PŘEDMLUVA.

Vedením kanoistického oddílu jsem byl požádán na sepsání mých vzpomínek ze stavby naší loděnice. Jarmilka Podloucká mi zapůjčila deník stavby a několik desítek fotografií.

Nejdříve jsem si říkal, co o tom budeš psát? Koho bude zajímat čtení, co jste před 58 lety dělali. Vzpomněl jsem si ale, jak ten sen o postavení takovéto loděnice vznikl. Vznikl v jednom pražském vodáckém klubu při dvouhodinových přestávkách, kam jsme vždy s Edou na lodi zajeli, když byly v Praze závody. Probíhaly většinou po celý den s dvouhodinovou polední přestávkou. Teď jsem cítil, že je nutné čtenářům říci, kdo vlastně jsme? Kdo měl ty sny? Tak vznikla první kapitola.

Druhá kapitola ukazuje, jak se vyplácí dlouhodobá výchova mladých adeptů kanoistiky.

V třetí kapitole se pak dozvíte, jak bylo možné bez koruny v kapse, postavit takovou obří v té době nejmodernější loděnici, široko daleko bez konkurence.

Následuje kapitola, která se zabývá novým platem. Těžko při čtení této kapitoly uvěříte, co vše se v minulém režimu mohlo stát, jakým absurdním situacím jsme museli čelit.

V další kapitole se dozvíte o porušování civilizačního kódu dobrovolně přijatého většinou civilizovaného světa, jak se chovat k lodi, která je rodu ženského a tak se k ní, jako k ženě máme chovat. To bylo porušováno jak za válečného protektorátu, tak i za komunistického režimu.

Nemohl jsem se nezmínit o získání chaty ve Vítkovicích i o tom, jak jsme byli nuceni vzhledem k nedostatku finančních prostředků pro chod oddílu provozovat nákladní autodopravu.

Dále se dozvíte, jak jsme vyřešili nedostatek závodních lodí, jak jsme nahradili nevyhovující turistické lodě pro sjíždění divokých toků našim návrhem moderní slalomky.

Tyto činnosti, které se v tomto souboru vyskytují, se uskutečnily v letech 1949 až 1968, pod vedením pětičlenného výboru, který vám představuji v kapitole Stavba loděnice.

Doufám, že vás ten můj pohled oknem do minulosti našeho kanoistického oddílu alespoň trochu zaujme.

OBSAH

Předmluva	str. 1
Nedosažené ambice zakladatelů vodáckého oddílu	str. 3
Rozkvět našeho oddílu	str. 11
Stavba loděnice	str. 17
Stavba plata	str. 61
Přejmenování lodí	str. 68
Stavba lodí	str. 73
Nákladní autodoprava	str. 77
Pořízení chaty ve Vítkovicích	str. 78
Dosažené úspěchy	str. 84
Závěr	str. 88

Autoři fotografií: Ing. Vladimír Vonka
Miloš Sosna
Lubor Melich
Vilém František Pulda

Koláže: Vilém František Pulda

Podklady: Výsledky závodů převzaty z brožury „50 let zbraslavské kanoistiky“

Fotografie: z archivů Jarmily Podloucké, Ing. Vladimíra Vonky, Marty Seifertové, Viléma Františka Puldy

NEDOSAŹENÉ AMBICE ZAKLADATELŮ VODÁCKÉHO ODDÍLU

Závodní kanoistiku jsme s Edou Fulínem začali dělat v r. 1949. Většina hlavních závodů se odehrávala v Praze. Zde bylo soustředěno nejvíce kanoistů a jejich příznivců v republice. Byla zde řada vodáckých oddílů a Vltava mezi pražskými mosty byla plně vyhovující na vytyčení tratě na 1 km a na 10 km tratě s obrátkami. Na těchto dvou tratích probíhaly závody mistrovství republiky a kvalifikační závody pro stanovení reprezentačního týmu. Byly to též olympijské disciplíny. Mimo těchto závodů probíhaly během sezony další klubové závody. V Praze to většinou bylo zase na těch dvou klasických tratích, ale v jiných městech byla délka tratě většinou dána místními vodními podmínkami. Říkali jsme jim „pouťáky“.

Závody v Praze byly většinou celodenní s dvouhodinovou přestávkou pro oběd. Tu dvouhodinovou přestávku, jsme vždy s Edou strávili v podolském kanoistickém oddílu KVAS.

Atmosféra v oddíle KVAS nám učarovala. Celá ta společnost mě připadala jako dobře fungující velká rodina. Nebyli tam jen závodníci, scházely se tam celé rodiny bývalých závodníků. Chodili tam na pokec se spřízněnou duší, zahrát si volejbal či nohejbal, byly tam máminy s kočárky, hrály si tam děti. U kustoda s manželkou si bylo možno koupit občerstvení. Vzpomínám na krajíc chleba se škvarkovým sádlem a k tomu limonádu. Pohovor s našimi soupeři v KVASu byl daleko neformálnější než v době závodů. Bavili jsme se s naším idolem Felixem - Janem Brzákem nejúspěšnějším československým kanoistou. Byl to tichý, skromný člověk. Učaroval mi Bóža Karlík, který mě několikrát pozval, abych si s ním zajel. Čekali jsme na své parťáky, on na Oldu Lomeckého a já na Edu. Bóžovi bylo už 42 let, ale na lodi to znát nebylo. Někdy jsme si tam nechávali loď a trénovali jsme v Praze.

Později, když jsem jezdil na singlovce, jsem se blíže seznámil s Pepíkem Holečkem. Inteligence z něho vyzařovala, a když mě nabídl v r. 1951, abychom spolu postavili dle jeho návrhu dvě singlovky, jedna pro něj a ta druhá pro mne, byl jsem v sedmém nebi. Další významná postava byl Franta Čapek. S kanoistikou začal poměrně pozdě, Před tím závodně zápasil, asi v muší váze. Byl šlachovitý, menší postavy a nesmírně sebevědomý, které z něho před závodem vyzařovalo podporované ještě hlasitými průpovídkami. Jeho soupeři ještě než závod začal, si byli skoro jisti, že ho nemohou porazit. Jak nám vyprávěl, nejlépe si to vychutnal před finálním závodem na 10.000 m ve Wembley při londýnských olympijských hrách v roce 1948. Jeho soupeřům funkcionáři nosili singlovky na vodu, některým dávali pádlo do ruky až na platě a najednou Franta tam kráčí s obrácenou singlovkou nad hlavou v natažených pažích a hlasitě si prozpěvuje. Vyšlo mu to dokonale. Zlatá medaile, ale též protest proti jeho singlovce. Funkcionáři zahraničních závodníků si všimli odlišnosti stylu Franty. Franta nevytáčel pádlo při ukončení záběru, pádloval jako deblista a singlovka jela rovně.

Po závodě se vrhli na loď a přeměřovali, délka, šířka, zjišťovali též váhu. Vše odpovídalo požadovaným hodnotám. Nalezli však příčinu stylu Franty. Upravil část boku singlovky, která byla pod vodou a na straně, na které pádloval. Vytvořil

tam bouli z rozdrceného korku a lepidla, která po uschnutí a vybroušení byla asi 20 cm široká a v nejvyšším místě asi 2 cm vysoká. Po natření singlovky barvou byla boule skoro neznatelná, ale stačilo to udržet loď v přímém směru bez stálého vytáčení pádla. Mezinárodní komise protest neuznala, protože singlovka Franty Čapka splňovala požadované míry a váhu, ale současně upravila požadavky na singlovky, které po těchto olympijských hrách musí být souměrné v podélné ose.

Den před závodem C1 na 1.000m za Frantou přišel výborný Kanaďan, který byl předpokládaným největším soupeřem Pepíka Holečka a chtěl, aby mu Franta tu svojí loď půjčil. Než mu jí Franta půjčil, šel se zeptat Pepíka. A jeho odpověď? Jen mu ji půjč, to mu nebude stejně nic platné, když na tom neumí jezdit. A měl pravdu. Pepík vyhrál zlatou.

Mimo těchto reprezentantů byli v KVASu ještě další. Bohumil Kudrna, Olda Lomecký, Míla Pech a Ing. Alfréd Jindra. Poznali jsme tam též JUDr. Karla Popela, který byl potom od roku 1954-1960 předsedou Mezinárodní kanoistické federace. S Edou jsme pak snili o takovéto atmosféře, jakou jsme zažívali v KVASu. Takovou bychom jednou chtěli mít na Zbraslavi. Zatím to byl jenom sen. Věděli jsme, že prozatím to není možné. Vždyť jsme vodácký oddíl na Zbraslavi založili teprve před necelým rokem a pronajatý prostor v bývalé restauraci u Mičánů, jako loděnici, máme jen několik měsíců. Potřebujeme více členů, kteří se budou závodní kanoistice soustavně věnovat. Zatím jsme s Edou sami.

Letos s námi začal trénovat Jarda Poupa. Chce jezdit v kategorii C1. Nemá ještě ani závodní loď a singlařské pádlo. Je do toho ale zapálený a přímo hltá každou radu, kterou mu dáváme. Věřím, že bude dobrý singl kanoista. Jezdil na oddílové staré singlovce, ale pádla jsme měli jenom deblařská.

Vzpomněl jsem si na Vráťu Růžičku, jezdil na C1, a s kterým jsem se setkal minulý rok na závodech v Praze. Přišel za mnou. Věděl, že jezdím s Edou za vodácký oddíl Zbraslav a ptal se mi, jestli na Zbraslavi také bydlím. Když jsem mu řekl, že ano, tak říkal, že má dům na Zbraslavi v Záběhlicích v ulici Pod Chaloupkami a že se tam teď stěhuje. Současně mi řekl, že končí se závodní činností, že je příliš zaneprázdněn svým zaměstnáním. Vzpomněl jsem si na tento rozhovor a Vráťu jsem na Zbraslavi navštívil.

Krátce jsem mu vysvětlil situaci v našem oddíle a požádal jsem ho o zapůjčení singlařského pádla pro Jardu Poupu. Bylo to asi týden před prvním závodem Jardy, na který jsem ho přihlásil. Vráťa bez řečí mu pádlo půjčil. Slíbil jsem mu, že Jarda si na pádlo za týden zvykne a odjede s ním svůj první závod a pak si podle něj udělá své pádlo. Jarda byl zručný truhlář. Jak jsem řekl, tak se to též stalo. Jarda dokonce ten svůj první závod vyhrál. Udělal si hned dvě pádla, a když jsem Vráťovi pádlo s poděkováním vracel, nabídl jsem mu členství v našem oddíle. Vráťa to akceptoval a my až za řadu let poznali, jakým velkým činem se bude podílet na úspěšném chodu našeho oddílu.

V roce 1950 jsme již s Edou byli v rozšířeném národním mužstvu. Při jednom závodě na trati 1 km jsme se dostali do nepříjemné situace. Byl to závod, ve kterém jeli reprezentanti Brzák - Kudrna, Havel - Pecka a další dvojice z rozšířeného národního mužstva. Jedna dvojice však byla unikátní. Na bojce č. 1, byla vylosována nově sestavená dvojice Sieger - Zígler, kteří v té době byli dva

nejlepší singlaři.

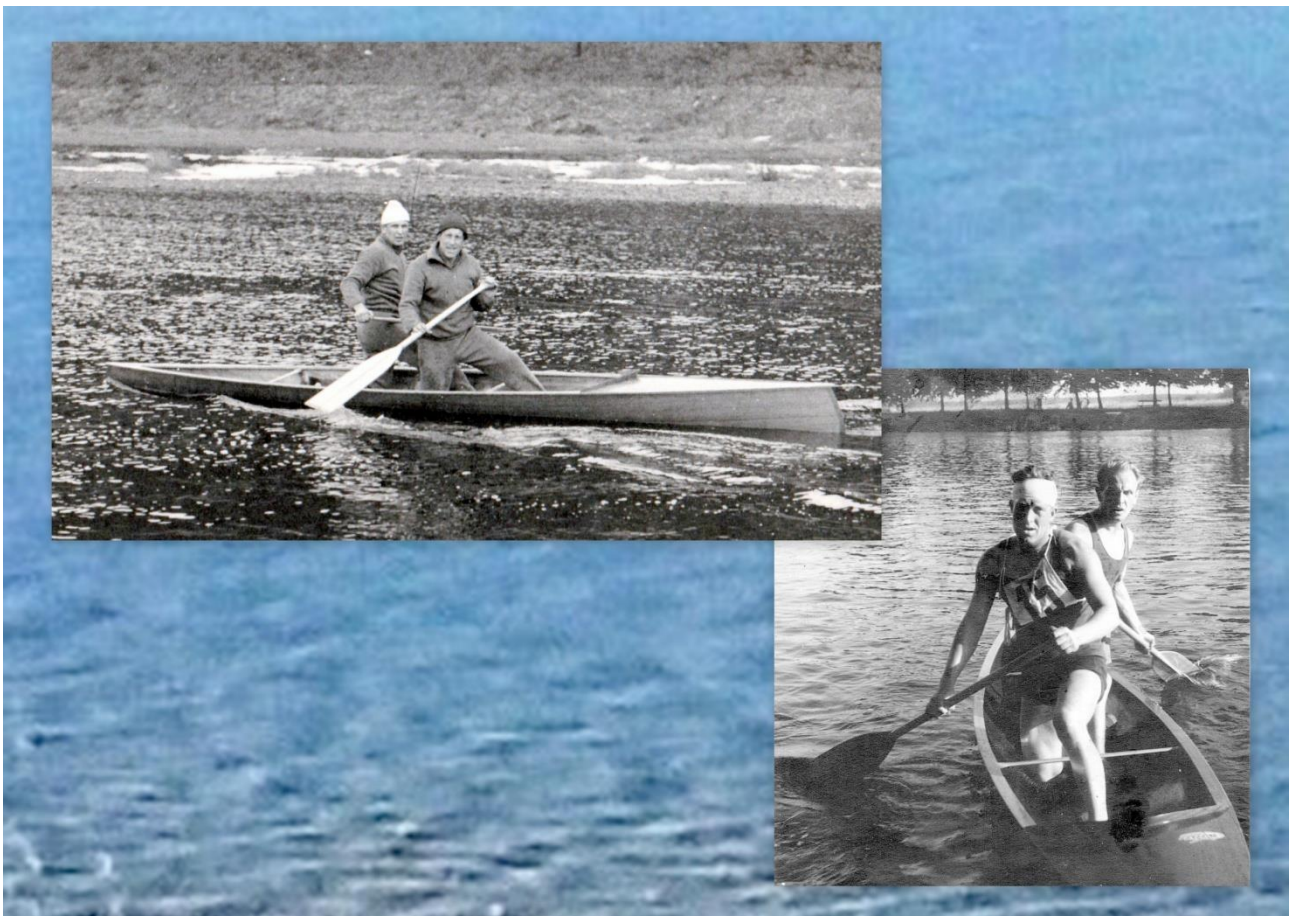
Nápad se zrodil v hlavě Slávy Siegra, který po určitou dobu roztrušoval, že kdyby jeli s Ziglerem debla, že by nás všechny porazili. Zieglerovi se to moc nelíbilo, ale nakonec se nechal Slávkem zlákat a občas je pak bylo možno vidět, jak spolu jedou na deblovce. A toto byl jejich první závod. Další pořadí byla dvojice Dvořák -Štefka, Fulín - Pulda, Brzák - Kudrna a další čtyři dvojice, ze kterých si pamatuji jen dvojici Havel - Pecka. Když byl závod asi v polovině, Felix s Kudrnou měli na nás asi půl lodě, Dvořák - Štefka jeli trochu za námi, ale Sieger - Zigler byli minimálně na úrovni Brzák-Kudrna. Co se dělo na pravé straně jsem nesledoval.

Najednou se stalo něco neočekávaného. Eda musel přestat pádlovat, aby nenastala kolize s Brzákem a Kudrnou. Ti pokračovali v plném tempu a najednou byli celou lodí před námi, ale v naší trati. To trvalo několik vteřin a pak se vrátili na svojí trať. My jsme ztratili, ale přesto jsme přijeli čtvrtí.

Výsledek v cíli byl velké překvapení. Sieger - Zigler, Brzák - Kudrna, Havel - Pecka, Fulín - Pulda atd. Za prohru naší nejlepší dvojice vinil Kudrna nás. Nám to do očí neřekl, ale všude vyprávěl, že jsme jim jeli v cucu, a tím snížili jejich rychlost. Kdybychom my jim vjeli do dráhy, určitě by nás rozhodčí diskvalifikovali. Po závodech jsme šli s Edou za Felixem a ptali jsme se ho, co se stalo. Odpověděl nám. Bohouš, moc sledoval Siegra s Ziglerem a to bylo asi, co se stalo. Kudrna byl zadák, který více odpovídá za udržení lodě ve své trati. Stačil moment nepozornosti, vynervovaného Kudrny z možného neúspěchu, která se určitě podílela na jejich porážce.

Celou sezonu v roce 1950 jsme byli velice aktivní. Nejvíce nám vyhovovala trať na 10 km. Zúčastňovali jsme se všech hlavních závodů, ale pokračování naší kariéry nebylo v našich rukách. Eda odchází na podzim na dvouletou povinnou vojenskou službu a já příští rok jdu též k odvodu. Doufali jsme, že Eda během prvního roku dostane občas dovolenku, abychom se mohli zúčastnit některých závodů a kdybychom si udrželi náš standard a v dalším roce, kdy já již budu na vojně, by nás mohli vzít do ATK. To byl náš velký sen. Jeden z posledních závodů této sezony byl kvalifikační, pro sestavení reprezentačního týmu pro utkání s Maďarskem. Kvalifikovali jsme se.

Věděli jsme, že do Maďarska pojedou vždy dvě lodě z kategorie. My jsme byli druzí v závodě na 10 km. Naše radost trvala jen do doby, než k nám přišel Šašoun, (tak ho všichni oslovovali, jeho pravé jméno je Alexandr Střízek). Byl to funkcionář, který měl na starost sjednávání mezinárodních utkání. Řekl nám: „Kluci sice jste se kvalifikovali, ale já jsem musel ještě před závody poslat Maďarům sestavu týmů a na desítku jsem tam uvedl Brzák - Kudrna a Kadlec - Zedník (plzeňáci). Ale příště určitě pojedete.“ Ještě jsme stačili se zúčastnit závodu Budějovice – Praha 188 km, který se jel ve čtyřech etapách, ve dvou dnech. Závod jsme s úspěchem dokončili.



Fulín – Pulda, dvojice, která to všechno začala.

Věřili jsme, že budeme spolu po vojně, anebo již během pobytu na vojně, zase závodit. Po nástupu Edy na vojnu jsme hledali možnost, jak si spolu zatrénovat. Dohodli jsme se, že za dva dny sjedeme o velikonocích Vltavu z Budějovic na Zbraslav (180 km). Eda si zažádal o třídenní dovolenku. Když ji obdržel, zaslal jsem naší Irku do Budějovic. Dva dny před datem Edovy dovolenky se přiostřila válečná situace mezi Severní a Jižní Koreou, které jsou od nás vzdálené víc jak 10.000 km. Byla vyhlášena vojenská pohotovost, což znamenalo též zrušení všech dovolenek.

Eda se s tou absurdní situací nedovedl smířit, vyžadoval dodržení odchodu na dovolenku. Byl dán do vazby a nařčen z pokusu o vzpouru. Byl s ním vojenský soud, prodloužili mu vojenskou službu o 7 měsíců, dostal „garňák“ (lidově garňák je ze slova garnison, čili vojenské posádkové vězení), což znamenalo, že nesmí dostat žádnou dovolenku či další výhody, které mohou získat běžní vojáci v presenční službě.

Okamžitě byl převelen k útvaru PTP (pomocný technický prapor). Hlavním vybavením zde byly krumpáče a lopaty. Tím také skončila naše závodní činnost. Dobře jsme to oba věděli a byli jsme z toho smutní. PTP založil v naší armádě dle sovětského vzoru ministr národní obrany generál Alexej Čepička. Příslušníci útvaru PTP byli vojíni, o kterých se vědělo, že jsou odpůrci režimu. Byli to ve velké většině inženýři, doktoři, faráři apod.

Život se ale nezastaví a běží dál. Oblíbil jsem si závodění na kanoi a nechtěl jsem se toho vzdát. V našem oddíle se mi nabídl Vašek Kobylka. Já jsem nabídku nepřijal. Chtěl jsem si to dobře rozmyslet. Uvažoval jsem o Vláďovi Ludvíkovi, který byl můj nejlepší kamarád již od skautských let. Lidsky jsme si spolu rozuměli, jezdit na kanoi uměl, soustavné tréninky nutné na závodění nikdy ale neprodělal. Byl ale ve výborné fyzické kondici. Jeho tělo bylo při pohybu hra viditelných svalových partii. Svojí obdivuhodnou postavu získal denní aktivitou v práci. Byl výborný tesař a po práci ještě pomáhal kamarádům a přátelům s tesařskými pracemi při stavbě domů svépomocí, anebo rekonstrukcí stávajícího obydlí. Ne nadarmo si ho vybral místní sochař Babíček, aby mu stál jako model. Dostal státní zakázku na sochu horníka v pracovních kalhotách na nahém těle, která měla být v životní velikosti před některým z uhelných dolů.

Vláďa mojí nabídku přijal a začali jsme spolu trénovat. Jelo se ještě několik posledních závodů v této sezóně. Vybrali jsme si jeden klubový závod v Praze. Na přípravu jsme měli tři týdny. Po několika tréninkách, jsme se sjeli a začali jsme s opravdovým tréninkem, jaký jsme dělali s Edou. A zde jsem se dopustil kardinální chyby. Neuvědomil jsem si, že při pádlování jsou zapojeny též jiné svalové partie a pracují v jiném rytmu než ty, které Vláďa zaměstnává při činnosti tesaře. Vláďa poctivě chodil na tréninky a já cítil, že děláme velké pokroky. Proto jsem byl ještě více překvapený, když dva dny před naším prvním závodem mi řekl, že na závod nepojedeme. Řekl mi, já už dál nemůžu. Bolí mě celé tělo, blbě spím, jsem strašně unavený, já závodit nebudu. Bylo mi to líto, ale teprve teď jsem si uvědomil, že jsem to zavinil já. Já jsem Vláďu uštval. Měli jsme s Vláďou tréninky, jako s Edou po dvou letech ježdění.

Na Zbraslavi jsem se potkal se Slávou Siegrem. Byl původem zbraslavák, ale v této době bydlel v Praze. Měli spolu s bratrem Mirkem dům v ulici Pod Chaloupkami. Později, když byl ženatý, se na Zbraslav přestěhoval. Sláva mě překvapil. Věděl, v jaké jsem situaci a nabídl mně, abych s ním jezdil debla. Jezdil občas debla se Zieglerem, ale ten trvale debla jezdit nechtěl. Byl jsem potěšen jeho nabídkou, ale říkám, vždyť jsme oba leváci. Odpověděl mi, to není problém, to si na pravé straně za chvíli zvykneš. Já jsem si to ani neuměl představit, že bych jezdil na pravé straně a nabídku jsem nepřijal, Tímto jsem definitivně ukončil závodní činnost na deblovce a rozhodl jsem se pro singlovku.

Rekreačně jsem na singlovce jezdil, ale nikdy jsem na závodění nepomýšlel. Na Zbraslavi jsme žádnou závodní singlovku neměli. V té době se běžně neprodávaly. Závodníci si je většinou stavěli sami. V současné době to pro mne nebylo řešení, chtěl jsem co nejdříve závodit. Vzpomněl jsem si na loď Franty Čapka, na které vyhrál v roce 1948 zlatou medaili na londýnských olympijských hrách. Franta po olympiádě, dnes již nelegální „nádor“ na levém boku odstranil a kanoi znovu natřel. Už na ní nejezdil, za ty dva roky byly singlovky všelijak vylepšované a hlavně nebyly těžší než minimální váha 20kg. Hlavně tu váhu Čapkova singlovka překračovala, ale pořád to byla v mých očích dobrá loď. Jel jsem do KVASu a singlovka tam skutečně ještě byla na jednom z nejvyšších krakorců.

Když jsem vyhledal Frantu a projevil mu zájem o koupi jeho lodě, byl více než vstřícný. Vynesli jsme singlovku na trávník před loděnicí, já si ji prohlédl a ptal

jsem se na cenu. Již si nepamatuji, kolik to bylo, ale byl jsem příjemně překvapen její nízkou cenou. Plácli jsme si, on mi ještě půjčil pěnu a pádlo. Do KVASu jsem přijel vlakem a tramvají a domů šťastný jsem se vracel na mojí „ nové singlovce“. Později jsem se dozvěděl, že právě ta váha odrazovala zájemce a že Franta byl rád, že ji konečně prodal.

Cestou na Zbraslav jsem si na ní zvykl a tak začala moje závodní činnost na singlovce. Loď Franty Čapka jsem měl rád. Byla to unikátní loď, postavená na čílkách, ale byla těžší a její tvar již neodpovídal nejmodernějším singlovkám.

F. Pulda na bývalé problémové lodi od Franty Čapka

Vzhledem k našemu výsledku na deblu byl jsem zařazen hned do kategorie juniorů. Pamatuji si na dva závody. Na jeden asi proto, že se mi zachovala fotka ze startu Koníčkova memoriálu na Jarově a druhá fotka ze starého zbraslavského mostu, kde jsem byl v pozici vedoucí lodě a ve které jsem dojel až do cíle. Druhý závod, který si dobře pamatuji, bylo mistrovství republiky, při kterém byl vypsán též závod juniorů na 10 km a já ho vyhrál. Potom se uskutečnila nabídka Ing. Pepíka Holečka, o které jsem již psal, a v jedné garáži v Praze, kterou Pepovi zapůjčil na krátkou dobu jeho přítel, jsme spolu postavili dvě singlovky.

Na jaře roku 1951 jsem byl odveden na plnění vojenské dvouleté služby. Nástup byl říjen 1951. Můj cíl byl dosáhnout během této sezony takovou úroveň, abych byl zařazen mezi ty sportovce, kteří nastupují do vojenské dvouleté služby a po ukončení šestinedělního přijímače jsou převedení do vojenského útvaru ATK.

Dle Šašouna, Venci Vacka, který končil se závodní činností a stal se funkcionářem a dalším funkcionářem Otou Halým, jsem byl ujištěn, že určitě budu po absolvování přijímače do ATK zařazen. Jen požadovali, abych jim dal adresu a název útvaru, až dostanu povolávací dopis. To jsem velmi rád udělal. Nastoupil jsem k protiletadlovému dělostřelectvu do Jiskrových kasáren v Olomouci.

Šestinedělní přijímač pro mne po té fyzické stránce nebyl problém. Jen občas mi vadila taková zbytečná „buzerace“ přicházející hlavně od mazáků, kteří si na nás „bažantech“ chtěli smlsnout. Neskonale jsem se těšil na konec těch šesti nedělí a již jsem se těšil na přespolní běhy a na zimní přípravu v ATK.

Po skončení přijímače a složení přísahy nám velitel přijímače oznamoval další zařazení a místo působení. Když došlo na moje jméno, tak mi řekl, že jsem měl být přeřazen do ATK, ale všichni maturanti dle rozkazu ministra obrany generála Alexeje Čepičky musí projít devítiměsíční školou pro důstojníky v záloze (ŠDZ). Po absolvování školy můžete být do ATK převeden. Bylo to pro mne obrovské zklamání. A zase ten Čepička. Ještě před tím, než vstoupil do armády, byl jeden z nejaktivnějších vysokých politických činitelů stalinského teroru v Československu. V padesátých letech jako vysoký úředník ministerstva spravedlnosti stál za vznikem táborů nucených prací, kam režim umísťoval skutečné i domnělé politické odpůrce. Jako trvalý svědek jeho činnosti je na příklad Branický most, známý jako „most inteligence“, kde veškeré pomocné práce zajišťovali vzdělaní lidé z různých oborů, včetně lékařů a teologů.

Po vstupu do armády se stal z vojína generálem. Byl jmenován ministrem národní obrany. Jeho nejvyšší moc byla v době, kdy se stal zetěm presidenta Klementa Gottwalda. Dle sovětského vzoru vytvořil v armádě pomocné technické prapory (PTP), ve kterých Eda strávil většinu doby svého působení na vojně. A nyní jeho nařízením o povinnosti absolvovat kurz pro důstojníky v záloze, se mi začíná vytrácet naděje na převedení do ATK.

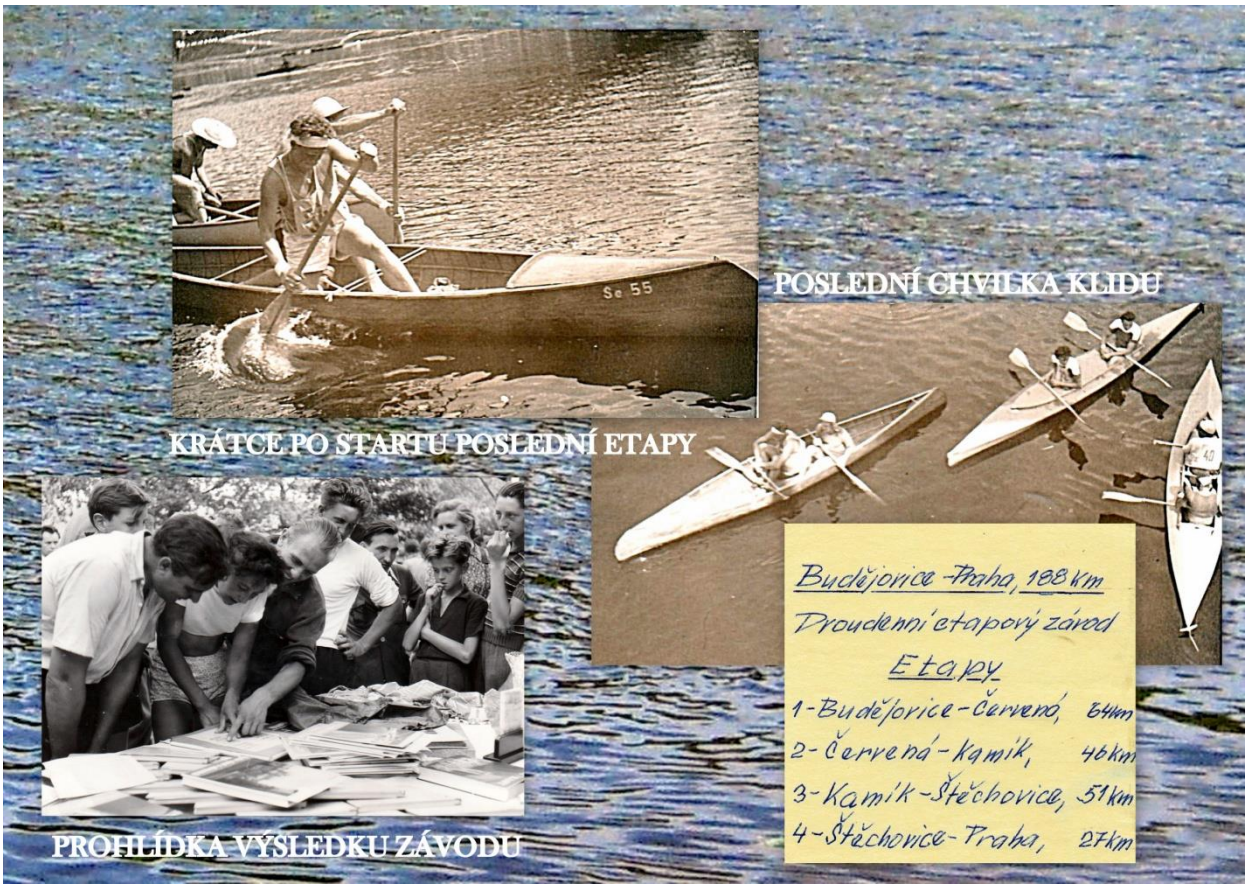
Po ukončení školy důstojníků v záloze jsem se stal podporučíkem základní služby. Naše světnice se vyprázdnila, většina absolventů již byla zařazena a odvelena k patřičným útvarům. Já jsem se již viděl, jak se se singlovkou, kterou jsem měl v loděnici u olomouckých vodáků, stěhuji do Prahy. Věřil jsem, že vedení splní slib, který jsem dostal před povinným nástupem do ŠDZ.

Na dvoře kasáren jsem potkal Jindru Smutného, se kterým jsem byl v přijímači. V civilu byl profesionální řidič a z toho důvodu si ho vybral pplk. Orlov, sovětský poradce našeho velitele školy. Zastavil jsem se s Jindrou a on se mi ptá, jestli jsem četl dnešní rozkaz. Po mé záporné odpovědi mi řekl, tak si to jdi přečíst. Ptal jsem se ho, co tam je zajímavého. Jeho odpověď byla, nebudu ti to říkat, raději si to přečti sám.

Šel jsem do podatelny a požádal jsem vojandu za stolem o zapůjčení dnešního rozkazu. Denní rozkaz byl společný pro školu důstojníků z povolání v Žižkových kasárnách a pro školu důstojníků v záloze v Jiskrových kasárnách. Rychle očima hledám, co Jindru upoutalo a již vidím odstavec s mým jménem. Nebýt tam židle, tak jsem se snad sesul na zem. Na základě požadavku armádního generála Čepičky o převodu odborníka na protiletadlovou obranu, na ministerstvo, za účelem vytváření nových předpisů je tímto rozkazem na ministerstvo převeden

nadporučík Kubera ze střelecké stolice a na jeho místo, vzhledem k tomu, že není k dispozici žádný důstojník z povolání, byl jmenován podporučík základní služby V. Pulda, který je tímto rozkazem převeden do stavu střelecké stolice Žižkových kasáren. Stal jsem se lektorem (učitelem) optiky a zaměřovacích zařízení pro předávání výsledných hodnot nutných pro úspěšnou střelbu protiletadlových děl.

Zbytek roku a celý druhý rok vojny zůstávám v Olomouci. A zase je v tom ten Čepička. Znemožnil nám karieru deblistů a mně svými rozkazy nejdříve oddálil můj převod do ATK až po absolvování ŠDZ a nyní definitivně skončila moje naděje na převedení do ATK. Moc Čepičky však nesahala do nebe. Po úmrtí jeho tchána presidenta Klementa Gottwalda rychle upadala. V roce 1956 byl zbaven všech funkcí a v roce 1963 byl vyloučen z KSČ. Dalších 27 let žil v zapomnění, ale jako dobře zabezpečený penzista.



ROZKVĚT NAŠEHO ODDÍLU

Po mém návratu z vojny v říjnu 1953 jsme měli oba jiné priority, než při odchodu na výkon vojenské služby. Eda se chtěl jako trenér věnovat mládeži a já jsem se během vojenské služby oženil a musel jsem se nám postarat o slušný byt přístavbou a rekonstrukcí domu, ve kterém jsme bydleli spolu s rodiči manželky.

Eda i já jsme ale byli členy výboru vodáckého oddílu. Byl jsem šokován, do jaké finanční situace nás nezodpovědné rozhodnutí neschopných politických veličin dostalo. V roce 1952 zastavili jakékoliv finanční podpory tělovýchovným organizacím a celá tělovýchova byla soustředěna v nových organizacích při ZO ROH národních podniků a do ozbrojených složek. To vyhovovalo pouze tělovýchovným složkám ve větších městech, kde byly též nějaké větší národní podniky, které je vzaly pod svá křídla. Nesčetné počty sportovních oddílů různých sportů tuto možnost neměly a musely ukončit svojí činnost.

Krajský přebor Poděbrady 1952

Tento problém se týkal též našeho oddílu. Celý rok 1953 se jezdilo na závody jen v Praze, kam bylo možno dojet po vodě. Nechtěli jsme se vzdát té dobře rozvinuté činnosti. Věděli jsme, že musíme něco udělat. Dlouho jsme o tom debatovali a dospěli jsme k názoru, že nebudeme jezdit za TJ Slavoj Zbraslav, ale přestoupíme s celým oddílem k nějakému vhodnému sponzoru. Nejvhodnější se nám jevilo spojení s modřanským vodáckým oddílem, který je v TJ Spartak Modřanské strojírny.

Oslava 1. máje po přestupu do TJ Spartak Modřanské strojírny

Společná fotka s modřanskými vodáky

V Modřanských strojírnách jsme měli svého „zvěda“, člena našeho oddílu Marii Vejvodovou. Marie měla funkci sekretářky a byla velmi dobře obeznámena se situací ve strojírnách. Zjistila, že do vodáckého oddílu se může přihlásit kdokoliv, ale vedení oddílu žádný nábor nedělá, protože nemají loděnici. Tu chtějí stavět v blízké budoucnosti. Zatím ale není vhodná doba. Ať se dohodneme s vedením vodáckého oddílu. Oddíl měl v té době maximálně 10 aktivních členů a vedoucí osoba byl Karel Šafář, který již jednou Edu a mne v roce 1949 přijal do jejich oddílu a později nám radil jak založit vodácký oddíl na Zbraslavi.

Jednání s Karlem Šafářem a ještě s jedním modřaňákem, jméno si již nepamatuji, bylo v kamarádském duchu a bylo úspěšné. Dokonce náš výbor zůstal stejný, jen jsme ho rozšířili o Karla Šafáře, který se stal zástupcem vedoucího.

Rozloučili jsme se s TJ Slavoj Zbraslav a v sezoně 1954 jsme již reprezentovali TJ Spartak Modřanské strojírny. Přestal být problém s dopravou na závody. Také jsme mohli zakoupit několik nových lodí a dostatečný počet pádel. Nyní jsme se mohli věnovat činnosti, na které jsme se na schůzi výboru oddílu shodli, vychovávat si v oddíle závodníky. Že to jde, nám potvrdil náš odchovanec Jarda Poupa, který získal první mezinárodní úspěch, když v roce 1954 na Mistrovství světa ve francouzském Maconu obdržel bronzovou medaili za třetí místo v kategorii C1 na 1.000 m.

Prvním trenérem mládeže byl Rudla Seifert, bývalý skaut, který zařadil do výchovy skautské pojetí, lásku k přírodě a kamarádství. Výsledek jeho trenérského úspěchu dostal pečeť v roce 1955, kdy na přeboru Československé republiky jeho dorostenci „Kajetáni“, získali první místo v kategorii pramic na 500 m. Vítěznou pramici jsem navrhl, a těsně před závodem jsme ji postavili.

V roce 1956 jsme se smírně rozloučili se Spartakem Modřanské strojírny a vrátili jsme se do TJ Slavoj Zbraslav. Důvody byly dva. Plánovaná stavba loděnice v Modřanech začne v roce 1956 a modřanští vodáci tím budou plně zaneprázdněni a ten druhý a hlavní důvod byl, že došlo k další změně, tentokrát rozumné refinancování tělovýchovných organizací.

Veškeré finanční prostředky obdrží jednotlivé sportovní svazy, které je pak budou rozdělovat jednotlivým tělovýchovným organizacím. Další významnou událostí našeho oddílu v tomto roce bylo uspořádání přeboru kraje Praha, v Davli na sázavské vodě. Uspěli jsme v organizační činnosti a s výsledky závodů dorostu a dospělých jsme byli též spokojeni.

Od roku 1956 v trenérské práci s mládeží pokračuje Eda Fulín a již v roce 1958 získal se svými svěřenci ocenění nejlepší vodácký oddíl mládeže v republice. V roce 1958 jsme pořádali první ročník veřejného závodu, „Zbraslavská pětistovka“, kterého se zúčastnily všechny pražské oddíly.

O našem oddílu vyšla v časopise „Svět v obrazech“ celostránková reportáž s fotografiemi o naší činnosti. Mimo mezinárodní úspěch Jardy Poupy v r. 1954 náš oddíl získal od založení v roce 1949 do roku 1959 řadu celonárodních úspěchů.

26. KVĚTNA 1951
Cena 9 Kčs
R. VII • Č. 22

SVĚT V OBRAZECH

Týdeník ministerstva informací a osvěty

Ve volných chvílích vyrobili příslušníci zbraslavského oddílu kopyta pro švédskou kanoi a kajak, takže v krátké době budou už moci jezdit na lodích vlastní výroby. Na snímku vlevo dole: Zbraslavští vodáci se připravovali na jarní sezónu cvičením na suchu ● Uprostřed: Jeden z nejaktivnějších členů celého oddílu, jak v práci, tak při získávání nových členů V. Pulda při jízdě. Loňského roku byl V. Pulda nejlepším juniorem na 10 km ● Vpravo: Oba vedoucí zbraslavského vodáckého oddílu Krčil a Humbal se již dnes pilně připravují na nastávající závodní sezónu.
Snímky Lubor Melich

S chutí a humorem provádějí všichni členové oddílu přípravu na vyjížďku

Rozmnožte řady sokolských vodáků

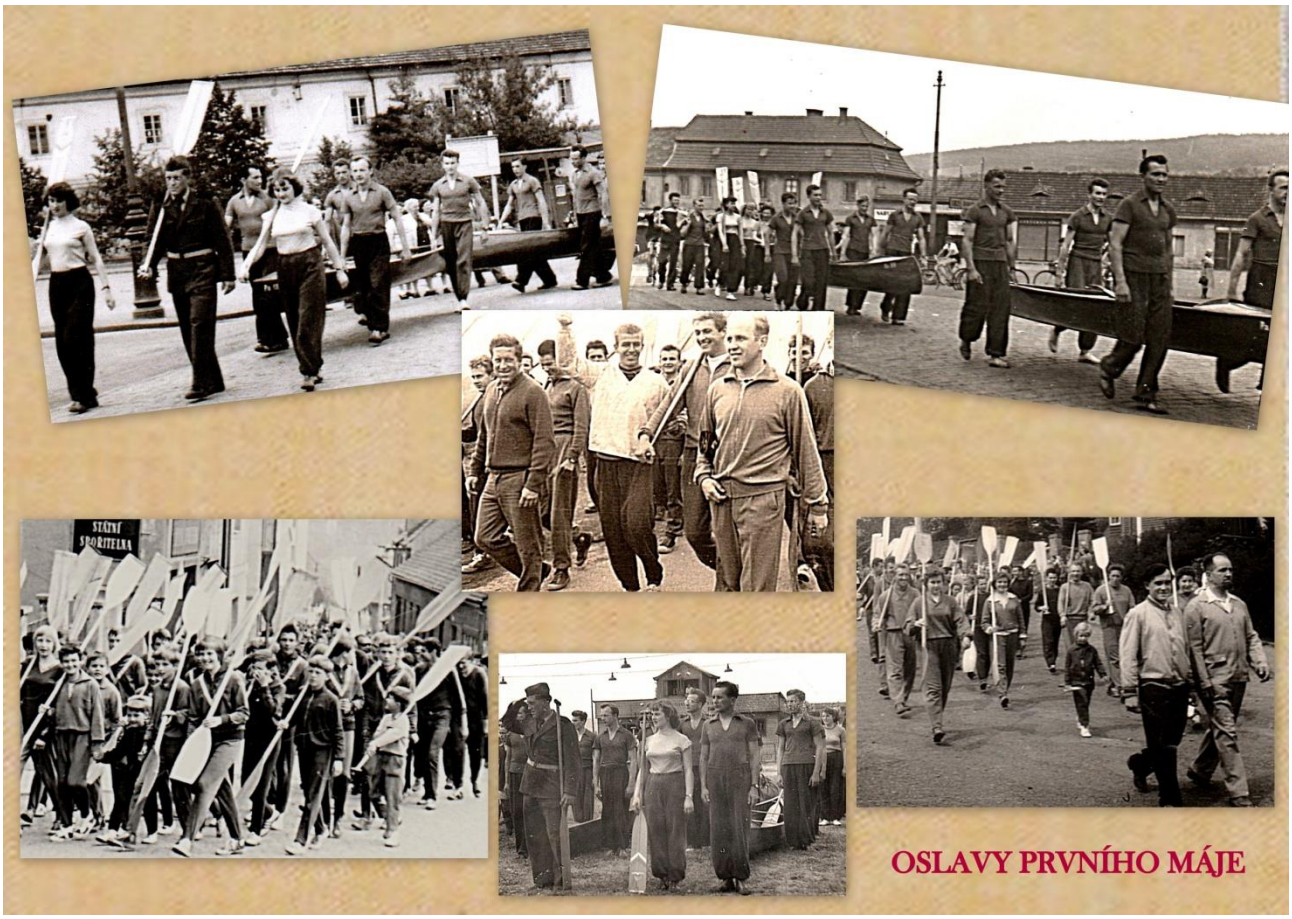
Vodácký sport získává rok co rok další příznivce. Vrcholná tělovýchovná organisace Sokol při tom vzorně pomáhá rozvoji tohoto krásného sportovního odvětví, v kterém naši representanti při mezinárodních utkáních získávají četné úspěchy. Příkladem dobré práce nám může být vodácký oddíl Sokola Zbraslav, ve kterém 40 mladých dělníků a studentů našlo při pěstování zdravého sportu odpočinek a rekreaci a navíc dosáhlo i četných úspěchů v několika závodech. Mladí zbraslavští vodáci se nezastavili ani před velkým nedostatkem lodí a v době dovolených přikročili k stavbě lodí svépomocí. Na dobrovolných brigádách odpracovali kromě toho přes 1000 brigádnických hodin. Zbraslavští vodáci se však nezastavili u těchto úspěchů a stále se snaží o získání nových členů do svého oddílu. Tak třeba uspořádali na sklonku loňské sezóny Večer otevřené loděnice, který hodlají v dohledné době opakovat, pozvali vodácké mistry světa Felixe, Kudrnu a Karlíka na veřejnou besedu do Zbraslavi a pořádali a letos opět uspořádají turistické zájezdy na Lužnici, Otavě, Sázavě i Vltavě, kterých se účastní všichni zájemci vodáckého sportu ze Zbraslavi i okolí. Zbraslavští sokolští vodáci jsou příkladem všem ostatním oddílům při získávání nových členů z řad pracující mládeže a právě pro tuto snahu jim přejeme mnoho zdaru. *L.M.*

Rok 1956 - Cl dorost 500 m, Jarda Jarošík získal titul přeborník Československé republiky.

Rok 1958 - loňský dorostenec Ríša Plaier byl na mistrovství světa v Praze členem čtyřkajaku na tratích 1.000 a 10.000 m. Dva tituly přeborník republiky ve starším dorostu na tratích 500 m a 3.000 m získala dvojice C2 Kabeláč - Marek. Další dva tituly přeborník republiky získala Marie Vojkovská v kategorii K1 500 m mladší dorost a spolu s Marii Němečkovou další titul v kategorii K2 500 m.

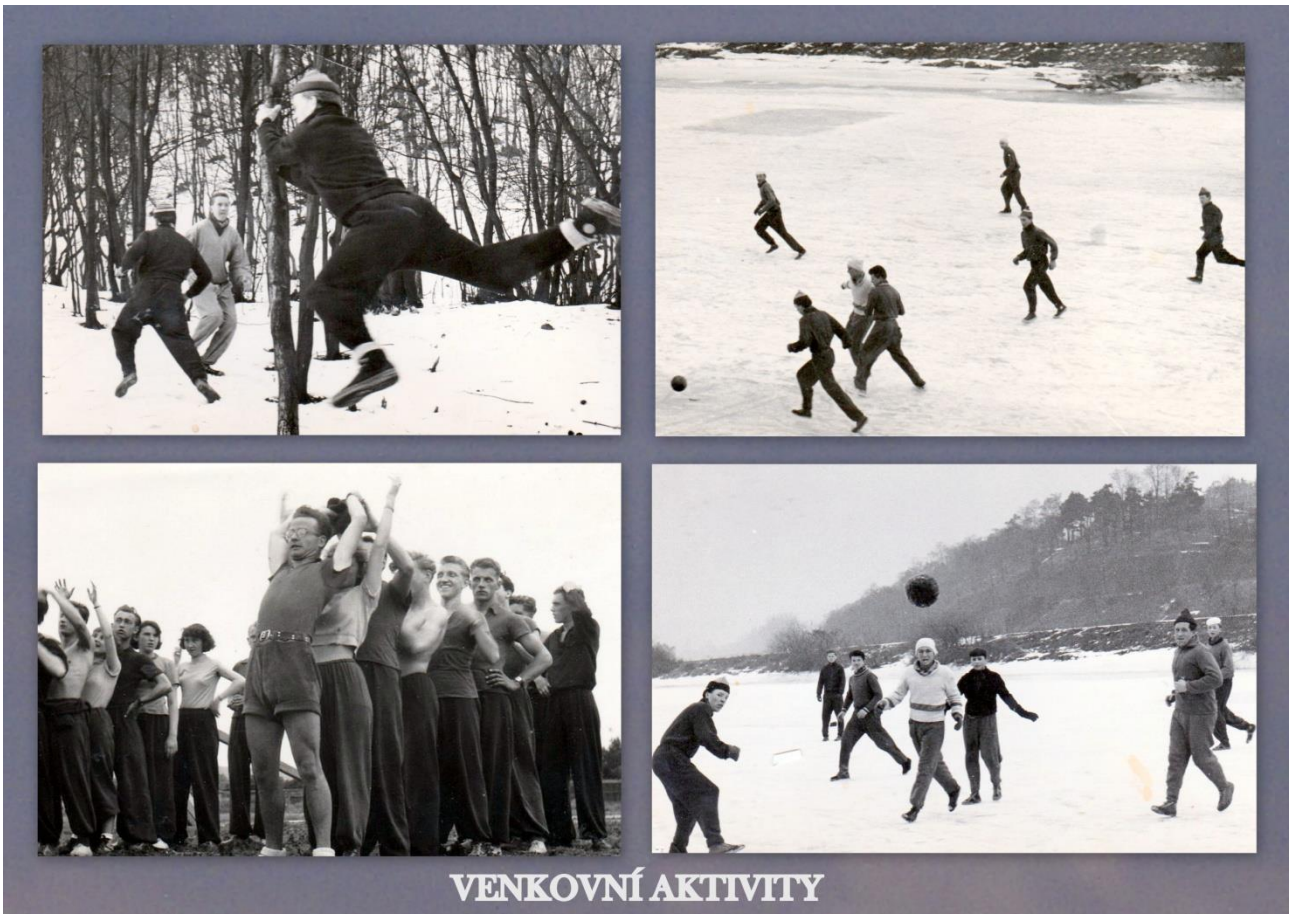
Rok 1959 - titul přeborník Československé republiky získali: C2 dorost starší Houzim - Bouška, K2 dorost mladší Kutáková - Faltysová a C2 kategorie dospělých Kabeláč - Marek kteří byli zařazeni do širšího olympijského družstva pro rok 1960. Druhé místo získali Kobylka - Rubeš v kategorii K2 na trati 10.000 m.

Občas jsme pořádali den otevřené loděnice U Mičánů. Uskutečnili jsme veřejnou besedu v biografickém sále sokolovny, na kterou jsme pozvali jedny z nejlepších kanoistů, Jana Brzáka (Felix), Bohouše Kudrnu a Bóžu Karlíka.



Náš oddíl byl respektován celou vodáckou rodinou a s obdivem na nás pohlíželi obyvatelé Zbraslavi. Zúčastňovali jsme se veřejných akcí a slavností, což oceňovali vedoucí činitelé zbraslavského národního výboru.

ZÁBAVOU K LEPŠÍ KONDICI


VENKOVNÍ AKTIVITY

STAVBA LODĚNICE

V této době jsme se rozhodli, že potřebujeme novou loděnici. Stávající loděnice U Mičánů praskala ve švech. Přicházeli další mladí adepti, chlapci i děvčata, všichni chtěli být součástí toho našeho úspěšného celku. Hygienické zařízení, které jsme měli k dispozici, svou kapacitou bylo již naprosto nevyhovující. Další lodě se do stodoly již nevešly.

Pádným důvodem byl též plán stavby povltavské silnice, který se měl uskutečnit v letech 1961 – 1963. Jakmile začne stavba silnice, tak ztratíme přístup k Vltavě a činnost oddílu bychom byli nuceni ukončit. Měli jsme po řadu let výbor oddílu stejného složení:

Předseda:	Standa Krčil
Zástupce předsedy:	Rudla Seifert, který byl též předsedou, když Standa stavěl svůj dům.
Pokladník a hospodář:	Jarda Tuček
Správce a trenér:	Eda Fulín
Jednatel:	Franta Pulda

Standa Krčil - ročník 1922.

Vyrůstal ve vesnici Kletečná u Želivi v početné rodině. Byl nejmladší ze šesti dětí. Jeho otec byl šafářem na statcích vlastněných premonstráty ze Želivského kláštera.

Standy starší bratr František byl sedlářem a měl sedlářskou dílnu s obchodem v Praze. Na Zbraslavi koupil vilu „Planá růže“ v Žitavského ulici. Po odchodu otce do penze se s manželkou a nejmladším synem Standou nastěhovali do vily na Zbraslavi. Standa chtěl pracovat s bratrem, ale nejdříve musel absolvovat střední školu, obor sedlářství v Hořicích v Podkrkonoší. V roce 1948 komunistický režim zlikvidoval veškeré živnosti. Standa s bratrem potom pracovali v družstvu, kde se šily stany a spací pytle.

Do oddílu ho přivedl jeho kamarád Bohouš Vejvoda. Rekreačně jezdil s Láďou Humhalem na deblovce. Standa byl rozený funkcionář. Mimo předsedy našeho oddílu se stal též členem výboru krajské sekce kanoistiky a od roku 1956 byl jejím předsedou a zůstal jim až do začlenění Zbraslavi ku Praze. Oženil se s Květou Vodičkovou. Jejich synové Standa a Petr chodili též do loděnice.

Rudla Seifert - ročník 1926.

Jeho mládí rozhodně nebylo pohodové. Otec se v jeho věku 2 let odstěhoval a maminka zemřela, když byl čtrnáctiletý chlapec. V té době měli byt u Vejvodů v ulici Elišky Přemyslovny. Bydlel tam s nimi ještě jeho starší bratr Jan. Po absolvování měšťanské školy vystudoval obchodní akademii v Berouně. Po maturitě absolvoval dvouletou vojenskou službu. Po propuštění do civilu se vrátil na Zbraslav. Několik let pracoval jako vychovatel mládeže v internátu Smíchovské Škodovky. Trvalé zaměstnání měl později v Chiraně, kde pracoval ve funkci ekonoma.

Do oddílu přišel hned se skupinou roverů (věkově starší skauti). Byl jsem též

skaut a dobře jsem se s nimi znal. Moji žádost o jejich pomoc při založení vodáckého oddílu s radostí přijali. Oženil se s Martou Pitrovou, jejich dva synové Jenda a Pavel chodili též do loděnice. Rudla se věnoval hlavně výchově a tréninku mladých adeptů kanoistiky. Spolu s Martou se zúčastňovali s našimi turisty vodáckých zájezdů.

Jarda Tuček - ročník 1912.

Byl jeden ze tří mužů na Zbraslavi, kteří byli již ženatí a byli vodní turisté. Mezi sebou se neznali a já je též blíže neznal. Jen jsem o nich věděl, že mají svoje cestovní kanoe. Když jsem je potkal, tak jsem se s nimi pozdravil. Občas jsem některého z nich viděl na vodě, jak se s manželkou projíždějí na kanoi.

Byl to Zdenek Moravec, Pepík Mrázek a Jarda Tuček. Když jsem s nimi postupně hovořil a žádal je o pomoc, tak slíbili, že nám pomohou. Na první ustavující schůzi jsme Zdenka Moravce zvolili vedoucím oddílu. Jarda Tuček se stal pokladníkem. Byla to nejlepší volba, Jarda byl naším pokladníkem a hospodářem déle než 20 let. Byl úředníkem na Magistrátu hlavního města Prahy a měl velké zkušenosti z finančního oboru. Když udělal nějaké rozhodnutí, tak jsme věděli, že je to nejlepší rozhodnutí v náš prospěch. Byl ženatý a měli jednu dceru Maňulu. Projížďky se svou manželkou na své perfektně udržované kanoi miloval.

Eda Fulín - ročník 1927.

Rodilý zbraslavák. Jeho otec měl holičství v Hálkové ulici. Měl sestru Dášu. Vyučil se sládkem ve zbraslavském pivovaru, kde po vyučení pracoval až do roku 1950, kdy byl provoz zbraslavského pivovaru zastaven. Od mládí měl zájem o sport. Za Zbraslav hrál fotbal a hokej. Ve Slavii byl v lehkoatletickém oddílu. Sporty dělal s nadšením a plným nasazením. Ve svých 22 letech začal dělat kanoistiku. Povinná služba v armádě přerušila jeho nadějnou sportovní karieru. Oženil se s Jarmilou Chaloupkovou. Jejich dvě dcery Dášenka a Jarmilka již od žákyň úspěšně reprezentovaly na kajakách náš oddíl. Nedobrovolné prodloužení vojenské služby ho připravilo o nadějnou kanoistickou karieru, ale za to ho vybavilo znalostmi a zkušenostmi ve stavebním oboru. Po návratu do civilu zůstal nadále pracovat ve stavebnictví a této profesi zůstal věrný až do penzijního věku. Jeho znalosti a zkušenosti budou obrovskou pomocí při stavbě loděnice.

Franta Pulda - ročník 1930.

Rodina Puldova se přistěhovala na Zbraslav v roce 1936. Manželé měli devítiletou dceru Evu a šestiletého syna Fandu. Otec byl zástupce americké firmy Singer a otevřel si zde obchod a prodával jejich šicí stroje. Začátkem války ukončila firma Singer export do Evropy. Otec musel obchod zavřít. Nalezl si práci v ČKD Strojírny ve skladu nářadí, kde vydával nářadí řemeslníkům.

Fanda po absolvování měšťanské školy na Zbraslavi chtěl studovat stavařinu, ale Němci v roce 1944 zavřeli všechny odborné a vysoké školy. Našel si práci v ČKD a zaučoval se pracovat jako soustružník. Ve stejném roce v listopadu povolili Němci otevřít jednu odbornou školu v celé republice a to První strojní průmyslovou školu v Betlémské ulici v Praze. Přihlásil se tam a po zkouškách vystudoval

strojařinu na místo jeho původní volby stavařiny. Po maturitě v roce 1948 nastoupil do smíchovské Škodovky.

Fanda již v osmi letech se stal vlčetem (mladý skaut). Po válce pak byl skautem až do roku 1948, kdy komunistický režim skauting zrušil. Hrál basketbal za Zbraslav, dělal lehkou atletiku v klubu ASTKA a později ve Slavii. Létal na větroních a v zimě závodil na běžkách. V 19 letech začal dělat kanoistiku. Navrhoval a stavěl lodě. Prostě kanoistice propadl. Oženil se s Mirkou Říhovou. Měli dvě děti Ivanu a Petra. Všichni chodili do loděnice. S Mirkou pak jezdil slalom v kategorii C2 Mix.

Na schůzi výboru jsme se dohodli, že je nejvyšší čas, abychom se postarali o novou loděnici. Ze začátku se zdálo, že to je neuvěřitelný problém. Nemáme peníze na stavbu nové loděnice, ale nemáme ani pozemek. Nejdříve jsme jednali s národním výborem o vhodném pozemku. O našem problému jsme již dříve informovali starostu města Zbraslav B. Vožniaka. Budeme muset ukončit naši činnost, jakmile se začne stavět pobřežní komunikace, tak ztratíme přístup k Vltavě.

Svojí odpovědí nás příjemně překvapil. V případě, že budete stavět novou loděnici, tak vám město poskytne pozemek v Záběhlicích vedle potoka, přitékajícího z Kamínky. Potok bude převeden do podzemního potrubí tak, jak je to již provedeno na Plácku. V místech, kde potrubí bude procházet pod novou pobřežní komunikací, bude vytvořen podchod pro umožnění přístupu k Vltavě pro obyvatele Záběhlic. Tím vznikne i dostatečně široká cesta k pozemku, který nám nabízejí a též podchod je hned vedle „našeho pozemku“.

Dalším krokem bylo opatření plánu na stavbu loděnice. Od roku 1950 byl členem našeho oddílu Vráťa Růžička a jeho dcera Šárka chodila též k nám do oddílu. Vráťa pracoval v Krajském projektovém ústavu. Byl známý a uznávaný architekt. Po Praze je celá řada jeho realizovaných návrhů. Nemocnice, divadlo, kancelářské budovy. Budova centrálního dispečinku, kulturní dům atd. Nevím, kde na to bral čas, ale byl ochotný Vláďovi Ludvíkovi udělat plány na jeho rodinný dům. Pro mne též udělal plán na druhé patro našeho domu. Takže bylo logické, že Vráťu požádáme o plány na loděnici. Pozvali jsme ho na schůzi výboru a dobře jsme se na to připravili. Nechtěli jsme stavět loděnici, jaké jsme vídali v mnoha oddílech. Většinou to byla taková větší kůlna a u toho jedna nebo dvě místnosti se skromným hygienickým zařízením. Chtěli jsme postavit moderní stánek. Dostatečný prostor pro lodě, hygienické zařízení včetně šaten pro děvčata a chlapce. Místnost na opravu a stavění lodí. Místnost na budoucí bazén na pádlování. Společenskou místnost, tělocvičnu s patřičným příslušenstvím a byt pro kustoda.

Od stavebního odboru národního výboru jsme si vyžádali kopii katastrální mapy našeho pozemku, na které bylo vidět polohopis pozemku a rozměry jeho hraničních stran. Loděnici jsme uvažovali umístit blízko horní hranice pozemku. Před loděnicí budou krákorce pro lodě, víceúčelové hřiště (volejbal, nohejbal, basketbal a případně kurt pro tenis). Dále jsme uvažovali zhotovení konstrukce z trubek pro uchycení tyče a provazu pro soutěživé posilování šplhem. Věděli jsme, že za pár let z naší omladiny budou dospělí lidé, kteří se ožení nebo vdají, budou mít děti a aby i v této době mohli navštěvovat svou loděnici, musíme zajistit též zábavu

pro ty nejmenší. Uvažovali jsme o nějaké prolejzačce a brouzdališti. Několik metrů široký pás před loděnicí a pod trvale umístěnými krakorci by měl mít pevný povrch a zbytek pozemku by byl zatravněn.

Tak tyto požadavky jsme sepsali a spolu s výkresem pozemku jsme ho Vráťovi ukázali a požádali ho o návrh loděnice a o výkresovou dokumentaci. Vráťa neoficielně již věděl, proč jsme ho pozvali. O stavbě loděnice jsme dlouho hovořili. Věděl, že on je jediný, kdo tuto profesi z členů oddílu ovládá. Navíc byl bývalý singl kanoista, zná potřeby kanoistických oddílů, takže je logické, že jsme ho o to požádali.

Přečetl si tyto požadavky, prohlédl si mapu pozemku a z popisu ho zajímaly hlavně rozměry. Pak nám řekl, že je ochoten nám udělat návrh a výkresovou dokumentaci. Hned nám oznámil, že to není možné umístit všechno do jednoho podlaží, když požadujeme venkovní prostor pro krakorce, hřiště, dětský koutek, brouzdaliště. A to jsou objekty, které by u moderní loděnice chybět neměly.

Předpokládal, že v suterénu budou uskladněny lodě, v přízemí by mohly být umístěny ty požadované objekty mimo tělocvičnu. Ta by musela být v prvním poschodí. O tom jsme měli dlouhou diskuzi. Zdálo se nám, že je to velký přepych kvůli tělocvičně stavět první patro. Na druhé straně jsme tu tělocvičnu ale chtěli. Vráťa to vyřešil, projekt bude počítat s tím, že později se dostaví první patro. Strop přízemního podlaží bude navržen tak, že strop bude podlahou budoucího prvního patra. Střecha v přízemí bude pultová, mírný sklon pro lepší odtok dešťové vody bude vytvořen lehkým škvárobetonem potaženým střešní folií. Při pozdější dostavbě prvního patra se střešní folie a škvárobeton odstraní a první patro se může dostavět. S tím jsme všichni souhlasili.

Po schůzce s Vráťou a jeho ujištění, že požadovaný projekt pro nás vypracuje, nám zbývalo rozlousknout ten nejtvrdší oříšek. Jak tu loděnici postavit? Kde vzít peníze? Od ČSTV rozhodně žádné peníze nemůžeme očekávat. Možná, že národní výbor Zbraslav by nám mohl určitý obnos z investiční částky jejich rozpočtu poskytnout, ale financování celé stavby loděnice nepřichází v úvahu. Jiného mecenáše nemáme. Rozešli jsme se s tím, že o tom budeme přemýšlet a na příští schůzi případné návrhy probereme.

Zažil jsem několik bezesných nocí, ale vyplatilo se mi to. Vzpomněl jsem si, že v blízké minulosti se stavěla v Záběhlicích „Hasičárna“. Když jsem šel kolem, překvapilo mne, že na stavbě pracovali samí hasiči, ale ani jeden z nich v civilním životě nebyl zedník. Navštívil jsem Pavla Hartmana, který byl velitel dobrovolných hasičů a v té nové hasičárně s rodinou bydlel. Oba jejich synové Petr a Pavel byli též v našem vodáckém oddíle. Ptal jsem se ho, jak se jim podařilo hasičárnu postavit a kdo na to dal peníze. Říkal, že žádali několik let, ale vždy stejná odpověď, nejsou peníze. Ten rok, když se ta finanční situace asi trochu změnila, jim starosta oznámil, že by se hasičská zbrojnice mohla postavit, ale jenom v akci „Z“. Na jejich dotaz, co je to akce „Z“ je odkázal na stavební odbor národního výboru. Ti jim vysvětlili, že by dostali peníze na hasičskou zbrojnici, ale jen na pokrytí speciálních profesí (instalatér, elektrikář, topenář atd) a na materiál pro hrubou stavbu. Hrubou stavbu by si museli hasiči zajistit sami dobrovolnou neplacenou prací jejich členů.

Dobrovolní hasiči mají tu svojí profesi rádi, je to jejich koníček a tak překousli

i to, že si musí ten svůj stánek sami postavit. Dnes již na tu dřinu a ztrátu volného času zapomněli, vlastně jsou hrdi na to, že si ten svůj stánek pro svou činnost sami postavili.

Pro mne to bylo zajímavé poznání. Situace obdobná s naší loděnicí. Ale je to velký rozdíl. Dobrovolní hasiči jsou pro město důležití, ale my jsme jenom v městě oblíbeni, ale aby na nás město dostalo peníze, i když by se to stavělo v akci „Z“, nepřichází v úvahu.

V té době jsem ve Škodovce již pracoval v projekčním oddělení. V kanceláři jsem seděl s inženýrem architektem Odseďálkem. Byl to generalista, to v této profesi znamená, že je schopen po zadání základních údajů pro danou strojírenskou výrobu navrhnout závod na zelené louce. Pracoval dlouhá léta v projekčním ústavu Kovoprojekta. Posílali ho do cílového místa dodání nějakého strojního zařízení spojeného s nutnými stavebními pracemi, nejen v republice, ale i v cizině. Obhlédl tam situaci a pak doma vypracoval investiční úkol, což byl první stupeň budoucího projektu. Nechtěl již stále cestovat a tak několik let před penzí změnil zaměstnání a pracoval u nás v projekčním oddělení Škodovky. Zeptal jsem se ho, co vlastně je akce „Z“. Jeho odpověď: to písmeno Z znamená zvelebování. Oficiálně se jedná o dobrovolnou bezplatnou práci. Komunistický režim vymyslel tím další metodu, která zneužívá dobrotu lidí. Vyprávěl jsem mu o zbraslavské hasičárně. Odpověděl mi na to: tak to je klasika. Nadřízené orgány věděly, že Zbraslav nutně potřebuje novou hasičskou zbrojnici, vždyť o to již několik let žádali. Tak jim nabídnou akci „Z“, hasiči zadarmo postaví hrubou stavbu a oni přibližně 50% nákladů na kompletní stavbu ušetří. Dále pokračoval a to již jsem visel na jeho rtech. Oni připravili tu akci „Z“ též pro velké stavební podniky, které realizují velké projekty po celé zemi. Například jsou to stavby mostů, železnic, silnic atd. Pamatuji si na dva případy, kdy si v blízkosti těch staveb postavili v městě v akci „Z“ kulturní dům a druhý případ vesnický fotbalový klub si postavil klubovnu, šatny a hygienické zařízení u svého hřiště.

Každý stavební podnik se při rozsáhlejších stavbách obrátí na národní výbor města nebo vesnice poblíž předpokládané stavby a požádá o zapůjčení volného pozemku, na kterém po dobu stavby v té oblasti bude skladiště, parkoviště stavebních strojů a postaveno staveništní zařízení. Je to jednoduchá stavba, ve které jsou kanceláře, šatny, hygienické zařízení, skladiště.

Po ukončení prací se pak toto staveništní zařízení kompletně zlikviduje a celý pozemek se vrátí majiteli v původním stavu. U vyhlášky je dodatek pro možné využití akce „Z“. Stavební podnik po dohodě s nějakou zájmovou organizací využije této možnosti a postaví staveništní zařízení s následovným využitím (a to již jsem skákal na židli, chudák „Voďa“, jak jsme Odseďálkovi říkali, si myslel, že jsem se zbláznil). Vysvětlil jsem mu, že to je náš případ. Bude se tam stavět pobřežní komunikace a budou určitě potřebovat pozemek od města a my jim nabídneme náš a nabídneme jim, že to postavíme. Pak Voďa pokračoval. Potřebujete stavební výkresy, oni je zkontrolují, jestli jim to bude vyhovovat. Věřím, že se s nimi můžete dohodnout. Po dobu stavby to budou využívat a po ukončení staveb v oblasti Zbraslav vám to předají do majetku. Byl jsem v sedmém nebi a nemohl jsem se dočkat příští výborovky.

Na výborové schůzi moje sdělení přijali se zadostiučiněním. Ukázala se nám cesta, kterou můžeme jít. Bude to ale hodně hrbolatá cesta. A jestliže bude úspěšná a my budeme moci začít stavět loděnici, pak nastane skutečná řehole. Bude to činnost všech členů oddílu, která na nás bude klást velké nároky.

A kdo bude hlavním vyjednávačem? Všichni jsme navrhovali Standu. Znali jsme již jeho schopnosti ve vyjednávání čehokoliv a byl k nepřekonání. Neliboval si ve strohém úředním vyjednávání. Nejraději se s každým trochu spřátelil, pozval ho na občerstvení nebo zašel s ním do baru na panáka a pak teprve vyjednával. Uměl se správně ustrojit pro danou situaci, byl to šaramantní chlapík. Může vystupovat nejen jako vedoucí oddílu, ale též jako předseda krajské sekce kanoistiky, což mu dá určitou důležitost při jednání. Dohodli jsme se na dalších krocích. Navštíví předsedu národního výboru na Zbraslavi B. Vožniaka a seznámí ho s naším pokusem postavit loděnici v akci „Z“ za spolupráce národního podniku Stavby silnic a železnic, kteří zde budou tu pobřežní komunikaci stavět. Tam povede jeho druhá návštěva. Jejich kanceláře byly v Praze v Revoluční ulici.

Tohoto jednání se zúčastní i Rudla. Rudla byl pravý opak Standy a právě proto se při vyjednávání velmi dobře doplňovali. Byl strohý, precizní úředník. Bude Standovi asistovat a o jednání pořídí zápis právního charakteru. Rudla bude Standovi asistovat vždy, když Standa bude předpokládat, že dojde k závažným rozhodnutím.

První jednání dopadlo, jak jsme předpokládali. Byli ochotni s námi spolupracovat dle pravidel akce „Z“, jestliže jim ten náš pozemek přidělí národní výbor Zbraslav, a když jim pozemek bude vyhovovat. Rudla jim ukázal plánek pozemku. Když zjistili, že je jen z poloviny oplocen, tak Standa jim hned nabídnul, že oplocení dokončíme, když nám dodají na to sloupky a pletivo. Asi za 14 dnů nám oznámili, že pozemek jim vyhovuje a že jsou ochotni s námi uzavřít smlouvu o postavení staveništního zařízení s následovným využitím v rámci akce „Z“.

Museli jsme však počkat do doby, než nám Vráťa přinese výkresy loděnice. Vráťův projekt byl obrovským darem našemu oddílu. Ještě nám slíbil, že nám pomůže při vyměřování a olavičkování staveniště v terénu našeho pozemku a stanovení pevného bodu nadmořské výšky. Tento bod bude přenesen na všechny staveništní lavičky. Z projektu jsme byli nadšení, ale obávali jsme se, jak na projekt bude reagovat stavební správa č. 3 (Stavby silnic a železnic byl obrovský podnik a měl několik stavebních správ, lišící se číselným označením. Ta naše byla stavební správa č. 3). Na staveništní zařízení byl náš projekt příliš přepychový. Hlavně průběžné balkony ve dvou podlažích na dvou stranách budovy. Již teď jsme ocenili, že při zadávání našich požadavků Vráťovi jsme řešili možný problém se stavěním prvního patra, takže Vráťa s touto možností počítal a projekt byl tak navržený, že první patro se může dostavět až v budoucnosti. Museli jsme se smířit s tím, že i nadále budeme využívat místní tělocvičnu v sokolovně. I tak to bude pořád nadstandartní budova, ale věřili jsme, že se nám to podaří vyjednat.

Před schůzí o podepsání smlouvy mezi stavební správou č. 3 a vodáckým oddílem Slavoj Zbraslav již měli prostudovány výkresy projektu a po Standově vysvětlení, že se jedná jen o suterén a přízemí a že první patro se případně dostaví v příštích letech, byli připraveni smlouvu s námi uzavřít. Na schůzi se ještě jednalo

o našem požadavku o používání části prostoru v budově a malé části venkovního prostoru pro zajištění průběžné činnosti našeho oddílu. Bylo dohodnuto, že můžeme používat 50 % suterénního prostoru a v přízemí jedno ze dvou hygienických zařízení a jednu místnost. Ve venkovním prostoru nám pak vyhradili místo pro krakorce na straně u potoka.

V příloze smlouvy pak byl seznam věcí, které nám na dobu stavby zapůjčí. Zednické nářadí a řada pomůcek jako kolečka, japany, prohazovačka. Ze strojního zařízení to byly velice důležité dvě elektrické míchačky na maltu a na beton. Později nám ještě zapůjčí elektrický dopravní pás a kolejový jeřáb na ukládání stropních panelů. Dali nám telefonní číslo a jméno jejich zaměstnance, který nám bude na naší žádost zajišťovat přísun potřebného materiálu. Při objednávání cementu jsme museli být velmi opatrní. Objednávat jen takové množství cementu, o kterém jsme věděli, že tak do dvou dnů se spotřebuje. Kůlna na uskladnění na našem pozemku byla sice na zámek, ale to pro zloděje většinou není tak veliký problém. V té době se na pytel cementu stála fronta. Cihly a tvárnice nebyly k dostání. Drobní stavitelé si tvárnice dělali sami.

Smlouva se stavební správou č. 3, jakož i dodací listy na materiál končily v rukách Jardy Tučka. Nebyl jen výborný pokladník, ale byl i výborný hospodář a ty dokumenty u něj byly jako v trezoru.

16. 10. 1960 začaly práce na budoucí loděnici. Využili jsme příslibu Vráti, že nám pomůže s vytýčením staveniště na pozemku. Mohl se nám věnovat jenom v neděli. Přestože byl vytrvalý déšť, bylo provedeno vyměření a olavičkování staveniště v terénu a umístěno na parcele dle údajů uvedených v projektu. Rozměry staveniště jsou 22,20 m x 21,75 m. Pomocí teodolitu, který si Vráťa přinesl, byl vytýčen fixní bod nadmořské výšky 196 m n. m., který byl zaznamenán na všech čtyřech lavičkách. Na lavičkách byly zaznamenány též relativní výšky, o které je třeba provést vyhloubení buldozerem.

Před zahájením stavby jsme měli členskou schůzi. Všichni členové oddílu již o stavbě loděnice věděli, ale na této schůzce to Standa oficiálně ohlásil. Vysvětlil jim naší spolupráci s podnikem Stavby silnic a železnic jako jedinou cestu, jak si pomoci k nové loděnici i přes to, že nemáme žádné finanční zdroje. Naše hodnota je však naše práce. My postavíme hrubou stavbu loděnice. Náš partner pak dokončí budovu pomocí speciálních profesí (elektrikáři, instalatéři, topenáři a fasádníci pro vnější a vnitřní omítky atd.). Po dokončení stavby budou jí z větší část používat. Používat budou též náš pozemek pro parkování stavebních strojů. Po ukončení jejich práce na silnicích v blízkosti Zbraslavi bude celá loděnice převedena do našeho majetku. Potom oznámil, že dobrovolná pracovní činnost pro všechny členy oddílu začne v sobotu 22. 10. 1960, v odpoledních hodinách. (V té době byl ještě šestidenní pracovní týden, v sobotu ale již většinou byla pracovní doba jen do 12 nebo 13 hodin. Pětidenní pracovní týden začal až v roce 1968.) Bude se pracovat vždy v sobotu odpoledne a v neděli celý den. Příští rok v letních měsících, bude-li potřeba také ve všedních dnech odpoledne. Apeloval na všechny členy, aby pokud nebudou mít vážné důvody, tak aby vždy alespoň na několik hodin přišli pomoci a pomohli změnit ten náš sen na skutečnost.

Rudla se svojí řečí zaměřil na naši vodáckou omladinu. Říkal jim, přijdete do loděnice, kde na vás bude čekat Eda. Ukáže vám, co máte dělat. Zrovna tak, jako vám to říká a ukazuje v tělocvičně, nebo na vodě. Jenom to bude dočasně jiná disciplína. Pak vás zkontroluje, případně znova ukáže, nebo vás pochválí. To už bude záležet na vás. Věřím, že se budete snažit, aby s vámi byl Eda spokojený tak, jako je tomu při tréninku na vodě.

Základy loděnice

Jarda Tuček, pokladník a hospodář

Zahájili jsme stavbu, kdy ta příjemnější část podzimu byla již za námi a museli jsme počítat s tím, že těch slunečných dnů do konce roku si moc neužijeme.

Museli jsme ale začít, chtěli jsme ještě před zimou udělat základy, začít stavět obvodové a nosné zdi uvnitř budovy. Potom vybetonovat základní podlaží abychom v závislosti na zimním počasí mohli ve stavbě pokračovat i během zimy.

První materiál jsme nemuseli ani objednávat. Přivezli nám materiál na dokončení oplocení pozemku, které jsme jim slíbili udělat. Další objednávky materiálu většinou na základě Edova požadavku vždy zajistil někdo ze členů výboru. Všichni jsme měli ve svém zaměstnání telefon k dispozici, takže někdo z nás druhý den ráno zajistil

objednávku. Zpočátku to byl většinou materiál na beton. Při betonování základů stavby byl ale beton přivážen auty Staveb silnici a železnic z jejich betonárky Chuchli. Jinak jsme si míchali beton sami v elektrické míchačce.

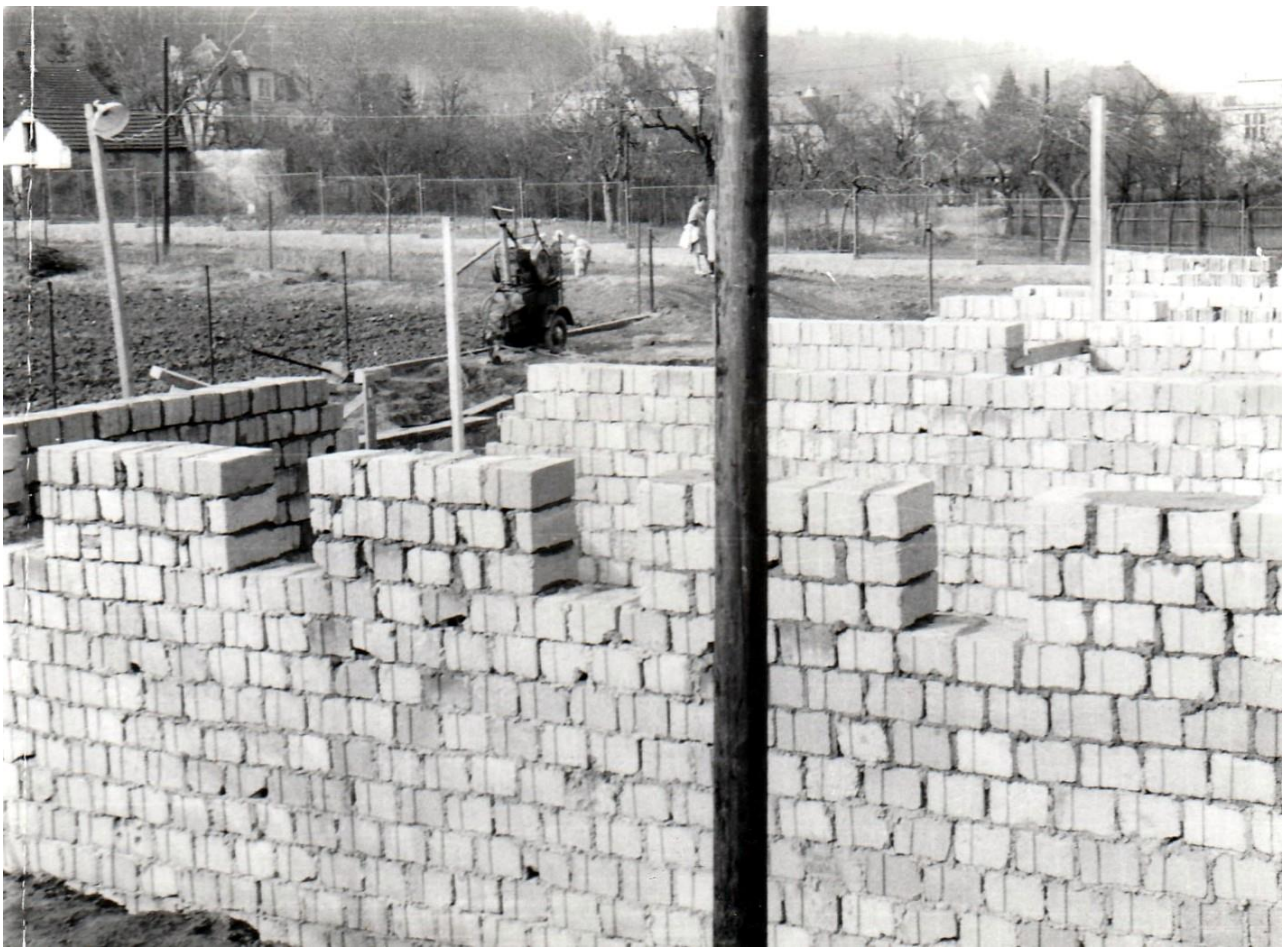
Během stavby jsme si museli osvojit znalost přípravy několika druhů betonu. Poměr písku, štěrku, cementu a vody záležel na tom, co se bude betonovat. Základy, věnce na vrchol stěn, překlady a převislé balkony. Mírný spád na ploché střeše jsme dosáhli pomocí škvárobetonu, který je o hodně lehčí. Škvára zde nahrazuje písek a štěrk. Při dělání malty na zdění jsme používali hašené vápno, jemný písek a vodu. Další činnosti, které jsme museli zvládnout, bylo zdění, bednění na betonáž, armování a izolování.

Ještě že tam byl Eda-živel. Byl všude. Většina z nás, ale hlavně ta omladina se s ničím podobným před tím nesetkala. Eda vysvětloval, ukazoval, kontroloval a sám byl ve všem příkladem. Druhým odborníkem na stavbě byl Vláďa Ludvík. Nebyl to tesař, ale „pan tesař“. Co ten dokázal za několik hodin, bylo neuvěřitelné. A ještě si u toho zpíval. Bylo tam pro něj obrovské množství práce po celou dobu stavby, hlavně s bedněním pro betonáž. Polovina těch mladých kluků, chtěla být, až dorostou, také tesařem jako Vláďa a při práci si zpívat.

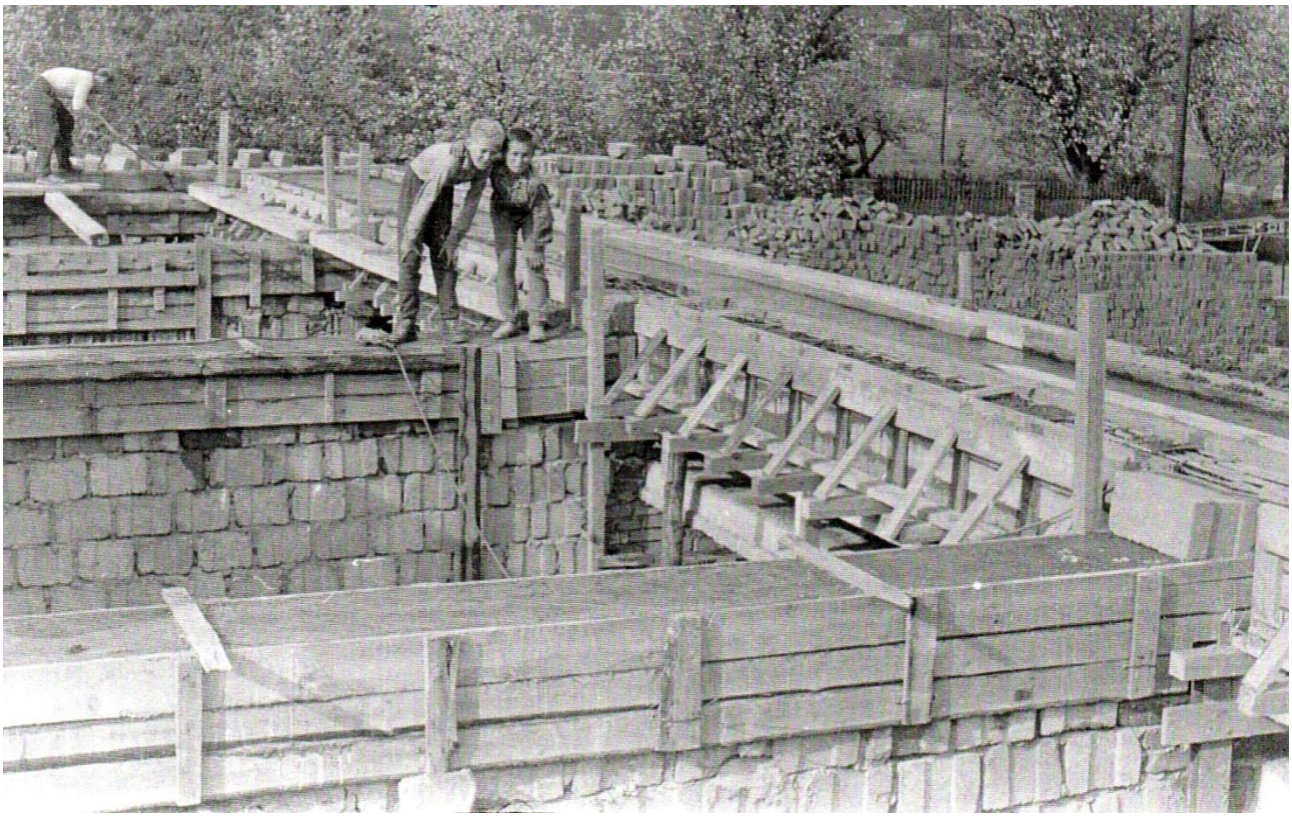
Občas během stavby bylo potřeba další tesařské práce, zhotovení podpěrných „koz“ pro lešení při zdění, různé rampy, které dočasně nahrazovaly schodiště, které se dělalo později. Této činnosti jsem se ujal já. Rád jsem dělal se dřevem, i když udělat kopyto na loď, pak na kopytě postavit loď, bylo hodně odlišné od této práce na stavbě, ale rychle jsem se adaptoval.

Suterén loděnice

Rudla Seifert, zástupce předsedy

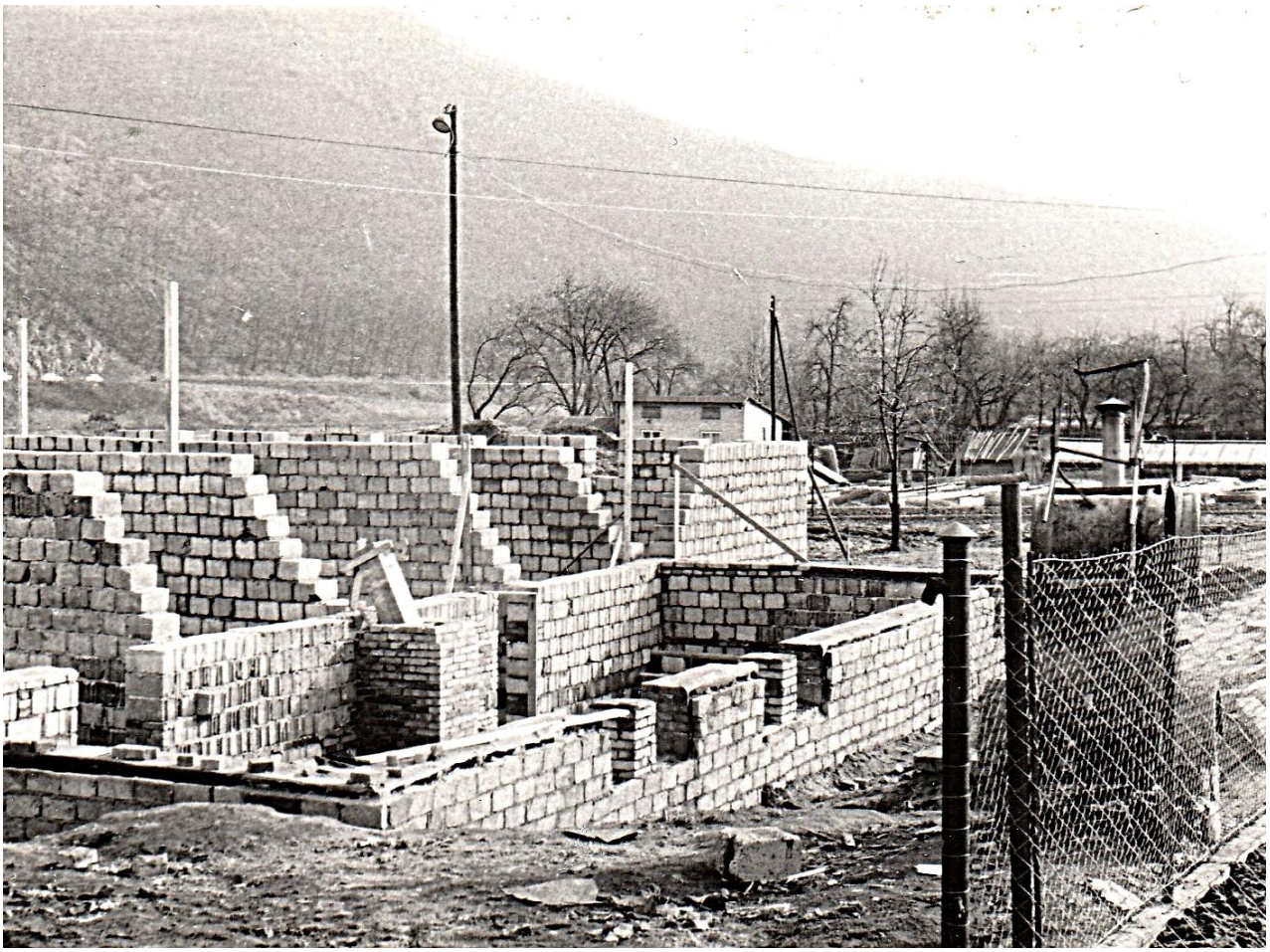


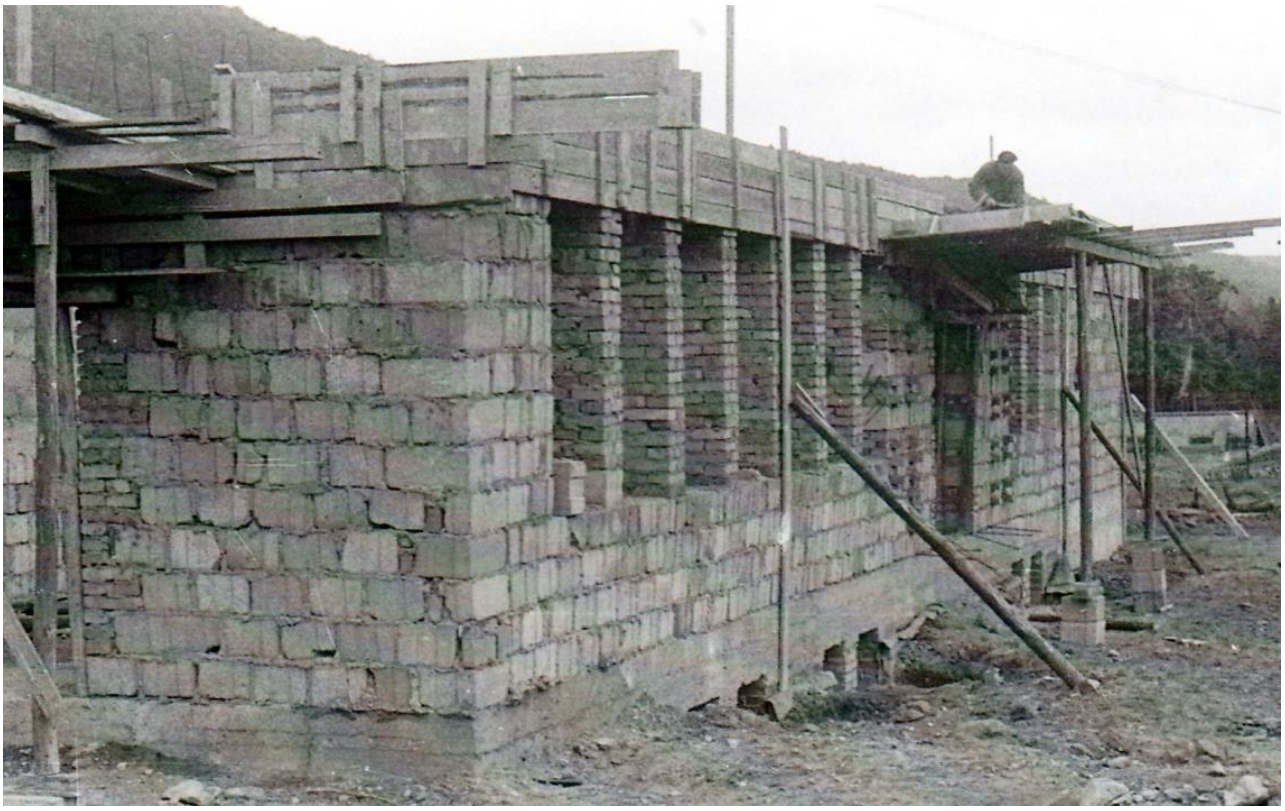
Brigádník gentleman



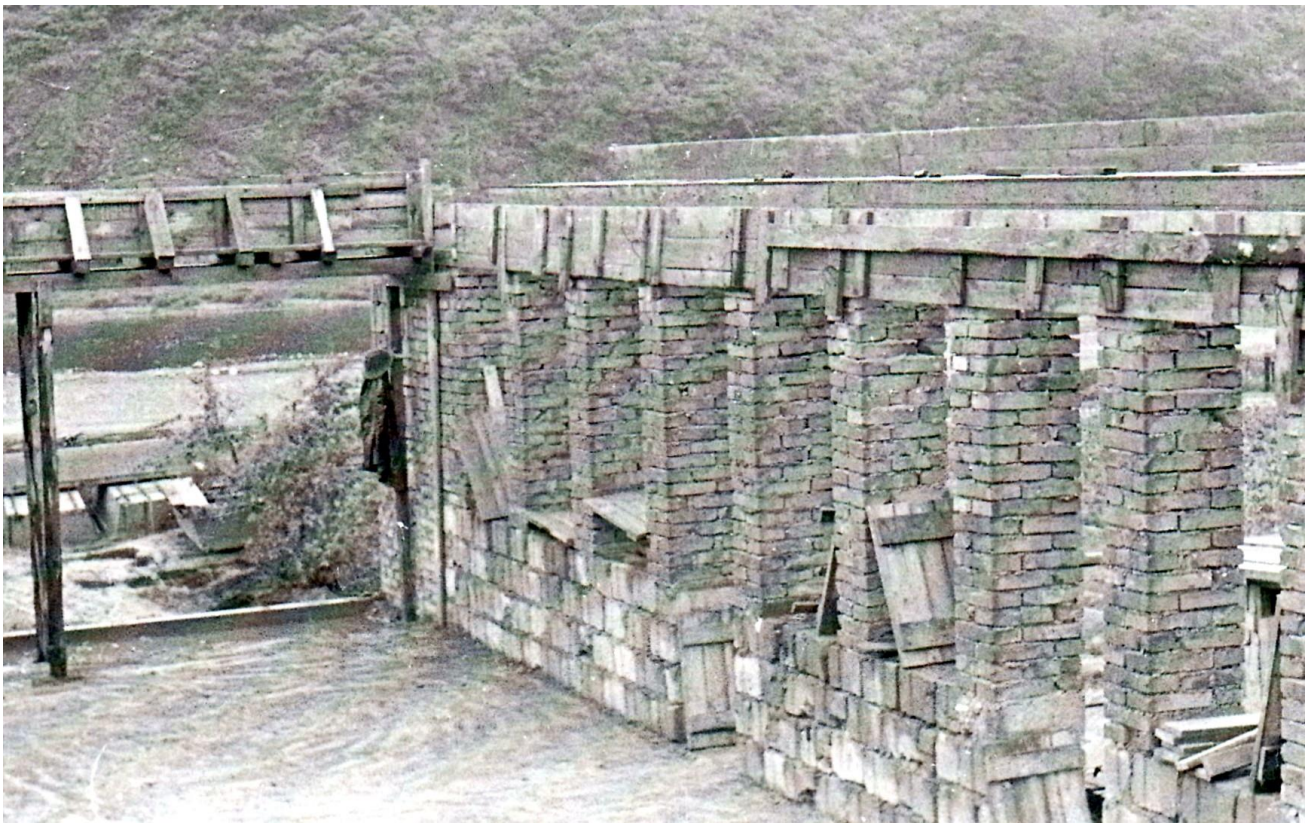
Blížil se konec roku 1960. Ten nejhorší začátek, pracovat v rozbahněném terénu, již máme za sebou. Začátkem roku 1961 již začínáme se zděním. Pracovalo se celou zimu, mimo přestávku vynucenou vysokým mrazem od poloviny ledna až do začátku února. Byli jsme již všichni „vyučeni“ a z rostoucí loděnice jsme měli nesmírnou radost. Nejraději bychom tam chtěli být pokaždé, když se pracovalo, ale všichni měli také povinnosti k rodině a tak jsme respektovali, že tu všichni nemůžeme být pokaždé. Naučili jsme se mít radost z práce. Vzpomínám si, jak jsem zaslechnul debatu dorostenců po ukončení práce v jednom sobotním podvečeru. Pamatuji se, jak jeden klučina asi tak čtrnáctiletý s pýchou v očích říká svým kamarádům, že odpoledne vyzdil celé tři řady. Bylo mi z toho dobře u srdce.

Přízemí vstupní budovy

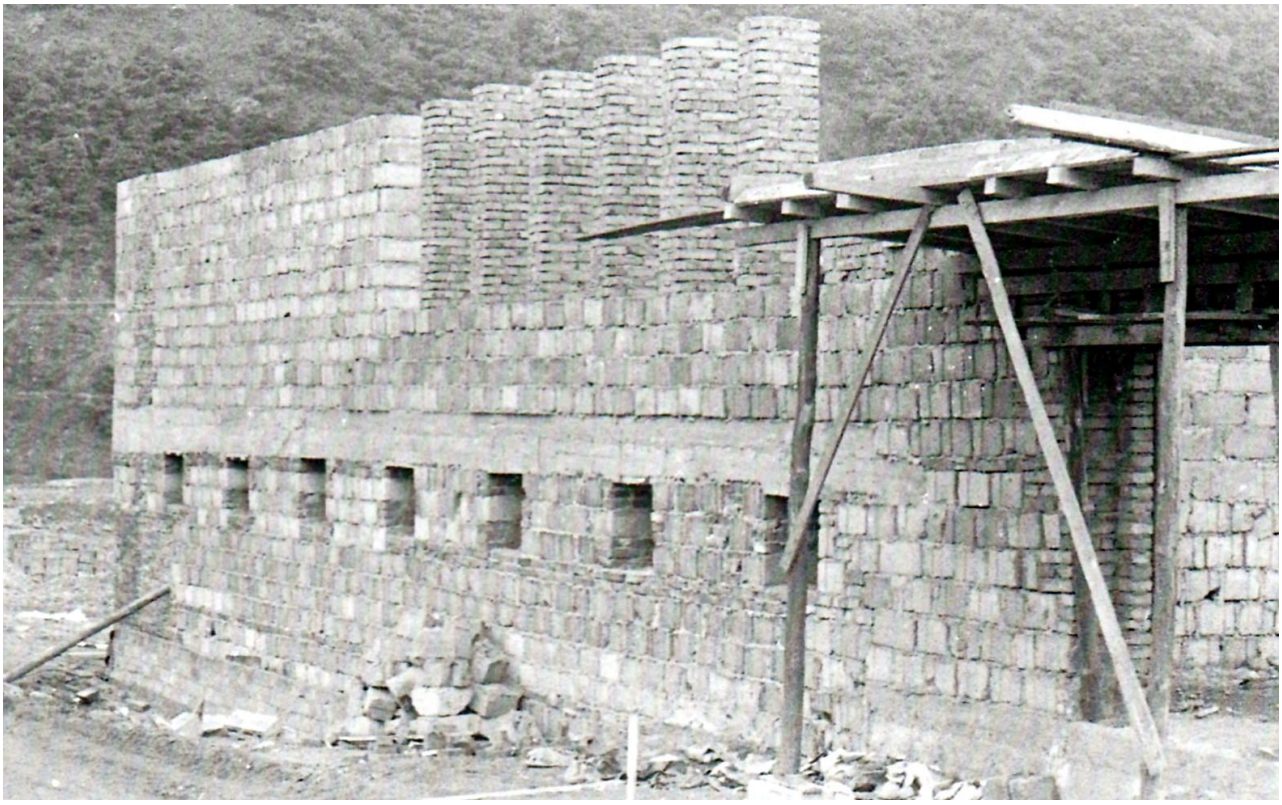


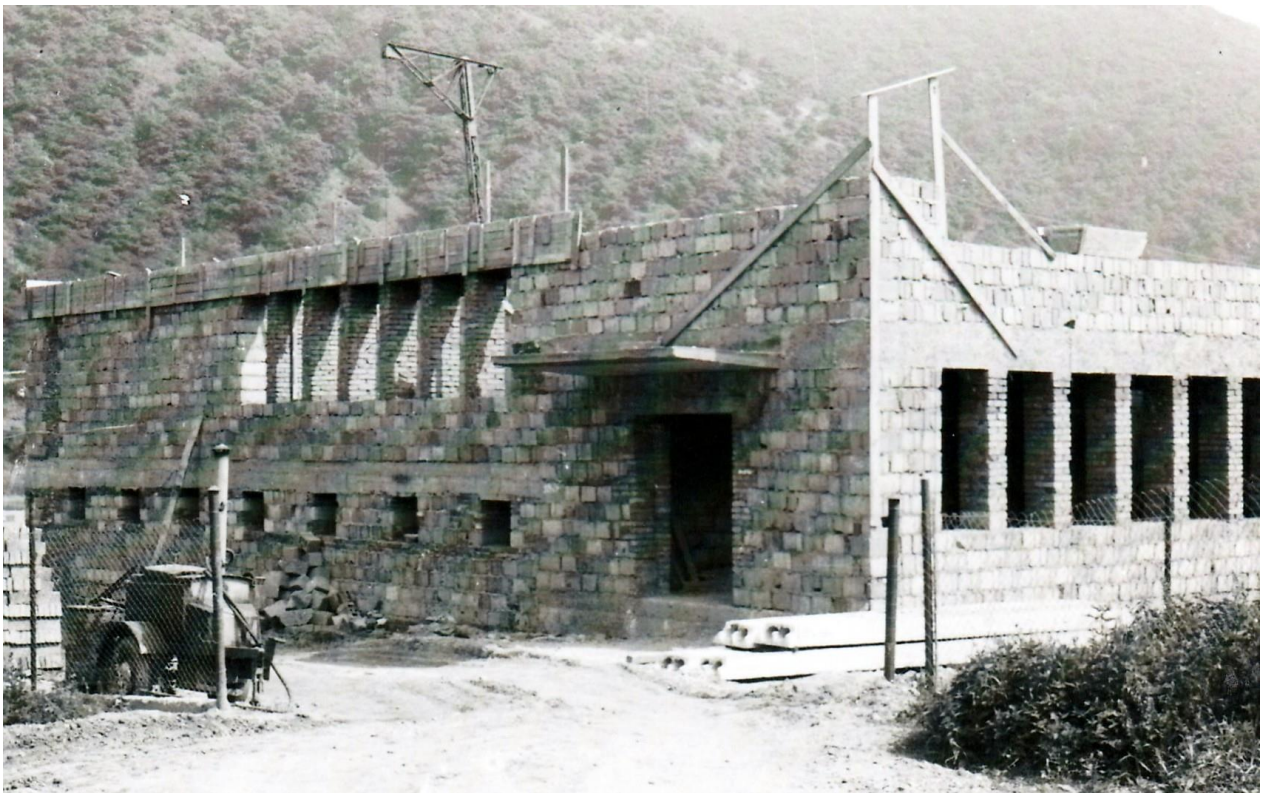


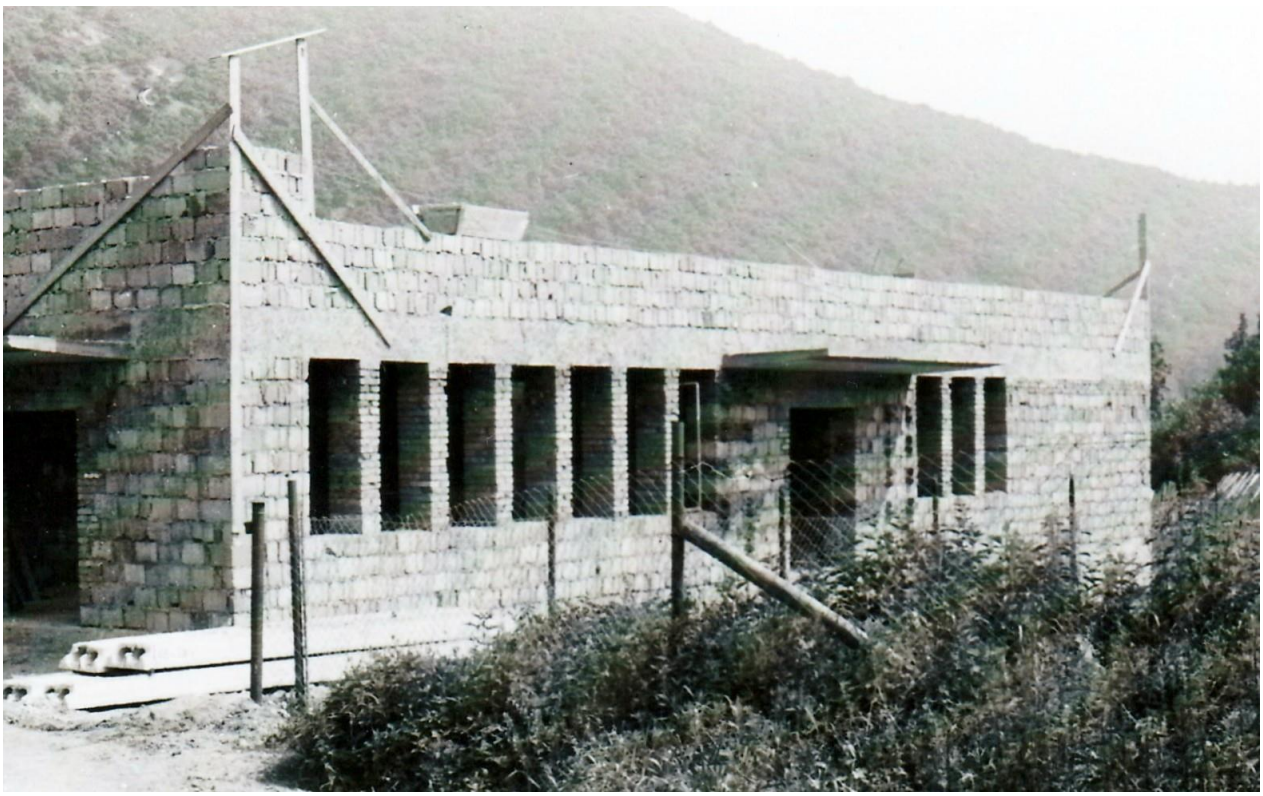
„Kategorie C2“ Fulín - Pulda



Přízemí loděnice a první patro vstupní budovy







Standa s Bohoušem dobře naladěni

Náš předseda
Standa Krčil

Byli jsme dobře rozjetí. Každý týden bylo vidět pokrok na stavbě. První odměnu za naši činnost jsme zažili 25. 5. 1961, když jsme do první části suterénu stěhovali naše závodní lodě. Na schůzi, která tomu předcházela, jsme však moc radostní nebyli. Velmi brzo dokončíme práce v přízemí loděnice a potom již zbývá jen pomocí škvárobetonu vytvořit na stropních panelech skloněnou šikmou plochu

pro střešní krytinu. Jak rádi bychom pokračovali. Věřili jsme si, že s tímto kolektivem bychom byli schopni hrubou stavbu loděnice dostavět tak, jak jí Vráťa navrhnul. Smlouva se Stavební správou č. 3 však jasně specifikovala postavení suterénu a přízemí.

Překvapilo mne, že Standa se vůbec nezapojil do té smutné debaty. Jen tam seděl a mlčel. Najednou promluvil. Já to zkusím vyjednat. Jen jsme na něj zírali a mlčeli jsme. Všichni si asi mysleli to, co já. Tak toto se ti hochu nepodaří. Standa nám k tomu ještě řekl, nechte to na mně, já se o to pokusím, za pokus to stojí. Nevěřil jsem, že se to Standovi podaří. Zodpovědní činitelé, kteří o tom rozhodují, si jistě uvědomují, že takový futuristický návrh bude budit pozornost, zvláště když je zasazen do běžné městské zástavby a velkorysost stavby ještě vyniká dlouhými průběžnými balkony na východní a jižní straně, tak dobře viditelnými při jízdě po nové pobřežní komunikaci.

Asi za týden nás Standa překvapil zprávou, že jednání je na dobré cestě a na sjednané schůzce kompetentních činitelů Stavební správy č. 3 a vedení vodáckého oddílu nám sdělí podmínky, jejichž splnění by umožnilo dokončit stavbu dle projektu. Požadovali též, aby byl přítomen projektant loděnice. Datum schůzky již byl stanoven. Na schůzku se Standou půjde Rudla, Vráťa se bohužel nemohl dostavit, ale poslal za sebe svojí manželku Evu, která byla též architektka, ale podrobně do projektu loděnice zasvěcená příliš nebyla. Jejich podmínky byly jednoznačné. Veškeré prostory, které vzniknou stavbou prvního patra, budou využívat zaměstnanci Staveb silnic a železnic po celou dobu jejich působení v oblasti Zbraslav. Budoucí byt kustoda bude použit jako kanceláře, které nutně potřebují a tělocvična a další prostory budou využívány pro aktivní odpočinkovou činnost jejich zaměstnanců.

Standa s Rudlou to milerádi podepsali. Za těmito podpisy se skrývala povinnost všech členů oddílu pokračovat dalších několik měsíců až do dokončení hrubé stavby. Ale ta vyhlídka, že v blízké budoucnosti budeme mít vše, co jsme si vysnili, nás plně uspokojovala. Jak to Standa dokázal, jsme se nikdy nedozvěděli. Když jsme se ho na to ptali, tak jeho odpověď byla vždy v tom smyslu, že už je to za námi a bude lepší, když si to nechám pro sebe. Později jsem se na to ptal jeho manželky Květy. Nic jí neřekl o tom, že něco vyjednává. To se dozvěděla jednou v noci v té době. Přišel domů se dvěma muži v úřednickém oblečení v mírně podroušeném stavu. Vzbudil jí a prosil ji, aby udělala nějaké malé pohoštění. Měl s nimi jednání v baru, který v jednu hodinu zavírali, ale on potřebuje to jednání s nimi dokončit. Pro nás to dopadlo dobře, takže ten náš rozjetý vlak jsme nemuseli zabrzdit, ale uháněl dál.

10. 6. 1961 po úspěšné dohodě se Stavební správou č. 3, o dostavění prvního patra, jsme pozvali do loděnice celý národní výbor Zbraslav, včetně starosty B. Vožniaka, který se za nás u Stavební správy č. 3 také přimlouval. Současně jsme pozvali též vedoucí dalších sportovních organizací na Zbraslavi. Program byl zahájení stavby prvního patra loděnice. Hlavním bodem programu bylo uložení „Základního kamene“ na stavbu prvního patra. Tento akt byl určen pro starostu Vožniaka, který nám byl vždy nápomocný. Eda tam připravil rozestavěnou zeď

a uprostřed ponechal místo pro jednu tvárnici.

Přítomní za národní výbor byli:

starosta:	B.Vožniak
tajemník:	J. Kovář
vedoucí stavebního oddělení:	J.Podaný
za stavební komisi:	F.Vodička
člen národního výboru:	Zvolánek
za sportovní organizace:	Věříš (Géda)

a další dva funkcionáři, jejichž jména si nepamatuji.

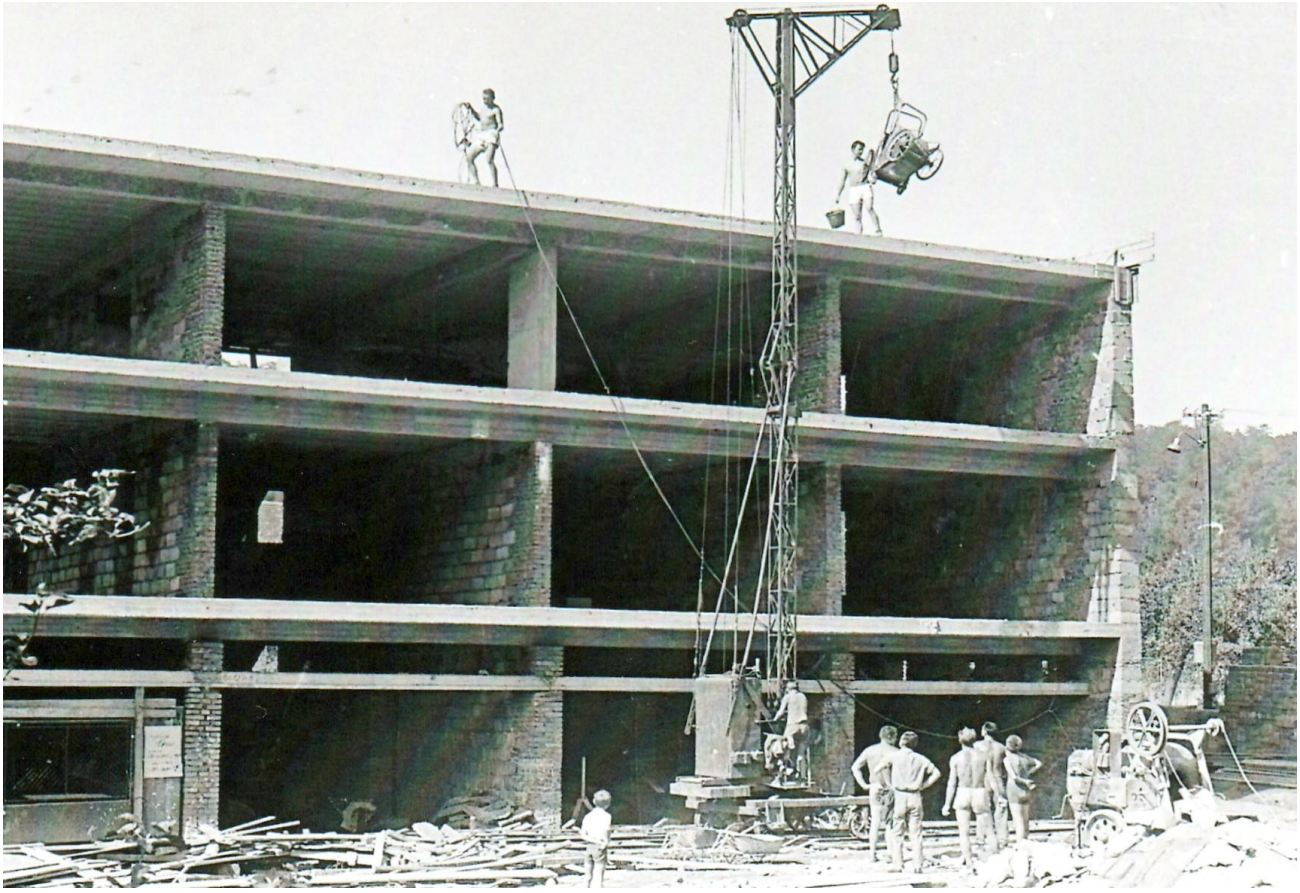
Občané byli s akcí seznámeni pomocí městského rozhlasu. Dostavil se dost velký počet občanů, hlavně ze Záběhlic. Úvodní uvítací proslov měl Standa. Seznámil přítomné, co nás ještě čeká udělat, aby loděnice byla dokončena podle projektu. Krátké projevy pak ještě měli starosta B.Vožniak a J.Věříš, který zastupoval fotbalisty. Následovalo položení „základního kamene“, kdy starosta umístil chybějící tvárnici, řádně jí poklepal zednickým kladívkem a tím tu celou řadu dokončil. Oslavu zahájení stavby prvního patra pak Standa spolu se starostou a ostatními představiteli sportovních organizací zapili pivním mokem. Přítomní vodáci pak podávali zájemcům informace o stavbě suterénu a přízemí.

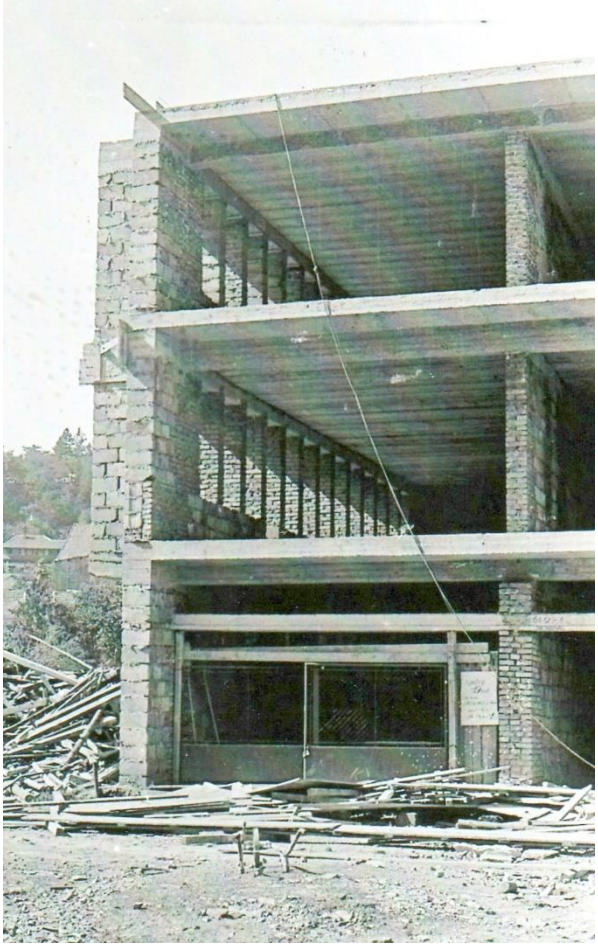
„Základní kámen“ na první patro loděnice

První patro

Při stavbě přízemí jsme na strop suterénu dopravovali tvárnice, maltu, beton, pomocí pasového dopravníku poháněného elektrickým motorem. Již při této činnosti jsme přesahovali maximum sklonu dopravníku. Pro dopravu materiálu do prvního patra a na ukládání stropních panelů jsme museli používat jeřáb zapůjčený od Stavební správy č. 3. Byl to jeřáb s příhradovým sloupem a v horní části bylo otočné rameno. Ve spodní části byla sedačka pro obsluhu a panel pro ovládání. Jeřáb se mohl pohybovat po kolejích umístěných před loděnicí. Vyškolili jsme na jeho obsluhu několik dorostenců a dorostenek. Nejlepší z té party jeřábníků byla 13letá Marcela Lacková.

První patro jsme začali stavět v příhodnou roční dobu. Příjemné počasí, déle bylo vidět a tak se často pracovalo i během týdne, hlavně naše omladina, která měla dva měsíce prázdniny.

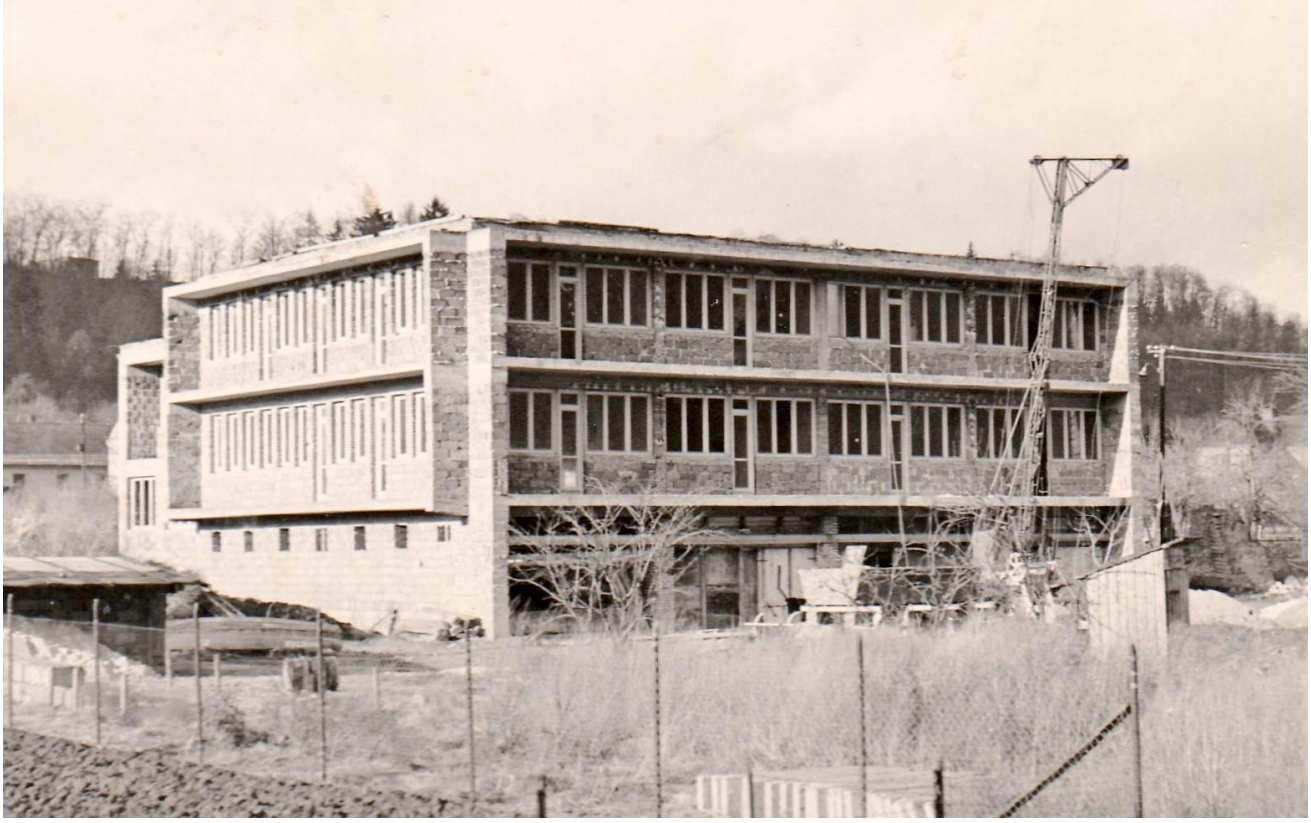




Glajcha

Práce úspěšně pokračovaly a symbol dokončení hrubé stavby “glajchu“, jsme oslavovali v odpoledních hodinách v sobotu 23. 9. 1961, za přítomnosti vodáků a pozvaných hostů. Slavnostní proslovy měl Standa a Rudla. Občerstvení připravily manželky ženáčů. Zábava se pak protáhla do večerních hodin, kdy se ještě sedělo u táborového ohně, povídalo se, ale hlavně zpívalo.

Oslavou glajchy pro nás práce ještě neskončila. Před aplikací střešní krytiny, kterou budou provádět odborníci ze stavební správy, jsme museli vytvořit na střeše celé loděnice a na střeše nad schodištěm, mírný sklon pro lepší odvod dešťové vody. To jsme dosáhli pomocí lehkého škvárobetonu. Práce na střeše byly ukončeny 19. 10. 1961.



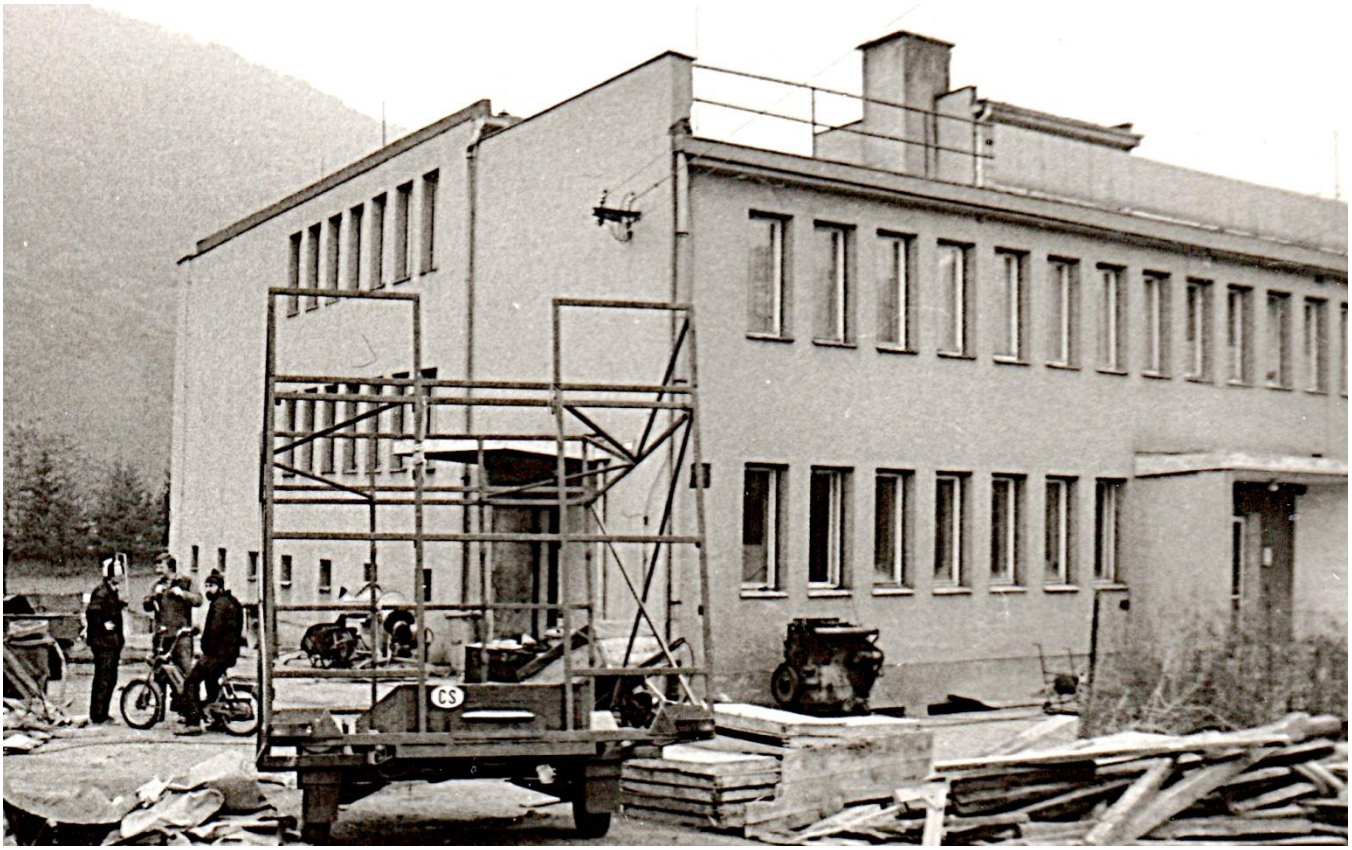
Loděnice po dokončení střešní krytiny

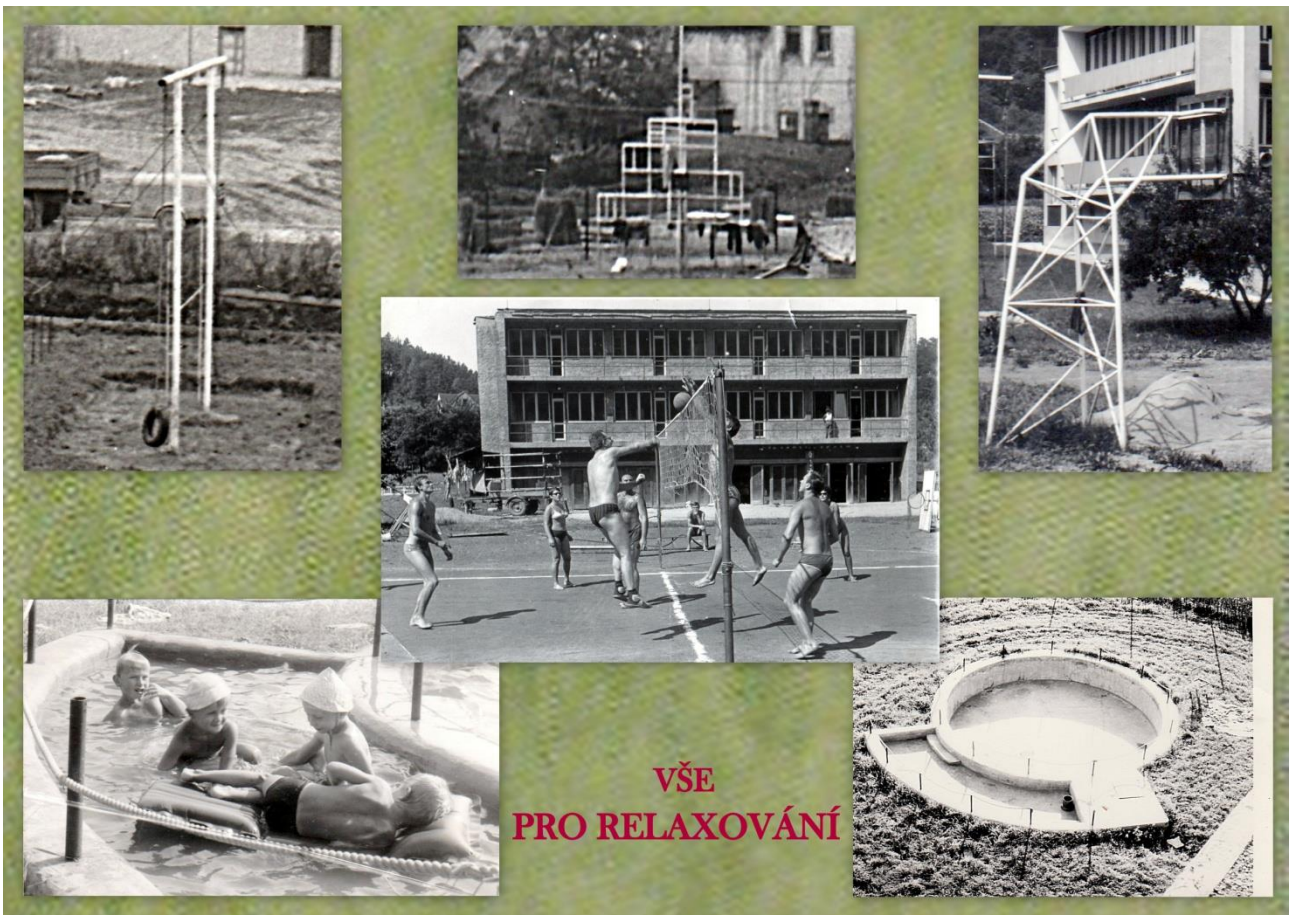
V této době začali v loděnici již pracovat zaměstnanci stavební správy. My jsme ještě měli řadu dodělávek uvnitř loděnice. Venku jsme začali pracovat na brouzdališti v blízkosti jižní strany loděnice. Od konce listopadu až do začátku roku 1962 jsme museli zajistit elektrikářům vysekání drážek (šliců) pro elektroinstalaci. Byla to úmorná a zdlouhavá práce.

Po velkém úklidu a odvozu všech odpadků již toho mnoho nezbylo, co se ještě muselo dodělat. Poslední den práce byl v neděli 25. 2. 1962. Na stavbě naší loděnice jsme odpracovali 11.358,5 hod. Náš sen se stával skutečností.

Dokončená stavba

Přišel čas, kdy naše loděnice nás už měla plné zuby. Zbavila se všeho, čím jsme jí podporovali. Odhodila ze sebe všechna bednění, která jí zakrývala, odstranila všechny ty tyče a sloupky, které ji podpíraly. Otřepala se a zbavila se všech zednických nečistot a na tu svou šeď si pořídila slušivou světlou omítku a na východní a jižní straně si nechala udělat barevný „make up“, na panelech, zakrývajících zábradlí průběžných balkonů ve dvou podlažích. Obrovská zabedněná obluda se najednou změnila na moderní futuristicky navrženou loděnici. Ano, to je naše loděnice, „Krasavice“.


CS



Jestliže bych měl jmenovat, kdo se nejvíce zasloužil o stavbu loděnice, tak o prvních třech členech, jsem si naprosto jistý. Na prvním místě je bez konkurence Eda Fulín. Bez Edy by loděnice nebyla. Je to jeho loděnice. Pro Edu to nebyla pracovní povinnost, ale poslání. Uvědomoval si, že máme sice výborný kolektiv, ale bez znalostí ve stavebním oboru. Eda ty znalosti měl a tak nám je všem předával. Byl tam vždy. Rozděloval práci, ukázal, jak to dělat a důvěřoval i těm nejmladším. Všichni se snažili co nejrychleji se těm novým znalostem naučit, aby Edu nezklamali.

Nedávno jsem se bavil o Edovi s Veronikou Vodičkovou. Vzpomínala na dobu, když byla dorostenka, jak jí Eda v naší chatě ve Vítkovicích odvedl dolů do baru, kde je cihelná stěna a cihelná podnož pod krbem. Přinesli jí tam spárovací cementovou maltu, v kýblu vodu a hadr pro namočení před spárováním a náčiní pro spárování: úzkou škrabku pro vyškrábání spár, smeták pro vyčištění spár a spárovačku (modelovací špachtle). Nejdříve jí Eda řekl, jak se spáruje. Spáry mezi cihlami se nejdříve vyškrábnou, smetákem se odstraní prach, mokrým hadrem se to navlhčí a pak se spáruje. Do spáry nanesl spárovací maltu. Nejdřív vyspároval svislé spáry a pak spáru vodorovnou. Řekl jí: „Začneš seshora.“ Pak odešel. Chudák se tam s tím mordovala. Nakonec ale na to přišla, a všechno cihlové zdivo v baru vyspárovala. Dodnes se cítí, jako odbornice na spárování. Tak obdobně to bylo zde v loděnici s tou Edovou mládeží, která se zde naučila mnoho nových činností, které se jim v životě mohou hodit.

Na druhém místě je Standa Krčil (Krtek). Nebýt Standy, tak nemáme první patro. Nikdo další z nás by se ani neodvážil to vyjednávat. Standova odvaha, jeho diplomacie a šarm způsobily, že jsme mohli dostavět kompletní loděnici dle projektu. Jinak by se to první patro nikdy nedostavělo.

Třetí místo patří Vláďovi Ludvíkovi. Přesto, že se vyučil truhlářem u pana Holátky v Záběhlicích, Na plácku, stal se z něho „Pan tesař“. Byl nenahraditelný. To o něm říkali všichni vedoucí staveb, na kterých pracoval, ať to byl n. p. Vodní stavby anebo později n. p. Metrostav. Nemít Vláďu, tak bychom museli najmout minimálně dva tesaře a ti by s nezkušenými pomocníky a ještě k tomu většina z nich byli dorostenci, nechtěli ani pracovat. Vláďa to zvládl sám a ještě nás všechny zaučil být jeho dobrými pomocníky. Vláďa byl jediným skutečným odborníkem na stavbě.

V té době Stavební správa č 3, dokončovala pobřežní komunikaci na východní straně Zbraslavi a umožnila ji používat veřejností. Byla pojmenována „K Přehradám“. Všechna motorová vozidla v obou směrech mimo autobusů, které měly zastávky na Zbraslavi, jela po dvoukilometrové nové silnici. Na jedné straně Vltava a na druhé nové pohledy na Zbraslav. Mohli vidět běžnou městskou zástavbu zpestřenou na tomto úseku několika secesními vilami postavenými v první republice. Byly to vily prominentních zbraslavských občanů, JUDr. Schreinera, herečky Jiřiny Štěpničkové, která byla náš velký fanda, a JUDr. Kamila Reslera.

Nejvíce je ale zajímala naše loděnice. Supermoderní veliká budova. Ze začátku nikdo nevěděl, co se uvnitř skrývá. Většina si myslela, že to je nový hotel. Některá auta zpomalila anebo i na chvilku zastavila, aby si budovu lépe prohlédli. Měli jsme z toho legraci. Mohla to být ale také dvousečná zbraň. Doslechli jsme se, že president republiky Antonín Novotný při jízdě do vládních rekreačních rezidencí na Orlické přehradě se ptal svých nohsledů, co je to za budovu. Nevěděli to, informovali ho později, když to zjistili. On pak prý na schůzi své místní organizace KSČ, kde byl členem, řekl, že je to příkladný čin, jak národní podnik spolupracuje s tělovýchovnou organizací. Patřičně jsme se nafoukli, jak o nás mluvil president a mysleli jsme si, teď jíž to nikdo kritizovat nebude, když nám to takto president posvětil. Byl to ale omyl. Nepřejícnost nemá meze. Našel se jeden, byl to zaměstnanec Stavební správy č. 3, který věděl, že mají staveništní zařízení na Zbraslavi. Bydlel buď ve Štěchovicích, nebo ve Slapech. Jel po nově otevřené komunikaci, a když viděl, jak to jejich staveništní zařízení vypadá, tak to oznámil kontrolnímu orgánu.

Bylo časné odpoledne, v loděnici bylo jen několik dorostenců, když tam přijely dvě šetsettrojky a vystoupilo z nich několik mužů. Jeden měl velký fotoaparát. Ten fotil loděnici ze všech stran. Ti ostatní obešli loděnici a pak šli dovnitř. Jeden z dorostenců se jich ptal, kdo jsou a co tam chtějí. Nestál jim za odpověď, jen jeden z nich mu řekl. To brzy uvidíte a radost z toho určitě mít nebudete. Asi za čtvrt hodiny odjeli.

Nemohli jsme nic dělat, jen jsme čekali, co se z toho vyklube. První zpráva byla, že generální ředitel celého podniku Staveb silnic a železnic měl návštěvu

kontrolního orgánu, která mu předhodila fotky naší loděnice. Ptali se ho, jestli ví, co je to za budovu. Samozřejmě nevěděl, a když mu řekli, že je to staveništní zařízení jejich Stavební správy č. 3, tak začal tanec. Co se tam všechno dělo, pořádně nevíme, jen se říkalo, že členy výboru vodáckého oddílu zavřou a loděnici nám vezmou, protože je to černá stavba. My jsme se ale moc nebáli, věřili jsme, že když bude platit spravedlnost, tak se nám nic stát nemůže. Na všechno jsme měli řádné smlouvy a ze stavby prvního patra žádný benefit v současné době mít nebudeme. Celé patro je určeno pro potřeby Stavební správy č. 3. Starosta města B. Vožniak, se nás nekompromisně zastával, že jsme neudělali nic protizákonného, že je to právoplatně postavené dle směrnic akce „Z“, pro staveništní zařízení s následovným využitím.

Obviněným byl vysoce postavený úředník Správy č. 3, který povolil postavit první patro, které způsobilo tuto situaci. Byl zbaven své funkce a přeložen do jiné stavební správy jejich podniku. Když ten ruch kolem prvního patra konečně utichl a my jsme věděli, že pro nás žádné nebezpečí personální či ztráta loděnice nehrozí, Standa vyhledal potrestaného úředníka. Byl to skutečně ten úředník, se kterým Standa první patro dojednával. Díval se na to s nadhledem, to přeložení mu nijak nevadilo. Později jsme se dozvěděli, že tam získal vyšší pozici, než měl u Stavební správy č. 3. Generální ředitel znal kvality toho úředníka a nechtěl ho ztratit, ale potrestat ho musel. Odpovídalo to pořekadlu, vlk se nažral a koza zůstala celá.

Soužití Stavební správy č. 3, která začala prostory loděnice používat, bylo bezproblémové. Pobřežní komunikace již byla skoro hotová, dostala jméno „K Přehradám“. Stavební správa č. 3 měla však ještě závazky stavění a rekonstrukci silnic na jižní straně Zbraslavi. My jsme plně využívali ty prostory, které nám byly určeny. Jen tu tělocvičnu nikdo nevyužíval. Aktivní odpočinková činnost byla jen hezky formulovaná věta, která pomohla zdůvodnit nutnost postavit první poschodí, kde je tělocvična. Ve skutečnosti jsme v tělocvičně žádného aktivně odpočívajícího stavaře, neviděli. Tak jsme drábkovou metodou ji zkoušeli používat. Nikdo nic nenamítal. My jsme také o tom nemluvili, ale tělocvičnu jsme pak plně využívali.
Stavební správa č. 3 ukončila práce v oblasti Zbraslav v roce 1964. Odstěhovali se od nás a staveništní zařízení s následovným využitím převedli do majetku vodáckého oddílu Slavoj Zbraslav, kde bude sloužit jako loděnice. V tomto roce též proběhla kolaudace a celý objekt byl zkolaudován jen jako zařízení pro sportovní činnost vodáckého oddílu.

Co říci na závěr. Pocity, které jsme prožívali, se těžko dají popsat. Budeme ten náš splněný sen využívat a současně jsme zde zanechali naší stopu pro budoucí generace. Byli jsme šťastni, že nikdo se z té vodácké omladiny nezranil. Jediný úraz, který vyžadoval lékařské ošetření, postihl Vláďu Ludvíka, který se řízl do ruky o pozinkovaný plech. Zranění si vyžádalo dva stehy. Nikdo z rodičů si na nás nestěžoval, naopak byli rádi, že jsme jejich potomky nenásilnou formou přiměli k práci, kterou se naučili oceňovat a z výsledků se pak radovat. Se Stavební správou č. 3, jsme se v pohodě rozešli. Nechali nám tam ještě na naší žádost jednu míchačku na neurčitou dobu na dělání betonu při úpravě venkovského prostoru a brouzdaliště.

Hledat kustoda jsme nemuseli. Již během stavby jsme věděli, že Eda se svojí hraběnkou (jak svoji Jarmilku pojmenoval, když se na vojně stal „černým

baronem“ a tak svojí manželku povýšil do šlechtického stavu a stala se hraběnkou) by byli ta nejlepší dvojice pro tuto funkci. Eda s naším všeobecným názorem souhlasil a tak se s celou rodinou nastěhovali do loděnice. Bydleli v domě Jarmilčiných rodičů ve Fuksové ulici Na Žabovřeskách.

Při první návštěvě mne Eda provází již zařízeným bytem. Do obýváku si pořídili v té době „moderní stěnu“. Byla to soustava skříněk a polic a velmi se to hodilo k jejich stávajícímu nábytku.

Bydleli tam již asi měsíc, když tam jednou dopoledne přijelo nákladní auto a řidič se závozníkem šli ke kustodovi. Doma byla jen Jarmilka. Řekli jí, že jsou ze Stavební správy č. 3 a že si jedou pro míchačku, kterou nutně potřebují. Zapřáhli jí za náklaďák a odjeli. Za několik měsíců dělali ve Stavební správě č. 3, inventuru jejich zařízení a chyběla jim jedna míchačka. Ze záznamu bylo patrno, že je ještě v loděnici.

Tak to byl poslední průšvih. Zlodějíčkové museli být dobře obeznámeni se situací a dokonale to využili. Stavební správa č. 3 se k nám i tentokrát dobře zachovala. Míchačka byla již hodně opotřebovaná, morálně zastaralá a tak ji ze seznamu vyřadili.

Eda s Jarmilkou vytvořili v loděnici po dlouhou řadu let příjemné rodinné prostředí pro všechny zbraslavské vodáky

STAVBA PLATA

I po dokončení stavby loděnice nás čekala řada menších projektů. Dokončení dětského bazénu, hřiště na volejbal, nohejbal a basketball. Dílnu na opravu lodí a plato na dávání lodí na vodu. Priorita bylo plato, které bude dostatečně velké, bezpečné a bude automaticky reagovat na změnu výše hladiny. Problém byl získat někde dostatečně velký dutý plovák, který by sloužil jako nosný element pro dřevěnou podlahu v protiskluzovém provedení.

Vzpomněl jsem si na dobu vojny, kdy náš oddíl protiletadlového dělostřelectva při cvičení, přemísťoval protiletadlová děla ráže 88 přes vodní tok po pontonovém mostě postaveném našimi ženisty. Pontony, které tvořily nosnou část mostu, byly ze tří dílů. Prostřední díl byl v podstatě dutý plovák. Na obou koncích byly pomocí úchytných závěsů připojeny další dvě části pontonu. Tyto části byly řešeny tak, aby je bylo možno použít též jako samostatné přívoziště pro přepravu vojáků. Byly nahoře otevřené, zadek měl stejný rozměr jako konec středového plováku. Přední část pak byla tvarem uzpůsobena snadnému najetí na břeh v případě, že bude tato část pontonu použita pro přepravu vojáků přes vodní tok.

Objel jsem několik míst na Slapské přehradě, kde byla kotviště pro houseboaty. Jejich majitelé byli většinou i tvůrci svého houseboatu. Většina majitelů koupila ponton z druhé ruky, ale jeden mi poskytl telefonní číslo na podnik, přes který se armáda zbavuje věcí, které byly nahrazeny modernějšími. Úřednice na telefonu mi potvrdila, že mezi věcmi, které armáda přes jejich podnik vyřazuje, jsou i pontony z druhé světové války. V současné době žádné nemají, kdy armáda bude vyřazovat další, neví a žádný záznamník pro zájemce nevedou, ať zkusím za čas zase zavolat.

V té době jsem pracoval ve Škodovce na Smíchově a začátek pracovní doby byl v 6 hodin. Náš dům byl v ulici V Chaloupkách, dnešní Pod Kamínkou. Jezdil jsem prvním autobusem „Kníňákem“, který pasažérům ze Záběhlic zastavoval na Plácku v 5:50 hod. Velmi často tam se mnou nastupoval mimo jiné Jarda Kadeřábek, který bydlel kousek od nás v ulici Pod Studánkou. Byl o několik let starší než já. Znal jsem se s ním z dětských let. Po ukončení školy se stal zaměstnancem n. p. Stavebniny, kde byl vedoucí pan Umlouf. Po několika letech se najednou objevil na Zbraslavi, ve vojenské uniformě vojáka z povolání s důstojnickou hodností. V té době, o které píši, byl již kapitánem. Musel být velmi dobře zapsán v komunistické straně. Stal se politrukem a objížděl vojenské útvary po republice, kde kontroloval úroveň politické výuky místními politruky. Musel též při práci studovat vysokou politickou školu. Jeden z předmětů byla též ruština. Někdy, když bylo v autobuse místo k sezení, tak toho využil a z knížky se učil ruštinu. Všiml jsem si, že nějak moc dlouho s tou knížkou bojuje a z těch několika prvních stránek se za měsíce dál dostat nemůže. Jednou jsem se ho zeptal, jak vypadá jeho pracovní den. Podíval se na mne takovým zkoumavým pohledem jakoby zjišťoval, jestli jsem hoden, aby mi to řekl a pak začal. To co budu dělat dnes, dělám jednou za měsíc. Teď přijdu do kanceláře, a hned jdu ke svému nadřízenému, který už na mě čeká. Předá mi aktovku opatřenou plombou a ještě mě požádá, abych od něho pozdravoval soudruha Chruščeva. Před budovou na mne již čeká šestsettrojka a jedeme na Ruzyňské letiště přímo k již nastartovanému tůčku a za několik hodin jsme v Moskvě. Tam vládním autem s vojenským doprovodem dojedu do Kremlu, kde jsem již ohlášen u soudruha Chruščeva. Čekám ani ne minutu a už se otvírají dveře a sám s. Chruščev mě zdraví, předám mu aktovku, vyřizuji pozdrav a s. Chruščev mi poklepe po rameni, poděkuje mi a posílá po mně pozdravy našim soudruhům. Potom cesta zpět na letiště. Tůčko je připraveno a odletíme do Prahy a v pět hodin odpoledne s tebou zase pojedu autobusem z Prahy na Plácek.

Druhý den po tom, co se mi nepodařilo sehnat pontony, jsme stáli s Jardou Kadeřábkem vedle sebe. Za chvíli do mne strčí a říká co je s tebou, dneska vůbec nemluvíš. Zadíval jsem se na něj a říkám, já mám starosti. Co ty můžeš mít za starosti, byla jeho odpověď. Byl jsem toho plný, v mysli jsem měl jen ty pontony a tak jsem na něho vyjel. Ty mi nic neříkej. Vyřazujete pontony, dostane je kde kdo, ale aby je dostala mládež, budoucnost našeho národa na to nekoukáte. Co to mluvíš, co to je ponton? Tak jsem mu nejdříve vysvětlil, na co ty pontony ženijní vojska v armádě používají a i to jakým způsobem se těch nepotřebných zbavují. Zamyslel se a pak se mi ptá, co tedy potřebujeme. Odpovídám, co tě to zajímá, ty jsi politruk tak s tím nemáš co společného. To já mohu zařídit, jen mi řekni, co potřebujete. Myslel

jsem si své, ale přesto jsem mu řekl, že potřebujeme dva třídílné pontony na zhotovení plata a též nemáme žádné nářadí na opravování lodí a při budování hřiště na volejbal a oplocení pozemku, též nářadí na zemní práce. To ti mohu všechno zařídit. Na tento rozhovor jsem skoro zapomněl. S ním jsem potom dlouho nemluvil, bylo hezké počasí a já začal jezdit do práce na skútru.

Uběhl asi měsíc, když jsem přijel domů, tak Helenka, maminka Mirky mi říká: „Byl tady pan Hrbek a říkal, že máš na nádraží 3 plné vagony, které musí být do 20 hodin toho dne vyložené. V případě nevyložení, je za to vysoká pokuta.“ Říkám jí Helenko, to bude omyl, já jsem nic neobjednával. Ani ve snu by mi nenapadlo, že by to mohla být pravda. Nějaká souvislost s Kadeřábkem mě vůbec nenapadla. Ani jsem nešel domů, otočil skútra a jel na nádraží za panem Hrbkem. Pan Hrbek byl známá zbraslavská postavička. V té době byla železniční doprava všeobecně využívána k dopravě balíků po celé Československé republice. Mobily neexistovaly a telefonní pevnou linku na Zbraslavi mělo jen několik privilegovaných lidí a lékaři. Obdobná situace byla po celé republice. Z tohoto důvodu na každém nádraží byl zaměstnanec, který doručoval zprávu o došlé zásilce příjemci. Na Zbraslavi tuto funkci zastával pan Hrbek. Zprávu přivážel na svém kole a předávání provázel vždy vtipnou veršovanou větou.

Pana Hrbka jsem osobně poznal před lety, kdy mě bylo jednadvacet let. Jel jsem na závodní singlovce proti proudu, blízko pravého břehu Vltavy. Podjel jsem zbraslavský most, minul jsem nádraží a za poslední budovou nádraží mne zaujal divný zvuk motocyklového motoru přicházejícího ze silnice pod tratí. Na silnici ležela běžící motorka opřená o stupačku a v kruhu se otáčela. Na násep za silnicí, na kterém je umístěna železniční trať, se po čtyřech drápal nějaký muž. Současně jsem si uvědomil, že jsem slyšel houkání vlaku, kterým strojvedoucí oznamují vyjetí vlaku z tunelu u Jarova. Na Jarově je zastávka, ale jen některé vlaky tam zastavují.

Přirazil jsem ke břehu, jen povytáhl loď na břeh a utíkal jsem k silnici. Podařilo se mi vypnout motor kroužící motorky a dále jsem běžel za tím mužem, který již ležel mezi kolejemi, viděl jsem, jak mává rukama a nohama, minul jsem holínky, které ten muž ztratil, když se drápal na ten násep. Zprava v dálce již bylo vidět lokomotivu přijíždějícího vlaku, když jsem uchopil nohu toho mrskajícího se chlapa mezi kolejemi. Byl to pořádný kousek a tak s vypětím všech mých sil se mi podařilo ho přetáhnout zpět přes kolejnici a padnout na něj. Cítil jsem vítr od vagonů, které v blízkosti minuly naše těla. Ten muž se asi pod mojí vahou uklidnil a od nádraží k nám běží pan Hrbek, který byl na peronu, když přijížděl vlak a viděl, že se tady něco děje. Otočili jsme toho muže na záda, otevřel oči a řekl, cukr. Pan Hrbek řekl cukrovkář a obrátil se ke mně a řekl mi, drž ho, já jsem hned zpátky. Já nevěděl co se děje. Ten muž mlčel, jen nepřítomně koukal do oblohy a já jsem klečel vedle něj. Za chvilku už vidím přibíhajícího pana Hrbka. Pan Hrbek mu dal do úst kostku cukru a z lahve mu dal napít. Během několika vteřin se stal zázrak. Najednou mezi námi seděl normální muž, jen trochu špinavý s potrhanou bundou bez holínek a jedné ponožky, ale hlavně jeho vizáž se změnila a on nám řekl, co se stalo.

Byl to řezník a pracoval v Holešovicích na jatkách. Měl cukrovku, ale

pomocí inzulinových injekcí ji měl pod kontrolou. Skončila mu pracovní doba a jel domů do Vraného. Insulin si normálně bral doma ve večerních hodinách. Po cestě cítil, že to na něj leze, (to jsou slova, která sám použil) ale myslel si, že domů dojede. Děkoval nám, pan Hrbek mu pak řekl, že byl mezi kolejemi a tento mladík vás z prostoru kolejí vytáhl a zachránil vám život. Chtěl vědět moje jméno. Pak jsme mu přinesli ponožku a holinky a pomohli mu vstát a k silnici už šel sám. Zvedl si motorku a ujistil pana Hrbka, který měl o něj obavy, že je v pořádku a domů dojede. Stáli jsme tam s panem Hrbkem na silnici a dívali se za odjíždějícím řezníkem a pan Hrbek pronesl: I takové to věci se mohou stát, ale života se nesmíš bát. Tuto větu jsem si zapamatoval na celý svůj život.

Nyní jedu k panu Hrbkovi na nádraží říci, že jde o nějaký omyl. Když mne pan Hrbek zahlédl, tak než jsem se k něčemu dostal, tak na mě radostně volá: „Puldíčku máš tady lodičku“ a rukou ukazuje na tři odstavené vagony. Dva plošinové vagony, na každém z nich kompletní třídílný ponton a třetí vagon byl „hytlák“, uzavřený nákladní vagon opatřený plombou na posuvných vratech. Dodací list potom potvrdil, že se stalo něco, čemu jsem od počátku nevěřil a na můj rozhovor s Jardou Kadeřábkem jsem skoro zapomněl. Odesilatel: kpt. J. Kadeřábek, příjemce: moje jméno.

Ptám se pana Hrbka, co je v tom hytláku. To já nevím, odplombovat to může jenom příjemce. Jdeme k tomu vagonu, pan Hrbek mi podává kleště. Otvírám vagon a žasnu. Plný vagon různého nářadí pro truhláře, na zemní práce, trakaře, dlouhé tyče pro zaměřovače, různě silné balíky lan. Pan Hrbek vidí můj úžas, a myslí si asi, že to bude skoro nemožné, když s účastí mi říká, že to musíme do 20:00 hod. ten den vyložit, jinak nám hrozí pokuta za nedodržení železničních nařízení pro přepravu nákladů.

Bylo kolem třetí hodiny odpoledne. Nejdříve jsem jel do loděnice. Již tam bylo několik dorostenců. Poslal jsem je na nádraží, aby tam na mne počkali. Jeden zůstal v loděnici a všechny příchozí bude posílat na nádraží. Další zastávka byla hasičárna. Hasičská stanice, kterou si hasiči postavili též v akci „Z“, obdobně jako jsme postavili naší loděnici. Správce hasičárny a současně vedoucím dobrovolných hasičů byl Pavel Hartman. Jeho dva synové Petr a Pavel byli též našimi dorostenci a táta nám vždy pomohl, když jsme něco potřebovali. U jeho manželky jsem pro něho nechal vzkaz, pracoval jako řidič nákladního auta pro nějaký národní podnik. Žádal jsem ho o pomoc s odvozem obsahu hytláku z nádraží do loděnice. Hasiči měli svoji „osmsetpětku“(skříňové nákladní auto). Manželce jsem stručně vysvětlil, co musíme do večera udělat.

Další zastávkou bylo bydliště Jardy Rakušana, který jezdil s autojeřábem, se kterým jezdil po práci na Zbraslav, kde přes noc parkoval. Byl též členem našeho oddílu. Nechal jsem mu tam písemný vzkaz a na 100 % jsem věřil, že tam po práci přijede. Vrátil jsem se na nádraží, kde již byla parta dorostenců a dorostenek a začali jsme vykládat hytlák. Kolem páté hodiny přijel Pavel Hartman a za jeho osmsetpětkou měl ještě nákladní trajler. S prvním nákladem pak ještě vzal několik dorostenců, kteří již zůstali v loděnici a budou vykládat další náklad.

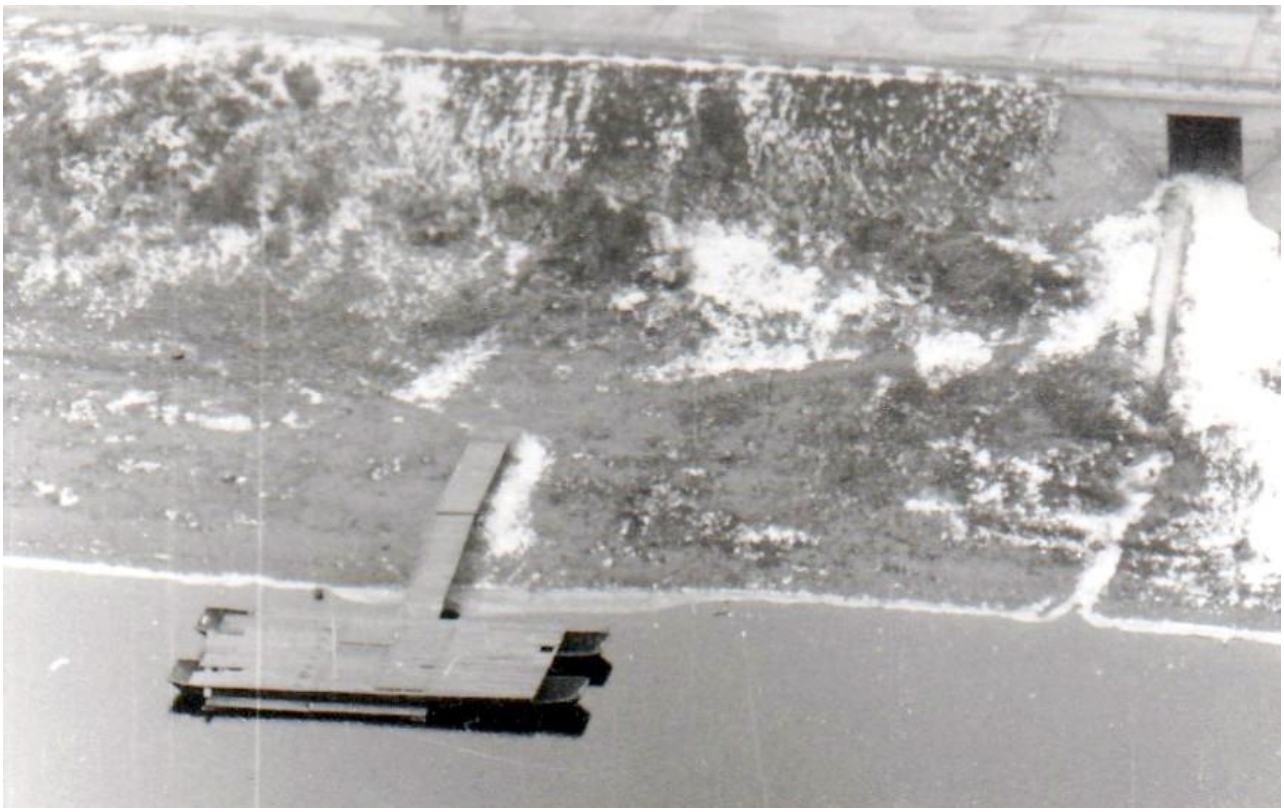
S netrpělivostí jsme očekávali autojeřáb. V Jardovi Rakušanovi jsem se

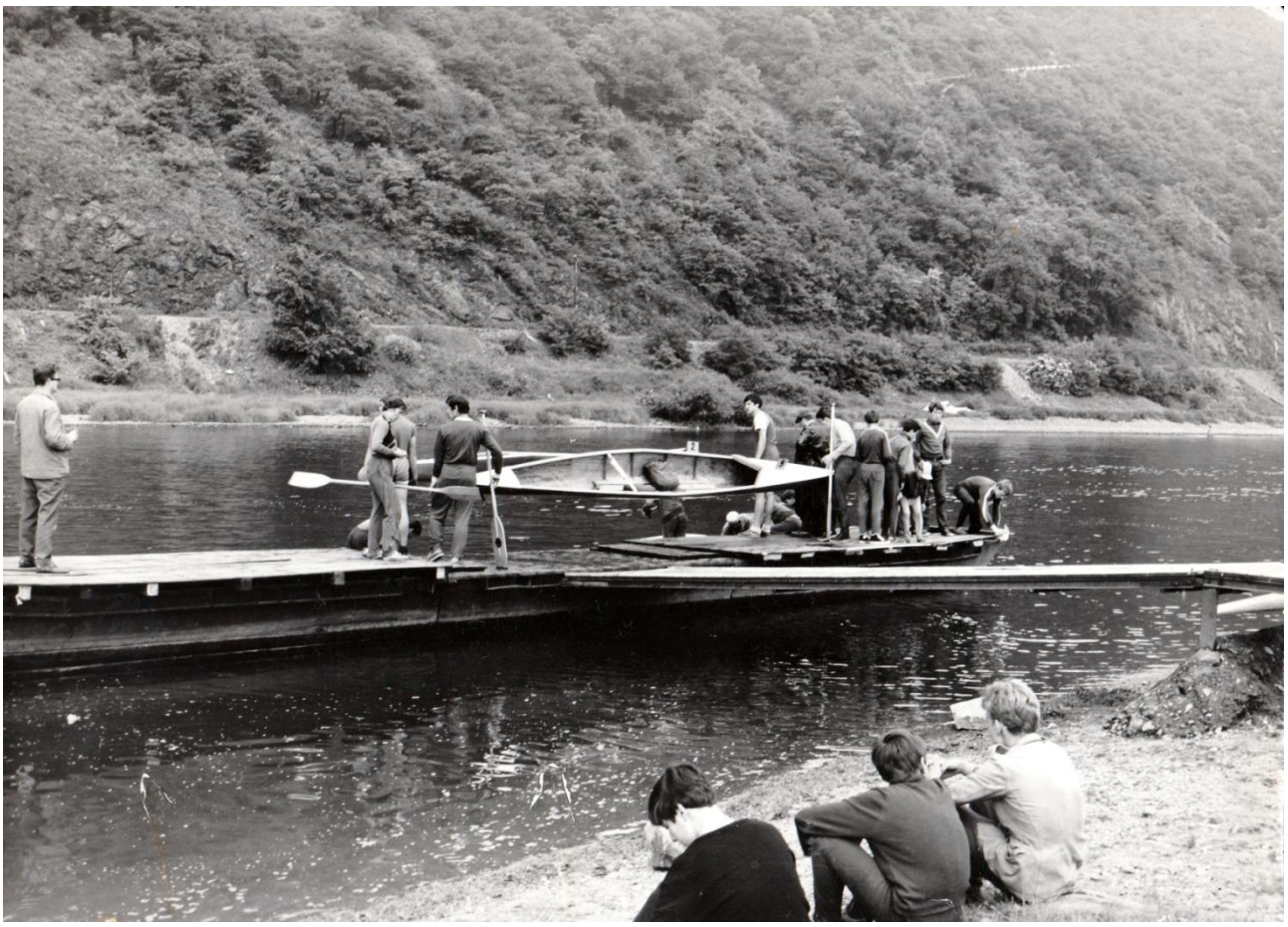
nezklamal. Objevil se tam kolem šesté hodiny a to už jsme věděli, že žádnou pokutu platit nebudeme. Do osmé hodiny večerní jsme měli obsah hytláku odstěhován do loděnice a pontony byly přemístěny na místo, které nám pan Hrbek určil. K odvezení pontonů do loděnice jsme museli mít ještě nákladní automobil, což se nám podařilo zorganizovat během několika dnů.

Nastal další problém. Nikdo z výboru oddílu o této akci nevěděl. Byl jsem jednatelem oddílu, ale nikomu jsem o tom neřekl, protože jsem vůbec nevěřil, že by něco takového mohl Jarda Kadeřábek dokázat. Byla svolána mimořádná schůze vedení oddílu a tam jsem jim musel vysvětlit, jak se to stalo. Všichni jsme se radovali, bylo to jako dar z nebe, ale nikdo z nás, členů výboru nevěřil, že to je konec. Všichni jsme předpokládali, že to praskne, Jarda Kadeřábek to odnese, ale abychom to neodnesli i my, musíme se postarat o to, aby se nic neztratilo. Na nejlepší řešení přišel Rudla Seifert.

V loděnici pro potřebu zůstane specifikované množství nářadí, za které bude zodpovídat správce oddílu. Další nářadí bude předáno do úschovy všem členům starších 18 let. Svým podpisem se každý zavazuje, že v případě vzniklých problémů přinese zapůjčené nářadí zpět. Naše obavy ale byly bezpředmětné. Vše zůstalo majetkem našeho oddílu. Jménem oddílu jsem Jardovi za zprostředkování takového velkorysého daru poděkoval.

Ze dvou třídílných pontonů jsme vytvořili plato, kde by mohl i parník „Primátor Ditrich“ přistát, kdyby ještě jezdil. Pro naši činnost nám plato plně vyhovovalo a sloužilo nám řadu let.





PŘEJMENOVÁNÍ LODÍ.

Parník Primátor Dittrich byl můj osudový parník. Prvně jsem se s ním seznámil v r. 1936, když jsem k vánocům dostal knížku Jaroslava Žáka a Vlastimila Rady „Vzpoura na lodi Primátor Dittrich“. Chodil jsem do první třídy, ale díky sestře Evi, která byla o 3 roky starší, jsem již všechny názvy na zbraslavských obchodech dovedl přečíst, než jsem začal chodit do školy. Nejvíce zabrat mi dalo vetešnictví pana Jiráska na náměstí, kde na dvou velkých svislých panelech měl napsáno, co všechno má v krámě. Z knížky jsem měl obrovskou radost a hned jsem se do ní pustil. Knížka je o jednom chlapci jménem Budulínek, o jeho pejskovi, kterému dal jméno Matlafousek. Většina jejich dobrodružství se odehrává na kolesovém parníku Primátor Dittrich. Byla to moje první knížka v životě, kterou jsem celou přečetl a byl jsem z ní nadšen. Ale jako u vytržení jsem byl, když jsme šli s taťkou na procházku po zbraslavském nábřeží kaštanovou alejí v jarní době, kdy zelené listy byly utiskovány hrozny kvetoucích kaštanů. Po Vltavě proti proudu přijížděl parník a jeho jméno bylo Primátor Dittrich, kterého jsem tak dobře znal z mojí knížky. Nemohl jsem oči odtrhnout od toho nádherného parníku.

Kolesový parník „Primátor Dittrich“ v roce 1908.
Denní trasa parníku „Primátor Dittrich“ byla z Prahy do poslední stanice paroplavby v Brunšově - proti Štěchovicím – a zpět do Prahy.

Měl jsem ale dost času. Parník přistál u zbraslavského přístavu, který byl umístěn v místech, kde začínala Malá řeka, oddělená kamenným náhonem od hlavního toku Vltavy. Stál tam asi 10 minut, než poměrně velká skupina pasažérů vystoupila a několik nových pasažérů čekajících na břehu pak na parník nastoupilo. Za tu dobu jsem si vzpomněl na řadu scén z knížky a teď jsem viděl přesně ta místa,

kde se odehrávaly.

Primátor Dittrich byl zcela určitě nejznámější kolesový parník. Byl spuštěn na vodu v roce 1891. Jméno dostal po pražském primátorovi, který byl současně předsedou paroplavební společnosti. V roce 1930 se parník stal populární hlavně zásluhou té knihy, kterou jsem dostal k vánocům. Vzpoura na lodi Primátor Dittrich, vydané v roce 1930.

K jeho popularitě přispěla další událost. V roce 1934 se jako kapitán parníku Primátor Dittrich představil ve filmu Hrdinný kapitán Korkorán slavný herec Vlasta Burian. Od roku 1902 byla trasa kolesových parníků z Prahy do poslední stanice paroplavby v Brunšově proti Štěchovicím.

Naše klukovské aktivity byly v letních měsících hlavně kolem Vltavy a tak jsem velmi často viděl můj oblíbený parník. Již z dálky když se nám objevil, byl ještě u Komořan, ale já už jsem poznal, že to je Primátor Dittrich. V denních snech jsem si vždy představoval, jaké to bude, až budu já jednou kapitánem.

Ještě téhož roku jsem zažil velké zklamání. Pozoruji přijíždějící parník Primátor Dittrich a nechci věřit svým očím. Přijíždějící parník není Primátor Dittrich, ale je to Vyšehrad. Znal jsem všechny parníky vltavské flotily. Tento parník nebyl Vyšehrad. Okénka v podpalubí, kapitánský můstek, kryt koles, zadní kokpit, vše bylo jiné. To je Primátor Dittrich a nyní té krásné lodi dali jméno Vyšehrad. Stěžoval jsem si taťkovi a ten zjistil, že parník Vyšehrad podstoupí celkovou rekonstrukci a dlouhou dobu nebude v provozu.

Myslí si, že přejmenovali Primátor Dittrich na Vyšehrad, protože návštěvníci Prahy, kteří se chtějí projet parníkem na Vltavě, jsou více potěšeni názvem Vyšehrad, ze kterého mluví historie. Váže se k němu mnoho pověstí, které obyvatelé naší země znají již z dětských let. Já jsem tím však spokojen nebyl a myslel jsem si, že z úcty k té lodi měl být její název zachován.

To jsem ještě nevěděl, co bude následovat. V roce 1942 jí přejmenovali na Chrudim, v roce 1945 zpět na Vyšehrad. Z aktivní služby byla vyřazena v roce 1951. Ale ani to nebylo ještě její poslední jméno. V šedesátých letech už jako nepojízdná sloužila pod jménem Maxim Gorkij u Císařské louky jako klubovna Domu pionýrů a mládeže. Ta moje loď, kterou jsem si v dětských letech zamiloval, měla trpký život.

Lodě byly a jsou ohraničeným prostorem pro lidi nejen uprostřed často velmi nebezpečného moře, ale i na všech vodních tocích. Právě na základě různých nebezpečí vznikal vztah posádky ke své lodi. Již staří Řekové ve svých bájích věřili, že loď žije a že má duši. Ale i v dnešní době má na příklad angličtina ve své gramatice pro loď výjimku, a pokud o lodi hovoříte v angličtině, řeknete „ she = ona“. To znamená, že loď je žena. A tak se k ní posádka lodi též chová. Je to nejen jejich pracovní prostředí, ale při dlouhých cestách i jejich obydlí, je to kus jejich domova, zaručuje jim bezpečnost plavby a šťastný návrat domů. A takto žijící bytost nemůže být jenom lodí, ale má též své jméno. Loď se křtí při prvním spuštění na vodu.

Podle legendy je každá loď zaznamená v knize hlubin a známá osobně bohu Poseidonovi, vládci moří a všech vod. Vládce má zlatý trojzubec, kterým přivolává

a tiší bouře, drtí pobřežní skály a zabijí ty, kteří se provinili. Změnit jméno lodi bez konzultace s Poseidonem znamená vyvolat jeho hněv.

Při našem pobytu v nejzápadnější provincii Kanady, v Britské Columbii, jsme s naší lodí Vltavou vyjížděli v letních měsících z Vancouveru, který leží přímo na pobřeží Pacifiku. Naše cesta vedla úžinou Georgia mezi Slunečním pobřežím Britské Columbie a Vancouverským ostrovem. Je 30 - 50 km široká. Končí přibližně 150 km severozápadně od Vancouveru. Tam začíná prostor mezi Vancouverským ostrovem a pobřežím, který je posetý mnoha ostrovy. Pobřeží zde má řadu dlouhých fjordů. Některé jsou dlouhé až desítky kilometrů. Fjordy jsou lemovány pobřežními horami kolem 2.000 m vysokými. Je tam skoro ráj na zemi.

Je to velmi populární destinace pro vodáky z Britské Columbie, ale též pro Američany ze sousedního státu Washington. Poznávat nedotknutou divočinu na březích dlouhých fjordů, navštěvovat jednotlivé ostrovy spojené s procházkami po pěšinkách obklopenou bujnou vegetací s možností vykoupat se ve sladkovodním jezírku, která jsou skoro na všech ostrovech. Naučili jsme se žít v divočině, kde nejsou obchody a restaurace, živili jsme se hlavně tím, co nám moře nabízelo. Chytali jsme ryby, hlavně lososy, kladli jsme pasti na kraby a na krevety. Při odlivu v zálivech jsme získávali ústřice. Na mnoha místech jsou keře s malinami. Kolem cestiček je hub jak naseto.

Během našeho pobytu, hlavně při procházkách po ostrovech nebylo dne, abychom se s někým neseznámili. Je lehké navázat hovor s lidmi, kteří mají stejné zájmy jako my. Další možnost byla večer, když jsme byli zakotveniv nějakém zálivu,

a v blízkosti byla zakotvená další loď. Navzájem jsme se pozdravili, pak na sebe chvilku pokřikovali a většinou to dopadlo tak, že my jsme pozvali je anebo oni nás. Společně se pak za večer při drinku probralo mnoho témat.

Na jedno téma mají všichni vodáci stejný názor. Každá loď má při křtu dostat jméno. Toto jméno má být zachováno po celou dobu života lodi. Někdy, to může být problém hlavně při prodeji lodi. Naše loď měla a má i po prodeji jméno Vltava. Loď ode mne koupil rodilý Kanaďan Wayne, jméno Vltava v životě neslyšel, co to znamená, nevěděl, a přesto jí to jméno nechal, a je na něj dokonce hrdý. Vyprávěl jsem mu o Vltavě, zmínil jsem se též, že to je nejdelší řeka v Čechách a že protéká Zbraslaví, kde jsem žil. Naučil jsem se ve Vltavě plavat a jezdit na kanoi a hlavně milovat vodu. Dal jsem mu magnetofonovou pásku, kde je nahrána druhá symfonická báseň z cyklu Má vlast, skladatele Bedřicha Smetany, která popisuje nejdelší českou řeku Vltavu.

Horší je to, když loď má ženské jméno. To již je důvod ke změně jména lodi. Neumím si představit ženu, manželku či přítelkyni kupujícího, aby jejich loď měla jméno po nějaké cizí ženě. Všichni vodáci vědí, že změnit jen tak jméno lodi přináší smůlu a jezdit na takové lodi přináší zkušenost, na kterou bys nejraději zapomněl.

Aby se nový majitel lodi, u které uvažuje změnit jméno, vyvaroval nebezpečí smůly, provádí se rituál, který změnu jména legalizuje a odvrací nebezpečí stálého myšlení, co nepříjemného se jim přihodí. Je to sice pověra, ale skoro každý majitel lodi zná nějaký příklad, kdy nedodržení rituálu při změně jména způsobovaly nepříjemné situace a někdy i katastrofické scény. Jako odstrašující příklad se uvádí, že loď byla zasažena bleskem, došlo k poškození vstupního potrubí

pro mořskou vodu pro chlazení a ta způsobila zničení motoru. Loď byla vážně poškozena kolizí s jinou lodí a nakonec byla potopena.

Podle řecké legendy je každé plavidlo zaznamenáno v knize hlubin a je známo osobně Poseidonovi, Bohu a Vládci moří a všech vod. Změna jména lodi vyžaduje dodržet tento rituál, abyste nevyvolali hněv Poseidonův.

Nejdříve musí nový majitel připravit loď k přejmenování:

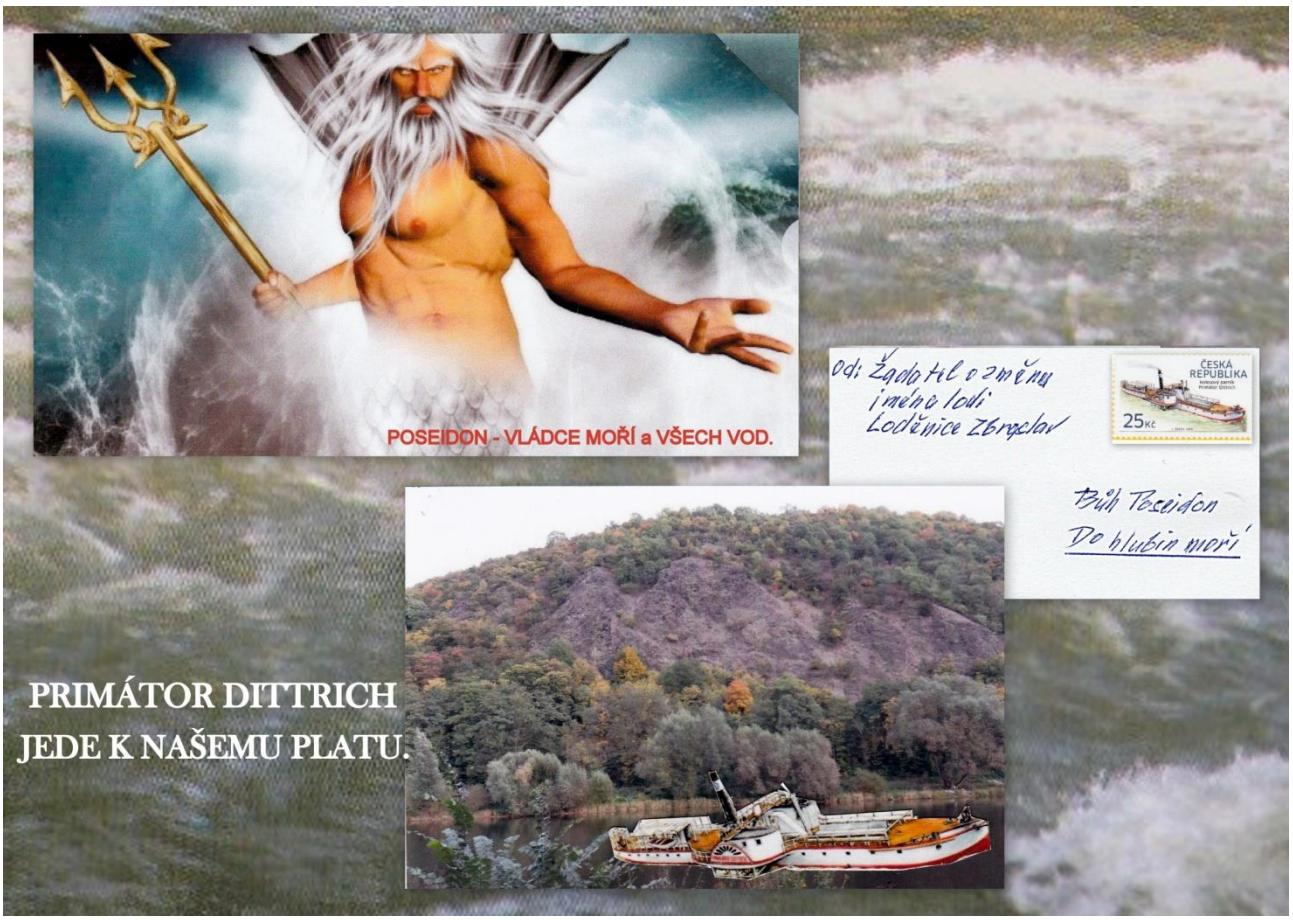
1) Odstranit staré jméno lodi vybroušením (přemalování nestačí). Odstranit jméno lodi na všech předmětech (záchranné kolo, záchranný člun, fendr, přívěšek u klíčů atd.). Odstranit veškeré záznamy a lodní deník kde se vyskytuje jméno lodi. Na lodi nesmí zůstat staré jméno na žádném předmětu.
2) Nepřinášet nové jméno na loď dokud není staré zrušeno.
3) Připravit kovový štítek upevněný na provázku a napsat na něj staré jméno lodi perem, jehož písmo je ve vodě rozpustné.
4) Připravit dvě láhve dobrého šampaňského na rituál a další láhve na oslavu.
5) Pozvat přátele za svědky a potom na párty.
6) Řeč k Poseidonovi: Požádat vládce všech moří a vod boha Poseidona aby ze svých záznamů v Knize hlubin odstranil jméno lodi, která přestala být subjektem v jeho království. Při tom se vylije polovina šampusu do vody z východu na západ. Současně se ponoří plechový štítek se starým jménem lodi do vody.

Dále požádat Poseidona aby zanesl nové jméno lodi a poprosit ho aby jí zajistil bezpečný a rychlý průchod na jejich cestách v jeho říši a též ho požádat aby měla stejná privilegia, jako měla před tím. Nyní vylít druhou polovinu šampusu (mimo dvě skleničky pro majitele a partnera) do vody od západu k východu.

Následuje jmenování lodi. Otevřít šampus, zatřást a nastříkat celou lahev na špičku lodi. Potom začít oslavovat s další lahví šampusu a při tom pronést: já dávám jméno této lodi, “nové jméno“, aby nám zajistila dobrý vítr a štěstí všem, kteří na této lodi pojedou.

Jak daleko k tomuto rituálu prováděného při změně jména lodi byli kompetentní činitelé při změně jména slavné lodi Primátor Dittrich a to nejen jednou, ale dokonce čtyřikrát. Je docela možné, že to je světový unikát. Loď, která za svůj život měla postupně pět jmen.

Jestliže je jen zlomek pravdy na této pověře, že změna jména lodi bez konzultace s Poseidonem přináší smůlu, tak posádky na této lodi museli být nešťastné. Proto jsem si přál, když jsem to psal, kdyby k našemu novému platu, loď Primátor Dittrich přistála a celá posádka by nás navštívila v loděnici. Vidím, jak by byli obklopeni tou naší omladinou. Jak jeden přes druhého by jim říkal něco o naší loděnici. Jak by byli šokováni, když by se dozvěděli, že jsme si tu obrovskou krásnou budovu sami postavili. Parta dospělých vodáků a velká skupina vodácké omladiny, těm nejmladším bylo 12 let. Byla by to hezká návštěva a námořníci by se pro další službu na lodi Primátor Dittrich, určitě nabili pozitivní energií, která z nás všech čišela.



STAVBA LODÍ

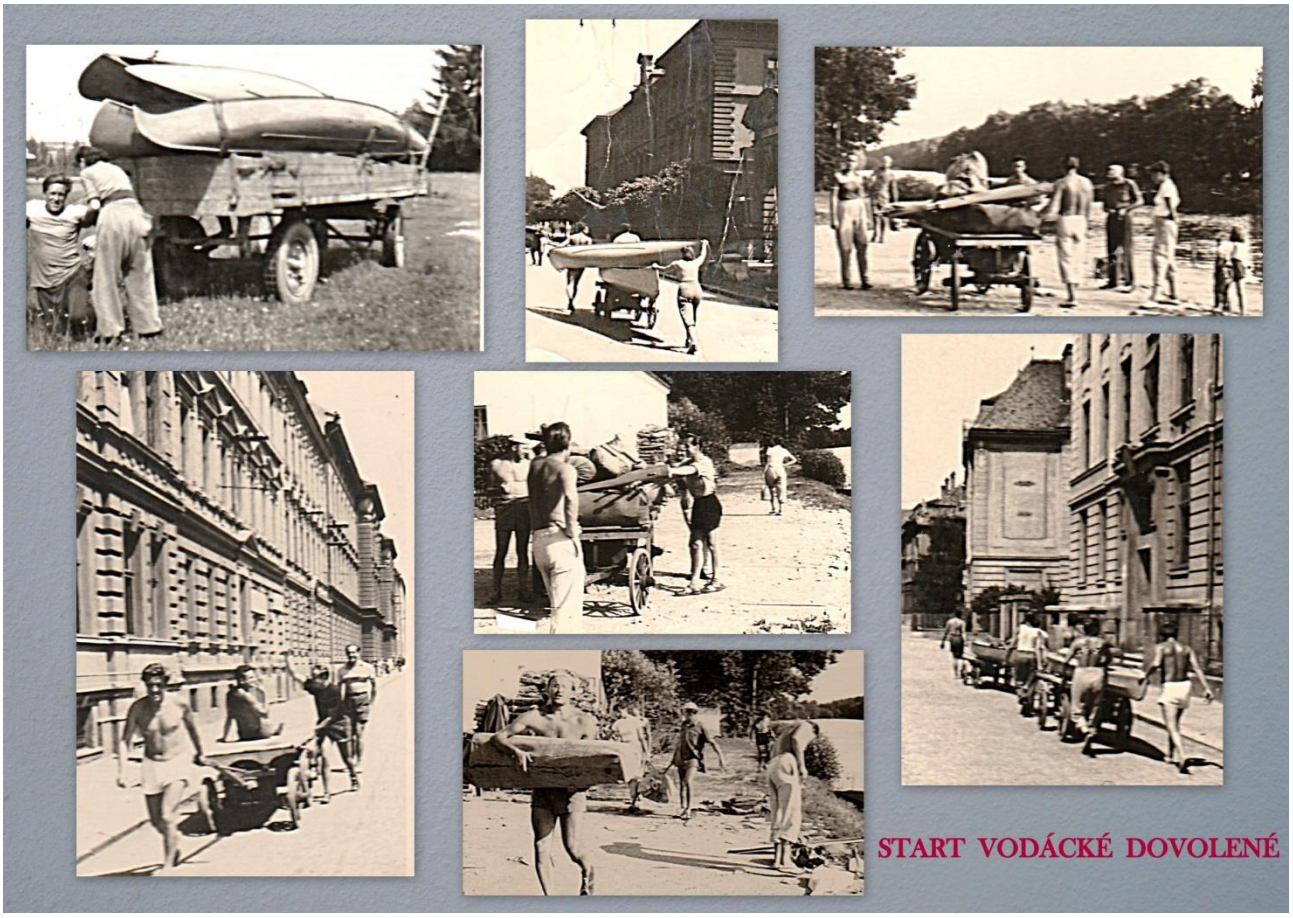
Sotva jsme dokončili stavbu loděnice a plata, museli jsme řešit problém, jak získat nové moderní kanoe. Jednalo se nám hlavně o deblkanoe, které byly v našem oddílu nejvíce potřebné. Rozhodli jsme se pro amatérskou stavbu a to pro skořepinovou konstrukci. Lodě jsme vyráběli v přístavbě na konci venkovního hřiště u sokolovny. Tu tam postavili za války Němci. Měli tam kompresor na výrobu tlakového vzduchu, který potřebovali v sokolovně, kde firma, Enst Roderstein vyráběla kondenzátory. (Tělocvičnu nám zrušili a kino se přestěhovalo do hotelu Vejvoda).

Nejprve jsme museli udělat kopyto odpovídající přesně tvaru lodí. Byl to v té době poslední model deblovky. Kopyto muselo být velmi solidně postaveno, aby vydrželo tlak vznikající při lepení jednotlivých vrstev lodi. K výrobě byly používány mahagonové a gabonové slabé fornýry (dýhy), které mají podélnou i příčnou roztaživost skoro nulovou. Loď byla vyrobena z několika vrstev fornýru. Jednotlivé vrstvy byly k sobě lepeny kyselinovým lepidlem Umakolem, které je ve vodě nerozpustné. Tlak, který je nutný k lepení jednotlivých vrstev, byl dosažen pomoci 60 pásů ve tvaru podkovy z pozinkovaného plechu 8 cm širokého. Na obou

koncích pásů byly upevněny šrouby. Pásy byly očíslovány. Každý pás byl jiný, dle tvaru kopyta v místě určený pro daný pás. Po nalepení dalšího fornýru na předchozí vrstvu se přikládaly pásy, jejich šrouby se protáhly otvory v základové desce kopyta a pod deskou se na šroub navlékla podložka a matkou se pak pás rovnoměrně na obou stranách utahoval. Tím se získal tlak k přimáčknutí nového fornýru k předchozí vrstvě. Po dokončení poslední vrstvy se uvolní vnitřní luby, skořepina se trochu rozevře a tím se sundá z kopyta. Dodělávky pak spočívají ve slepení obou stran s vnitřním vazem a lubů na špičce a na zádi lodi. Následuje upevnění vnějšího vazu a srdíček na obou koncích. Na špičku přidat kryt a instalovat patřičné rozpěrky. Po přebroušení pak opatřit vnější i vnitřní stranu patřičným lakem. Těchto deblovek, jsme vyrobili celou flotilu.

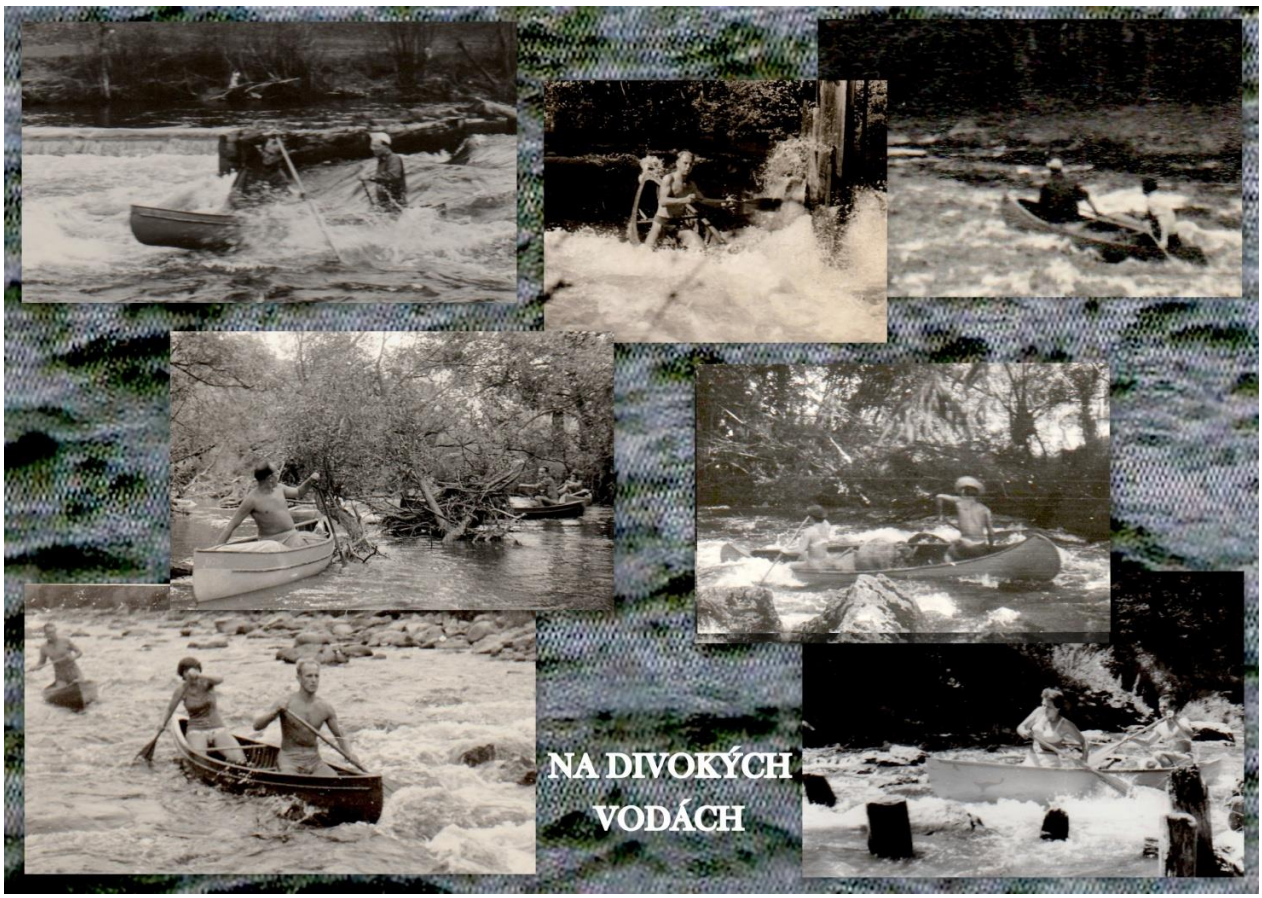
V oddíle jsme měli též skupinu vodáků - turistů, kteří sjíždění Vltavy nebo Lužnice plně neuspokojovalo. Chtěli jezdit i na jiné řeky a říčky s divokou vodou, ale jejich cestovní kanoe nebyly na to vhodné. Slalomky v prodeji nebyly. Slalomáři si stavěli lodě amatérsky, ale podílet se svými návrhy s nikým nechtěli. Navrhl jsem slalomku, na které jsme později s mou manželkou úspěšně závodili ve slalomu. Při srovnání s cestovní kanoí, byla kratší, užší, potahová látka přes obšívku byla tenčí, takže celková váha byla o hodně nižší. V podélné ose byla prohnutá a neměla vnější kýl. V případě potřeby bylo možno natáhnout špricku, se dvěma otvory s komíny pro posádku. Na kopytě které jsem na ni udělal, jsem postavil první slalomku. Když to viděli ostatnía sami si to na naší slalomce zkusili a zjistili, jak snadno se mění směr a jaká výhoda spočívá ve špricce, nastala hromadná výroba.

Ten rok se postavilo asi 6 lodí, další lodě pak v příštích letech. Když se o tom dozvěděli vodáci z jiných oddílů, tak mě žádali o zapůjčení kopyta. Měl jsem z toho radost a tak kopyto cestovalo po Čechách. Měl jsem jen jednu podmínku. Po skončení stavby lodí, kopyto vrátit na Zbraslav. Někdy ale po dohodě cestovalo, z jednoho oddílu do druhého, ale vždy jsem věděl, kde je. Co nevím, kolik lodí se na kopytě postavilo. Odhadoval jsem to na několik desítek lodí.



Na tomto kopytě jsem si postavil loď, s kterou jsme se dostali s Miruš, až do reprezentačního družstva mix deblů. S lodí jsme budili pozornost. Mohli jste na ní číst noviny. Abych dosáhl co nejmenší váhu lodi, použil jsem místo plátna a kytu noviny a jako lepidlo staré filmy z Barrandova, rozpuštěnév acetonu, čímž vznikne průsvitné lepidlo a po uschnutí tekutá složka vyprchá.

V reprezentačním družstvu mix deblů jsme měli soupeře, ale též dobré přátele manžele Novákovy. Při jeho služební cestě do Francie se mu podařilo zapůjčit formu na sjezdovou laminátovou loď na divokou vodu. Formu dovezl do Napajedel, kde v jedné továrně, jméno si již nepamatuji, pracovali s laminátem. On si tam potom v té formě, skládala se z formy na spodek a na vršek lodě, udělal první laminátovou loď v Československu. Dohodl jsem ses ním a ještě než vrátil formu do Francie, udělal jsem pro nás druhou laminátovou kanoi v republice a věřil jsem, že laminátové lodě v brzké budoucnosti nahradí dřevěné kánoe a kajaky.


NA DIVOKÝCH
VODÁCH

TURISTIKA
SOUŠ & VODA

NÁKLADNÍ AUTODOPRAVA.

V roce 1965 jsme dostali dopis z ústředí kanoistiky, ve kterém nám oznamují, že stát nemá dostatek peněz na podporu tělovýchovy, ale bylo umožněno jednotlivým sportovním organizacím provádět nějakou výdělečnou činnost na pokrytí potřebných nákladů na provoz oddílu. Na schůzi výboru jsme to řešili a rozhodli jsme se, že budeme provozovat nákladní autodopravu.

Zmohli jsme se na dvě ojetá auta Praga RND (rychlý nákladní diesel). Třetí auto stejné značky již nepojízdné používal Karel Havlíček, kterého jsme zaměstnali jako automechanika, na náhradní díly, jimiž udržoval ta dvě nákladní auta v dobrém stavu. Zaměstnali jsme dva řidiče a zajistili jsme pro obě auta s řidiči práci u jedné velké stavební firmy. Tím jsme si zajistili dostatečné finanční prostředky pro chod oddílu, nákup potřebných lodí a pádel. Později jsme si zakoupili starý autobus Praga NDU s čumákem přezdívaného Jezevčík s kterým jsme jezdili v létě na závody.

Po několika letech jsme si mohli dovolit koupit modernější autobus, ne sice nový, ale v dobrém stavu, který plně vyhovoval potřebám našeho oddílu. Po instalaci tažného zařízení jsme za ním mohli tahat vlek na lodě, který jsme si též sami vyrobili

POŘÍZENÍ CHATY VE VÍTKOVICÍCH.

Během léta v roce 1967 jsem byl s Miruš na zájezdě v Krkonoších, který pořádala Škodovka Smíchov, kde jsem pracoval. V sobotu nás autobus odvezl do Pece, pak byl pořádný výšlap do škodovácké boudy, tenkrát se jmenovala Stalingradská. Druhý den jsme šli na túru po hřebenech. Na oběd jsme se zastavili v jedné boudě, jméno si již nepamatuji. Jen jsme vešli do jídelny, tak na Miruš někdo volá, byla to dvě děvčata o trochu mladší než Miruš a obě byly ze Zbraslavi a Miruš se s nimi znala. Přisedli jsme si k nim ke stolu. Během oběda jsme se s nimi bavili a Miruš se jich též zeptala, v které boudě spí. Řekly jí, že mají boudu ve Vítkovicích, ale že již asi dlouho tam jezdit nebudou. Potom to blíže vysvětlily.

Je to bouda Státních statků Zbraslav. Mimo nich a ještě několika dalších děvčat tam nikdo jiný ze zaměstnanců nejezdí a tak to chtějí prodat. Teď mne začal ten hovor zajímat. Ptal jsem se, jak velká je ta bouda. Dozvěděl jsem se, že to je obrovská zděná patrová budova. Dříve to byla pohraniční hospoda. V přízemí je velká místnost a kuchyně. V patře jsou pokoje a noclehárna. Ještě jsem se zeptal na adresu. Již jsem věděl, že se tam pojedu podívat. To by bylo „něco“ pro náš oddíl! Jeli jsme tam s Miruš na skútru příští týden. Děvčata měla pravdu. Obrovská zděná poschoďová budova, ale velmi zanedbaná. Bylo vidět, že se o ní majitel nestará. Nikdo tam nebyl, ale z venku jsme si to dobře prohlédli. Byla to solidní stavba s obrovským potenciálem. Rozhodl jsem se, že navštívím Státní statky na Zbraslavi. Hned po neděli jsem je navštívil. Hovořil jsem tam s jedním úředníkem a ptal jsem se ho, jestli ta bouda ve Vítkovicích je na prodej. Ptal se mi, kdo to chce koupit. Řekl jsem mu, že vodácký oddíl Slavoj Zbraslav a že já jsem jednatel oddílu. Jeho odpověď mě příjemně překvapila. Tak to by asi šlo. Potom mi to vysvětlil. Za budovu nic neplatili, jen museli zakoupit řadu věcí, aby se dala používat. Pro ně je provoz ale příliš drahý a přitom tam občas jezdí jen několik zaměstnanců. Budovu mohou převézt jen na jiný státní statek nebo na nějaký národní podnik, na družstvo anebo na tělovýchovnou organizaci. Jestli máte zájem, tak to oznámím vedoucímu a můžeme to s vámi projednat. Řekl jsem mu, že máme vážný zájem. Napsal mi svoje jméno a číslo telefonu, na které ho mám za týden zavolat. Já již jsem věděl, jak zřejmě tu bývalou hospodu získali. Sám jsem již jednou podobnou událost prožil.

Byl rok 1946. Necelý rok po splnění Postupimské dohody, na které se vítězné velmoci dohodly o vysídlení německé menšiny z československého pohraničí. Jednalo o více než dva miliony Němců. Během několika měsíců osiřelo celé pohraničí.

Nové obecní úřady vesnic a městysů čekalo s otevřenou náručí na příchod nových českých přistěhovalců z vnitrozemí Československa. Přicházeli, ale dost pomalu. Většina lidí se obávala, že se Němci vrátí a vyženou je. Ti odvážnější se tam nastěhovali a dům, který si vybrali, byl pod jejich jménem zaregistrován v matriční kartotéce. Našli si tam práci anebo dům používali jako chalupu pro rekreační pobyt jejich rodiny. Češi peciválové tyto odvážnější spoluobčany hned obdarovali přídavkem „zlatokop“ k jejich jménu.

V našem klubu „ASTKA“ (atletický sportovní tenisový klub alip), alip =

pozpátku pila, na které jsme měli vybudované basketbalové hřiště místo pro skok do výšky, dálky a o tyči. Majitel pily pan Vejvoda byl otec našeho člena Vaška a umožnil nám na jeho pozemku to postavit. Členem našeho klubu byl též Vašek Starý. Jeho táta před válkou byl ambasador v Bulharsku. Rychle se v poválečné situaci zorientoval a hned po odsunu Němců se jel podívat do jeho oblíbených Lužických hor. Při návštěvě liduprázdné Kytlice na obecním úřadě zjistil, jaké jsou možnosti. Vybral si chalupu a stal se jedním z prvních obyvatelů Kytlice. Jeho chalupa byla dokonale udržovaná sroubená horská usedlost. Uvnitř to vypadalo, jako kdyby Němci odjeli jen na krátkou dovolenou.

O několik měsíců později, nás tam Vašek pozval na víkend. Jeho rodiče byli na Zbraslavi, takže jsme měli k dispozici celou chalupu. V neděli ráno jsme šli na túru po okolí Kytlice. Bylo nás šest a všem se nám tam nesmírně líbilo. Někdo z nás řekl: tak na lyže sem jezdit, to by bylo něco. Jiný odpověděl: to bychom museli tady mít chalupu a další na to, tak nějakou zaberem. Teď jsme si asi všichni uvědomili, že je reálná možnost získat chalupu, i když nemáme žádné peníze. Rozhodli jsme se. Projdeme znovu Kytlicí a zaměříme se na chalupy, které jsou ještě neobydlené.

Těch chalup pro jednu rodinu již moc volných nebylo. My jsme ale koukali po nějaké větší, vždyť to bude pro všechny členy našeho klubu. Vytipovali jsme jich několik, ale neměli jsme již dost času do odjezdu z Kytlice. Dohodli jsme se, že přijedeme za týden a po příjezdu v sobotu půjdeme hned na obecní úřad pro informace.

Příští týden na obecním úřadě po vyslyšení naší žádosti, nám dali kopii plánku Kytlice, kde byly zakresleny všechny domy a usedlosti s uvedením popisných čísel. Některé byly začerněné, ty již byly obsazené. Z těch ostatních jsme si mohli vybrat ten, který nám bude nejvíce vyhovovat. Potom jsme měli přijít zpět vyřídit potřebné formality.

Vybrali jsme nádherný jednoposchoďový dům sroubený z opracovaných klád zvenku natřený matnou černou barvou. Měl sedm obytných místností a v přízemí obrovskou kuchyň s úžasným kachlovým sporákem. Dům byl na mírně se svažujícím pozemku, na kterém byla stodola a úplně dole, asi 30 m od chalupy bylo malé jezírko a za ním byl konec pozemku, který byl celý oplocen. To nemělo chybu.

Na obecním úřadě jsme vyplnili přihlášku a jako majitele jsme uvedli ASTKA Zbraslav. To však jim nestačilo, chtěli ještě osobu, na kterou se mohou v případě potřeby obrátit a která bude právní osobou při registraci nemovitosti. Kluci vybrali mne a tak jsem podepsal naší přihlášku a další dokumenty nutné k převodu nemovitosti na nového majitele. Potom nám dali klíče od naší chalupy a na mapce Kytlice začernili další vybranou chalupu

Při další návštěvě jsme vše připravili na naší zimní dovolenou od vánoc do nového roku. Zimní dovolená byla výborná, legračních příhod bezpočet, ale domů jsme odjížděli s výhružkou od obecního úřadu. Požadovali na nás, abychom jim dali jméno na někoho, komu je minimálně 18 let a tím bude právní osobou pro registraci nemovitosti na ASTKA Zbraslav. Věk našich členů byl od 14 do 16 let. Jestliže bude někdo o naší chalupu mít zájem, a oni nedostanou od nás jméno někoho kdo je věkem již právní osobou tj. 18 let, tako chalupu přijdeme.

Požádali jsme o to Jirku Ziku, který s námi dělal lehkou atletiku na pile. Byl to bratranec jednoho našeho člena. Jirka nám to ale odmítnul. Studoval na vysoké škole strojařinu a byl tím zcela zaneprázdněn, chtěl studium úspěšně dokončit a na nic jiného neměl čas. Nikoho dalšího komu bychom důvěřovali a kdo by s námi chtěl být, jsme nenašli.

Při první návštěvě Kytlice v novém roce jsme měli na dveřích vzkaz, abychom se dostavili na obecní úřad. Řekli nám, že jsme jim žádnou osobu starší 18 let neoznámili, takže nemohli zaregistrovat nemovitost na ASTKA Zbraslav a nyní mají vážného zájemce o naší chalupu. Museli jsme vrátit klíče, nechali nás tam ještě přespat. Druhý den byla neděle, sbalili jsme si naše osobní věci a klíče jsme vhodili do schránky na dopisy na obecním úřadě, jak jsme se s nimi dohodli a smutní jsme jeli domů.

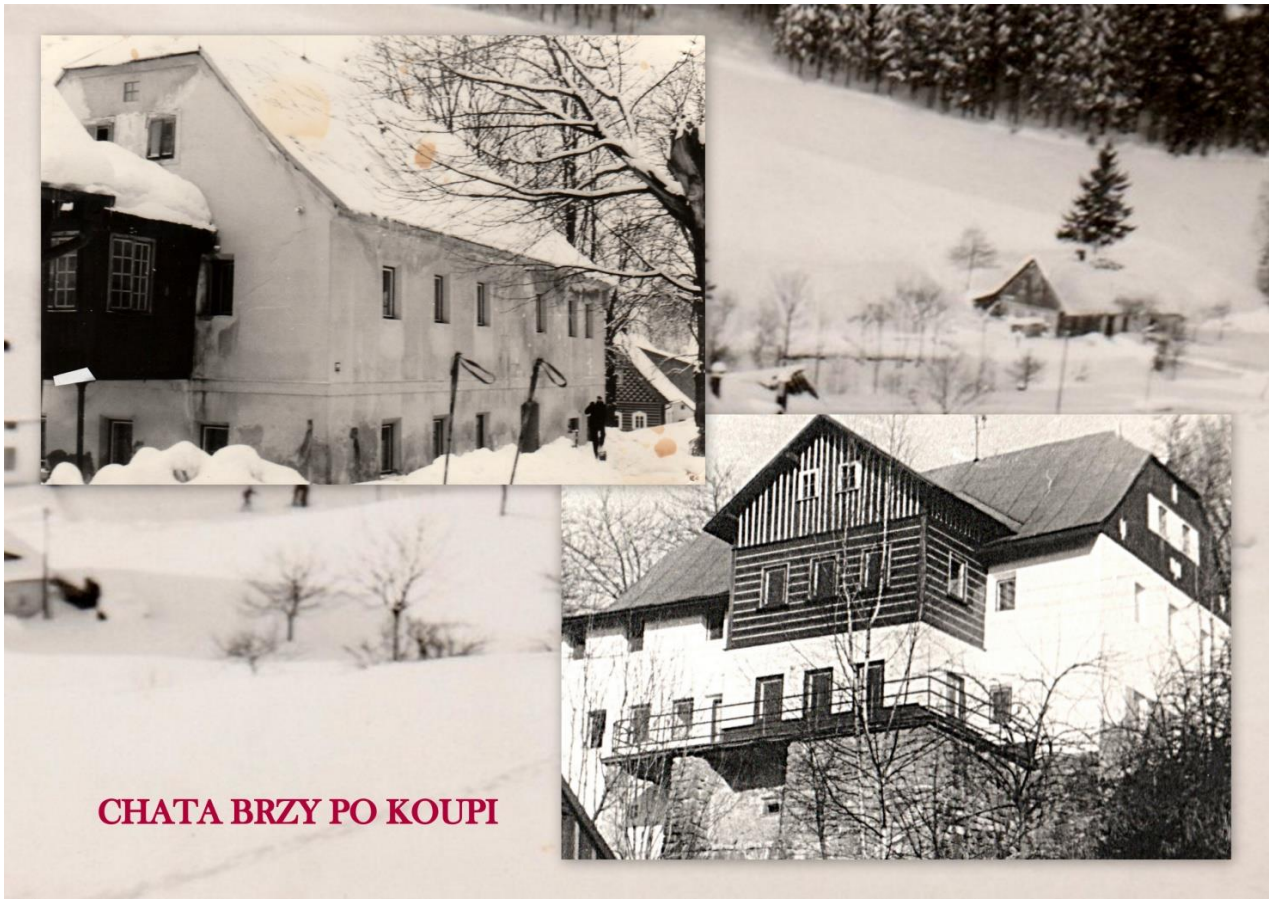
Tím skončila naše kytlická anabáze. Později jsem se tam jel podívat a naši chalupu vlastnilo národní divadlo Praha. Herci tam jezdili v létě studovat nové role.

Takto probíhalo získávání nemovitostí na všech místech v opuštěném pohraničí. Tímto způsobem zřejmě Státní statky získaly chatu ve Vítkovicích. Dnes jí mohou převézt na výše jmenované organizace a vodácký oddíl Slavoj Zbraslav spadá do tělovýchovných organizací.

Po týdnu jsem se od toho úředníka dozvěděl, že vedoucí Státního statku se s námi chce sejít. Řekl jsem mu, že určitě přijdu s našim vedoucím oddílu. Na mimořádné schůzce výboru, jsem referoval o mém jednání se Státními statky. Dohodli jsme se, že za pokus to stojí získat chatu v Krkonoších, by bylo velkým

přínosem pro náš oddíl.

Schůzka byla pro obě strany úspěšná. Oni byli rádi, že se té budovy zbavili a my zase jsme se radovali z naší nové chaty, jak jsme jí hned přejmenovali. Za chatu jsme zaplatili jen to, co do ní koupili. Postele do noclehárny, lůžkoviny, nádobí atd. Již se nepamatuji, kolik to bylo. Byla to ale směšná cena, když jsme si uvědomili, jakou hodnotu jsme za to získali. Byli jsme schopni to z naší autodopravy zaplatit. Do smlouvy si ještě dali podmínku, že umožníme těm několika děvčatům občasný pobyt v chatě. Velmi rádi jsme smlouvu podepsali. Slíbili, že si do týdne odvezou některé osobní věci, které tam dosud mají a pak nám dají klíče.



Klíče od chaty nám pak skutečně předali, ale současně nám řekli, že převod není ještě převeden, že je nutné vyřídit ještě nějaký administrativní problém. Nechtěli, abychom v chatě dělali nějaké úpravy. Smířili jsme se s tím a ponechali jsme tam i pro nás nevhodnou výzdobu. Na komíně byla vztyčená rudá hvězda, druhá rudá hvězda byla umístěna na vstupních dveřích chaty, a uvnitř v hlavní společenské místnosti byly různé politické fotografie. Chata byla Státním statkem pojmenována na „Rudá hvězda“. Ještě dlouho po tom, co jsme chatu vlastnili, jsme dostávali dotazy od různých organizací, jestli jim můžeme Rudou hvězdu pronajmout.

Na naší první dovolenou mezi vánocemi a novým rokem jsme jeli našim autobusem „Jezevčíkem“, který nyní bude sloužit též v zimě na dopravu členů oddílu na chatu ve Vítkovicích. Pamatuji se na tuto první jízdu do Vítkovic. Autobus

plný vodácké omladiny a najednou křik, rozzářené mladé obličeje, ruce nad hlavami. A důvod? Právě jsme předjížděli jedoucí motorové vozidlo, fůru hnoje taženou traktorem. Když jsme konečně přijeli před chatu, Eda seděl vedle řidiče a vystupoval jako první. Ta rudá hvězda na dveřích na něj působila jako muleta (červená plachta) toreadora na býka při koridě ve Španělsku. Eda vzal lopatu na odklízení sněhu a několika ranami rudou hvězdu ze dveří odstranil

V roce 1967 jsme si užívali první zimní dovolenou na naší chatě, hlavně běh na lyžích a sáňkování hned pod chatou. Den před Silvestrem nám přijela nečekaná návštěva. Herman a Rita. Východní Němci z malého lázeňského městečka Bad Dürrenberg u Lipska. Seznámili jsme se s nimi na ostrově Rujána v Baltickém moři, kam jsme jezdili s rodinou několik let na letní dovolenou. Měli stan hned vedle našeho a jejich děti Kristýnka a Uve si začali na pláži hrát s našimi dětmi. Od té doby se velmi často objevili u nás bez dětí, přijeli na víkend, ve svém trabantu.Vždy něco sháněli, co v NDR nebylo. Pamatuji se, že jim Miruš na jejich prosbu sháněla játra. Pokud se hrál v kinech nějaký film, jehož scénář byl z knih Karla Máje, tak ho chtěli vidět. Karel Máj byl sice Němec, ale filmy jako Vinnetou nebo Poklad na stříbrném jezeře se v NDR nepromítaly. Miruš seděla vedle Rity a slovo od slova jí to šeptala. Herman vedle mne takové štěstí neměl. Já na to neměl nervy, jen jsem mu něco občas řekl, aby věděl, o co jde.

Po vánocích přijeli zase na Zbraslav a děda (manželky táta) jim řekl, že jsme ve Vítkovicích v Krkonoších. Tak nás tady překvapili. Moc se nám to nehodilo, ale vyhodit jsme je nemohli a tak s námi zůstali i na Silvestra

V hlavní místnosti, kde ten silvestrovský večer probíhal, jsme seděli spolu

s Miruš, Ritou a Hermanem u stolu „bafuňářů“ u oken naproti hlavnímu vchodu do místnosti. Zábava byla v plném proudu, zpívali jsme, bavili se, popíjeli a mě upoutala strohá výzdoba (dnes je tam fotka mého parťáka Edy Fulína). Výzdobě vévodily dvě velké zarámované fotografie presidenta ČSSR Antonína Zápotockého a presidenta NDR Wilhelma Piecka. Napadlo mne, tak tihle pánové nemají nárok na nás koukat, jak se bavíme. Zvedl jsem se, vzal jsem si svoji židli a táhnul jí k protější stěně. Upoutal jsem tím na sebe pozornost. Když jsem na ní pod zarámovanými fotkami vylezl, obě jsem postupně sundal, obrátil obličeji ke stěně a zase zavěsil se slovy: „Tak tyhle pány jsme na Silvestra nepozvali.“ Odměnou mi byl smích a potlesk. Spokojeně jsem se vrátil ke stolu, abych viděl zsinalou tvář Hermana a slyšel jeho prosbu, abych toho Piecka vrátil do původní polohy. Nechtěl jsem mu zkazit celého Silvestra a tak jsem se tam vrátil a s pokrčením ramen jsem Piecka vrátil do původní polohy. Našeho Zápotockého jsem nechal čumět do zdi

Herman mi pak děkoval a říkal, že kdyby se to u nich někdo dozvěděl, že by zcela určitě přišel o kariéru, byl inženýr chemik a musel by k lopatě.

Začátkem roku 1968 Státní statky administrativní problémy vyřešily a došlo k přeregistrování chaty na katastru na náš vodácký oddíl

.

DOSAŽENÉ ÚSPĚCHY.

Po určitém útlumu naší sportovní činnosti během stavby loděnice, byla nyní činnost vodáckého oddílu plně rozjetá a Eda se svými svěřenci měl dobře našlápnuto, aby opakoval úspěch z roku 1958, když jsme získali ocenění nejlepší oddíl mládeže v republice.

V roce 1964 se nám podařilo, hlavně díky Standovi Krčilovi, zřízení Sportovní základny mládeže na Zbraslavi. Trenérem se stal Vašek Rubeš.

Naši dva odchovanci, v této době v barvách Dukly Praha, byli velmi úspěšní. Ríša Pleier na K1 a též na K2 získal několik titulů Mistr ČSSR. Úspěchy měl i na mezinárodních regatách, na mistrovstvích Evropy i světa.

Mirek Houzim s Čtvrtečkou na C2 v roce 1963 vyhrávali doma i v zahraničí a ani v olympijském roce 1964 nenašli přemožitele. Byli velkou naší nadějí. Těsně před olympiádou Čtvrtečka onemocněl žloutenkou. Houzim s náhradním partnerem modřaňákem Pěnkavou se dostali do finále, ale na medaili pohlížet nemohli.

V roce 1967 Eda spolu Vaškem Rubešem přivedli na přebor Československé republiky družstvo a dle barvy triček se jim přezdívalo „zelené kobylky“, které bodovaly ve všech kategoriích, a s převahou získali nejvyšší příčku v republice v hodnocení družstev mládeže. Dominovala Zlata Treybalová v kategorii K1 a na K2 s Marií Váchovou ve starších dorostenkách. V mladších dorostenkách v kategorii K2 zvítězila Jitka Lebedová s Černou z Kolína. Zlatou medaili získal i čtyřkajak mladších dorostenek ve složení Jandová, Fulínová, Lebedová, Černá.

Díky těmto úspěchům jsme byli respektovaným kanoistickým oddílem. Základem úspěchu na vodě byla též zimní příprava. Na toto téma režisér Jaroslav Papoušek natočil o našem oddílu krátký film. „Až se zima zeptá“, kde Eda se svými svěřenci předváděl zimní přípravu jak v přírodě, tak v tělocvičně. Film byl promítán v kinech před hlavním filmem po celé republice.

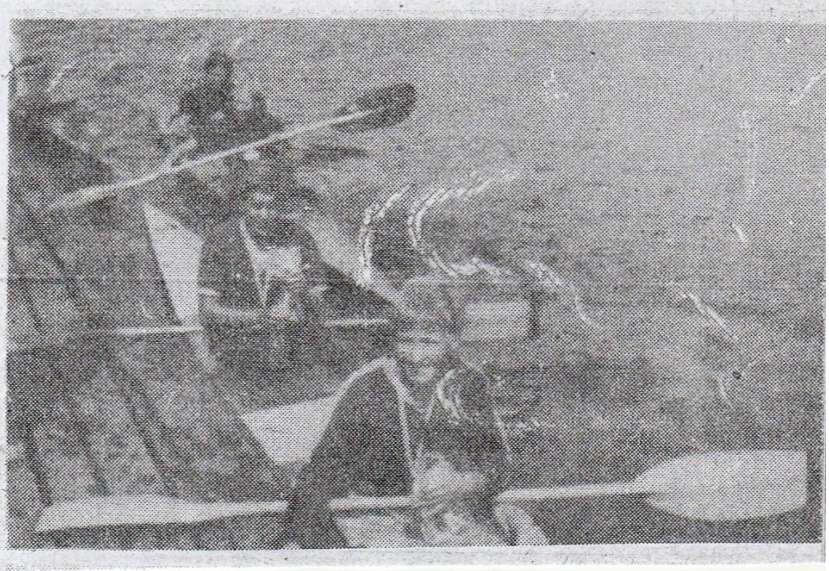
Když si zpětně čtu, co všechno jsme udělali: stavba loděnice a plata, výroba závodních lodí a slalomek, pořízení chaty ve Vítkovicích, provozování autodopravy, zakoupení autobusu a výroba vleku na lodě, zdá se mi to jako neskutečný sen. Jsem šťastný, že jsem to prožil ve skutečnosti a pomohl jsem ten sen uskutečnit.

Vytvořili jsme dílo, které nás všechny přežije a bude zde sloužit pro výchovu mládeže, která si vybrala ten krásný sport spojený s vodním živlem.

NAŠE REPREZENTAČNÍ NADĚJE

Pod tímto titulkem chceme čtenáře Vodních sportů postupně seznamovat s novými tvářemi v juniorském družstvu ČSSR. Dnes vám představujeme první dvě dvojice našich nadějí.

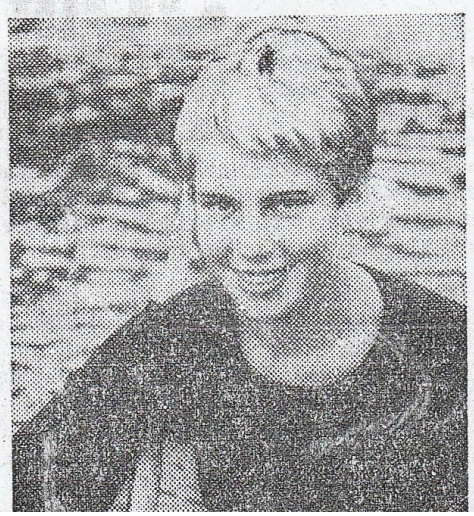
Nejmladšími členkami družstva jsou děvčata z kanoistického oddílu Sport Zbraslav. Šárka Růžičková a Dagmar Fulínová, obě dcery bývalých úspěšných kanoistů z poválečných let. Pod vedením trenéra Václava Rubeše dosáhly v loňském roce zatím svého největšího úspěchu. Získaly zlatou medaili na přeboru dorostu ČSSR a vybojovaly si nominaci na mistrovství Evropy juniorů. Tam nakonec startovala jenom Dáša s novou partnerkou, ve finále skončily až na 8. místě. První mezinárodkřest byl nad její síly.
Šárka končí studium na střední škole, Dagmar pracuje v projektovém ústavu. Na obrázku je vidíte po převzetí zlatých medailí za titul přeborníka ČSSR (Šárka sedí vpředu).



Dáša Fulínová a Šárka Růžičková

Od vítězství k vítězství

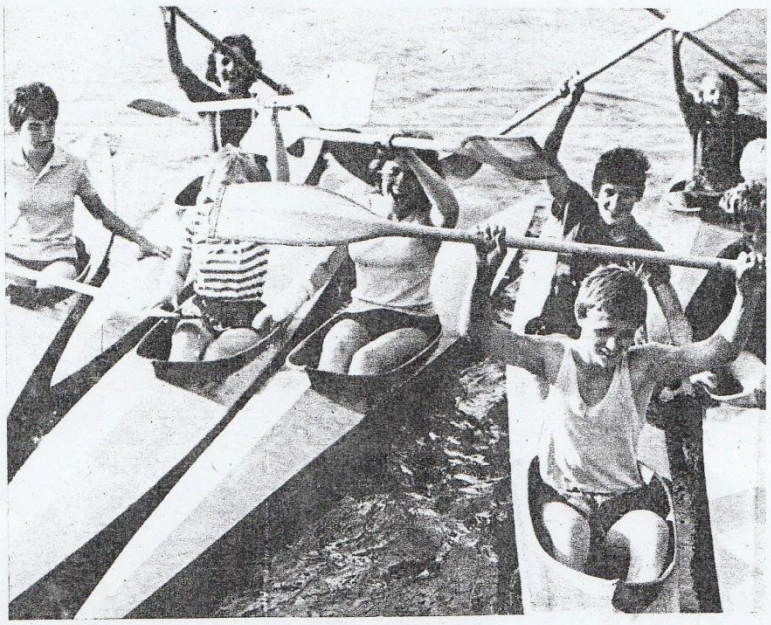
Znáte tu zvláštní vůni vody? Ten pocit, když chladný závan větru pohladí rozpálené tváře, když slunce nemilosrdně praží. Tu radost, když se kajak jako šipka mihne cílem? Když stojíte na pevné zemi a svírají vás ruce přátel? Vítězství však není snadná věc. Všechen volný čas je třeba věnovat tréninku. V létě na vodě a na hřišti, v zimě na horách, na sněhu, na lyžích i v tělocvičně. A když to někdo dělá s láskou a vytrvalostí, pak výsledek nedá na sebe dlouho čekat.



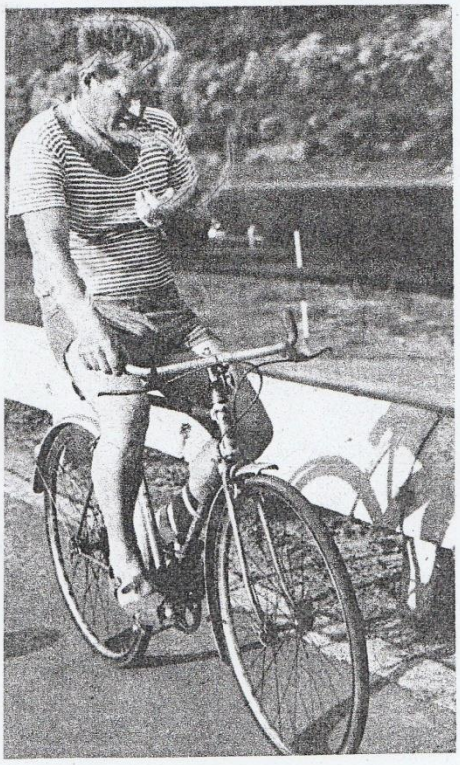
Členka vodáckého oddílu Slavoje Zbraslav Zlata Treybalová, jedna z našich nejmladších závodnic, se může úspěchy pochlubit. Začínala před sedmi lety, a protože je v letech, kdy ženy se netají ještě s věkem, můžeme prozradit, že to bylo, když jí bylo deset. Po roce se účastnila závodů v Poděbradech — takzvaného Poděbradského kilometru. Byl ještě nad její síly, ale před třemi léty zvítězila na Zbraslavské pětistovce v kajaku jednotlivců. V roce 1965 obsadila na přeborech republiky v kajaku jednotlivců první místo, druhé místo v kajaku dvojic a třetí na čtyřkajaku. Od této doby jde Zlata od vítězství k vítězství. Posledním úspěchem byl oblastní přebor na kajaku dvojic s partnerkou Marií Váchovou.

Za pár dnů opět očekává tvrdý zápas. Přebory republiky, které jsou letos v Praze. Bude silná konkurence, hlavně ze Slovenska, a tak Zlata od rána do večera na vodě trénuje.

Zlata Treybalová je členkou reprezentačního družstva juniorů i družstva dospělých, ačkoliv zkoušku dospělosti složí až za dva roky na zeměměřické průmyslovce. Chtěla by dál pokračovat na pedagogickém institutu a stát se učitelkou zeměpisu a dějepisu. **Antonín Hašler**



Mladí s výdrží



Motorový člun by byl lepší, ale musí být dobré i kolo. Eduard Fulín odstartoval tréninkovou jízdu kanoistů a teď šlape k cíli. SNÍMKY JAROSLAVA SKÁLY

Kanoistický oddíl Slavoje Zbraslav dlouho snil o pořádné loděnici, ale kde vzít a neukrást? Potom přišlo rozhodnutí, že silnice z Prahy na Slapy už nebude protínat obec, ale postaví se jiná, blíže Vltavy. Jako by to už viděli: dělníci se budou krčit v narychlo stlučené boudě. Takový úkryt před nepohodou není důstojný našeho věku . . . A tak došlo k dohodě mezi Stavbou silnic a Slavojem. Silničáři dodali materiál, sportovci pracovní sílu v úhrnu 24 000 hod. Zatím je to moderní sociální zařízení i loděnice v jednom, časem to bude sportovní stánek se vzpomínkou i s kabinetní ukázkou, jak je možno spojit užitečné s příjemným.

V loděnicích Slavoje Zbraslav je také sportovní základna kanoistů s 35 závodníky a s 11 trenéry. Za dva roky soustředěného stavění nové budovy šla výkonnost dolů, teď se už zase vrací do let, kdy Zbraslav byla v práci s mládeží nejlepší v republice. Kajakářské dvojice Marek — Šafařík, Janatka — Nejberk, Král — Melich a Eiberger — Dopita ohlásily znovuvzkříšení tohoto věhlasu. A ty dříčské dny s lopatou se jistě brzo vynoří v závodní činnosti všech.

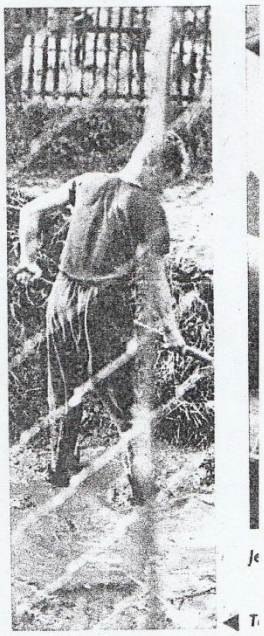
Když ve sladkém nicnedělání na vltavském břehu vidíte kanoisty a kajakáře, popadne vás chuť dát se na tento sport. U mladých lidí z Radotína, Modřan a ze Zbraslavi tomu není jinak. Při pravidelném každoročním náboru se přihlásí 60 nadšenců, brzo z nich však odpadnou dvě třetiny. Ono to chce opravdu pořádně máknout a mít výdrž.

Nejdříve jsou z toho výlety po vodě s tábořením. Se čtrnáctiletými není moudré vrhat se střemhlav do úzké specializace. Avšak i v tomto všestranném výcviku se pozná, že robustní mládenec má předpoklady pro kanoe a vyčouhlejší chlapík se švihem pro kajak.

I z těch dvaceti, kteří přečkali nápor na jejich pohodlnost, časem odpadnou další. Potom zůstanou jenom nejskalnější. Voda však jiné stejně nepotřebuje. Chce po nich podivínskou lásku, denodenní neuhasitelnou touhu držet pádlo, prodloužit si dech běhy po lese a prokreslit figuru činkami.

Hned za plotem loděnice je strouha. Má všechny nectnosti škaredé vody z bujného břehu. Tam se prověřuje vztah ke kanoistice. Za jakoukoliv nekázeň dostaneš nějaký metr meliorace. Například když si vezmeš loď, která ti nepatřila. Nebo za to, že trenér musel příkaz několikráte opakovat. Karel dostal pět metrů, protože zosnoval a s kamarády hodil do vody nějaké děvčisko. Třeba jí to patřilo, nevím, jisté však je, že Karel ukázněně pracuje. Jaký kousek to bylo k furiantskému gestu a k odchodu ze sportovní základny? Jenže delikvent dobře ví, jak jednat. Kradí se dívá na znaménko, které znamená, že půjde opět na vodu. A v neděli se závodí!

Když jsem viděl Karla, už se mi ani nechtělo vyptávat, zda tihle mladí ze sportovní základny mají svůj sport rádi. Právě tak není třeba pochybovat, zda Václav Rubeš, Eduard Fulín, Miroslav Černý, Stanislav Krčil a další trenéři z toho nadšení nějakou reprezentační jiskřičku vykřešou. po



Radost z první medaile

Vodácká mládež při závodech a při zábavě

ZÁVĚR

Uvědomil jsem si, že příští rok to bude 70 let, co jsme s Edou ten náš vodácký oddíl zakládali. Byl rok 1949, začínalo léto. Před dvěma dny jsem se vrátil z Třeboně, kde jsem byl týden v lehkoatletické škole závodníků. Šel jsem podle vody na pilu, kde jsme měli hřiště. Viděl jsem od mostu přijíždět cestovní kanoi a v ní v kleče pádlovali Eda Fulín a Mirek Podaný. Edu jsem znal ze Slavie, dělal též lehkou atletiku a byl jsem překvapen vidět ho jet v závodním stylu na kanoi. Přistáli u mola převozníka pana Davida, který měl převoz na úrovni bývalé hospody U Mičanů. Míra Podaný byl učitel, Edovi se omlouvá, že má prázdninové školní aktivity a nebude schopen chodit na tréninky a s Edou se rozloučil.

Eda se mi ptal, jaké to bylo v Třeboni, a pak se mne zeptal, jestli to s ním nechci zkusit na kanoi. Kývnul jsem a druhý den jsme spolu začali jezdit. Tak takto začala závodní kanoistika na Zbraslavi.

Když jsem teď psal kapitolu stavba loděnice tak v závěru jsem napsal. Bez Edy by loděnice nebyla. A teď k tom přidávám, bez Edy by nebyla závodní kanoistika na Zbraslavi. S čistým srdcem mohu říci, že největší zásluhy ve výchově adeptů kanoistiky a jejich úspěchů v té naší době má Eda. Nakonec se Eda stal kustodem v loděnici.

Na základě těchto faktů si dovoluji vám dát návrh, aby naše loděnice byla pojmenována po Edovi: Představuji si to tak, že při mnou předpokládané oslavě 70tiletého vodáckého oddílu na Zbraslavi, by byla in memoriam odhalena mosazná deska umístěná na viditelném místě na stěně blízko hlavního vstupu do loděnice. Nápis na desce by byl: „**LODĚNICE EDY FULÍNA**“ a v textu pod nadpisem by byly údaje o Edovi a stručný popis jeho činnosti pro náš oddíl. Také venku nad hlavním vchodem, by byl umístěn trvale velký nápis:

LODĚNICE EDY FULÍNA

Po ukončení psaní těchto vzpomínek jsem pracovní kopii půjčil dcerám Edy Fulína Dášence a Jarmilce s požadavkem o přečtení a poskytnutí vzpomínek na tuto dobu. Nemohl jsem toho moc očekávat, vždyť to byly tehdy malé holčičky, ale byl jsem mile překvapen vzpomínkou na tátu, kterou napsala Jarmilka. Milerád ji přidávám do závěrečné kapitoly. I z této její vzpomínky vyplývá, že to je Edova loděnice.

Velice děkuji Frantovi Puldovi, že dokázal napsat kus historie zbraslavského vodáckého oddílu. Jsem nesmírně šťastná, že tato kniha vznikla. Obdivuji jeho fenomenální paměť. Věřte, že mi při čtení tekly slzy jako hrachy. Dnes můžeme jen obdivovat, co naši tátové dokázali.

Dovolte mi, abych napsala ještě něco k loděnici a k naší rodině. Celý život jsem poslouchala mojí mámu, jak si stěžovala na tátu: „Vždyť on, když jste byly malý, vás ani neznal! Vždyť on stavěl loděnici! Když přijel z práce, vystoupil na náměstí a šel stavět loděnici. Když přišel večer domů tak už jste spaly, a dal vám akorát pusinku na čelíčko“ …… Na to už si nepamatuju. Byla jsem ještě malá a rozhodně jsme tím se ségrou netrpěly. Pro nás to byl ten nejlepší táta na světě. Až

jednou, to už táta nežil a máma zase začala vzpomínat, jak stavěl loděnici, jsem se naštvala a povídám jí: „Tak jsi mu to měla zakázat, když ti to tak vadilo!“ Ona se krátce zamyslela a řekla: „No, on by mě stejně neposlech.“ Měla svatou pravdu, protože loděnice byl jeho život.

Do loděnice jsme se nastěhovali v roce 1964, máma správcovala a táta trénoval děti. Já jsem chodila do první třídy. V našem bytě, vlevo od vchodových dveří, byla pověšená dřevěná deska, na ní visely všechny klíče od místností v loděnici. Táta večer mrknul na desku a pravil: „Jarmí, běž zamknout jedničku a vrata.“ Jedničkou byla označena kóje na lodě. Pak byla ještě dvojka, trojka a čtyřka. V jedničce a ve dvojce byly závodní lodě. Tak jsem naklusala dolů, kde byla tma jako v pytli a zamykala jsem dvoje dveře od jedničky, někdy také od dvojky. Potom jsem musela v té tmě až dolů k podchodu, kde byla vrata a můstek přes potok. Ta vrata se zamykala na visací zámek. Hučela tam voda přes malý jez. Strašně jsem se bála. Čekala jsem, že z podchodu někdo vyběhne a vystraší mě. Naštěstí se to nikdy nestalo. A já se staženým zadkem mazala domů a oddychla si, že to mám za sebou. To, že jsem se tak strašně bála chodit za tmy zamykat loděnici, tak to jsem tátovi nikdy neřekla.

V tom bylo to zvláštní kouzlo jeho osobnosti. Nikdo mu nedokázal říct – to neumím, to nezvládnu, to nedokážu nebo já se bojím. To prostě EDOVI říct nešlo!

Díky moc.

Jarmila Podloucká, rozená Fulínová

Před několika lety začal v našem oddílu po změnách ve vedení foukat jiný vítr. Po několik let se již ukazuje, že to je příznivý vítr. Nedávno jsem byl u Vltavy a pozoroval jsem to organizované rojení zelených kobylek. Připadalo mi, že vidím scénu ze šedesátých let minulého století a srdce mi zaplesalo radostí, když jsem si uvědomil, že je to dnešní omladina a ti mladí trenéři dělají stejnou činnost, jako jsme dělali my. Pro takovou činnost jsme tu loděnici postavili.

Děkuji všem funkcionářům, kteří se na nynějším úspěšném chodu oddílu podílejí.

Ahoj

V. F. Pulda.
Poslední mohykán z výboru vodáckého oddílu v letech těchto činností.

P.S.: Pozdrav AHOJ je zkratka tří slov: **A**d **HO**norem **J**esu (ku cti Ježíše). AHOJ je prastarý námořnický pozdrav. Podle jedné z legend je to povel v nejvyšší nouzi, kdy bouře zlomila stěžně i kormidlo a loď byla už jen v božích rukou. Kapitán zvolal AHOJ, čímž námořníkům přikazoval pokleknout a modlit se k poctě Ježíšově.