ztroskotání posádky skládacího kajaku v této obávané šlajsně. Oba snímky jsou vystřiženy z filmu Hampl, V., Fojtík, M., & Šmajsl, J. (1957). *České Budějovice – Praha*. Praha: Československý armádní film. (Národní filmový archiv).

### **Ročník 1959**

Poslední ročník závodu se uskutečnil od pátku 29. 5. do neděle 31. 5. 1959 a opět byl rozdělen do šesti etap. Zúčastnilo se jej přes 85 lodí, z nichž 69 dojelo do cíle.

<sup>101</sup> [http://budejovicepraha.cz/?page\\_id=306](http://budejovicepraha.cz/?page_id=306).

<sup>102</sup> Stadion, roč. 1957, č. 24.

S tím, že se jedná o definitivně poslední ročník, se již delší dobu počítalo. Svědčí o tom i nostalgický tón ve většině jemu věnovaných komentářích.

Krátkou zprávu přineslo Rudé právo pod titulkem: Č. Budějovice – Praha vodáků.

*„...V neděli 31. května byl slavnostně zakončen XXVII. ročník závodu České Budějovice – Praha, který byl zároveň posledním ročníkem tohoto tradičního vodáckého závodu...“<sup>103</sup>*



**Obrázek 50.** Závodníci i v posledním ročníku tradičně potrápila šlajsna v Českém Vrbném. Oba snímky byly vystřiženy z filmu Hrubý, M., Prokop, P., & Pipka, J. (1959). *Vodácký maratón*.

---

<sup>103</sup> Rudé právo 1. 6. 1959.

## 6 Teoretická východiska pro stavbu USD a přehled USD v Československu, České republice a na Slovensku

### 6.1 Teoretická východiska pro stavbu USD

V odborné literatuře i v periodikách se setkáme s několikerým názvem pro umělé dráhy pro slalom na divoké vodě, jak by asi zněl v češtině co nejpřesnější název pro toto tělovýchovné zařízení. Další používaný název je kanál pro vodní slalom, podle toho jak si nejčastěji toto vodohospodářské zařízení dnes představujeme. Většinou se jedná o betonové nebo jinak uměle zpevněné a upravené koryto s překážkami. Dalším názvem, se kterým se můžeme setkat, je umělá slalomová trať. První zařízení tohoto typu bylo postaveno v polovině 60. let ve francouzském městě Vichy.<sup>104</sup> Tento kanál se používá dodnes.



**Obrázek 51.** Již v polovině 60. let postavená umělá slalomová dráha ve francouzském městě Vichy. <https://mapy.cz/letecka>.

Za první skutečný umělý kanál pro vodní slalom, od kterého je dnes odvozována historie těchto vodohospodářských zařízení, byl vybudován v Augsburgu pro OH v Mnichově v roce 1972.<sup>105</sup> Při stavbě umělých slalomových kanálů se vlastně jedná o napodobení

<sup>104</sup> Umělá slalomová dráha ve francouzském městě Vichy je považována za první umělou slalomovou dráhu na světě. Je tvořena jedním klikatým korytem o délce 350 metrů, její převýšení je 4 metry a průtok je regulovatelný do 4 m<sup>3</sup>/s. Většina překážek je vyrobena z betonu, ale na některých místech se nacházejí i pevně ukotvené umělé kužely. Díky svému charakteru a nízké obtížnosti WW II – III je trať vhodná k výuce začátečníků.

<sup>105</sup> Voves, L. (2014). *Vývoj umělých drah pro účely vodního slalomu*. (Diplomová práce). Praha: UK FTVS, s. 13.

přírodních hydraulických jevů v přírodních korytech a jejich přenesení do koryta umělého.<sup>106</sup> Za etalon pro výstavbu drah pro vodní slalom je dodnes považována umělá trať v Augsburgu. Vybudováním této trati se vodní slalom dostal do nové epochy. Tato trať ukázala nový směr ve vývoji vodního slalomu a přes množství dílčích připomínek poskytla množství informací pro následující stavby v měřítku 1:1.<sup>107</sup>

Každá umělá by měla spojit řadu požadavků a kritérií, a to jak inženýrských, tak samozřejmě i vodáckých. Tato kritéria a pravidla, která byla stanovena na základě vývoje vodního slalomu, studií míst pro závody na přírodních tocích a na podkladě zkušeností inženýrských a kanoistických expertů, vycházejí přímo z požadavků na kvalitu slalomových drah Mezinárodní kanoistické federace ICF.<sup>108</sup>

Délka dráhy pro vodní slalom vychází přímo z pravidel ICF a činí 400 – 600 m. Její průměrná šířka by se měla pohybovat okolo 10 m s ohledem na velikost využitelných průtoků, přitom by její nejmenší šířka neměla klesnout pod 6 m. Její hloubka by měla být nejméně 0,4 m s ohledem na bezpečné provedení eskymáckého obratu. Zvyšování hloubky nad tuto hodnotu je především věc ekonomická a hlavně záležitost é daných průtokových poměrů. Její optimální průtok by se měl pohybovat v rozmezí od 10 do 30 m<sup>3</sup>/s.<sup>109</sup> Její obtížnost je navrhována podle jejího určení, ale měla by být volena pokud možno co největší vzhledem k danému spádu a možnému průtoku. Měla by mít vysokou míru přizpůsobivosti a měla by mít možnost řízení změn hydraulických jevů způsobujících její obtížnost. Důležitou vlastností je neměnnost všech hlavních hydraulických jevů v čase.<sup>110</sup> Stavitelé trati by se měli snažit o co největší přirozenost hydraulických jevů. Ty by měli co nejvíce podobné těm, které nacházíme v přírodních říčních korytech.

Mezi další doporučující požadavky patří klidná místa na jejím začátku a jejím konci. Překážky nesmí být nebezpečné závodníkům a jejich lodím. Dalším doporučením je situování

---

<sup>106</sup> Pollert, J. (1996). Umělé dráhy pro vodní slalom - návrh a provoz z pohledu olympijských a jiných světových soutěží. *Vodní hospodářství*. 46, č. 7, s. 241 – 244.

<sup>107</sup> Přes 40 let stará slalomová trať v Augsburgu je dokonce dodnes považována za trať s jedním z nejlepších využití spádu a průtoku, protože ač se to nezdá tak průtok je zde velmi malý a trať je velmi efektivní, protože na ní nedochází k velkým energetickým ztrátám.

<sup>108</sup> Pollert, J. (1996). Umělé dráhy pro vodní slalom - návrh a provoz z pohledu olympijských a jiných světových soutěží. *Vodní hospodářství*. 46, č. 7, s. 241 – 244.

<sup>109</sup> Většina našich tratí vybudovaných na řekách s nízkými letními průtoky tento požadavek jen velmi těžko naplňuje.

<sup>110</sup> Právě původní kanál v Augsburgu byl proslulý nežádoucím pulzováním vody a tím i změnami charakteru vln.

umělé tratě do blízkosti velikých měst. Dalším kvalitativním kritériem je možnost a způsob regulace průtoku s možností vodu zavřít, regulovat, nebo čerpat.

Pro definici umělé slalomové dráhy se většinou používají následující kritéria:

- ✓ Je to samostatná vodohospodářská stavba s vlastní stavební konstrukcí.
- ✓ Její morfologie je odlišná od okolní vodní plochy.
- ✓ Má vlastní regulaci průtoku s možností uzavřít přívod vody na neomezeně dlouhou dobu.
- ✓ Jsou v ní nainstalovány uměle vybudované a uchycené překážky.
- ✓ Splňuje předpisy pro pořádání závodů ve vodním slalomu, především s ohledem na potřebnou délku trati, možnosti zavěšení branek a splnění bezpečnostních kritérií.
- ✓ Je nebo v minulosti byla využívána k závodům ve slalomu na divoké vodě nebo ke specializovanému tréninku na tyto závody.

Kanoistika a vodní turistika měla a má u nás obrovskou tradici (viz kapitola 3) a její popularita od 70. let 20. stol. neustále roste. Je to dáno rostoucím množstvím volného času, nárůstem popularity jeho trávení v přírodním prostředí a dobrou dostupností potřebného vybavení pro toto odvětví. Růst její popularity však způsobil přeplněnost dostupných přírodních řek a protisměrně na jejich využívání působí i snaha o stále větší ochranu vybraných ekosystému. Důsledkem toho se stalo i zavírání řady vodních toků pro vodáky. Další důvody vedoucí ke ztrátám přírodních tratí trefně vyjádřil i Ondrej Cibák, hlavní iniciátor stavby první umělé slalomové dráhy v Československu: „...*Prírodné podmienky boli čo raz obmedzené vybudovaním priehrad, regulácií riek sme strácali dobré kvalitné terény...*“<sup>111</sup>

Nedostatek vody v letním období na horních úsecích našich vodních toků a ekonomicky omezené možnosti vypouštění vody z přehrad (ztráta elektrické energie, akumulace vody pro zásobování průmyslu, zemědělství a obyvatelstva) způsobily stále se zmenšující a zhoršující podmínky pro kvalitní trénink na přírodních tratích. Od poloviny 70. let mezi našimi odborníky převládá názor, že má-li náš vodní slalom i nadále obstát mezi světovou špičkou, je nutno vytvořit podmínky na umělých drahách, které svými parametry umožní pořádání vrcholných světových soutěží, ale i takových, kde se vhodnou manipulací s vodou a přestavbou překážek budou dát vytvářet podmínky pro založení sportovních základen mládeže.<sup>112</sup>

---

<sup>111</sup> Voves, L. (2014). *Vývoj umělých drah pro účely vodního slalomu*. (Diplomová práce). Praha: UK FTVS, s. 18.

<sup>112</sup> Hudler, P. (1976). Umělá dráha pro vodní slalom v Českém Vrbném u Č. Budějovic. *Povodí Vltavy: Informační zpravodaj*. 3 – 4/76, s. 39 – 40.

Důvodů pro výstavbu umělých slalomových tratí je tedy hned několik. Nejčastěji se uvádějí: sportovní, ekonomické, ochrana životního prostředí a revitalizace území v urbanizovaných územích a inundačních často nepoužitelných pro jinou výstavbu.<sup>113</sup>

Je zřejmé, že umělé dráhy mají vůči přírodním tratím více výhod než jen ty, které jim sloužily jako prioritní důvod výstavby. Následující body jsou důležitými důvody pro vývoj umělých slalomových tratí:<sup>114</sup>

- ✓ Zmírnění tlaku na ekosystém a životní prostředí.
- ✓ Díky jejich budování v blízkosti měst přiblíží vodákům divokou vodu a ušetří jim čas a náklady na dojíždění za kvalitní vodou na horské řeky.
- ✓ Přizpůsobení průtoku aktuálním potřebám, což umožní provozování vodního slalomu širokým vrstvám mládeže a začátečníkům. Také to znamená možnost celoročního využívání trati.
- ✓ Zajištění bezpečnějšího prostředí. Tyto tratě totiž svou přístupností umožní daleko lepší záchranu a ani dno a okolí není tak nebezpečné jako přírodní řečiště.
- ✓ Zjednodušení přístupu pro diváky. V přirozeném prostředí je problematické zaručit jejich bezpečnost kvůli bahnitým cestám, úzkým útesům a mokřým skalám.
- ✓ Usnadnění televizních přenosů. Medializace, zvláště prostřednictvím televizních přenosů, znamená pro jakýkoliv sport rychlejší rozvoj. Umělé dráhy v tomto ohledu vynikají především přehledností na celé délce trati.
- ✓ Množnost pozvednutí místní ekonomiky, především pro podniky sloužící ke stravování a ubytování.
- ✓ Dává mnoha lidem možnost nové formy rekreace.

V řece si proud sám modeluje dno, a proto proudění, které zde je, je prakticky ustálené. Naproti tomu máme-li umělé betonové koryto, těžko se přizpůsobuje a odhadneme-li špatně, kde má stát která překážka, vznikají nepříjemné pulzace, které vlastně odlišují právě umělé kanály od přírodního řečiště. V podstatě si hrajeme na přírodu a někdy ovšem nevystačíme s pouhým sledováním jednoduchého proudění a tak musíme vkládat překážky i tam, kde by v přírodě nikdy nebyly. Že se voda chová jinak než v korytech přírodních řek, zjistili vodáci již při otevření prvních umělých slalomových tratí. V Augsburgu se dokonce kvůli tomu vážně

---

<sup>113</sup> Inundační území je část území v okolí vodních toků (říční niva), které je periodicky zaplavované zvýšenými povodňovými průtoky.

<sup>114</sup> Voves, L. (2014). *Vývoj umělých drah pro účely vodního slalomu*. (Diplomová práce). Praha: UK FTVS, s. 19.



uvažovalo o odstřelu některých betonových hromad, které tu nahrazovaly balvany v řečišti. Na chování násilně spoutané vody si však všichni během několika týdnů zvykli.<sup>115</sup>

Na umělých slalomových drahách dochází k mnoha tzv. hydraulickým jevům. Mezi ty hlavní patří:<sup>116</sup>

- ✓ Hladká proudící voda. Málo turbulence, snadné manévrování lodě.
- ✓ Vodní válec (vodní skok). Sestává z vysoce turbulentní a provzdušněné části tvořící typicky bílou barvu na povrchu a z dolní hladce proudící části.
- ✓ Hladké vysoké vlny. Přináší snadnou manévrovatelnost lodi.
- ✓ Zpětné proudy (slangově vraťáky, vracáky). Vznikají pod místy s lokálním zúžením příčného profilu.
- ✓ Turbulence. Způsobují nahodilé místní změny rychlostí a sestávají se z malých a větších vírů.
- ✓ Nízké povrchové vlny. Jejich výška nepřesahuje 20 cm.
- ✓ Důležitým aspektem pro hodnocení jednotlivých hydraulických jevů je vodácké hledisko, resp. pohled vodáka na jednotlivé hydraulické jevy z lodi, neboť všechny jevy vyšší než 50 – 60 cm nad hladinou zakrývají výhled a znesnadňují vedení lodi.

K předvídání hydraulických jevů v umělých drahách slouží modelování. Na modelu se sledují rychlosti, pulzace, hloubky proudění, dále variabilita terénu a jeho celková stabilita, to znamená zamezení silným cirkulacím a symetričností v korytě. Přesnost výsledků získaných z fyzikálního modelování ovlivňuje především kvalita samotného fyzikálního modelu. Ta je za prvé daná měřítkem. Dá se říci, že čím větší model, tím přesnější informace poskytne. Například model pro olympijskou trať v Londýně byl vyroben v měřítku 1:10, model pro novou verzi tratě v Českých Budějovicích byl vyroben v měřítku 1:13.

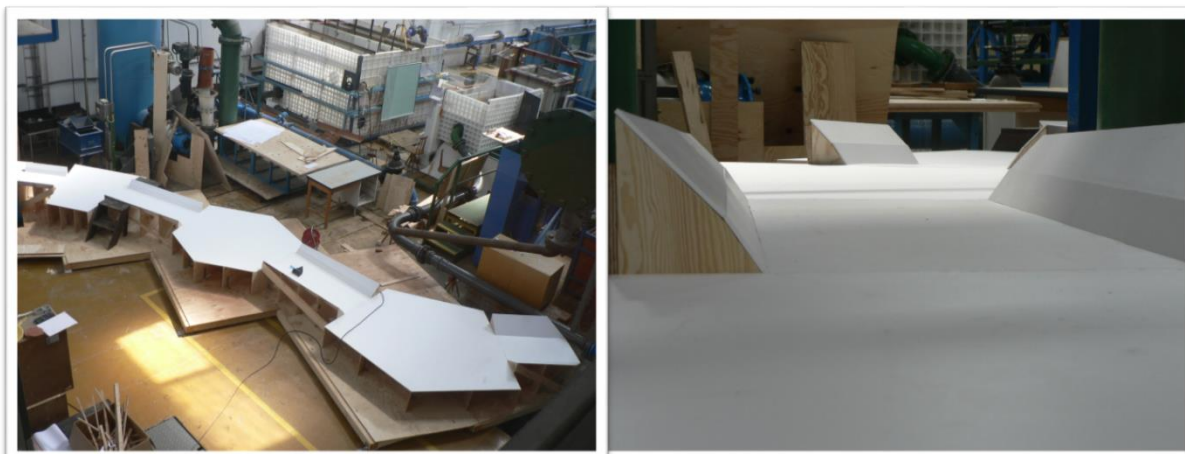
Čím menší je měřítko modelu, tím přesnější musí daný model být. Pokud nastane v měřítku 1:15 chyba o velikosti 1 cm, tak v realitě už je to 15 cm, což představuje ve vodním slalomu obrovský rozdíl. Další otázkou je, jak vypadá trať vizuálně, především provzdušnění vody vypadá jinak ve skutečnosti než na modelu. Sice tam nějaké provzdušnění je, ale je menší

---

<sup>115</sup> Polesná, L. (1979). *Hranaté medaile*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství, s. 303.

<sup>116</sup> Podle Pollert, J. (1996). Umělé dráhy pro vodní slalom - návrh a provoz z pohledu olympijských a jiných světových soutěží. *Vodní hospodářství*. 46, č. 7, s. 241 – 244.

což představuje největší vizuální rozdíl. Z hlediska proudění však výrazné rozdíly mezi realitou a modely nejsou.<sup>117</sup>



**Obrázek 52.** Model přestavby umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném byl vytvořen v měřítku 1:13 na Katedře hydrauliky a hydrologie Stavební fakulty ČVUT v Praze. Osobní archiv Jakuba Průhera.

## 6.2 Přehled USD v Československu, České republice a na Slovensku

V následujícím přehledu, jsou zařazeny všechny umělé slalomové dráhy (centra vodního slalomu), které postupně vznikly v někdejším Československu potažmo v České republice a na Slovensku. Slovenské slalomové dráhy jsou do tohoto souboru zařazeny jednak z toho důvodu že každá svým způsobem patří mezi evropskou špičku, dále z důvodu že vodní centrum v Liptovském Mikuláši bylo vůbec první na našem tehdejší území, a také z důvodu že obě slovenská vodácká centra jsou hojně navštěvována moravskými kanoistickými kluby a oddíly. Pořadí zařazených slalomových drah je dáno datem jejich uvedení do plného provozu. Na úplný závěr je zařazen slalomová dráha Vír, která je sice daleko nejstarší u nás, ale jedná se o jen málo přizpůsobené říční koryto pod vodním dílem Velký Vír. Celý soubor je do diplomové práce zařazen z důvodu, aby mohlo být provedeno srovnání vodáckého centra Lídy Polesné v Českém Vrbném s podobnými zařízeními u nás a na Slovensku.

---

<sup>117</sup> Voves, L. (2014). *Vývoj umělých drah pro účely vodního slalomu*. (Diplomová práce). Praha: UK FTVS, s. 21 – 22.

### **Liptovský Mikuláš (Areál vodního slalomu Ondřeje Cibáka)**

Tabulka 1. Specifikace parametrů Areálu vodního slalomu v Liptovském Mikuláši.<sup>118</sup>

Název	Areál vodního sportu Ondřeje Cibáka
Umístění	Liptovský mikuláš
Délka	420 m
Spád	7,6 m
Průtok	do 25 m <sup>3</sup> /s
Šířka	11,8 m
Obtížnost	WW II - IV
Otevření	1978
Hloubka	cca 0,8 m



**Obrázek 53.** Na obou fotografiích jsou dvě umělé slalomové dráhy v Areálu vodního slalomu Ondřeje Cibáka, který se nachází na jihovýchodním okraji města Liptovský Mikuláš. Tento areál byl vůbec prvním v někdejším Československu. Fotografie převzaty z <http://www.raft.cz/kanaly.aspx>.

Areál vodního slalomu Ondřeje Cibáka leží na jihovýchodním okraji města Liptovský Mikuláš. Je situován na levém břehu řeky Váh, ze které je do něj přiváděna voda. Byl otevřen v roce 1978, a to třicátým ročníkem proslulého *Tatranského slalomu*. V době svého vzniku, a i dlouho poté, se jednalo o jedinečné zařízení, protože na rozdíl od jiných bylo od začátku tvořeno hned dvěma tratěmi. Areál je dnes v převážné míře využíván pro trénink a závody ve vodním slalomu, ale rovněž i pro rafting nebo rodeo. Tento areál má však jednu výraznou nevýhodu. Jeho využitelnost v průběhu roku závisí na množství vody protékající v řece Váh. Ta často trpí v letních měsících nedostatkem vody, takže se umělá dráha dá využívat v plné

<sup>118</sup> Údaje do tabulek parametrů umělých slalomových drah v kapitole 6.2 jsou převzaty z <http://www.raft.cz/kanaly.aspx>. a z práce Voves, L. (2014). Vývoj umělých drah pro účely vodního slalomu. (Diplomová práce). Praha: UK FTVS.

kapacitě pouze na jaře. Tato USD přesto bývá častým dějištěm domácích i mezinárodních závodů ve vodním slalomu. Uskutečnilo se zde například mistrovství Evropy v roce 2007, nebo mistrovství světa juniorů v roce 2013.

Začátek trati tvoří přiváděcí kanál o délce 680 m. Ten je zakončený startovacím bazénem. Z něj jsou dále vedeny dvě samostatné tratě, které se přibližně ve středu spojují a dále pokračují společně zpět do hlavního koryta Váhu. Levá trať se jmenuje Vah. Má délku 450 m a obtížnost WW II – III. Pravá trať se jmenuje Orava. Její délka je 350 m a obtížnost má WW II – IV. Společnými znaky obou tratí jsou vybetonovaná koryta s šikmými, esteticky zdařilými břehy provedenými z kamenů zasazených do betonu. Dále mají jednotný celkový spád 7,5 m, hloubku 0,5 až 1,5 m a průtok 5 až 15 m<sup>3</sup>/s. Překážky jsou vyrobeny převážně z původních říčních oblých kamenů zasazených do betonu.

### ***Opavský kanál (Umělá slalomová dráha Opava)***

Tabulka 2. Specifikace parametrů umělé slalomové dráhy v Opavě.

Název	Umělá slalomová dráha Opava
Umístění	Opava
Délka	160 m
Spád	4 m
Průtok	do 10 m <sup>3</sup> /s
Šířka	do 5 m
Obtížnost	WW I - II
Otevření	1979



**Obrázek 54.** Na obou fotografiích je zachycen Opavský kanál na řece Opavě, který se nachází v Opavě v lokalitě u Vojenského jezu. Fotografie převzata z <http://www.raft.cz/kanaly.aspx>.

Kanál se nachází v Opavě v lokalitě Vojenského jezu. Trať je tvořena jedním zatočeným korytem s kolmými břehy. Překážky jsou vyrobeny z kamenů zalitých betonem a pneumatik

vyliých betonem. V současnosti se provádí studie na její prodloužení zhruba o 70 m a využití čerpadel jako druhého zdroje průtoku vody v trati.

### ***Brandýs nad Labem (Slalomová dráha Brandýs nad Labem)***

Tabulka 3. Specifikace parametrů umělé slalomové dráhy v Brandýse nad Labem.

Název	Slalomová dráha Brandýs nad Labem
Umístění	Brandýs nad labem
Délka	300 m
Spád	3 m
Průtok	3 - 10 m <sup>3</sup> /s
Šířka	8 m
Obtížnost	ZW - WW II
Otevření	1979



**Obrázek 55.** Na obou fotografiích pořízených po její přestavbě ukončené v roce 2012, je umělá slalomová dráha Brandýs nad Labem. Fotografie převzaty z <http://www.raft.cz/kanaly.aspx>.

Umělá slalomová dráha je součástí malého vodního díla Brandýs nad Labem. Je vybudována na bývalé mlýnské odpadní strouze při levém břehu řeky Labe a jedná se o první umělý kanál v České republice. Celková délka tratě je cca 300 m, z toho 50 m zabírá úvodní rozcvičovací bazén. Součástí dráhy je i vratný kanál pro návrat do úseku startu, což je její velkou devizou. Její historie je úzce propojena s armádním klubem Dukla. Ten měl původně své sídlo v jihočeské Bechyni (viz kapitola 4), ale z důvodu vylepšení tréninkových podmínek se v roce 1973 přestěhoval právě do Brandýsa, kde byla naplánována rozsáhlá výstavba nové umělé dráhy pro vodní slalom.

Jeho výstavba však byla problematická a protáhla se na několik etap. Za zahájení provozu zde však lze považovat červen roku 1979, kdy se zde konal veřejný slalomový závod a tím se prvně veřejně vyzkoušela nová USD. V následujících letech byla trať sice využívána pro trénink, její provoz a obsluha však byly problematické. Po roce 1989 byl na pozemky USD uplatněn restituční nárok, což vedlo na počátku 90. let k ukončení provozu. V roce 2007 se ji

podářilo znovu odkoupit a po provedení nutných prací byla tato USD v roce 2012 znovu uvedena do provozu. Dráha je svým charakterem a obtížností vhodná pro trénink mládeže a závody nižší úrovně

### **Troja (Centrum vodních sportů Troja)**

**Tabulka 4. Specifikace umělé slalomové trati v Centru vodních sportů Troja.**

Název	Centrum vodních sportů Trója
Umístění	Trója
Délka	408 m
Spád	3,6 m
Průtok	15 m <sup>3</sup> /s
Šířka	11,8 m
Obtížnost	WW III - IV
Otevření	1982
Hloubka	okolo 1 m



**Obrázek 56. Na obou fotografiích je umělý slalomový kanál Troja. Převzato z <http://www.raft.cz/kanaly.aspx>.**

Tato naše nejvíce využívaná umělá slalomová dráha je situována na pravé straně řeky Vltavy pod jezem v Praze Troji. Byla postavena na začátku osmdesátých let a tehdy byla osazena hlavně překážkami z pneumatik vyplněných betonem, dále z betonových panelů a dřevěných trámů. Tento kanál je velmi frekventovaným místem a pořádá se tam množství závodů včetně té nejvyšší úrovně, kromě závodníků několika oddílů zde trénují i studenti UK, rodeáři, či se zde provádějí výcviky raftingu nebo záchrany na divoké vodě. Umělá slalomová dráha v Troji vznikla z původní vorové propusti, která se využívala ke kanoistice už od padesátých let 20. století. V sedmdesátých letech 20. století měla být tato propust zasypána,

ale na popud Jaroslava Pollerta byla během deseti let přebudována do podoby slalomové trati. Po letech přestavby do ní byla voda prvně vpuštěna koncem října 1982. Model trati byl sestaven v laboratořích Katedry hydrauliky a hydrologie Stavební fakulty ČVUT, tedy stejně jako později model přestavby vodáckého centra Lídy Polesné v Českém Vrbném. Cílem stavby bylo alespoň částečně ji přiblížit proslulé lipenské přírodní slalomové trati. Výhodná poloha této slalomové dráhy na dnes prakticky v Praze nezamrzajícím toku Vltavy umožňuje její celoroční provoz. Trať byla během let mnohokrát upravována a vylepšována.<sup>119</sup>

Některé rekonstrukce tohoto areálu, jako například ta v roce 2002, byly vynuceny poničením trati při povodních. Dalšího velkého vylepšení se dráha dočkala koncem roku 2013, kdy byly původní překážky z pneumatik nahrazeny novými překážkami z variabilních plastových bloků Rapid Blocs. Do budoucna se plánuje rozšíření areálu o druhou USD vedoucí napravo od stávající trati. Měla by být 12 m široká, 270 m dlouhá a mít převýšení 3,16 m. Přes nový kanál budou vybudovány dva mosty a mezi oběma dráhami bude skrz jimi tvořený ostrov veden vratný kanál. Stavbu zatím však brzdí problém s odkupem pozemků od soukromých vlastníků.

Trojská trať je častým hostitelem významných závodů, každoročně se zde pořádá závod *O cenu trojského koně*. Český pohár se v Troji pořádá s drobnými přestávkami pravidelně. V roce 1994 se zde konalo historicky první Akademické mistrovství světa ve vodním slalomu a v letech 2006 a 2013 i seniorské Mistrovství světa. Již jedenáctkrát se zde také uskutečnil závod světového poháru.

### ***Roudnice nad Labem (Slalomová trať Roudnice nad Labem)***

**Tabulka 5. Specifikace parametrů umělé slalomové trati v Roudnici nad Labem.**

Slalomová trať Roudnice nad Labem	
Název	Labem
Umístění	Roudnice nad Labem
Délka	348 m
Spád	2,73 m
Průtok	max 22 m <sup>3</sup> /s
Šířka	8 - 15 m
Obtížnost	WW II - III
Otevření	1982 / 2012
Hloubka	1,2 m

<sup>119</sup> Voves, L. (2014). *Vývoj umělých drah pro účely vodního slalomu*. (Diplomová práce). Praha: UK FTVS, s. 43 – 44.



**Obrázek 57.** Na obou fotografiích jsou vidět části slalomové trati v Roudnici nad Labem. Převzato z <http://www.raft.cz/kanaly.aspx>.

Umělá slalomová trať v Roudnici nad Labem se nachází za mostem v centru města a byla vybudována v roce 1982 v bývalé vorové propusti na pravém břehu řeky Labe.<sup>120</sup> Stará roudnická trať byla tvořena jedním rovným korytem obdélníkového tvaru. Překážky v ní byly vybudovány především z betonových bloků, gumových vaků a pneumatik vyplněnými betonem. V roce 1983 se zde již uskutečnil přebor dorostu ve vodním slalomu. Tento terén byl však pro mladé závodníky příliš obtížný a více než třetina ze startujících tehdy závod po zvrhnutí nedokončila. Trať byla využívána především k tréninku vodních slalomářů z celé republiky a také k řadě dalších aktivit. Pravidelně zde trénovala i česká reprezentace. Využíván byl i pro rafting a rodeo na divoké vodě, a to jak pro vrcholné soutěže, tak i pro širokou veřejnost. Kromě toho hostil mnoho národních i mezinárodních akcí. Tou nejvýznamnější bylo v roce 1998 mistrovství Evropy seniorů ve vodním slalomu.

V roce 2012 však byla trať uzavřena. Byla zde zahájena výstavba malé vodní elektrárny a zároveň nové slalomové trati. V roce 2014 byla dostavěna a osazena novými plastovými překážkami. Horní část je jednodušší, od lávky se pak obtížnost zvyšuje. U lávky je postaven playspot,<sup>121</sup> který se dá i za provozu klapkou nastavovat. Pro USD bude vybudováno zcela nové koryto v místě napravo od dřívější trati. Z bezpečnostního hlediska je nátok do ní umístěn dostatečně daleko od vodní elektrárny. Slalomový kanál je uzavíratelný jezovým segmentem v horní části nového kanálu, takže voda slalomovým kanálem neprotéká trvale, jak tomu bývalo dříve.

<sup>120</sup> První slalomový kanál v Roudnici nad Labem vznikl už v šedesátých letech. Tehdy si oddíl kanoistiky TJ Spartak Roudnice nad Labem (dnešní Kanoistický klub Roudnice) pronajal od Povodí Labe jen za symbolickou cenu původní vorovou propust a vlastními silami ji přestavěl na jednoduchou slalomovou dráhu. Celý spád a ani průtok se tehdy ale nedařilo stoprocentně využít.

<sup>121</sup> Jako playspot je kanoisty označováno místo pro freestyle či rodeo. Je to, místo kde je výrazná hranice mezi pomalu se pohybující vodou na okraji řeky a rychlejší vodou v hlavním proudu.



### České Vrbné (Vodácký areál Lídy Polesné)

Tabulka 6. Specifikace parametru Vodáckého centra Lídy Polesné.

Název	Umělá slalomová dráha České Vrbné
Umístění	České Vrbné
Délka	610 m
Spád	5 m
Průtok	0 - 25 m <sup>3</sup> /s
Obtížnost	WW II-IV
Otevření	1. 6. 1983



Obrázek 58. Na obou obrázcích je vidět původní podoba slalomové dráhy České Vrbné. V této podobě sloužila do roku 2009. Osobní archiv Jakuba Průhera.

Umělý kanál se nachází na řece Vltavě v příměstské části Českých Budějovic. V roce 2012 byl kompletně přebudován. Podrobné údaje o této slalomové dráze jsou v kapitole 7.

### Trnávka (Umělá slalomová dráha Trnávka)

Tabulka 7. Specifikace Umělé slalomové dráhy Trnávka

Název	Umělá slalomová dráha Trnávka
Umístění	Trnávka
Délka	700 m
Spád	11 m
Průtok	12 m <sup>3</sup> /s
Šířka	10 - 12 m
Obtížnost	WW IV - V
Otevření	1984
Hloubka	0,9 - 1,3 m



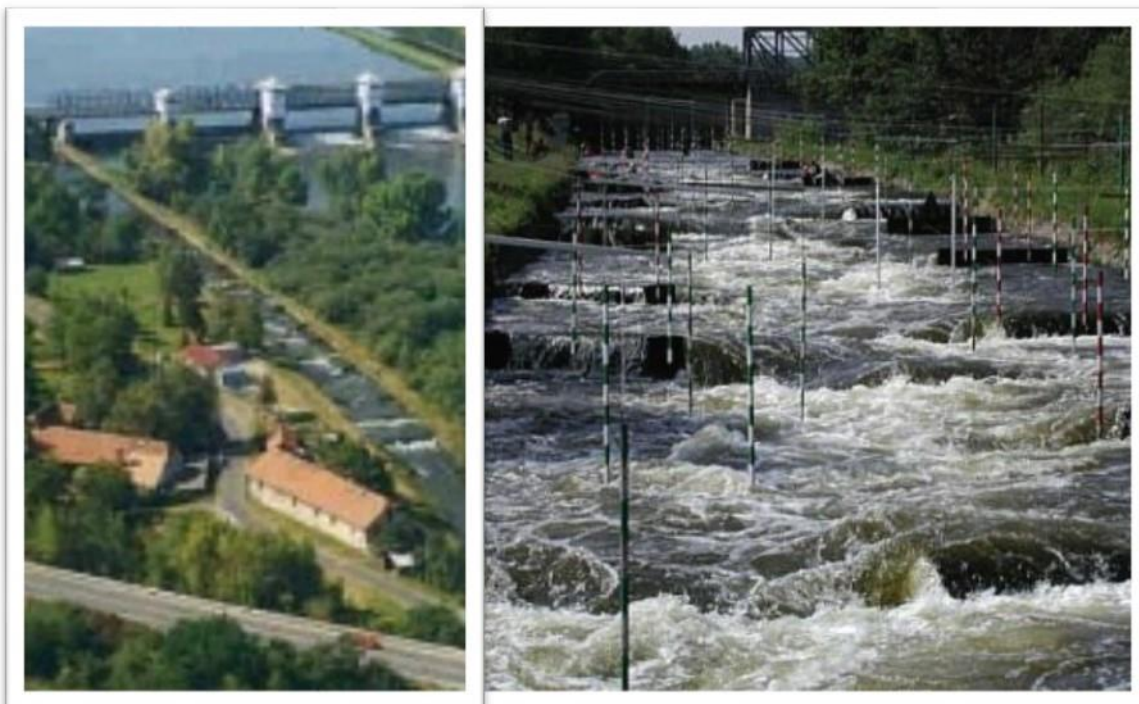
**Obrázek 59.** Na fotografii vlevo je vidět slalomová dráha Trnávka, která je jednou z nejtěžších slalomových tratí v Evropě v plném nátoky vody. Na fotografii vpravo je vidět jednoduchý typ překážek umístěných v betonovém korytě. Převzato z <http://www.raft.cz/kanaly.aspx>.

Vodácký kanál u vesnice Želiv nedaleko Humpolce je díky své délce a spádu patrně nejobtížnější na světě. Stavebně je kanál tvořen betonovým korytem s četnými umělými překážkami. V začátcích budil u závodníků hrůzu, i ostřílení borci se do zdejších divokých peřejí pouštěli se strachem. Po mnohých úpravách se podařilo uspořádání překážek doladit tak, že i přes velké množství skoků, válců a proudů je trať bezpečná a vodáky stále více vyhledávaná. Překážky v kanále tvoří jednak betonové prahy na dně kanálu a dřevěná vrata zakotvená do stěn kanálu. Na konci kanálu je 1,3 m vysoký skok s válcem, který je vhodný pro rodeo.

### **Veltrusy (Umělá slalomová trať Veltrusy)**

**Tabulka 8.** Specifikace parametrů slalomové tratě ve Veltrusech nad Vltavou.

Název	Umělá slalomová trať Veltrusy
Umístění	Veltrusy
Délka	250 - 300 m
Spád	2,5 - 3 m
Průtok	9 - 12 m <sup>3</sup> /s
Šířka	13 - 14 m
Obtížnost	WW II - III
Otevření	1985
Hloubka	0,5 - 1 m



**Obrázek 60.** Na fotografiích je vidět slalomový kanál ve Veltrusech. Převzato z <http://www.raft.cz/kanaly.aspx>.

Vlastní slalomový kanál je vybudován v bývalé vorové propusti vltavského jezu Miřejovice v Kralupech nad Vltavou.<sup>122</sup> Na této vorové propusti se pořádaly závody ve vodním slalomu již od roku 1962, tehdy však v ní nebyly umístěny žádné překážky.

K výstavbě opravdové slalomové dráhy zde ale došlo až v roce 1985, kdy do ní byly zabudovány umělé překážky. Tato trať však musela od začátku potýkat se dvěma omezujícími faktory. Prvním je skutečnost, že Miřejovický jez a jeho vorová propust jsou technické památky, což v praxi znamená, že zde nelze provádět jakékoliv zásadnější stavební zásahy. Druhým je pak vodní elektrárna na levém břehu, se kterou se kanál dělí o vodu protékající Vltavou. Díky prvnímu omezení se zrodil poněkud odlišný systém překážek, než byl ve slalomových tratích do té doby obvyklý. Jeho hlavní součástí se stala dřevěná vrata v ocelových rámech, která nadržovala a usměrňovala tekoucí vodu. K důležité rekonstrukci trati došlo v letech 1999 – 2000. Tehdy byly upraveny překážky a trať byla prodloužena o dalších cca 70 m. Kromě plánovaných rekonstrukcí bylo na trati provedeno i několik vynucených. Například po ničivých povodních v letech 2002 a 2013. Tato slalomová trať je využívána především k tréninku vodních slalomářů, rodu a k raftingu. Kromě toho jsou zde často pořádány národní i mezinárodní závody ve slalomu na divoké vodě. Již zde ale proběhly i

---

<sup>122</sup> Tento historický jez má stavební výšku 3,80 m. Teklý, V. (1947). *Kilometráž českých řek. II. doplněné vydání.* Praha: KČST, s. 22.

závody v rodeu a v raftingu nebo sprinty ve sjezdu. Mezi nejvýznamnější zde pořádané akce se řadí mezinárodní závod ve slalomu pro juniory v roce 1991, závody olympijských nadějí v letech 2004 a 2010, nebo kvalifikace pro LOH v Pekingu v roce 2008.

### **Bratislava – Čunovo (Centrum vodních sportů Čunovo)**

Tabulka 9. Specifikace parametrů centra vodních sportů Čunovo.

Název	Centrum vodních sportů Čunovo
Umístění	Bratislava Čunovo
Délka	p 460 m / l 360 m
Spád	6,6 m
Průtok	7-22 m <sup>3</sup> /s
Šířka	11,8 m
Obtížnost	WW II - V
Otevření	1996
Hloubka	0,9 - 1,5 m



**Obrázek 61.** Na fotografiích je zachycené jedinečné a velmi moderní centrum vodních sportů Čunovo na Dunaji pod Bratislavou. Převzato z <http://www.raft.cz/kanaly.aspx>.

Slalomový kanál postavený v roce 1996 u Čunova nedaleko Bratislavy. Každoročně se zde pořádá několik velmi významných i mezinárodních vodáckých závodů. Součástí areálu jsou dvě paralelně vedoucí a ve dvou místech navzájem propojené dráhy, startovací bazén a vratný kanál. Ten je dlouhý 255 metrů a je vhodný především pro rozježdění závodníků před závodem a pro trénink začátečníků. Je napojen na pásový přepravník, který během 45 vteřin přepraví loď z prostoru dojezdu za cílem zpět do vratného kanálu. Bohužel jeho šířka není dostatečná pro raftové čluny. Vodácký areál Čunovo byl zprovozněn v roce 1996 pod hrází vodní zdrže Hrušov přehrazující veletok Dunaje pod Bratislavou. Areál svou koncepcí a vybavením splňuje veškerá kritéria pro trénink i pořádání mezinárodních závodů. Kromě tréninku vodních slalomářů je využíván i pro rafting, rodeo a hydrospeeding. Pravidelně také slouží k pořádání regionálních i mezinárodních závodů ve vodním slalomu. Uskutečnilo se zde například dvakrát

Mistrovství Evropy (2002 a 2010), Mistrovství světa (2011) nebo mistrovství světa juniorů v roce 2000.

### ***Praha Štvanice (Slalomový kanál H2O)***

Tabulka 10. Specifikace slalomového kanálu H2O.

Název	Slalomový kanál H2O
Umístění	Praha Štvanice
Délka	200 m
Spád	3,5 m
Průtok	12 m <sup>3</sup> /s
Šířka	10 - 20 m
Obtížnost	WW II - III
Otevření	2003



**Obrázek 62.** Fotografie zachycující umělý slalomový kanál klubu Dukla Brandýs. Vlevo je napuštěný, vpravo pak bez vody. Převzato z <http://www.horydoly.cz/vodaci/stvanice-druhy-vodacky-kanal.html>.

Kanál se nachází na Vltavě v Praze v místě plavební komory u elektrárny a jezu Štvanice (Helmovský jez s historickou hydroelektrárnou). Nový slalomový kanál klubu Dukla Brandýs je tvořen plastovými překážkami francouzské výroby typu Omniflots. Byl zprovozněn koncem roku 2003 pro potřeby tréninku armádního klubu Dukla. V této lokalitě se uvažovalo o vybudování umělé trati již dříve. V roce 1989 dokonce probíhal modelový výzkum této trati na katedře hydrauliky a hydrologie stavební fakulty ČVUT. Z pravé strany je vedle USD umístěn vratný kanál, po němž je možné vyjet z prostoru cíle zpět ke startu trati. Na dnešní trať je možný přístup pouze od spodu. Nahoře je obklopena pozemky Povodí Vltavy, kde platí zákaz vstupu. Špatná přístupnost je hlavním důvodem, proč zůstává Štvanice pouze tréninkovou tratí a dosud se zde neuskutečnily žádné oficiální závody. Díky dalším investicím se i přesto daří dráhu neustále vylepšovat a začíná mít kvalitní parametry.

### **Roztoky u Křivoklátu (Slalomová trať Křivoklát)**

Tabulka 11. Specifikace parametrů umělé slalomové dráhy Křivoklát.

Název	Slalomová trať Křivoklát
Umístění	Roztoky u Křivoklátu
Délka	250 m
Spád	2 m
Průtok	7 - 10 m <sup>3</sup> /s
Šířka	6 - 12 m
Obtížnost	ZW - WW II
Otevření	2004



**Obrázek 63.** Na fotografiích vidíme vybrané části ze Slalomové trati Křivoklát. Převzato z <http://www.vodacky.guru/cz/usd-roztoky-u-krivoklatu>.

Kanál se nachází v Roztokách u Křivoklátu. Celková délka tratě je 250 m, z toho 150 m tvoří umělá slalomová dráha. Úvodní 50 m dlouhý úsek je obtížností ZW, následuje WW I – II, za vyššího vodního stavu až WW III, závěrečný úsek tvoří peřejky o obtížnosti WW I. Vlastní USD navazuje na stávající propust a je tvořena nově vybudovanou levobřežní zděnou zdí a původní navigací, překážky jsou převážně ze železobetonu osazené ve svrchní části říčními valouny, dvě překážky jsou dřevěné s možností variabilního nastavení. Začala se budovat v roce 2002 a v roce 2004 byla uvedena do provozu. V roce 2006 došlo k prodloužení kanálu a prohloubení jejího vyústění do řeky. Před stavbou umělé trati se ke slalomovým závodům využíval prostor řečiště s ručně navrženými kamennými hrázkami, který je několik set metrů po proudu. Ten však prakticky zničila povodeň v roce 2002. Současná umělá trať je vybavena ve své horní části klapkou na pouštění vody kvůli regulaci průtoku a vedle ní je pro slalomáře vybudováno příslušné zázemí. V roce 2012 se zde uskutečnilo mistrovství České republiky žáků.

### **Vír (Slalomový kanál Vír)**

Tabulka 12. Specifikace slalomové dráhy pod přehradou Vír.

Název	Slalomový kanál Vír
Umístění	Vír
Délka	300 m
Spád	3 m
Průtok	8 - 14 m <sup>3</sup> /s
Šířka	okolo 20 m
Obtížnost	WW II
Otevření	1960
Hloubka	okolo 0,7 m



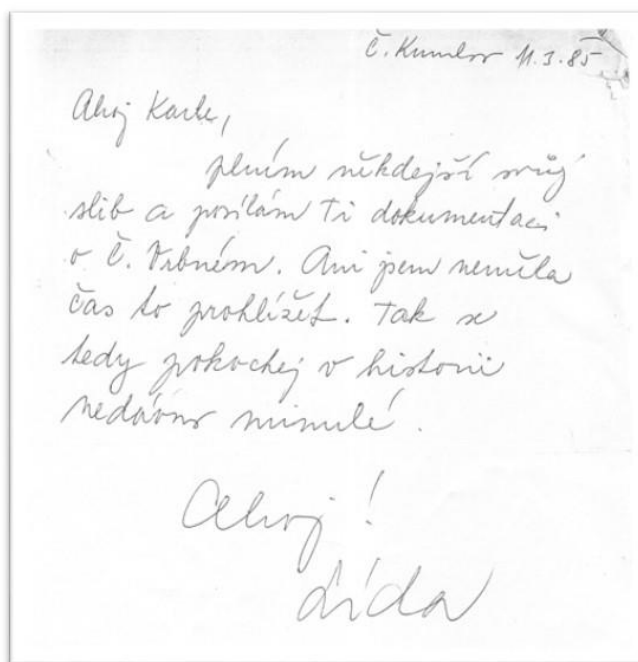
**Obrázek64.** Na fotografiích je vlevo vidět nájezd do krásného přírodního kanálu Vír, vpravo je peřej používána převážně pro rodeo. Převzato z <http://www.raft.cz/kanaly.aspx>.

Kanál se nachází cca 200 m pod hrází přehrady v oblouku řeky okolo vesnice Vír. Aby se nemohla opakovat situace z roku 1997, kdy velká voda smetla všechny navršené kameny, byly stávající překážky prolity betonem a nechány zarůst řasou tak, že beton upevňující překážky není téměř vidět. V některých úsecích je dno řečiště provedeno z betonem vyspárovaného lomového kamene. Výšková úroveň 14 překážek je 60 – 80 cm a překážky neovlivňují průtok vody v korytě. Aby nebyl narušen přírodní charakter toku, bylo ke stavbě překážek použito kamenů z řečiště.

## 7 Vznik a vývoj Vodáckého centra Lídy Polesné v Českém Vrbném

### 7.1 Začátky v Českém Vrbném

Jez v Českém Vrbném, respektive jeho vyhlášená propust a derivační kanál od přilehlé elektrárny byl pro kanoistický trénink využíván již v 50. a 60. letech (viz kapitola 4.3). Myšlenka na stavbu plnohodnotné umělé slalomové dráhy v Českých Budějovicích se zrodila v roce 1973. Tehdy již byl starý jez v Českém Vrbném vzdálen více jak 100 m od nového koryta Vltavy respektive od nového jezu.<sup>123</sup> Po předchozím zařazení vodního slalomu do programu olympijských her v Mnichově a po seznámení se s umělou slalomovou tratí postavenou pro tuto olympiádu začali jihočeští kanoisté uvažovat o podobné trati na jihu Čech. Zástupci kanoistického oddílu TJ Škoda vedli četná jednání na úřadech i s ČSTV a přesvědčovali tehdejší instituce všech stupňů o prospěšnosti stavby umělé slalomové dráhy v Českých Budějovicích. Po příslibu, že tato stavba bude zařazena do plánu, pokračovala další jednání za výrazné podpory mnohonásobné mistryně světa ve vodním slalomu Lídy Polesné, která v té době byla navíc členkou ÚV ČSTV.



**Obrázek 65.** Na obrázku je kopie vlastnoručně psaného osobního vzkazu L. Polesné Karlovi Krejčímu vztahující se k jednáním o stavbě USD v Českém Vrbném. Osobní archiv Jakuba Prühera.

Prvotní návrh na stavbu USD pod Slepým ramenem v samotném centru města byl pro menší využitelný spád zamítnut, a tak se nadále uvažovalo již jen o daleko vhodnější lokalitě

<sup>123</sup> Narovnění Vltavy a nový jez v Českém Vrbném byly dokončeny v roce 1968. Podle <http://www.c-budejovice.cz/cz/rozvoj-mesta/mesto-a-voda/stranky/z-historie.aspx>.



v prostoru zrušeného jezu v Českém Vrbném.<sup>124</sup> V letech 1973 až 1978 se začala zpracovávat studie a po jejím schválení i vlastní projekt kanálu. Stavební povolení pak bylo vydáno 18. 4. 1978. V tomto roce také začala vlastní stavba.<sup>125</sup>



**Obrázek 66.** Na fotografii vlevo je vidět průběh stavby úseku za stavidlem. Na fotografii vpravo je vidět průběh stavby dolního úseku těsně před kolovadlem. Osobní archiv Jakuba Prühera.

Oddíl kanoistiky tehdejší TJ Škoda začal trénovat na nové slalomové trati v Českém Vrbném v roce 1981. Nedokončenou, ale i tak velmi náročnou trať tak mohli okusit první závodníci. Jako jeden z prvních byl dokončen úsek pod šlajsnou zvanou *Kolovadlo*. Vyznačoval se téměř extrémní obtížností, takže pro závodníky tehdejšího klubu TJ Škoda to byl doslova křest ohněm. Pověsti a zkazky o obávaném *Kolovadle* provází život ve vodáckém centru v Českém Vrbném dodnes.

S nově vzniklou USD v Českém Vrbném bylo potřeba kromě běžné údržby a stavby nových lodí pracovat na dokončovacích pracích nové tratě. Roku 1982 započal s trenérskou činností i Otto Částa. V oddíle tehdy bylo okolo patnácti stálých závodníků. Vodácká umělá slalomová dráha v Českém Vrbném byla oficiálně předána do provozu 1. června 1983.<sup>126</sup>

V roce 1984 probíhal trénink českobudějovických slalomářů již prakticky pouze na USD v Českém Vrbném. Mezi nejúspěšnější závodníky patřili Königsmark, Prüher, Krejčová, Hajná a bratři Benhákové. Tato bratrská dvojice v té době patřila v kategorii C2 mezi nejlepší v ČSSR.

---

<sup>124</sup> Pro slalomovou dráhu pod Slepým ramenem tehdy hovořila atraktivita jeho polohy v samotném centru, dále čistší voda, jenž do Slepého ramene proudila hlavně z Malše a také blízkost tehdejších kanoistických loděnic ve městě. Proti naopak hovořil menší využitelný spád, komplikovanost eventuální stavby a stísněné prostorové možnosti limitující jakýkoliv další rozvoj areálu.

<sup>125</sup> Osobní archiv Jakuba Prühera.

<sup>126</sup> *Vodácké centrum Lídy Polesné České Budějovice - České Vrbné*. (1995). České Budějovice: Sportovní klub vodní slalom.

Zlepšené tréninkové podmínky přispěly k tomu, že na v přeborech ČSSR dorostu se oddíl umístil ve sjezdu na druhém místě, hned za tehdy velmi silným oddílem z Liptovského Mikuláše, který již dlouho využíval první umělý slalomový kanál v Československu.



**Obrázek 67.** Na fotografii můžeme vidět na jeden z prvních sjezdů dokončeného *Kolovadla*. Osobní archiv Jakuba Průhera.

## 7.2 Původní umělá slalomová dráha v Českém Vrbném

**Tabulka 13.** Parametry původní USD v Českém Vrbném.

Název	Umělá slalomová dráha České Vrbné
Umístění	České Vrbné
Délka	610 m
Spád	5 m
Průtok	0 - 25 m <sup>3</sup> /s
Obtížnost	WW II-IV
Otevření	1. 6. 1983

Horní úsek byl dlouhý až k propusti cca 350 m a nacházel se v bývalém řečišti Vltavy nad starým jezem České Vrbné. Začínal velkým, cca 50 m dlouhým startovacím bazénem. Ten končil betonovým prahem, který vytvářel první peřej. Takových prahů bylo k propusti celkem pět. Pod prahy se prostor vždy rozšiřoval a byl pod nimi dostatek místa pro nácvik i místo

k vystoupení na břeh a eventuálně i k záchraně. Stupeň obtížnosti pod jednotlivými prahy se pohyboval mezi WW2 a WW3. U bývalé vorové propusti se obtížnost měnila podle množství vypouštěné vody v rozmezí od WW2 až do WW4. Po dalších cca 250 m trať ústila zpět do řeky Vltavy.

Výhodou umělé slalomové dráhy byla od samého začátku přesná regulace vypouštěného průtoku vody. Množství protékající výrazně vody určuje obtížnost kanálu. Trať byla vhodná jak pro začátečníky, tak i pro náročné závodníky. Celá trať byla vybudována tak, aby nevytvářela nebezpečná místa. Od druhé poloviny 80. let byla voda ve Vltavě v Českých Budějovicích podstatně čistší a postupně se také zlepšila vybavenost vodáckého centra.<sup>127</sup>



**Obrázek 68.** Na obou fotografiích je vidět původní vstupní bazének USD v Českém Vrbném. Jednalo se o rozsáhlou vodní plochu zcela bez vln a peřejí hned na začátku umělé slalomové dráhy. Bazének sloužil především k osvojování základních kanoistických technik začátečníků a k rozježdění závodníků. Sporadicky byl využíván i pro kanoepolo. Osobní archiv Jakuba Průhera.



**Obrázek 69.** Fotografie původní první kaskády zvané jednoduše *Jednička*. První kaskáda sloužila především pro základní výcvik na proudící vodě. Její nízké vlny a mírný spád nabízel jezdčům vhodné podmínky pro nabírání prvních zkušeností. Zkušenější závodníci této peřeje využívali pro rozježdění a pro nácvik speciálních technik jízdy. Osobní archiv Jakuba Průhera.

<sup>127</sup> <http://www.kanoe.cz/home/prehled-rubrik/27-trate/300>.



**Obrázek 70.** Fotografie druhé kaskády zvané *Dvojka*. Tento úsek se vyznačoval již poměrně velkým spádem, který dodával dostatečné zrychlení a měl řadu vln, a to o poznání větších než na první kaskádě. I přesto byla určena nejen zkušeným jezcům, kterým nabízela možnost tréninku i obtížnějších kombinací, ale i začátečníkům, kteří zde mohli bezpečnou formou nabírat zkušenosti. Po této peřeji totiž následoval několik desítek metrů dlouhý klidný úsek. Osobní archiv Jakuba Prühera.



**Obrázek 71.** Fotografie úseku pod lávkou zvaného *Trojka*. Hlavní výhodou této pasáže byla její variabilita. Nastavitelné překážky nabízely hned čtyři různé možnosti. Dopolední a odpolední trénink tak mohl probíhat na odlišném terénu. Peřeje střední až těžší obtížnosti vybízely ke zdolávání hlavně zkušenější jezdce. Ti oceňovali náročný profil této střední pasáže umělé slalomové dráhy. Nad *Trojkou* také většinou býval umístěn start závodů. Osobní archiv Jakuba Průhera.



**Obrázek 72.** Fotografie z úseku zvaného *Váleček*, nebo také *Esíčko*. To, že zdejší umělá slalomová dráha nejsou jen klasické vlny, dokazoval právě tento úsek. Oceňovali jej téměř všichni jezdci. Zvláště vhodný byl pro jízdu na krátkých plastových lodích, protože nabízel možnost zkoušení nových triků. Jeho výhodou také byly dlouhé vracáky, díky kterým mohli jezdci do této peřeje dlouho opakovaně najíždět. Osobní archiv Jakuba Průhera.



**Obrázek 73.** Původní šlajсна vytvářela legendární nejobtížnější úsek kanálu zvaný *Kolovadlo*. Jednalo se o technicky velmi obtížnou pasáž určenou pouze jezdcům, kteří bez větších problémů zvládali předchozí části dráhy. První dlouhá vlna, za dobrého stavu vody ideální pro surfování, byla doplněna menšími a ostrými vlnami. Proud zde byl opravdu velmi silný. Osobní archiv Jakuba Průhera.



**Obrázek 74.** Na fotografii vlevo je typický obrázek chytání zvrhlých lodí pod *Kolovadlem*. Vpravo je vidět *Kolovadlo* bez vody. Velké vracáky zde tvořila právě velmi členitá konfigurace dna kanálu. Osobní archiv Jakuba Průhera.



**Obrázek 75.** Fotografie z úseku zvaného *Pod Kolovadlem* nebo také *U kamene*. Na posledním úseku slalomové dráhy byly vlny méně obtížného charakteru. Ty byly děleny velkým kamenem umístěným přímo uprostřed proudu. I přes menší obtížnost zde byly kladeny nároky na absolutní přesnost nájezdů. Osobní archiv Jakuba Průhera.



**Obrázek 76.** Fotografie z úseku kanálu již pod standardním cílem závodní trati zvaného *Válec pod cílem*. Tato hravá peřej sloužila hlavně jezdcům upřesňujícím především zábavu a adrenalin. Vhodný byl zejména pro plastové lodě a rafty. Nedocenitelnou výhodou byl fakt, že pod ní již byl jen klidný úsek. Osobní archiv Jakuba Průhera.

### 7.3 Revitalizace v letech umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném v letech 2009 – 2012 a její současnost

V roce 2009 začal projekt revitalizace s rozpočtem: 29 666 099,-Kč. Přestavba vodáckého centra byla rozdělena do tří etap. První etapa s předběžnými náklady 26 mil. Kč, byla zaměřena na přestavbu vlastního vodáckého kanálu. Začala získáním územního rozhodnutí a následně stavebního povolení. Poté byla vybrána dodavatelská firma. Její hlavní realizace proběhla v roce 2011. Součástí druhé etapy je hlavně výstavba nové loděnice. Předběžné náklady činí cca 13 mil. Kč. Do třetí etapy je zařazeno vybudování dalšího potřebného zázemí vodáckého centra.<sup>128</sup>

<sup>128</sup> *Vodácký areál Lídy Polesné České Budějovice. Středisko vrcholového sportu.* (2010). České Budějovice: Sportovní klub vodní slalom.

**Tabulka 14. Projektový a realizační tým revitalizace USD v Českém Vrbném.<sup>129</sup>**

Ing. Pavla Konopová, Ph.D.	supervize projektu a jeho obsahového, ekonomického i technického souladu.
Ing. Jan Rosenthaler	ekonomické analýzy
Martina Šlapáková	technické analýzy
Miroslav Švec	zajištění výběrových řízení a stavební supervize
<b>Projektový tým žadatele</b>	
Jakub Průher	projektový manager, příprava, realizace projektu a provoz areálu
Monika Jandová	zabezpečení projektu po finanční a právní stránce
Jakub Bican	realizace, revize, vnitřní komunikace

Hlavní vize revitalizace a rekonstrukce USD v Českém Vrbném nejlépe vystihují slova předsedy Sportovního klubu Vodní slalom a hlavního iniciátora přestavby Jakuba Průhera z roku 2014: „...*Ohledně vize, jak bude kanál vypadat, jsem se řídil přirozeným tvarem řek a potoků, to znamená kombinace spádu a lagun. To samozřejmě bylo trochu novotou, protože do té doby se preferovala strouha s jednotným spádem. Výsledkem bylo koryto, které bylo jezditelné i ve velice úsporné verzi překážek. Další mou novotou byly i betonové bloky, které v páru tvoří začátky a konce lagun, a které jsou zahraditelné jako normální šlajsna pomocí klád. Takže je možno nadržet dostatečné množství vody i v případě jejího extrémního nedostatku. Zároveň jsou nahoře osazeny kolejnice na uchycení překážek Rapidblocs...*“<sup>130</sup>

Nová slalomová dráha v Českém Vrbném byla záměrně funkčně rozdělena do tří částí. První část je určena pro rozcvičení, trénink a pro závody mládeže. Úsek je také vhodný pro základní výcvik jízdy na divoké vodě. Druhou částí slalomové dráhy je úsek určený pro trénink. Třetí částí je vlastní závodní trať určená pro závody vyšší kategorie. Její obtížnost je nejvyšší. Všechny části na sebe plynule navazují.

Především závodní část tratě je rozčleněna na vzájemně navazující úseky skluzů (velký podélný sklon) a uklidňovacích bazénů (minimální podélný sklon dna). Šířka skluzů je volena v rozmezí 5 až 11 metrů, kdy širší skluzy jsou voleny v horní části trati. Délka skluzu se pohybuje v rozmezí 5 až 20 m. Břehy skluzů jsou strmé, tvořené oblými valouny (podobně jako je tomu na trati v Liptovském Mikuláši) stabilizovanými betonem. Dno skluzů je opevněno betonem a osazeno rošty pro instalaci variabilních překážek. Šířka uklidňovacích bazénů je volena v rozmezí 12 až 14 m, jejich délka pak v rozmezí 8 až 26 m. Sklon břehů uklidňovacích bazénů je proměnný, se snahou přiblížit se svým tvarem charakteru přírodního koryta. Břehové

<sup>129</sup> <https://www.slalom.cz/slc52-projektovy-tym>.

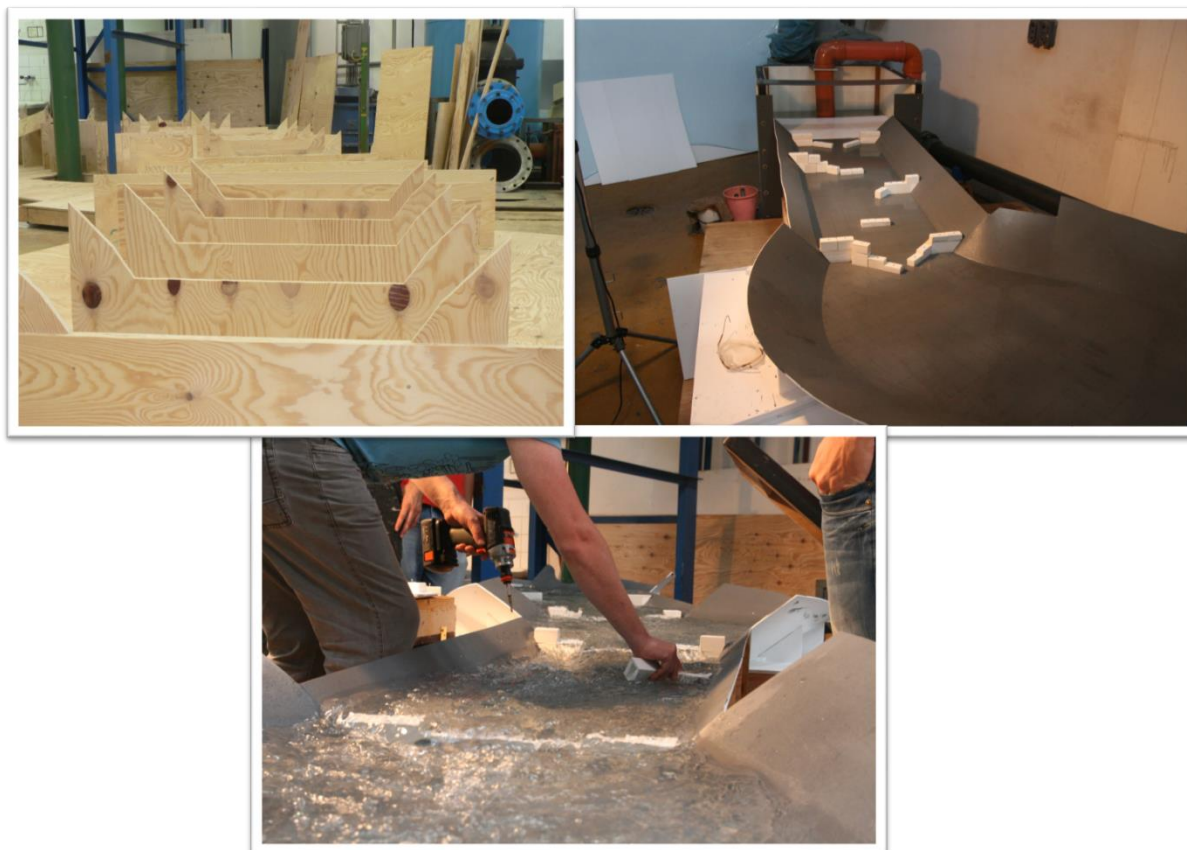
<sup>130</sup> Osobní archiv Jakuba Průhera.



opevnění je tvořeno záhozovou patkou, ve spodní části stabilizované betonem. Jejím materiálem jsou výhradně oblé říční kameny a balvany. Dno uklidňovacích bazénů je opevněno betonem. Navržené opevnění břehů slalomového kanálu je zakončeno v úrovni 0,5 m nad provozní hladinou. Nad touto úrovní je břehový svah koryta plynule napojen na okolní terén. Podél obou břehů je v celé jejich délce instalován systém pro osazení branek. Ten tvoří na každém břehu řada žárově pozinkovaných ocelových sloupků navzájem propojených ocelovým lanem.<sup>131</sup>

V rámci projektu také byla zlepšena celková dopravní obslužnost areálu. To zahrnuje mimo jiné vybudování chodníku kolem celé slalomové dráhy.

Před zahájením stavby nového kanálu byl na ČVUT v Praze vyroben model tratě v měřítku 1:15. K samotné stavbě byly použity těžké stavební stroje. Ta probíhala od roku 2009 až do dubna 2012.



**Obrázek 77.** Na fotografiích je zachycena stavba modelu slalomové dráhy v Českém Vrbném na ČVUT v Praze. Osobní archiv Jakuba Průhera.

<sup>131</sup> <https://www.slalom.cz/slc61-konkretni-stavebni-prace>.



**Obrázek 78.** Na fotografiích je vidět průběh stavby nového kanálu v jejích začátcích. Vpravo dole je pak vidět bourání *Kolovadla*, jehož se dříve kanoisté tak obávali. To se následně stalo díky kvalitě a množství betonu použitého na jeho konstrukci noční mûrou dělníků, kteří jej bourali. Osobní archiv Jakuba Prûhera.



**Obrázek 79.** I na těchto fotografiích je vidět průběh stavby nového kanálu. Jedná se o úsek na začátku závodní dráhy. Osobní archiv Jakuba Prûhera.



**Obrázek 80.** Další fotografie z průběhu stavby nového kanálu. Vpravo a dole je vidět stavbu divácky nejatraktivnějšího úseku kanálu u loděnice. Osobní archiv Jakuba Prühera.



**Obrázek 81.** A ještě další dokumentární fotografie zachycující stavbu v úseku kanálu u loděnice. Osobní archiv Jakuba Prühera.



**Obrázek 82.** Tyto fotografie jsou už z dokončovacích prací. Umísťování těžkých betonových překážek probíhalo za pomoci jeřábu. Tyto betonové překážky jsou pouze základem. Hlavní část překážek tvoří ovšem hlavně mobilní plastové bloky. Dole je vidět prvosjezd trati kdy v ní byly pouze betonové překážky. Osobní archiv Jakuba Prühera.



**Obrázek 83.** Na fotografiích je vidět první úsek opravené slalomové dráhy. První dvě kaskády jsou upravené pro začátečníky. Nejsou obtížné a pod nimi vždy následuje klidnější úsek. Nové jsou široké vracáky pod druhou kaskádou. Osobní archiv Jakuba Prühera.

Závodní úsek začíná u první lávky, od tohoto místa jsou až do cíle tratě použity mobilní překážky. Nové jsou nástupní schody, které jsou také před poslední třetinou a na samém konci závodní části. Obtížnost tratě se může měnit podle typu závodu. Divácky nejatraktivnější část je přímo u loděnice, kde se do budoucna počítá s vybudováním terasy.



**Obrázek 84.** Na širokoúhlé fotografii je pohled na celý závodní úsek trati po revitalizaci. Osobní archiv Jakuba Průhera.



**Obrázek 85.** Na fotografiích jsou vidět peřeje pro rodeo. Díky variabilitě překážek na celé trati se poloha této peřeje často mění. Osobní archiv Jakuba Průhera.

Trať je použitou technologií i svým charakterem v České republice naprosto jedinečná. Rychlé skluzy s vlnami a válci střídají bazény, ve kterých jsou silné vracáky a prostor pro delší

trénink i větší skupiny. Záleží na staviteli trati, zdali bude chtít využít velké vracáky, nebo závodníky povede proudem.

Celková plocha Vodáckého centra Lídy Polesné v Českém Vrbném je velmi rozsáhlá. Proto je ideální pro pořádání sportovních i kulturních akcí. Po dokončení revitalizace a jeho opětovném uvedení do provozu si je možné v areálu zapůjčit nejen vodácké vybavení, ale i kola a kolečkové brusle. Samozřejmostí je možnost tréninkových komerčních jízd na raftu, na kajacích a kánoích. Ubytování je v době provozu areálu možné v kempu či v turistické ubytovně. V areálu je také restaurace a několik hřišť.



**Obrázek 86.** Na fotografiích pořízených těsně po dokončení revitalizace je pohled na celý areál z vrtulníku. Osobní archiv Jakuba Průhera.

## 8 Závěr

Umělá dráha pro vodní slalom nevznikla v Českém Vrbném u Českých Budějovic náhodou, nebo šťastnou shodou okolností. Na středním toku Vltavy, tedy v jejím úseku mezi Českými Budějovicemi a Prahou se doslova psaly dějiny české kanoistiky. Na něm také probíhala drtivá většina ve své době oblíbených distančních kanoistických závodů, včetně toho nejslavnějšího, kterým byl vodácký maratón České Budějovice – Praha pořádaný s přestávkami v letech 1922 – 1959. Ten byl díky své délce 189 km, díky původně 32 jezům, které museli závodníci překonat, a díky trojím proslulým proudům patrně nejnáročnějším kanoistickým závodem nejenom u nás, ale potažmo i v Evropě a potažmo ve světě.

Kanoistika má v Českých Budějovicích dlouhou a bohatou historii. Její první průkopníci se zde objevili již v 19. století. Českobudějovická pobočka ČYK Praha také byla v roce 1913 jedním ze tří zakládajících členů Svazu kanoistů Království českého. O organizovaném kanoistickém dění se dá na Českobudějovicku mluvit již od počátku dvacátých let našeho století, kdy zde vznikly skautské oddíly vodní turistiky.

Rychlý rozvoj zdejší kanoistiky přerušila druhá světová válka. Po válce byla na krátkou dobu obnovena činnost v předválečných intencích. Po roce 1948 zde vznikla řada nových kanoistických oddílů, z nichž některé navázaly na činnost předchozích. K určité stabilizaci zdejšího kanoistického dění došlo po roce 1957. Nejsilnějším zdejším kanoistickým oddílem 50. let a první poloviny 60. let byl kanoistický oddíl TJ Dynamo, ve kterém byla sdružena řada vynikajících závodníků a krátce v něm působila i Lída Polesná.

Českobudějovičtí kanoisté byli i u začátků využívání naší nejtěžší přírodní trati, kterou jsou Čertovy proudy pod Lipnem. Rozvoj vodního slalomu v Č. Budějovicích sice nepřímou, ale zato silně ovlivnilo i založení armádního kanoistického oddílu Dukla Bechyně, kterým prošlo několik českobudějovických kanoistů, ze kterých se pak stali trenéři a nakonec i funkcionáři stojící u vzniku umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném.

Od konce 60. let se stal hlavním a posléze i zcela rozhodujícím subjektem vodního slalomu v Českých Budějovicích oddíl kanoistiky TJ Škoda. Ten se zaměřil na výchovu výkonnostních závodníků. Od roku 1973 pak byl pravidelným pořadatelem mistrovství Československa ve slalomu a sjezdu na Lipně. Prakticky ve stejné době v tomto oddílu vznikla myšlenka a následně začaly přípravné práce na vybudování umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném. Díky úsilí opravdové Jihočešky Lídy Polesné, jedné z největších postav československé

a světové kanoistiky, díky úsilí agilních činovníků oddílu kanoistiky TJ Škoda a nevšední vstřícnosti pracovníků vodohospodářského podniku Povodí Vltavy, získala v roce 1978 stavba umělé slalomové dráhy v části bývalého koryta Vltavy a na místě zrušeného jezu v Českém Vrbném stavební povolení. První tréninky zde proběhly již v roce 1981. K plnému užívání první verze trati v tomto areálu došlo v roce 1983. Při stavbě vlastní trati, stavbě loděnice, ubytovny, sociálního zařízení a při úpravě celého areálu odpracovali členové oddílu tisíce brigádnických hodin. Teprve dobudováním USD v Českém Vrbném vznikly v Českých Budějovicích a potažmo v celých jižních Čechách výborné podmínky pro další rozvoj vodního slalomu a kanoistiky. V podmínkách původní umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném následně vyrostlo šest seniorských státních reprezentantů, z nichž dva se nominovali i na olympijské hry.

Od konce roku 2009 do jara 2012 prošel vodácký areál významnou přestavbou a revitalizací. Ta byla z velké části financována z Regionálního operačního programu Jihozápad a částečně i městem České Budějovice.

V současnosti je vodácký areál Lídy Polesné nejenom špičkovou umělou slalomovou drahou, která patří svými parametry mezi tři nejlepší v České republice, ale je skutečným a velmi vyhledávaným sportovním, rekreačním a výcvikovým centrem nejenom regionálního, ale i celorepublikového významu. K bonusům areálu patří kromě jeho parametrů, velké rozlohy a přírodnímu charakteru, patří jeho poloha dnes již prakticky v intravilánu Českých Budějovic. Velký význam pro něj má i cyklostezka České Budějovice – Hluboká nad Vltavou, která vede okolo něj a jeho bonitu zvyšuje i sousední marína. České Budějovice tak mají vodácké centrum, o kterém řadu let sní některá naše velká města s bohatou vodáckou tradicí, jako jsou Brno, Olomouc, Plzeň a řada dalších.



## Seznam zkratk a některé údaje o v práci uvedených organizacích a kanoistických klubech

- ASVS – Armádní středisko vrcholového sportu.  
ATK – Armádní tělovýchovný klub (1948 – 1952).  
CKZ – celostátní kontrolní závody.  
ČKK Praha – Český klub kanoistů v Praze.  
ČOS – Česká (Československá) obec sokolská.  
ČOV (ČSOV) – Český (Československý) olympijský výbor.  
ČSČK – Československý červený kříž.  
ČSD – Československé státní dráhy.  
ČSSR – Československá socialistická republika (oficiální název Československa v letech 1960 – 1989).  
ČSTV – Československý svaz tělesné výchovy (1957 – 1989).  
ČÚV ČSTV – Český ústřední výbor Československého svazu tělesné výchovy (1969 – 1989).  
ČYK Č. Budějovice – Český Yacht klub Č. Budějovice (jako pobočka ČYK Praha zal. 1902), 1942 přešel klub pod KČT, 1946 pod Sokol Suché Vrbné, 1953 do DSO Lokomotiva Č. Budějovice, od 1957 TJ Lokomotiva Č. Budějovice.  
ČYK Praha – Český Yacht klub Praha (zal. 1893).  
DSO – Dobrovolná sportovní organizace + název (obecně platné 1953 – 1956).  
Dynamo České Budějovice (oddíl kanoistiky) – Založen v roce 1948 jako ZSJ Sokola JČE České Budějovice, 1953 do DSO Dynamo Č. Budějovice, od 1957 TJ Dynamo Č. Budějovice.  
ICF – International Canoe Federation (Mezinárodní federace kanoistiky od roku 1946).  
IRK – Internationale Repräsentantschaft für Kanusport (Mezinárodní kanoistická federace 1924 – 1946).  
ITVS – Institut tělesné výchovy a sportu Praha (1953 – 1958), ITVS UK (1959 – 1964), od 1965 FTVS UK.  
JČE – Jihočeské elektrárny  
JČKNV – Jihočeský krajský národní výbor.  
KČT/KČST – Klub českých (československých) turistů.  
KČV Praha – Klub Českých Vodáků Praha (zal. 1934).  
KDPM – Krajský dům pionýrů a mládeže.  
KIN – Koh-i-noor  
KNV – Krajský národní výbor (vyšší článek státní správy).  
KP – Krajské přebory.  
KTV – Katedra tělesné výchovy  
KTVS – Katedra tělesné výchovy a sportu  
KVS Praha – Klub vodních sportů Praha (zal. 1924).  
KVT Praha – Klub vodních turistů Praha, někdy Vodáci klubu turistů Praha, nebo Vodáci pražského odboru KČST (založen 1925 jako Kroužek vodních turistů).  
ME – Mistrovství Evropy.  
MS – Mistrovství světa.  
ms., zms. – Mistr sportu a zasloužilý mistr sportu (oficiální tituly udělované za vynikající sportovní výsledky- zpravidla medaile na OH, MS nebo ME).  
NSR – Německá spolková republika.  
ODPM – Okresní dům pionýrů a mládeže.  
OH – Olympijské hry.  
ONV – Okresní národní výbor (střední článek státní správy)

PF – Pedagogická fakulta  
PS – Pohraniční stráž.  
ROH – Revoluční odborové hnutí (jednotná masová odborová organizace v Československu v 50. – 80. letech).  
SK Č. Budějovice – Sportovní klub Č. Budějovice.  
STAR – Sportovní tělocvičné automobilové rozmanitosti (časopis).  
TJ – Tělovýchovná jednota + název (obecně platné od roku 1957).  
TSM – Tréninkové středisko mládeže (nejnižší článek péče o vrcholový sport v 70. a 80. letech).  
USD – umělá slalomová dráha (vodácká)  
VK – Veslařský klub (obecně), VK Blesk Praha.  
Vodní skauti – Skautské oddíly zaměřené na kanoistiku a vodní turistiku.  
VS Praha (VSK Praha) – Vysokoškolský sport Praha.  
VSK ČSTV – Výbor svazu kanoistiky ČSTV.  
VŠTJ – Vysokoškolská tělovýchovná jednota.  
VŠZ – Vysoká škola zemědělská.  
VT – Výkonnostní třídy ve sportu a turistice (dělení sportovců podle výkonnosti používané hlavně v 50. a 60. letech). Pro dospělé byly tři základní: I. – III. a nad nimi ještě mistrovská. Pro mládež byly VTM – výkonnostní třídy mládeže.  
VTJZ – vodácká turistická jízda zdatnosti ()  
YMCA – Young Men's Christian Association (křesťanské sdružení mladých mužů).  
ZSJ – Závodní sokolská jednota + název (obecně platné 1948 – 1952).  
ZÚ – Zemský úřad (vyšší článek státní správy).  
Zkratky lodních kategorií: C= kánoe (Canadier), C1 – kánoe jednotlivci, C2 – kánoe dvojic. C2 mix – kánoe smíšených dvojic (muž, žena), C2T – turistická kánoe dvojic. F= skládací kajak (Faltboot), F1 – skládací kajak jednotlivci, F2 – skládací kajak dvojic. K= Kajak, K1 – kajak jednotlivci, K2 – kajak dvojic.

## **Prameny a literatura**

### ***Archivní fondy a sbírky***

- SOA Třeboň. Fond kanoistické sekce KV ČSTV České Budějovice 1955 – 1964. Fond OV kanoistiky
- Okresní archiv České Budějovice. Fondy místní povahy. Tělocvičné a sportovní spolky ČYK Č. Budějovice, 180 C/19.
- Okresní archiv České Budějovice. Sbíрка listin a plánů ke vložce vodní knihy.
- Okresní archiv České Budějovice. Sbíрка map a plánů.
- Okresní archiv České Budějovice. Sbíрка fotografií a pohlednic.
- Národní muzeum Praha – Historické muzeum. Archiv tělesné výchovy a sportu. Sbíрка tělesné výchovy a sportu. Staniční kniha ČYK Č. Budějovice. Dostupné na [http://en.esbirky.cz/subject/3642088#googtrans\(en\)](http://en.esbirky.cz/subject/3642088#googtrans(en)).
- Jihočeské muzeum České Budějovice. Sbíрка negativů.
- Jihočeské muzeum České Budějovice. Sbíрка pohlednic a fotografií.
- Staniční kniha ČYK Č. Budějovice vedená v období 1928 – 1940.
- Osobní archiv Jakub Průhera bývalého reprezentanta ve vodním slalomu, v současnosti předsedy SK vodní slalom České Budějovice.
- Osobní archiv Miroslava Čapka, bývalého funkcionáře ČYK České Budějovice.
- Kronika oddílu kanoistiky TJ Lokomotiva České Budějovice.
- Kronika oddílu kanoistiky Slavia PF České Budějovice.
- Výroční zprávy kanoistického oddílu TJ Koh-i-noor.
- Výroční zprávy kanoistického oddílu TJ Škoda.
- Výsledkové listiny kanoistických závodů v Jihočeském kraji uspořádaných v letech 1955 – 1987.

### ***Periodika***

- Československý sport, roč. 1954.
- Jihočeské listy, roč. 1920 – 1938.
- Jihočeská pravda roč. 1945 – 1985.
- Kanoe a kajak (Časopis svazu kanoistů RČS), roč. 1934 – 1948.
- Lodní sporty, roč. 1949 – 1956.
- Národní listy, roč. 1926.
- Republikán 1922 – 1930.
- Rudé právo, roč. 1950 – 1989. (Digitalizovaný archiv Ústavu pro českou literaturu AV ČR).
- Stadion, roč. 1953 – 1989.
- Sportovní sláva, roč. 1954 – 1957.
- STAR, roč. 1926 – 1938.
- Vodní sporty, roč. 1926 – 1933.
- Zpravodaj tělocvičné jednoty Sokol I, roč. 1933.

### ***Tištěné prameny***

- 25 let VŠTJ Slavia VŠZ České Budějovice.* (1986). České Budějovice: VŠZ.
- Padesát let Klubu československých turistů.* (1938). Praha: KČST.
- Sedmdesát pět let pod plachtami (Český yacht klub 1893).* (1968). Praha: TJ Slavoj Vyšehrad.
- Yachetní sport, kanoe, vodní turistika.* (1931). Praha: ČYK.
- Vodácká ročenka.* (1972). Č. Budějovice.

*Vodácké centrum Lídy Polesné České Budějovice - České Vrbné.* (1995). České Budějovice: Sportovní klub vodní slalom.

*Vodácký areál Lídy Polesné České Budějovice. Středisko vrcholového sportu.* (2010). České Budějovice: Sportovní klub vodní slalom.

### **Literatura**

Brzák, F. (1956). *Stavba kanoí a kajaků*. Praha: STN.

Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. republice a cizině*. Praha: Almanach sportu.

Hudler, P. (1976). Umělá dráha pro vodní slalom v Českém Vrbném u Č. Budějovic. *Povodí Vltavy: Informační zpravodaj*. 3-4/76, s. 39-40.

Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J., & Vacek, V. (1982). *70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR*. Praha: ČÚV ČSTV.

Kössl, J., & Waic, M. (1992). *Český tramping 1918 – 1945*. Praha + Liberec: Práh + Ruch.

Ninger, M., & Koliš, J. (2003). *Český sport 1862 – 1914*. Kladno: Nezávislý novinář.

Novotný, K. (1984). *90 let TJ Koh-i-noor Č. Budějovice*. Č. Budějovice TJ Koh-i-noor.

Odvárko, V. (1980). *Významní funkcionáři a závodníci podílející se na rozvoji vodního slalomu v ČSSR do r. 1979*. (Diplomová práce). Praha: Univerzita Karlova FTVS.

Plicka, K. (1965). *Vltava*. Praha.

Polesná, L. (1979). *Hranaté medaile*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství.

Pollert, J. (1996). Umělé dráhy pro vodní slalom - návrh a provoz z pohledu olympijských a jiných světových soutěží. *Vodní hospodářství*. 46, č. 7, s. 241–244.

Rolínek, J. (1988). *Historie kanoistiky v Českých Budějovicích*. (Diplomová práce). České Budějovice: Pedagogická fakulta.

Smotlacha, F. (1935). *Vývoj a dějiny kanoistiky a vodní turistiky v Československu*. Praha.

Štumbauer, J. (1992). *Dějiny spolkové tělesné výchovy a sportu v Českých Budějovicích od poloviny devatenáctého století do roku 1938*. (Habilitationní práce). Praha: Univerzita Karlova – Fakulta tělesné výchovy a sportu.

Štumbauer, P. (2015). *Historie kanoistického závodu České Budějovice – Praha*. (Bakalářská práce). Č. Budějovice: Jihočeská univerzita – Pedagogická fakulta.

Štumbauer, J., & Štumbauer, P. (2015). *Historie kanoistického závodu České Budějovice – Praha*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, s. 59.

Teklý, V. (1938). Vodáctví v Klubu čs. turistů. In: *50 let Klubu čs. turistů*. Praha: KČST.

Teklý, V. (1947). *Kilometrůž českých řek. II. doplněné vydání*. Praha: KČST.

Teklý, V. (1955). *Vodní turistika*. Praha: STN.

Voves, L. (2014). *Vývoj umělých drah pro účely vodního slalomu*. (Diplomová práce). Praha: UK FTVS.

Wála, K. (1928). *V kanoích napříč Evropou*. Praha: Čs. grafická unie.

### **Plány a mapy**

*Kompletní letecké mapy ČR 1952 – 1956*. Dostupné na <http://kontaminace.cenia.cz/>.

*Podrobná mapa Vltavy Č. Budějovice – Štěchovice*. (zač. 30. let). Praha: Český klub kanoistů. *Střední Povltaví. Soubor turistických map*. (1978). Praha: Kartografie. [Měř. 1:75 000].

### **Elektronické a internetové zdroje**

České Budějovice a okolí ve 20. století. Prodejní DVD. (2014). Most: Jaroslav Hron. <http://archivnimapy.cuzk.cz/>.

[http://budejovicepraha.cz/?page\\_id=16](http://budejovicepraha.cz/?page_id=16), 139-191, 306 a 1488.  
[http://budejovicepraha.cz/wp-content/uploads/vysledky\\_historie.pdf](http://budejovicepraha.cz/wp-content/uploads/vysledky_historie.pdf).  
<http://www.c-budejovice.cz/cz/rozvoj-mesta/mesto-a-voda/stranky/z-historie.aspx>.  
[http://www.encyklopedie.ckrumlov.cz/docs/cz/region\\_histor\\_voslcp.xml](http://www.encyklopedie.ckrumlov.cz/docs/cz/region_histor_voslcp.xml).  
<http://www.horydoly.cz/vodaci/stvanice-druhy-vodacky-kanal.html>.  
<http://www.kanoe.cz/home/prehled-rubrik/27-trate/300>.  
<http://www.padler.cz/freestyle>.  
<http://www.raft.cz/kanaly.aspx>.  
<https://mapy.cz/letecka>.  
<https://www.siko.cz/>.  
<http://sechtl-vosecek.ucw.cz>. Album historických fotografií.  
<https://www.slalom.cz/slc61-konkretni-stavebni-prace>.  
Ježek, S. *České Vrbné*. (2005). Dostupné z: <http://www.kanoe.cz/home/prehled-rubrik/27-trate/300>.  
Ouředník, V. (2012). *Stručné dějiny armádního vodního slalomu*. Dostupné z: <http://www.duklabrandys.cz/node/1>.  
Prüher, J. (2012). *Revitalizace*. Dostupné z: <http://www.slalom.cz/revitalizace-vodackeho-arealu-ceske-vrbne.php>.

### **Filmy**

Čáslavský, K., & Vantuch, P. (2003). *Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech*. Praha: Česká televize.  
*Československý filmový týdeník*. (1958), č. 26.  
*Filmové noviny*. (1949), č. 25.  
Haml, V., Fojtík, M., & Šmajsl, J. (1957). *České Budějovice – Praha*. Praha: Československý armádní film. (Národní filmový archiv).  
Hrubý, M., Prokop, P., & Pipka, J. (1959). *Vodácký maratón*.  
Pech, A. (1912). *Svatojánské proudy*. Praha: Kinofa. (Národní filmový archiv).