



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

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

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Historie kanoistického závodu

České Budějovice – Praha

(Bakalářská práce)

Autor práce: Petr Štumbauer, TchVu – Tvu – SZu

Vedoucí práce: PaedDr. Bago Gustav, Ph.D.

Konzultant: Doc. PaedDr. Jan Štumbauer, CSc.

České Budějovice, 2015



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

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

UNIVERSITY OF SOUTH BOHEMIA

PEDAGOGICAL FACULTY

The history of the canoe race

České Budějovice – Praha

(Bachelor thesis)

Author: Petr Štumbauer, TchVu – Tvu – SZu

Supervisor: PaedDr. Bago Gustav, Ph.D.

Consultant: Doc. PaedDr. Jan Štumbauer, CSc.

České Budějovice, 2015

Bibliografická identifikace

Název bakalářské práce: Historie kanoistického závodu České Budějovice - Praha

Jméno a příjmení autora: Petr Štumbauer

Studijní obor: TchVu – TVu – SZu

Pracoviště: JU PF, katedra tělesné výchovy a sportu

Vedoucí bakalářské práce: PaedDr. Bago Gustav, Ph.D.

Rok obhajoby bakalářské práce: 2015

Abstrakt:

Tato práce pojednává o historii 27 ročníků nejdelšího distančního závodu s přirozenými překážkami v dějinách kanoistiky. Její součástí je stručný nástin historie kanoistiky v Českých zemích a popis vltavského údolí mezi Č. Budějovicemi a Prahou s tabulkami kilometráže. Její hlavní část se pak zabývá historií jednotlivých ročníků tohoto závodu, a jsou v ní zahrnuty i výsledkové tabulky. Textová část je doplněna celou řadou souvztažných fotografických příloh s popisky.

Klíčová slova: Vltava, kanoistika, distanční závod, pořadatelé, kluby, výsledky.

Bibliographical identification

Title of the graduation thesis: The history of the canoe race České Budějovice - Praha

Author's first name and surname: Petr Štumbauer

Field of study: TchVu - TVu – SZu

Department: Pedagogical Faculty

Supervisor: PaedDr. Bago Gustav, Ph.D.

The year of presentation: 2015

Abstract:

This paper discusses the history of 27 years of the longest distance race with natural obstacles in the history of canoeing. It includes a brief outline of the history of canoeing in the Czech lands and a description of the Vltava River valley between České Budějovice and Prague with mileage tables. Its main section deals with the history of individual years of this race, and it includes scoreboards. The text part is accompanied by a number of interrelated photo attachments with descriptions.

Keywords: Vltava, canoeing, distance race, organizers, clubs and results.

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

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

Podpis studenta

Datum.....

Poděkování

Děkuji panu PaedDr. Gustavu Bagovi, Ph.D. za vedení této práce. Dále děkuji panu Doc. PaedDr. Jan Štumbauerovi, CSc. za konzultace a poskytnutí části podkladových materiálů.

Obsah

1 Úvod	8
2 Metodologie práce	12
2.1 Cíl práce.....	12
2.2 Metody práce.....	13
2.3 Rozbor pramenů a literatury.....	13
3 Stručný nástin historie plavby po Vltavě a relevantní části historie české kanoistiky.....	15
4 Popis trati	33
5 Historie jednotlivých ročníků kanoistického závodu Č. Budějovice – Praha.....	58
6 Závěr.....	114
Seznam zkratk	116
Prameny a literatura	117
Přílohy	119

1 Úvod

V Evropě a potažmo ve světě jedinečný, 189 km dlouhý, kanoistický závod České Budějovice – Praha, je svým způsobem fascinujícím fenoménem, který i po více jak pětapadesáti letech od konání jeho posledního ročníku, přitahuje naši pozornost. K naší fascinaci tímto závodem nepřispívá jenom jeho extrémní obtížnost, jež vyniká zejména v dobovém kontextu, ale i to že jeho startovní a výsledkové listiny jsou vyzdobené známými jmény, mezi kterými nechybí i olympijští vítězové.

K naší nostalgii po tomto závodě jednoznačně přispívá i fakt, že závod nezanikl z důvodů nedostatku zájmu, nebo ztráty své atraktivity, ale prakticky pouze z důvodů totální změny charakteru středního toku Vltavy, která navždy a nevratně zlikvidovala jeho původní podobu. Tím tento závod dostal punc něčeho, co nezaniklo samo z důvodů ztráty atraktivity, ale naopak něčeho hezkého a romantického co bylo zlikvidováno úpornou snahou industriální společnosti o totální změnu kdysi tak hezké krajiny.

Genius loci našeho závodu však tkvěl i v tom, že byl pořádán v tehdy velmi romantickém, v mnohých úsecích prakticky nedotčeném a v mnoha nejrůznějších pramenech až glorifikovaném, středním toku nejdelší české řeky. K obtížnosti přispíval i fakt, že vodáci projížděli většinu překážek v podobě četných jezů se šlajsnami, které byly většinou otvírány jen pro průjezd závodníků.

Vztah českých vodáků k řece Vltavě snad nejlépe vyjádřil spisovatel Ota Pavel „...*Jsem řeka, prostá řeka nic víc. Miliony kamenů písčité břehy, kolony olší a vrb, to je mé tělo. Voda to je má krev. Chladné a stále proudící Kdyby ji někdo vyrval korytu, zemřela bych tak jako zmírá tělo bez krve. Takto si mohu zpívat píseň o milencích, kteří se každé noci libají pod splavem, a vyprávím i historii těch dvou křížů nad jezem, ke kterým přijíždějí lidé na lodích položit květiny z luk. To dva vodáci zahynuli při zlé vodě. Neusmrtila jsem je, usmrtila je jejich nerozvážnost. Jinak jsem k vodním chlapcům milosrdná, jak nejvíc mohu. Vždyť oni si mě podmanili, svým uměním rozdrobili mé přejeje. Chlapi!...*“¹

Vltava byla v časovém a kilometráž ním úseku, ve kterém byl pořádán tento slavný závod, (tedy 1922 – 1959 a Č. Budějovice – Praha) pro vodáky snad ještě větším fenoménem, než jakým je dnes. KČT na ní také postupně vybudoval 15 stanic (formou ubytování v penzionech a hostincích podél řeky) a 26 tábořišť, mnohem více, než na

¹ Pavel, O. (1957). *Závod statečných*. Praha.

všech ostatních řekách dohromady. Ale od té doby se tento úsek Vltavy změnil nejvíce ze všech českých řek. V celém úseku Č. Budějovice – Praha zbyl na řece poslední klasický jez s propustí. Jedná se o jez Hněvkovice (dříve 213,7 ř. km z Mělníka). Na tom však také byla zahájena rekonstrukce a výstavba plavební komory. Celý tento inkriminovaný úsek s celkovým spádem rovných 200 metrů tedy dnes tvoří pouze přehrady, vysoké pohyblivé jezy a má vodácký charakter ZW. I přesto zůstala Vltava, stejně jako tomu bylo za I. republiky, nejoblíbenější vodáckou řekou. Dnes je to ale díky jejímu úseku mezi Vyším Brodem a Českými Budějovicemi (spíše však jen Boršovem nad Vltavou).



Obrázek 1. O obtížnosti průjezdu šlajsnami většiny jezů na kánoích, které byly konstrukčně zaměřené především na rychlost, nejlépe vypovídá tento blíže neurčený snímek ze závodu Č. Budějovice – Praha. Převzato z: Čáslavský, K., & Vantuch, P. Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech. Díl 47.

O střední Vltavě, tedy úseku mezi Českými Budějovicemi a Prahou bylo v poslední době vydáno několik velmi pěkných a výpravných publikací. Jejich napsání bylo podníceno nejspíše i tím, že velká část tohoto úseku řeky byla postupně zaplavena vodami přehrad tzv. vltavské kaskády a dnes má naprosto odlišný charakter než měla před 75 lety. Její nejslavnější úseky, tzv. proudy, postupně zanikly pod hladinou této kaskády. Nejznámější z nich, Svatojanské, pohltila Štěchovická přehrada už r. 1943. Následovaly Bučilské, které zmizely pod hladinou Slapské přehrady v roce 1954 a v roce 1960 byly zatopené vzduším Orlické přehrady Červenské proudy. Výstavba

vltavské kaskády byla zejména v 50. letech ve všech tehdejších sdělovacích prostředcích velmi sledovanou a glorifikovanou záležitostí. O tom svědčí i následující citát z tehdejšího celostátního časopisu zaměřeného na světové a československé události ve sportu -Sportovní sláva: „...*Mění se naše vlast, mění se naši lidé! Podívej se na řeku, na Vltavu, jak vypadala před dvacátkou let a jak se oblékla pro dnešek. Od Vraného proti proudu hrdě ční napříč toku mohutné přehrady ve Štěchovicích, ve Slapech a již byly zahájeny práce na stavbě přehrady na Orlíku. Velká řeka, jak jsme kdysi o Vltavě zpívali, nás již dnes neuchvacuje dravostí a nebezpečenstvím Svatojánských proudů, zapomíná nás zdravit vějířem divokých i jen šepotajících peřejí, zato však mnohonásobně obohatila život naší země, našeho lidu. Síla řeky rozžala světlo v tisíci chalupách, kde dříve byla domovem tma, bída, tvrdá dřina. Roztočila kola výroby ve stovkách továren a dílen, ulehčila živobytí dnešním lidem, jejichž předci jako plavci a voráři od jara do zimy s nasazením zdraví, ba i života, v žhavém slunci i v plískanici a bouři, dobývali na řece denní chléb...*“²

Tento úsek řeky byl také nádherně zdokumentován a nostalgicky zpopularizován v mnohadílném a velmi sledovaném seriálu České televize Vltava v obrazech.

Já jsem se od svého útlého věku pohyboval u řeky, nejprve u Malše a následně hlavně u Vltavy, kterou jsem sjížděl a dodnes sjíždím i několikrát ročně. Od svých osmnácti let jsem navíc na této řece začal pracovat jako vodácký instruktor. Říční, kanoistické a vodácké prostředí mě vždy velmi přitahovalo a také mě do značné míry ovlivnilo. Když jsem poprvé uslyšel o kanoistickém závodě Č. Budějovice – Praha, spíše to ve mně vzbudilo pocit nějaké novodobé recese. Jakmile se však ke mně dostaly další informace a některé podrobnosti o něm, začal jsem se o jeho historii více zajímat a postupně jsem zjistil, že se jedná o ve své době nejdelší a patrně nejtěžší periodicky pořádaný kanoistický závod nejenom v Československu, ale i v celé Evropě a patrně i na celém světě.³ Délkou byl překonán až v 50. letech závodem pořádaným v Rumunsku. Můj velký zájem o tento, pro vodáky navždy ztracený úsek řeky, a o již nikdy neopakovatelný závod, vzbudilo i dnes dostupných krátkých dokumentárních filmů s touto tematikou. V rodinném archivu jsem také našel i původní kilometráž českých řek, ve které hraje právě Vltava prioritní roli.

O vlastním kanoistickém závodě České Budějovice – Praha je sice velké množství dílčích zmínek v nejrůznější literatuře, ale překvapivě chybí ucelená

² Sportovní sláva (1954) č. 3, s. 86.

³ Jako nejdelší závod světa byl běžně označován v našem dobovém tisku. Viz např. opět časopis Sportovní sláva (1954) č. 3, s. 87.

monografie zabývající se tímto tématem. Moje dlouhodobé zaměření na kanoistiku a vodní turistiku, fakt že sídlo naší školy je v místě startu tohoto slavného závodu, kolem kterého i několikrát za den projíždím, mě vedl k tomu, že jsem historii tohoto závodu zvolil jako téma své bakalářské práce.

2 Metodologie práce

2.1 Cíl práce

Cílem této bakalářské práce je zpracovat na základě širokého pramenného poznání historii našeho nejdelšího a nejproslulejšího kanoistického závodu Č. Budějovice – Praha (1922 – 1959).

Úkoly práce:

- ✓ Provést detailní obsahovou analýzu všech dostupných souvztažných písemných, fotografických a filmových pramenů, dobových periodik, literatury, vzpomínek pamětníků a internetových zdrojů.
- ✓ Zpracovat stručný nástin historie kanoistiky v Českých zemích s důrazem na střední tok Vltavy. Kořeny naší kanoistiky se utvářely právě na Vltavě a Malši nad Českými Budějovicemi a v úseku Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Prahou.
- ✓ Provést detailní popis vltavského údolí mezi Českými Budějovicemi a Prahou s důrazem na vodácké hledisko. Zde se zaměřit na kilometráž významných prvků jako jsou obce, vodní díla, přejeze, ústí dalších vodních toků, mosty apod. a to podle stavu zhruba uprostřed inkriminovaného období. Tento detailní popis doplnit množstvím dobových fotografií jednotlivých prvků tohoto popisu s komentářem.
- ✓ Zpracovat vlastní historii kanoistického závodu Č. Budějovice Praha ve všech jeho 27 oficiálních ročnících.
- ✓ Fotografické přílohy zpracovat do souvztažného textu a do příloh. Do příloh dále zpracovat výsledkové listiny všech ročníků tohoto závodu a delší dobové komentáře v periodikách a literatuře. K práci připojit dobové filmové záběry týkající se inkriminovaného úseku Vltavy a vlastního závodu.

Předmět práce je z hlediska *územního* vymezen v širším kontextu tokem Vltavy a Malše nad Českými Budějovicemi a primárně pak úsekem Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Prahou.

Z hlediska *časového* je předmět práce v širším kontextu vymezen údobím počátků naší kanoistiky a vodní turistiky v 19. století a 60. lety 20. století, primárně pak lety 1922 – 1959, tedy údobím mezi prvním a posledním ročníkem konání závodu.

Z hlediska *věcného* je opět v širším kontextu zaměřen na kanoistiku a vodní turistiku, bezprostředně pak na vlastní kanoistický závod Č. Budějovice – Praha.

2.2 Metody práce

Jedná se o standardní historickou práci z našich nejnovějších aplikovaných dějin, tedy dějin tělesné výchovy a sportu. Důraz byl kladen na maximální pramenné poznání, zejména na využití a detailní obsahovou analýzu všech dostupných souvztažných písemných, fotografických a filmových pramenů, dobových periodik, literatury, vzpomínek pamětníků a internetových zdrojů. Jako metody práce byly použity standardní historické metody, především přímá a progresivní. Vlastní faktografický popis mohl být vzhledem k jejich monotematickému charakteru a přesně vymezenému údobí proveden diachronním způsobem.

Vzhledem k značnému počtu dostupných relevantních fotografií byly tyto vytříděny do tří souborů. V prvním jsou zařazeny fotografie mající vztah k historii středního toku Vltavy a k historii kanoistiky v Českých zemích s důrazem na úsek Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Prahou. Ve druhém souboru jsou fotografie významných prvků vodního toku Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Prahou jako jsou obce, vodní díla, peřeje, ústí dalších vodních toků, mosty apod. a to v inkriminovaném období. V třetím, z hlediska vlastního předmětu práce nejvýznamnějším souboru, jsou zařazeny dobové fotografie z vlastního závodu.

Zvláštní pomocný prostředek pak vytvořil soubor výsledkových listin všech ročníků závodu a pomocná kartotéka jeho účastníků. Ten byl sestaven jednak z internetového zdroje http://budejovicepraha.cz/?page_id=139-191, dále podle Štumbauer, J. (1992). *Dějiny spolkové tělesné výchovy a sportu v Českých Budějovicích od poloviny devatenáctého století do roku 1938*. (Habilitační práce). Praha: Univerzita Karlova - Fakulta tělesné výchovy a sportu, příloha 225 a podle výsledků uveřejněných v dobovém tisku, který je uveden v seznamu pramenů a literatury této práce. Tyto prameny se bohužel v detailech liší.

2.3 Rozbor pramenů a literatury

Vzhledem k výrazně dokumentačnímu charakteru práce jsem věnoval maximální pozornost zpracování všech dostupných souvztažných písemných, fotografických a filmových pramenů, dobových periodik, literatury, vzpomínek pamětníků a internetových zdrojů. Díky poměrně úzce vymezenému předmětu práce se celkem logicky jako jeden z hlavních problémů objevila značná nerovnoměrnost a nevyváženost výskytu informací o jednotlivých ročnících sledovaného kanoistického závodu.

Při zpracování tohoto tématu hráli archivní zdroje pouze podružnou úlohu a to při zpracování kapitoly Z archivních zdrojů byla čerpána jen minimální část v práci uvedených faktů. Prakticky se jedná jen o fakta z počátků historie naší organizované kanoistiky.

Naopak největším zdrojem informací k vlastnímu závodu je velmi široký soubor periodik. Z odborných je to především vodácký časopis Kanoe a kajak (Časopis svazu kanoistů RČS), roč. 1934 – 1948a jeho následovník, kterým byl časopis Lodní sporty, roč. 1 (1949) – 8 (1956). Z obecně zaměřených tělovýchovných časopisů to byl pro období I. republiky časopis STAR, konkrétně ročníky 1926 – 1938. Po roce 1948 to byl nejprve časopis Ruch v tělovýchově a sportu, roč. 1948 – 1952, následně pak týdeník Stadion, roč. 1 (1953) – 7 (1959) a časopis Sportovní sláva, roč. 1954 – 1957. V těchto časopisech také vyšla celá řada autentických fotografií, z nichž některé jsou použity v obrazových přílohách.

Bezprostřední reportáže z některých ročníků vycházely v jednotlivých celostátních denících, jako jsou Národní listy, Národní politika, Rudé právo, Československý sport, Práce a Lidová demokracie. Z regionálních pak Jihočeské listy a Jihočeský sportovní týdeník.

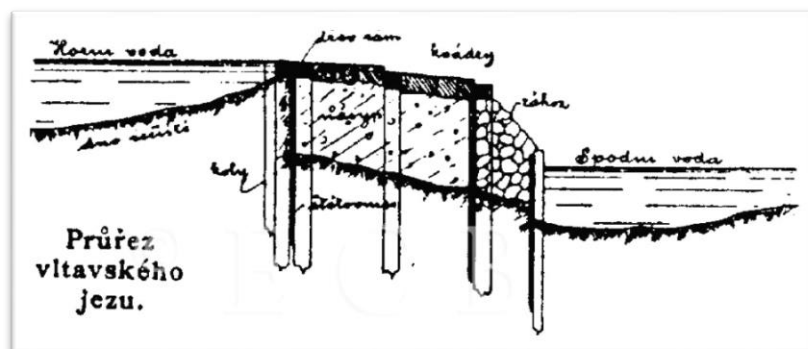
Z internetových zdrojů měl největší význam pro problematiku místopisu Vltavy a jednotlivých objektů v jejím údolí, a v několika případech i pro samotnou historii závodu, seriál České televize autorů Čáslavský, K., & Vantuch, P. Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech. Díly 7, 19 – 36, 40 – 53, 55 – 69, 71 – 77. Pro získání fotografií do příloh pak zdroj: *Vltava. Internetová galerie historických fotografií z Povltaví se zvláštním zřetelem na Povltaví střední*. Album současných a historických fotografií umístěný na <http://www.staravltava.cz>. Pro výsledky jednotlivých ročníků pak měl největší význam zdroj: http://budejovicepraha.cz/?page_id=16 a 139-191. Na tomto zdroji jsou umístěny i některé fotografie převzaté do příloh.

Z filmů uvedených v seznamu literatury má daleko největší význam snímek natočený Československým armádním filmem o 25. ročníku závodu: Hampl, V. (režie), Fojtík, M., & Šmajsl, J. (kamera). (1957). *České Budějovice – Praha*. Z tohoto filmu pak bylo vystřiženo i několik obrazových příloh.

3 Stručný nástin historie plavby po Vltavě a relevantní části historie české kanoistiky

Již v pradávných dobách byla řeka, a primitivní forma lodi, důležitým prostředkem komunikace. I na našich řekách existoval v dávných dobách čilý ruch. Tehdy používaná a veskrze primitivní plavidla měla ryze utilitární určení a to pro rybolov, převoznictví a obchod.

Od středověku se po Vltavě plavily vory a na člunech se vozila sůl. Velký podíl na dopravním ruchu na našich řekách měli mlynáři. Jednak osobně, protože většina z nich měla a také využívala loď a jednak tím, že mlýnské jezy do jisté míry regulovaly sjízdnost našich řek. Sjízdnosti Vltavy byla věnována pozornost již od dob Karla IV.⁴ Ten vydal nařízení, že je třeba čistit říční koryta a zároveň stanovil první pravidla pro stavbu jezů.⁵



Obrázek 2. Typická konstrukce vltavského jezu. (Podle Zprávy 1904).

V 16. století se přistoupilo k první částečné regulaci Vltavy, aby byla splavná pro voroplavbu dřeva z rozlehlých šumavských lesů, respektive z Českých Budějovic do Prahy.⁶ V roce 1643 strahovský opat Kryšpýn Fuka dokončil úpravy řečiště ve Svatojánských (tehdy Skalních) proudech. Mimo jiné došlo k odstranění velkého a pro plavce nebezpečného skaliska Sedlo, které tvořilo tzv. Hořejší slap. Tato skála zasahovala téměř do poloviny řečiště a byla největší překážkou plavby v celém středním toku Vltavy. Na torzu skaliska byl vztyčen Ferdinandův sloup, který se stal od té doby známým symbolem zdejších proudů.⁷ V letech 1721 až 1722 byla nedaleko

⁴ *Yachetní sport, kanoe, vodní turistika.* (1931). Praha, s 34.

⁵ V roce 1366 Karel IV. nařídil, aby šířka propustí v jezích pro plavbu dřeva byla alespoň 20 loktů.

⁶ V roce 1547 začaly práce na splavnění Vltavy od Č. Budějovic za účelem dopravy soli z Rakouska. Jednalo se zejména o odstraňování nebezpečných balvanů z koryta a výstavbu nových propustí na jezích. V roce 1567 císař Maxmilián I. vyhlásil svobodnou plavbu po českých řekách.

⁷ Ferdinandův solný sloup vytvořil pražský kameník Campion na počest splavnění nejtěžšího úseku Vltavy v roce 1643. Jedná se o pískovcový monolit na profilovaném podstavci s medailonem a pamětním

Ferdinandova sloupu umístěna socha sv. Jana Nepomuckého, patrona plavců. V té době se také ujal název Svatojánské proudy.



Obrázek 3. Svatojánské proudy koncem 19. století na kresbě Karla Liebschnera a na pohlednici z roku 1912.

V roce 1729 byl na jezu v Županovicích na Vltavě vybudována první plavební komora ve střední Evropě, po této úpravě jezu byly částečně zaplaveny známé Bučilské proudy. V roce 1776 císařovna Marie Terezie nařídila za účelem plavby na středním toku Vltavy protrhat všechny jezy, které volné plavbě bránily. V roce 1778 se začalo s plavením dříví na Černé a Pohořském potoce.⁸ To byly po dlouhou dobu nejmenší a zároveň nejprudší toky u nás, na kterých se plavily celé (svázané) vory.

Čím více se plavba provozovala za účelem obchodním a hospodářským, tím více byly jednotlivé toky regulovány. V druhé půli 19. století nastal opravdový boom regulačních prací.⁹ Na konci 19. století se na našich tocích objevily první menší přehradky a také se začalo uvažovat o velkých přehradách na Vltavě.

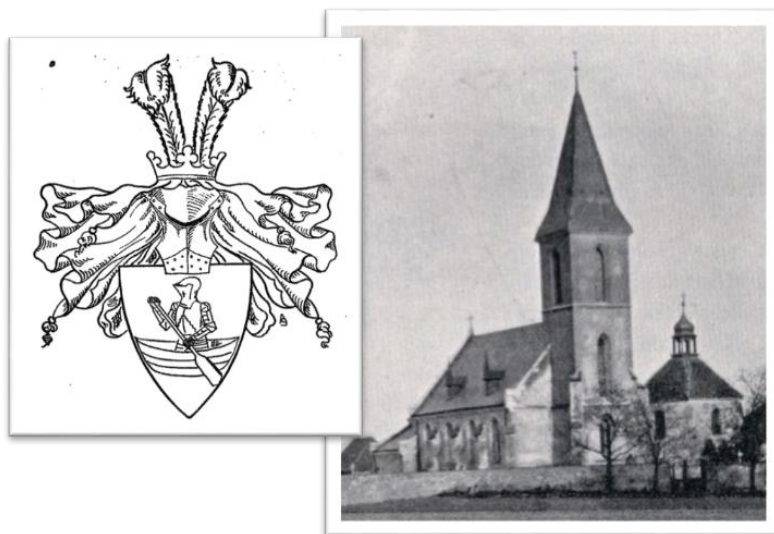
Za vůbec první české vodáky jsou vydáváni rytíř Jan Zachař z Pašíněvsi a Petr Vok z Rožmberka. Rytíř Jan Zachař cestoval v 15. století spolu s mnichy po Skandinávii a v Laponsku se zúčastňoval rybolovu na kajaku. Eskymácký kajak pak po svém návratu ze severní Evropy používal k rybolovu a vyjížděním pro zábavu i u nás.

nápisem. Hlavice sloupu má formu rozsochatých skal, nad ní stála rozkročená železná orlice s císařskou korunou. Pojmenován po tehdejší rakouském císaři Ferdinandovi III. Říkalo se mu také Solný, protože právě sůl byla - vedle jihočeského dřeva, budějovického piva a podskalské žuly - nejvýznamnější komoditou dopravovanou po Vltavě. Většina soli se totiž tehdy do Čech dovážela z Rakouska (Solnohradská/Salzburgland) právě touto cestou a zlepšení splavnosti Vltavy mělo v tehdejší době zásadní přínos pro zásobování Prahy a další části Čech těmito komoditami. Tento význam si ostatně Vltava udržela více než 200 let a to až do dokončení železnice z Českých Budějovic do Prahy v roce 1871.

⁸ Černá s Pohořským potokem jsou přítoky Malše. Protože se jednalo o horní, a po většinu roku ne příliš vodnaté toky, musely zde být vybudovány retenční nádrže – tzv. klausury. Na Černé začínal na říčním km 6,2 vyhlášený voroplavební kanál s celkovým spádem 58,8 m a několika obtížnými stupni na jeho konci

⁹ Semotánová, E. *Tváře české krajiny. Živá historie* 2014, č. 10, s 20 – 23.

„Kráľ český propůjčil mu na památku oněch cest kajak do erbu.“¹⁰ Petr Vok z Rožmberka sjel okolo roku 1600 na rybářském člunu Vltavu z Českého Krumlova do Prahy. A podobných dokladů je více, a to jak v literatuře, tak výtvarném umění.



Obrázek 4. Kostel v obci Páleč (okres Kladno), na kterém je umístěn erb pánů z Pašíněvsí. Na jeho štítu je rytíř na loďce s pádlem.

Od poloviny 19. století jsou zaznamenány první hodnověrné zprávy o sportovních rekreačních a následně i turistických jízdách na lodích na našich řekách. Prvními loděmi pro zábavu u nás byly sandolína a maňásek.¹¹ Již v 60. letech 19. století vládl na Vltavě skutečně čilý vodácký ruch, jak o tom svědčí zachované obrazy a rytiny a z pozdější doby pak i fotografie.

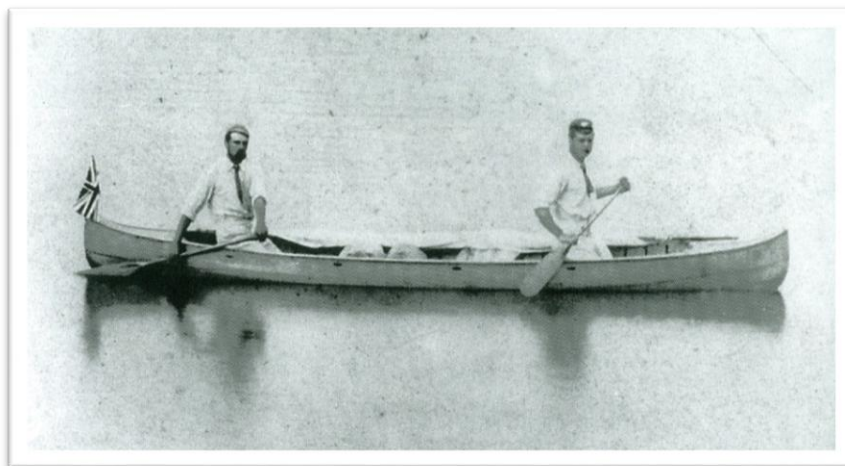


Obrázek 5. Dobová reklama na maňásky a fotografie reje pražských dam na nich.

¹⁰ Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. Republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s. 269.

¹¹ Jako sandolína byla tehdy nazývána dřevěná loď konstrukčně a tvarově podobná menší pramici, která sloužila především k rybolovu, k převoznictví a také svátečním vyjížděním. Maňásek (maňas, někdy také švec či jezdič) je konstrukčně velmi jednoduchá malá dřevěná loďka s plochým dnem. V nejjednodušší podobě byla vyrobena ze tří větších prken, kdy jedno tvořilo dno a mělo kapkovitý tvar a dvě další prkna ohnutá do oblouku vytvářely boky. Pádlovalo se na něm jednoduchým oboustranným (tzv. dvoulistým) pádlem. Byla to vlastně dřevěná žerď s přibitými prkénky na jejich koncích.

V roce 1875 se u nás objevila první kanoe kanadského typu. Na této dovezené kanadské kánoi¹² spluli Angličané Stevens a Bradley Malši z Kaplice do Českých Budějovic, a následně Vltavu z Č. Budějovic do Prahy. Z Prahy pak pokračovali ve své dlouhé túře dále po dolní Vltavě a dále po Labi. Jejich kánoi údajně následně odkoupit lékárník a sportovec Ferdinand Zinke z Roudnice a věnovat ji místnímu ČAC



Obrázek 6. V červnu 1875 sjeli angličtí obchodníci Stevens a Bradlley Malši z Kaplice do Č. Budějovic odkud pak pokračovali dále po Vltavě do Prahy a po Labi až do Německa. (Tato fotografie se vyskytuje v mnoha titulech naší literatury).

Hned v následujícím roce sjel Vltavu z Č. Budějovic do Mělníka a dále Labe až do Děčína anglický novinář Pitcairn Knowles.¹³ Ke své plavbě použil tzv. Robroy canoe.¹⁴ V tomto roce si také nechal brněnský veslařský klub dovézt z Anglie originální kanoe. O dva roky později si dovezl štolba hraběte Kinského, který byl původem Angličan, další originální kanadskou kanoe. Na té se pak měl údajně plavit po Orlici. V 80. letech byly ve většině našich tehdy existujících veslařských klubech kromě veslic používány k plavbě i kanoe. Většinou se jednalo o typ Robroy.¹⁵

V roce 1884 si pozdější velký propagátor vodní turistiky Josef Rössler-Ořovský ve svých 15 letech postavil své první jednoduché plavidlo, které nazval ježdík. Jednalo se o klasického českého maňáska vyrobeného ze tří prken. Spolu se svým bratrem Karlem sjel Vltavu z Týna, Berounku, Tichou Orlici a část Labe O dva roky později již

¹² Původ kanoe (canoe) je výtvořem původních obyvatel Ameriky. Kostru canoe vyráběli severoameričtí Indiáni z cedrového dřeva a k jejímu krytí užívali březovou kůru. Výrobou se zabýval celý kmen. Stavba lodě byla záležitostí mužů, sešití jednotlivých částí kůry byla práce žen. Canoe sloužily převážně k lovu zvěře a ryb, ale bylo jich také používáno jako plavidel válečných. Kdy pronikla kánoe do Evropy, není přesně zjištěno. První zmínky o ní jsou z Anglie z devatenáctého století. Zde byla canoe využívána na krátké výlety a vyjížděky. V roce 1866 byl založen v Anglii první kanoistický sportovní klub v Evropě

¹³ Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J. & Vacek, V. (1982) 70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR. Praha: ČÚV ČSTV, s. 9.

¹⁴ Jako Robroy canoe byl tehdy označován těžký krytý kajak ovládaný oboustranným pádlem, stavěný obdobnou technologií jako tehdejší veslice.

¹⁵ *Yachetní sport, kanoe, vodní turistika.* (1931). Praha, s 40.

začal J. Rössler-Ořovský pravidelně sjíždět české řeky a to na vlastnoručně zhotoveném kajaku¹⁶ Za další dva roky již J. Rössler-Ořovský se svými přáteli prováděl pravidelně tzv. rivercamping.¹⁷

V roce 1893 založil J. Rössler-Ořovský Český Yacht Club – ČYC (ČYK).¹⁸ Název tohoto klubu evokoval zaměření pouze na jachtink, ale tak tomu ale ve skutečnosti úplně nebylo. Ten v jeho činnosti samozřejmě zahrnut byl, ale zároveň se jednalo náš první kanoistický klub, protože v něm byli v hojné míře organizováni kanoisté. Jejich náplní bylo, kromě kratších vyjížděk, hlavně splouvání českých řek. Postupně kanoistická činnost na jachtingem převládla a v případě českobudějovické pobočky ČYK byla kanoistika prakticky jedinou náplní. V tomto období se také u nás objevily první skládací kajaky. V roce 1905 člen ČYK Štutzig zhotovil model kanadské kanoe a následně zadal její stavbu firmě Blecha a Mašek z Karlína. Jednalo se v porovnání s kánoemi používanými u nás dnes, o robustní a velkou loď. Vážila okolo 80kg a umožňovala sjíždění i přejezdných úseků. Do roku 1910 pak mohly být sjety všechny naše hlavní řeky.



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

¹⁶ Kajak je spjat s eskymáckou kulturou. Původní eskymácký kajak byl tvořen z velrybích kostí a dřeva. Kostra, která tak vznikla, se potahovala kůží tuleňů a mrožů. Charakteristická pro tento kajak byla zcela zakrytá horní část kromě otvoru (kokpitu), kde seděl jezdec. Eskymácký kajak byl vždy pouze jednomístný, používaný výhradně muži. Eskymáci dovedli kajak velmi dobře ovládat a dovedli jej po zvrhnutí obrátit zpět. Z toho vzešel pojem eskymácký obrat.

¹⁷ Jako rivercamping je označovaná větší vodní túra spojené s přespáním na břehu řeky, při které si posádka veze veškerý tábornický materiál a zásoby s sebou.

¹⁸ Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J. & Vacek, V. (1982) 70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR. Praha: ČÚV ČSTV, s. 10.

V roce 1910 nechal J. Rössler-Ořovský dovézt z Kanady, konkrétně od firmy Kennebeck z Ontaria, šest žebrových a napuštěným plátnem potažených kanoí. Ty byly oproti u nás vyráběným těžkým celodřevěným lodím mnohem lehčí, když údajně vážily jen 40 kg. Byly však drahé a J. Rössler-Ořovský je jen s obtížemi prodal. V roce 1912 dal tuto jednu kanoi k dispozici jako vzor pražskému loďaři Řepovi, který pak začal tento typ lodě vyrábět.¹⁹ V květnu 1910 měla Vltava velmi vysoký stav vody (údajně až o 2,5 m nad normál). Přesto skupina vodáků ČYK sjela na kanadských kanoích Svatojanské proudy, na kterých byly místy až dvoumetrové vlny. V tom samém roce byl založen Vysokoškolský sport Praha a jednou z jeho prvních sekcí byl oddíl vodní turistiky. O dva roky později J. Rössler-Ořovský založil spolu s L. Šimkem při Českém Yacht Klubu první oddíl vodních skautů. Vodní skauti a vysokoškoláci se pak následně významně podíleli na rozvoji naší kanoistiky a vodní turistiky.²⁰

Významným mezníkem naší kanoistiky se stal rok 1913. Nejprve se 12. října uskutečnily v Praze první kanoistické závody. Jejich pořadatelem byl Český Yacht klub. Soutěžilo se ve třech disciplínách. V jízdě na lehké kanoi na 1 km, v jízdě na těžké kanoi na 500 m a v překážkové jízdě na 400 m. Protože tyto soutěže proběhly v rámci mezinárodních závodů motorových člunů, měly hlavně propagační charakter a význam.²¹ Následně byl hlavně z popudu J. Rössler-Ořovského po delších jednáních a po řadě přípravných porad založen Svaz kanoistů Království Českého. K jeho založení došlo 29. listopadu, v tehdy mezi sportovci populární kavárně U Karla IV. na Karlově náměstí v Praze. Jeho zakládajícími kolektivními členy byly ČYK Praha, ČYK Č. Budějovice a Veslařský klub Blesk Praha. Prvním předsedou svazu byl zvolen J. Rössler-Ořovský, místopředsedou Václav Rybář a jednatelem Jan Roztočil. Jak svědčí dobové novinové zprávy, cílem svazu bylo „...*zdokonalení české vodní turistiky a pak teprve v druhé řadě ... zdokonalení v kanoích kanadských a grónských*...“²² Jak bylo tehdy běžné, kanoistický svaz sice vzniknul a začal fungovat, ale k jeho úřednímu schválení došlo až výnosem c. a k. místodržitelství v Praze v květnu 1914.²³ Mezi jeho hlavní činnosti tehdy patřila propagace a podpora vodní turistiky, její popularizace v denním tisku, kde vycházely i popisky vhodných vodních túr a pořádání propagačních

¹⁹ *Yachetní sport, kanoie, vodní turistika.* (1931). Praha, s 22.

²⁰ Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. Republice a cizině.* Praha: Almanach sportu, s. 269 a také Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J. & Vacek, V. (1982) 70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR. Praha: ČÚV ČSTV, s. 11.

²¹ Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J. & Vacek, V. (1982) 70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR. Praha: ČÚV ČSTV, s. 12.

²² Národní listy 4. 12. 1913.

²³ SÚA Praha, ZÚ 1911 – 1920, XI-160, Praha sign. 0-6, 1423/14, Výnos z 1. 5. 1914 Z 8 A 1423 - 121748.

přednášek a besed. V červnu 1914 byly v Praze uspořádány kanoistické soutěže a to opět v rámci mezinárodních závodů motorových člunů a jachet. Vypuknutí 1. světové války přineslo hluboký zásah do spolkového a zájmového sportovního a turistického dění, a její vleklou se průběh a rapidně se zhoršující ekonomická situace hluboký zásah do života vůbec. Kanoisté, kteří nenarukovali do armády, podnikali během války sporadicky jen krátké vyjíždky a výlety, a někdy také používali lodě k zakázanému dovozu nedostatkových potravin do města. Takto totiž unikli úředním prohlídkám na silnicích a na nádražích.

Kanoistický život se u nás začal opět probouzet k životu v roce 1919. Zpočátku to bylo zejména agilností oddílů vodních skautů²⁴ a vodácké sekce Vysokoškolského sportu. Zásadou vodních skautů u nás také vzniklo jedinečné a dodnes používané plavidlo- pramice. Vodácká pramice se od původní rybářské odlišuje zdviženou záďí, mohutným vlnolamem na přídi a používáním pádel místo vesel. Vzniklo tak ve světě ojedinělé plavidlo, které bylo levné a zároveň pevné a bezpečné. Je ostatně v modifikované podobě používáno dodnes.



Obrázek 8. Typické české plavidlo- vodácká pramička. (Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech díl, 50).

²⁴ Podle některých zdrojů uspořádali vodní skauti z Prahy již v roce 1918 první neoficiální vodácký závod na tratích Cholín – Praha a také další, který končil v Libřicích pod Davlí.

Dne 3. 9. 1919 byl znovu ustanoven kanoistický svaz a to s pozměněným názvem- Český svaz kanoistů a vodních turistů. Desetiletí 1920 – 1930 můžeme označit jako období bouřlivého rozvoje naší kanoistiky. Přispěly k tomu jednak rostoucí počet oddílů vodních skautů,²⁵ stejně jako rostoucí počet klasických kanoistických oddílů, dále se do kanoistického dění zapojil KČST (v roce 1924 bylo v rámci KČST registrováno již 253 vodáků), a v nemalé míře k němu přispělo i spontánně se rozvíjející tramské hnutí. Specifikou českého trampingu byla jeho takřka úplná vazba na tehdy velmi romantická říční údolí hlavně nad Prahou, ale i v blízkosti dalších větších měst.



Obrázek 9. Dobová reklama známého pražského obchodního domu pražského Němce Emericha Ratha²⁶ svědčí o tehdy velmi úzkém pojmoslovném spojení tramp – kanoista – sportovec. Vpravo je jeho podobenka a na unikátní momentce z roku 1929, jejímž autorem je Jan Posselt, je zachycen Emerich Rath na „vodních lyžích.“

Počátkem 20. let také vznikla tradice našich distančních kanoistických závodů. V roce 1921 to byla turistická jízda spolehlivosti Záhoří (začátek Svatojánských proudů) – Chuchle dlouhá 32 km. Ta se stala základem regulérního závodu Svatojánské proudy – Zbraslav vypisovaného od roku 1923. V roce 1922 byl založen jedinečný závod **České Budějovice – Praha**. V následujícím roce byl založen 65 k dlouhý závod Cholín – Praha. Od roku 1926 se jezdil veřejný kanoistický závod Praha – Měchenice –

²⁵ V řadách vodních skautů vyrostla i pozdější vynikající posádka C2 Jan Brzák (Felix) – Vladimír Syrovátka (Rus).

²⁶ Emerich Rath (1883 Praha - 1962 Broumov) byl známý všestranný pražský sportovec a později obchodník se sportovním zbožím německého původu. V povědomí veřejnosti je znám i jako účastník tragického ročníku mistrovského lyžařského závodu na 50 km z roku 1913, ve kterém tragicky zahynul Bohumil Hanč spolu s Václavem Vrbatou. (Zde byl jedním ze třech účastníků zrušeného závodu, kteří se vydali hledat B. Hanče a také jej našel, bohužel již smrtelně vysíleného.) Byl aktivním trampem a výborným kanoistou. V roce 1924 jel na kajaku 360 km po Seině do Paříže na OH. Dokázal za 24 hodin po Dunaji dopádat z Pasova do Vídně. Byl mnohonásobným účastníkem různých distančních kanoistických závodů.

Praha, jejíž první část tvořilo převážně tzv. koníčkování lodí proti proudu. V roce 1927 byl uspořádán první ročník kratšího závodu Libřice (Davle) – Braník a v roce 1929 pak závod Kamýk – Štěchovice.²⁷

Pozadu nechtěli zůstat ani Jihočeši, když v roce 1930 založili tradici, podle tehdejší kilometráže 42,2 km dlouhého a velmi oblíbeného kanoistického závodu, tzv. Jihočeského vodáckého maratonu Český Krumlov – České Budějovice.

V roce 1924 byla v Kodani založena mezinárodní kanoistické federace-Internationale Repräsentantschaft für Kanusport (IRK).²⁸ Jejimi zakládajícími členy byly Švédsko, Dánsko, Německo a Rakousko. Naš kanoistický svaz k ní sice přistoupil až v roce 1925, ale je oficiálně počítán mezi pět zakládajících členů IRK. Hned v tomto roce byl náš svaz pověřen pořádáním velkých mezinárodních kanoistických závodů. Ty byly uspořádány v Praze v rámci VIII. olympijského kongresu. Jejich cílem byla hlavně propagace kanoistiky před účastníky tohoto kongresu, tak aby se mohla stát řádným olympijským sportem.²⁹

Od tohoto roku bylo pravidelně pořádáno mistrovství republiky na kánoích a kajacích v rychlostní kanoistice na klasických tratích. Pořadatelské úspěchy a rozmach naší kanoistiky sice přinesl svazu velké uznání, ale i nemalé finanční problémy. Svaz přistoupil k vnitřní reorganizaci, jejíž součástí byla i změna názvu na Svaz kanoistů RČS. Novému vedení se podařilo zbavit svaz dluhů a udržet vysoké tempo rozvoje naší kanoistiky. To bylo v této době pozoruhodné. V roce 1927 sdružoval svaz 15 klubů s cca. 1 000 členy, ale v následujícím roce již 18 klubů s cca. 1 900 členy. Registrováno bylo 1 800 lodí (převážně kánoe a švédských kajaků).³⁰

Velké zásluhy na rozvoji naší kanoistiky měl také KČST. V roce 1925 byl ustanoven Kroužek vodní turistiky (KVT) při pražském odboru KČST. Po něm začaly rychle vznikat vodácké kroužky KČST v dalších městech. Členové těchto kroužků se zapojili i do závodní činnosti, a KČST začal organizovat i své vlastní kanoistické závody. Hlavní zásluhy KČST však tkví v rozvoji vodní turistiky. V roce 1928 zřídil na

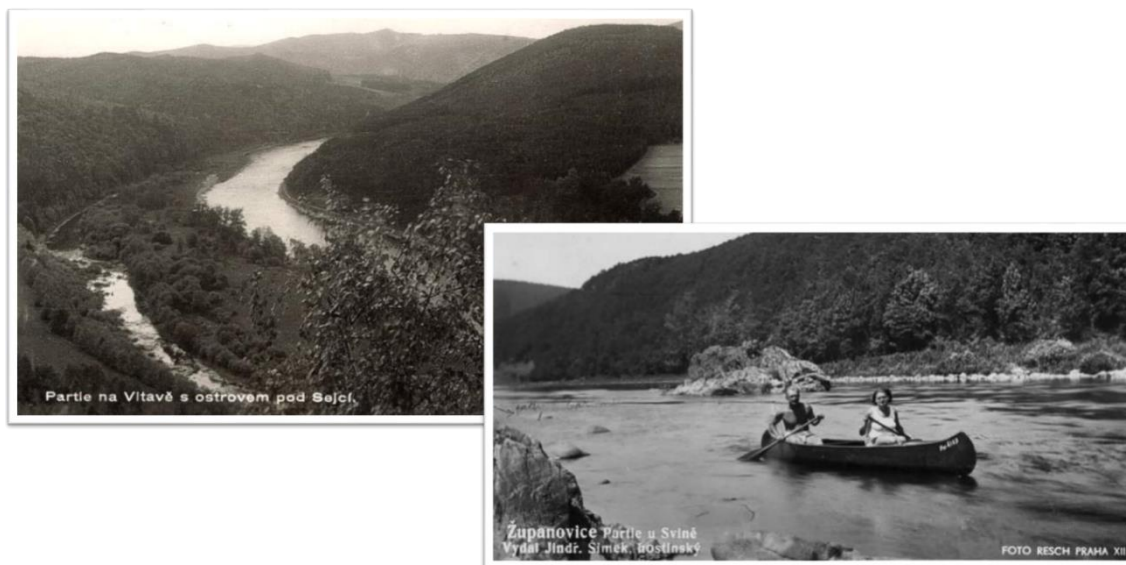
²⁷ Předchozí podle: Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J. & Vacek, V. (1982) 70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR. Praha: ČÚV ČSTV, s. 17.

²⁸ V roce 1946 byla založena místo zrušené IRK Mezinárodní federace kanoistiky- ICF (International Canoe Federation). Důvodem bylo mimo jiné i to, že v původní IRK měli převahu Němci a ti byli takto z nové mezinárodní federace vyeliminováni

²⁹ Jako ukázkový sport byla kanoistika zařazena již do programu VIII. OH 1924 v Paříži.

³⁰ Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. Republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s. 270.

Sejckém ostrově³¹ naše první oficiální vodácké tábořiště, které se stalo základem naší pozdější husté sítě vodáckých tábořišť a tzv. vodních stanic.



Obrázek 10. Sejcký ostrov a typická fotografie vodních turistů na Vltavě v meziválečném období. (Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech).

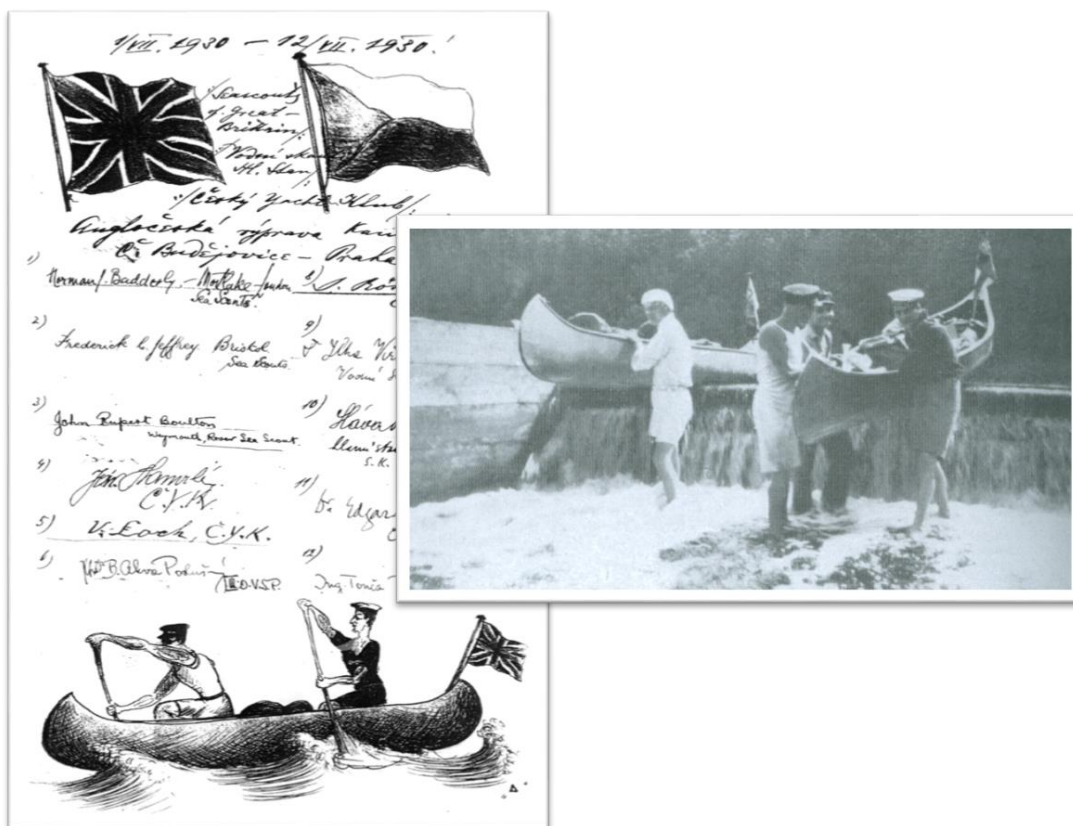
KČST věnoval úsilí i organizaci dopravy lodí a organizaci vodáckých zájezdů. Pražský KVT také vydal v roce 1927 první vodáckou kilometráž českých řek.³² Na ni pak navázala podrobná Kilometráž českých řek Vratislava Teklého z roku 1936 a její II. doplněné vydání z roku 1947. KČST Brno se ve 2. pol. 30. let zasloužil o vznik našeho vodního slalomu.

Naši kanoističtí nadšenci začali podnikat i dálkové túry po zahraničních řekách. V tomto směru sehrál jedinečnou roli prof. Karel Wála z Vysokoškolského sportu Praha. Jen ve 2. pol. 20. let sjel se skupinami studentů In, Adižu, Pád, Labe do Německa, Dunaj až do Černého moře, nebo Rhône do Marseille.³³

³¹ Sejcký ostrov na Vltavě (vodáky zvaný Tajemňák) ležel na 138 km kilometráže z Č. Budějovic, mezi Cholínem a Živohoští. Nyní je ukryt hluboko pod hladinou Slapské přehrady.

³² Teklý, V (1938). Vodáctví v Klubu čs. turistů. In: *50 let Klubu čs. turistů*. Praha 1938, s. 81.

³³ Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. Republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s. 270.



Obrázek 11. Zápis výpravy anglických námořních skautů do staniční knihy ČYK České Budějovice v roce 1930. Na fotografii vpravo přetahuje tato výprava loď uzavřenou propustí jezu v Týně nad Vltavou.

Podíl na rozvoji naší vodní turistiky měli i členové dalších organizací. Např. Touring Club, zejména jeho pražský odbor, organizoval zájezdy na slovenské, ale i alpské řeky a zasloužil se o propagaci skládacího kajaku. Rozšíření skládacích kajaků mělo v tehdejších podmínkách velký význam zejména pro další rozvoj naší vodní turistiky. Vodáci byly díky nim daleko méně závislí na vozidlech s vlekem, snadnější byla i jejich doprava po železnici. Skládací kajaky bylo tehdy možno, na rozdíl od ostatních lodí, přepravovat i v běžných osobních vagonech. Navazující přeprava složených kajaků do místa startu byla také daleko jednodušší. Pro vodáky se tím otevřely nové, technicky náročnější a hůře přístupné toky. Postupně se prosadily i v závodní kanoistice. A to zejména v distančních závodech, kde byly vypisovány jako kategorie F1 a F2. Od roku 1933 do roku 1953 jsou pro ně vedeny v distančních závodech i naše oficiální mistrovské tabulky.³⁴ Obratné skládací kajaky měly velký význam i v počátcích vodního slalomu.

³⁴ Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J. & Vacek, V. (1982) 70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR. Praha: ČÚV ČSTV, s. 185 – 186.



Obrázek 12. Skládací kajaky měly od 20. až do 60. velký význam zejména pro rozvoj naší vodní turistiky. Uplatňovaly se však i distančních závodech a v počátcích vodního slalomu.

Váha naší kanoistiky byla počátkem 30. let tak velká, že náš svaz byl pověřen pořádáním prvního mistrovství Evropy v kanoistice. To se konalo v Praze v roce 1933. Do Prahy se tehdy sjelo 58 závodníků z deseti zemí. Naši závodníci a závodnice zde získali dvě první, dvě druhá, jedno třetí, jedno čtvrté a dvě pátá místa. Součástí programu byla i dálková plavba České Budějovice - Praha. Úspěch tohoto mistrovství dopomohl i k zařazení kanoistiky na program olympijských her v roce 1936.

Tyto úspěchy dokázali naši kanoisté ještě zvýšit na ME 1934 v Kodani. Po tomto ME v narostlo jejich sebevědomí a jejich veškeré úsilí bylo věnováno přípravám na olympijské hry v Berlíně v roce 1936.³⁵ Zde jejich úspěchy pokračovaly, když dvojice Vladimír Syrovátka – Jan Brzák získala zlato v C2 na 1 000 m, dvojice Václav Mottl – Zdeněk Škrdlant zlato v C2 na 10 000 m a Bohuslav Karlík byl druhý v C1 na 1 000m. Velkým úspěchem našich kanoistů také skončilo první MS v rychlostní kanoistice uspořádané ve švédském ostrovním městě Waxholm v roce 1938. Naši kanoisté zde získali dvě zlata, jedno stříbro, jeden bronz a řadu dalších pěkných umístění³⁶

Od roku 1934 vydával náš kanoistický svaz svůj vlastní časopis s názvem Kanoe a kajak, který měl na svoji dobu velmi dobrou úroveň. V roce 1934 měl Svaz kanoistů RČS cca 3 000 členů.

Již období těsně před přijetím mnichovské dohody, a ještě více následné okleštění Československa o velké příhraniční oblasti, zasáhlo do dalšího vývoje naší

³⁵ Z důvodů přípravy našich nejlepších kanoistů na OH nebyl v tomto roce uspořádán závod Č. Budějovice – Praha.

³⁶ Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J. & Vacek, V. (1982) 70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR. Praha: ČÚV ČSTV, s. 161 – 164.

kanoistiky a vodní turistiky. Ještě daleko více negativní vliv mělo obsazení jeho zbytku, a vytvoření protektorátu Čechy a Morava.

Přes nejrůznější perzekuce, úřední omezení (např. zákaz stanování), povolávání významné části dvacetiletých příslušníků naší mládeže na nucené práce do Říše, postupné výrazné zhoršování ekonomické a zásobovací situace, a všechna další protivenství, dokázala naše kanoistika dále žít svým svébytným způsobem. V omezené míře pokračovala naše první úspěšná kanoistická generace ve své činnosti. Vedle ní dokázala ve válečných poměrech vyrůst další, která převzala žezlo v poválečných letech. Kanoisté dokázali ve válečných letech uspořádat okolo patnácti závodů za sezonu. Přes válečná léta byly nadále vedeny mistrovské tabulky v rychlostní kanoistice v kategoriích C1, C2, K1 a K2 mužů vždy na 1 km a 10 km a K1 a K2 žen. Kromě toho byly vedeny i mistrovské tabulky v kategorii skládacích kajaků jednotlivců a dvojic mužů a také v kajaku jednotlivců ve vodním slalomu.³⁷ V době okupace docházelo nejenom k rušení kanoistických klubů a odborů a ke změnám jejich názvů, ale i k vzniku nových. To bylo způsobeno do značné míry zákazem činnosti a rozpuštěním Sokola, Orla a skautských organizací. Jejich členstvo pak přešlo do stávajících sportovních klubů, nebo založilo nové, neboť na sport se až na výjimky zákaz činnosti nevztahoval. Jejich činnost byla však také regulována a omezována. Například platil zákaz svolávání valných hromad a významnější sportovní akce podléhaly přísnému úřednímu schvalování.

Během války zanikly všechny delší distanční kanoistické závody. Důvodem byly různé úřední zákazy a vyhlášky, komplikace s dopravou a v neposlední řadě i špatná výživa možných účastníků.³⁸ Jediné povolené hromadnější akce mimo mistrovské a klubové závody byly v letech 1939 – 1941 tzv. turistické jízdy zdatnosti. Ty se konaly na Sázavě a Vltavě na trase Týnec – Libřice. Po splnění mnoha podmínek byla nakonec turistická jízda zdatnosti pro rok 1942 povolena na Vltavě jako rozloučení se Svatojánskými proudy před jejich zatopením.³⁹ Asi největší ránu naší kanoistice, a hlavně pak trampingu, způsobilo vysídlení a obsazení velkého území mezi Vltavou a Sázavou, kde bylo následně zřízeno velké cvičiště zbraní SS.⁴⁰ Hranice tohoto cvičiště

³⁷ Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J. & Vacek, V. (1982) 70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR. Praha: ČÚV ČSTV, s. 171 – 197.

³⁸ Na zániku velkých kanoistických distančních závodů na Vltavě během války se nepřímo podílely i výstavba a následné napuštění Štěchovické přehrady.

³⁹ Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J. & Vacek, V. (1982) 70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR. Praha: ČÚV ČSTV, s. 45.

⁴⁰ K vymezení rozsáhlého vojenského cvičiště Zbraní SS Benešov (SS-Truppenübungsplatz Beneschau, později přejmenovaného na SS-Truppenübungsplatz Böhmen) došlo koncem roku 1941, a vlastní vysídlení a znepřístupnění tohoto rozsáhlého území pak proběhlo v letech 1942 – 1944.

procházela přesně prostředkem Sejckého ostrova po jeho délce a Německé vojenské hlídky znepríjemňovaly život vodákům sjíždějící dotčené partie Vltavy. Pražskou kanoistiku a vodní turistiku pak citelně zasáhl německý zábor některých loděnic na Císařské louce.⁴¹

Osvobození Československa přineslo období, které pro kanoistiku umožnilo na jedné straně toužebně očekávaný návrat k jejím předválečným tradicím, a na druhé straně předznamenalo následující období, které se stalo jejím snad vůbec nejúspěšnějším. Plný návrat k činnosti ale přinesl až rok 1946. Zřetelným bonusem navíc proti předválečným poměrům byly první snahy po sjednocení kanoistické techniky a tréninkové metodiky, dále navázání četných mezinárodních styků, a v rámci daných možností poctivé snahy po vytvoření podmínek pro získání úspěchů na následných vrcholných akcích. Prvním cílem se stalo zajištění úspěšné reprezentace na OH 1948 v Londýně. Rychle narostl počet významnějších závodů v rychlostní kanoistice, když v roce 1948 se jich konalo třicet. V tomto roce byla po jedenáctileté pauze obnovena i tradice závodu **České Budějovice – Praha**. Velkou rychlostí také narůstal počet kanoistických oddílů, hlavně pak mimopražských.

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

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

⁴¹ Hubert, M. (Eds). (2008). *Lodě a plavba na střední Vltavě*. Praha: Mare-Czech, s. 154 – 155.

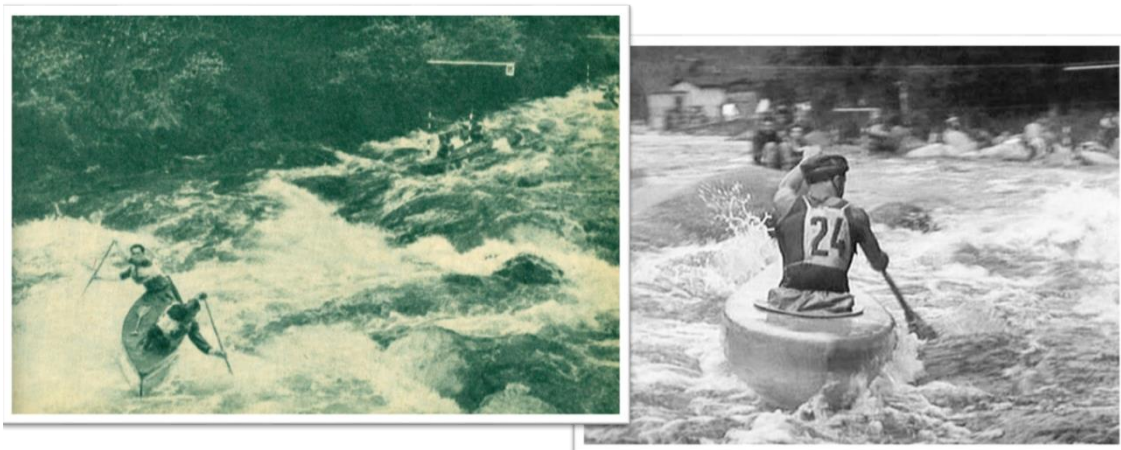
Poslední velkým podnikem, na kterém zaznamenali naši rychlostní kanoisté výrazný úspěch, bylo MS 1954, které hostil francouzský Macôn. Zde získali jedno první, dvě druhá, dvě třetí místa a ještě pět čtvrtých míst.

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

Daleko rovnoměrnější a následně i úspěšnější, a také s více kontinuálním průběhem výkonnosti našich závodníků, byl vodním slalom a sjezd na divoké vodě. Zde je však nutno poznamenat, že vodní slalom byl (s výjimkou pro nás nijak úspěšné epizody v roce 1972) až do 90. let neolympijským sportem, a tudíž stál na okraji zájmu hlavních sportovních mocností. Okrajovost sjezdu na divoké vodě (jako v širším kontextu sledovaného sportovního odvětví) je ještě markantnější. Na prvním MS ve vodním slalomu získali naši kanoisté stříbrné medaile v týmových soutěžích na C1 a na C2. Jan Brzák zde získal bronzovou medaili na C1, a spolu s Bohumilem Kudrnou další bronz na C2.

Naším prvním mistrem světa v individuální disciplíně vodního slalomu se stal v roce 1955 v tehdy jugoslávském Tacenu (u Lublaně) Vladimír Jirásek na C1. Svůj úspěch ještě zopakoval na MS 1959 v Ženevě. Na něj pak navázali další, z nichž někteří se učili základům slalomové techniky pod budějovickými jezy, a při svých začátcích v 50. letech byli ovlivněni i závodem Č. Budějovice – Praha.

Sjednocení naší tělovýchovy po únoru 1948 se nedotklo jen vrcholového a výkonnostního sportu, kdy do Československé obce sokolské byly začleněny nejenom všechny sportovní svazy, tedy i kanoistika, ale i samostatné kluby, včetně KČST. Tato organizační změna se ve vodní turistice projevila veskrze negativně, protože nová vedení jak kanoistické, tak i turistické sekce se jí příliš nezabývala. Zejména byl podceněn význam sítě vodáckých tábořišť, stávající byla špatně obhospodařována a nová nebyla zřizována.

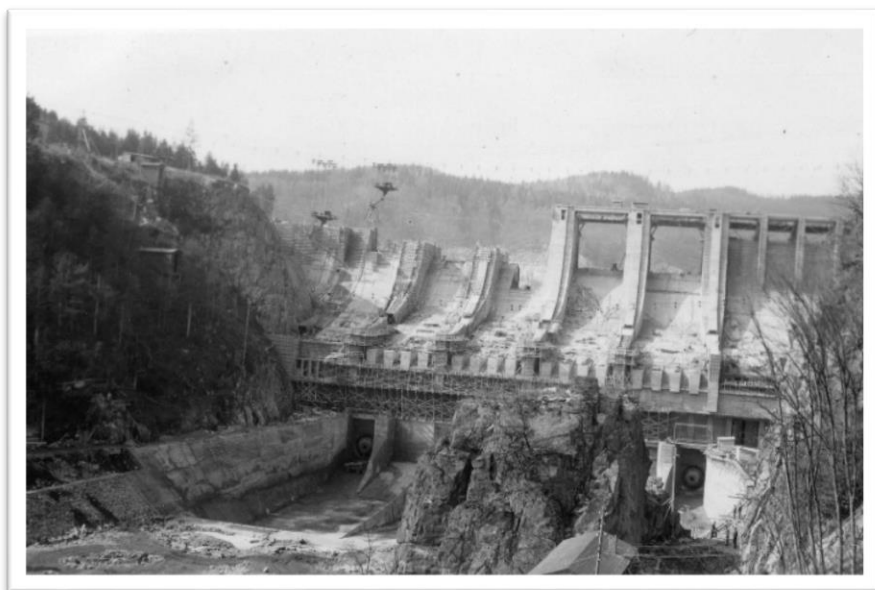


Obrázek 13. Vlevo fotografie pořízená při prvních mezinárodních závodech uspořádaných na horním Labi pod Špindlerovým Mlýnem v roce 1957. (Foto reprodukce z: časopisu *Sportovní sláva* 1957, č. 2). Vpravo vodní slalom u na Vltavě u Loučovic pod Lipnem v roce 1959. (Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech díl 7).

Padesátá léta ale přinesla vodní turistice a kanoistice na střední Vltavě daleko větší rány. Koncem roku 1949 byla zahájena stavba Slapské přehrady. Byly odstřelovány skály, vyražen obtokový tunel budoucí přehrady a vyhloubena její stavební jáma. Vodáci si ale chtěli zbývajícím časem na romantické střední Vltavě, kudy kráčely dějiny naší vodní turistiky, kanoistiky, trampingu a skautingu, užít do poslední chvíle. Stále využívali např. tábořiště na Sejckém ostrově, který čekalo zatopení. K překonání staveniště přehrady byl využíván obtokový tunel, což bylo samo o sobě velkým zážitkem. Před uzavřením obtokového tunelu byl ze skaliska Sedlo sejmut Ferdinandův sloup a 5. dubna 1954 byl tunel uzavřen, a hladina přehrady začala stoupat a zaplavovat oblíbená místa vodáků jako Hořejší slap se skaliskem Sedlo, hotel Záhoří, Moráň, Sejcký ostrov, Bučilské proudy, tábořiště na Svini, a mnohá další.⁴²

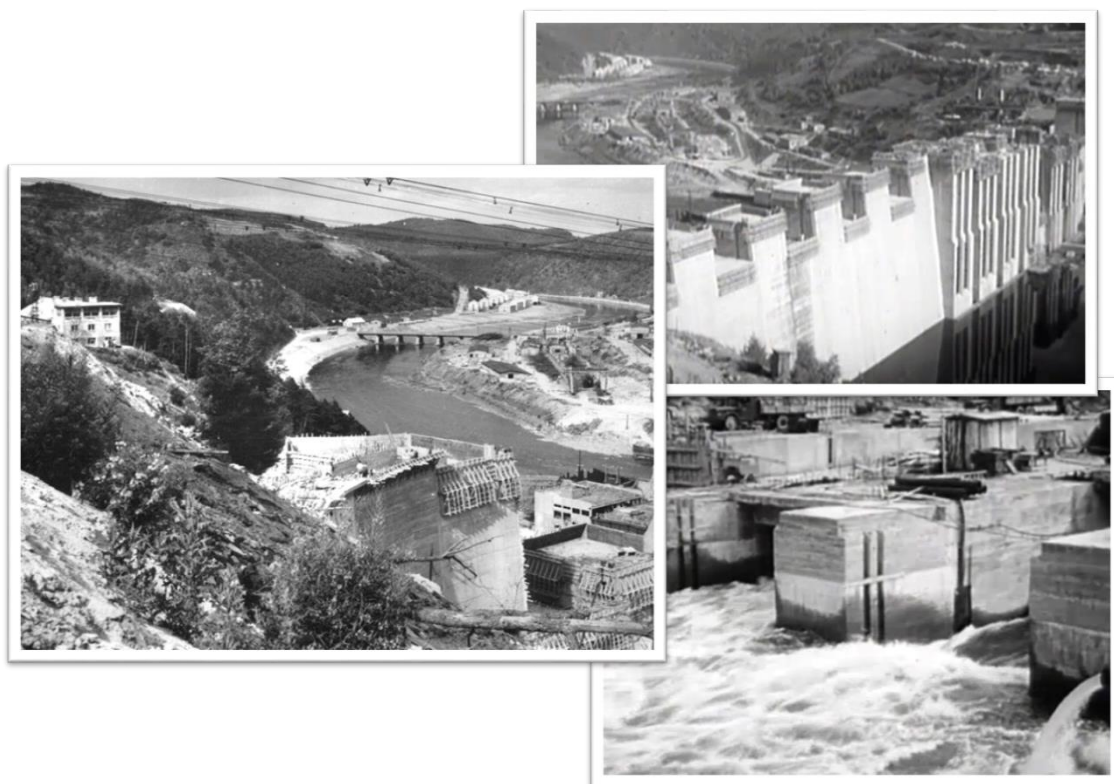
Ani vznik slapského přehradního jezera stále ještě zcela neodradil vodáky od sjíždění Vltavy až do Prahy. Také kanoistický závod Č. Budějovice – Praha se jezdil dál, i když jeho charakter byl výrazně změněn. Jedna z jeho etap končila před novou přehradní hrází, kde se lodě nakládaly a převážely pod hráz. Na přehradách ve Štěchovicích a Vraném účastníci závodu proplovali plavebními komorami.

⁴² Hubert, M. (Eds). (2008). *Lodě a plavba na střední Vltavě*. Praha: Mare-Czech, s. 157.



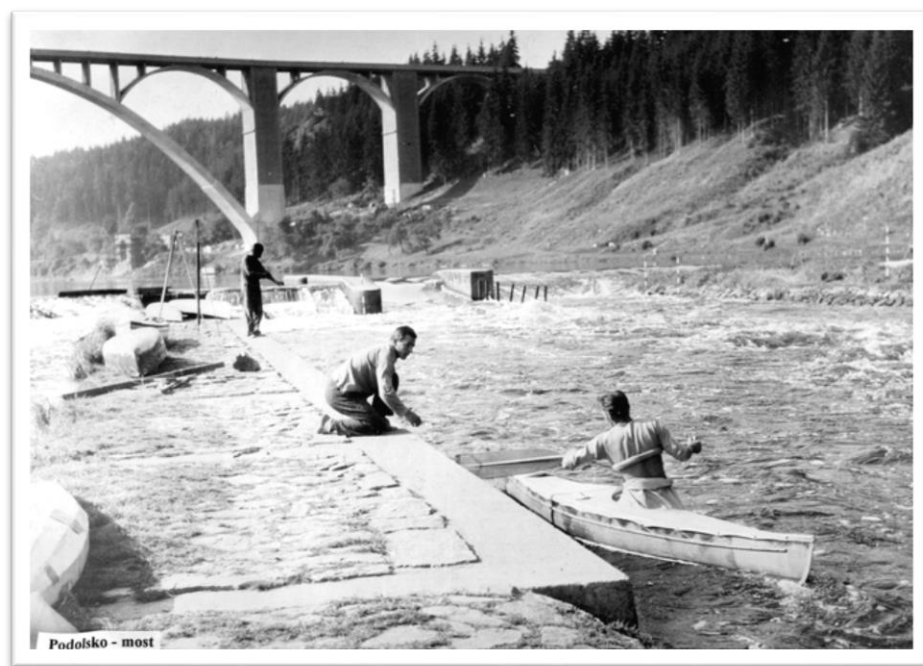
Obrázek 14. Závěrečná fáze výstavby Slapské přehrady v zimě 1953/1954. (Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech).

Na podzim 1954 byly zahájeny přípravné práce na vodním díle Orlick. Dalších šedesát km začalo měnit svůj původní romantický charakter. Ještě šest let se, ale mohli vodáci těšit z původní staré Vltavy.



Obrázek 15. Fotografie ze stavby Orlické přehrady. (Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech díly 30 a 41).

Během těchto let využívali vodáci tento úsek nejen ke sjíždění, ale i k vodáckým závodům. Například na jezu v Podolsku, kde byl pořádán závod ve vodním slalomu, se tento jel ještě v roce 1960. Také vodácký závod Č. Budějovice – Praha se jezdil do poslední chvíle, tedy do roku 1959. Dne 29. září 1960 byly uzavřeny obtokové otvory přehrady Orlík a ta se začala zvolna napouštět.⁴³ Tím se uzavřela desítky let vytvářená tradice kanoistiky a vodní turistiky na středním toku Vltavy, který na ní měl po dlouhé období naprosto rozhodující podíl.



Obrázek 16. Trénink vodního slalomu na jezu v Podolsku těsně před napuštěním přehrady Orlík. Na fotografii je patrné odlesnění budoucího zátopového pásma přehrady, rozebírání starého mostu a zesílení patek nového mostu. (*Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech*).

Zde je ovšem také nutno poznamenat, že ve Vltavě se kromě toho podstatně zhoršila kvalita vody. Ta patřila v úseku Český Krumlov – Týn nad Vltavou, a to od 50. do 80 let, k absolutně nejvíce znečištěným vodním tokům u nás.

V tomto kontextu historického vývoje naší kanoistiky se tedy odvíjela i historie slavného a jedinečného závodu České Budějovice – Praha, kdy jeho 27 ročníků proběhlo mezi lety 1922 – 1959.

⁴³ Hubert, M. (Eds).(2008). *Lodě a plavba na střední Vltavě*. Praha: Mare-Czech, s. 158.

4 Popis trati

Popis a názorné přiblížení trati jsou provedeny podle kilometrází českých řek. Samozřejmě, že se trať během 37 let, které od sebe dělilo první a poslední ročník, velmi podstatně změnila. Jako základ popisu byla vzata kilometráž V. Teklého z roku 1947, která je časově zhruba uprostřed inkriminovaného období.⁴⁴ Základní informace z této kilometráže jsou rozděleny do tabulek podle jednotlivých úseků řeky. V první tabulce jsou vysvětlivky zkratk použitých v této kilometráži.

Konstrukce jezu	Pv	pevný jez
	Ph	pohyblivý jez
Plavební komora, Propust	P	vpravo
	L	vlevo
	S	ve středu
	Sp	v jezu pravo
	Sl	v jezu vlevo
Přenášení	P	vpravo
	L	vlevo
	Pj	vpravo přes jez
	Lj	vlevo přes jez
	Sj	uprostřed
	Sj	uprostřed přes jez
	N	jeti náhonem
X	obtížné přenášení	
Nadmořská výška		v metrech
Výška jezu		v metrech
Vybrané zkratky	k.j.	koruna jezu
	mysl.	myslivna
	náh.	náhon
	poř. Str.	poříční stráž
	<S>	stanice svazu kánoistů RČS
	<T>	tábořiště svazu kanoistů RČS
vdčt.	vodočet	

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenášení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
České Budějovice - ústí MALŠE vp.						0,0	245,8
<Hydroelektrárna vp.	Ph	L	L	388,4	3,5	0,6	245,2
<most,město vp.						0,8	245
<železniční most						3	242,8

⁴⁴ Teklý, V (1947). *Kilometráž českých řek. II. doplněné vydání*. Praha: KČST.



Obrázek 17. Na fotografii z roku 1930 je ještě vidět původní podobu severozápadního výběžku Sokolského ostrova v Č. Budějovicích- místa startu kanoistického závodu Č. Budějovice – Praha. Vpravo je již patrná část nové navigace pod tehdy dokončovaným Jiráskovým jezem.



Obrázek 18. Ve 30. letech, a pak ve všech poválečných ročnících byla první, a také obávanou překážkou 90 m. dlouhá retardérová propust Jiráskova jezu v Českých Budějovicích, se spádem 3,50 m. Na záběru vystřiženého z filmu režiséra V. Hampla z roku 1957, je zachycena při průjezdu retardérkou Jiráskova jezu v roce 1957, českobudějovická dvojice Polesný – Fuka.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přeházení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělnika
Suchomel mlýn vp.	PV	L	L	379,54	1,9	5,7	241,1
České Vrbné hydroel.	PV	L	P/L	377,44	2,2	7,4	238,4
Bavorovice obec vl.						8,5	237,3



Obrázek 19. Mezi Č. Budějovicemi a Hlubokou se oproti dnešku řeka daleko více klikatila. Na tomto úseku byly dva jezy- Suchomel a Č. Vrbné. Suchomel nepředstavoval příliš obtížnou překážku. Na jedné z mála dochovaných fotografií s tímto jezem pózuje pan Felix Hansa, majitel mlýna a také nadšený českobudějovický kanoista v meziválečném období.



Obrázek 20. Jez v Českém Vrbném patřil k nejobtížnějším na trati závodu. Ostatně šlajсна tohoto jezu byla pod názvem Kolovadlo obávanou součástí původní umělé slalomové dráhy v Českém Vrbném. Na záběrech vystřížených z filmu režiséra V Hampla z roku 1957, je vidět vytažování klád ze šlajсны těsně před příjezdem závodníků, a hlavně obtížnost průjezdu touto šlajسنou.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Hluboká mlýn.obec, zámek vl.	PH	P	P/L	372.24	2,2	12,2	233,6
<S> host. u Mašků vp.						12,8	233
<sil. most, žel. st.. 1,5 km						12,8	233



Obrázek 21. Pohyblivý jez v Hluboké nad Vltavou s výškou 2,15 m a dlouhou retardérkou, který byl postaven ve 30. letech. Jeho průjezd, nebo eventuální dlouhé přenašení záležely na typu lodi a také vodním stavu.

Mezi Hlubokou a Týnem nad Vltavou na závodníky čekal mírně přeřinatý úsek řeky se čtyřmi jezy. Prvním byl jez v tradiční plavecké obci Purkarec, dalším byl Buzkov, po něm následoval jez v Jaroslavicích a nakonec to byl jez v Hněvkovicích.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezu	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Poněšice						22	223,8
Purkarec mlýn vl.	PV	P	P/Lj	361,89	1,7	23,9	221,9
Buzkov mlýn vl.	PV	L	L	359,62	1,2	27	218,8
Jaroslavice mlýn vp.	PV	L	L	358,37	1,2	28	217,8
U Bočka samota vl.						30	215,8
Hněvkovice mlýny vp.	Pv	L	L/Sj	355,26	1,3	32,1	213,7
Břehy osada v p.						33,5	212,3

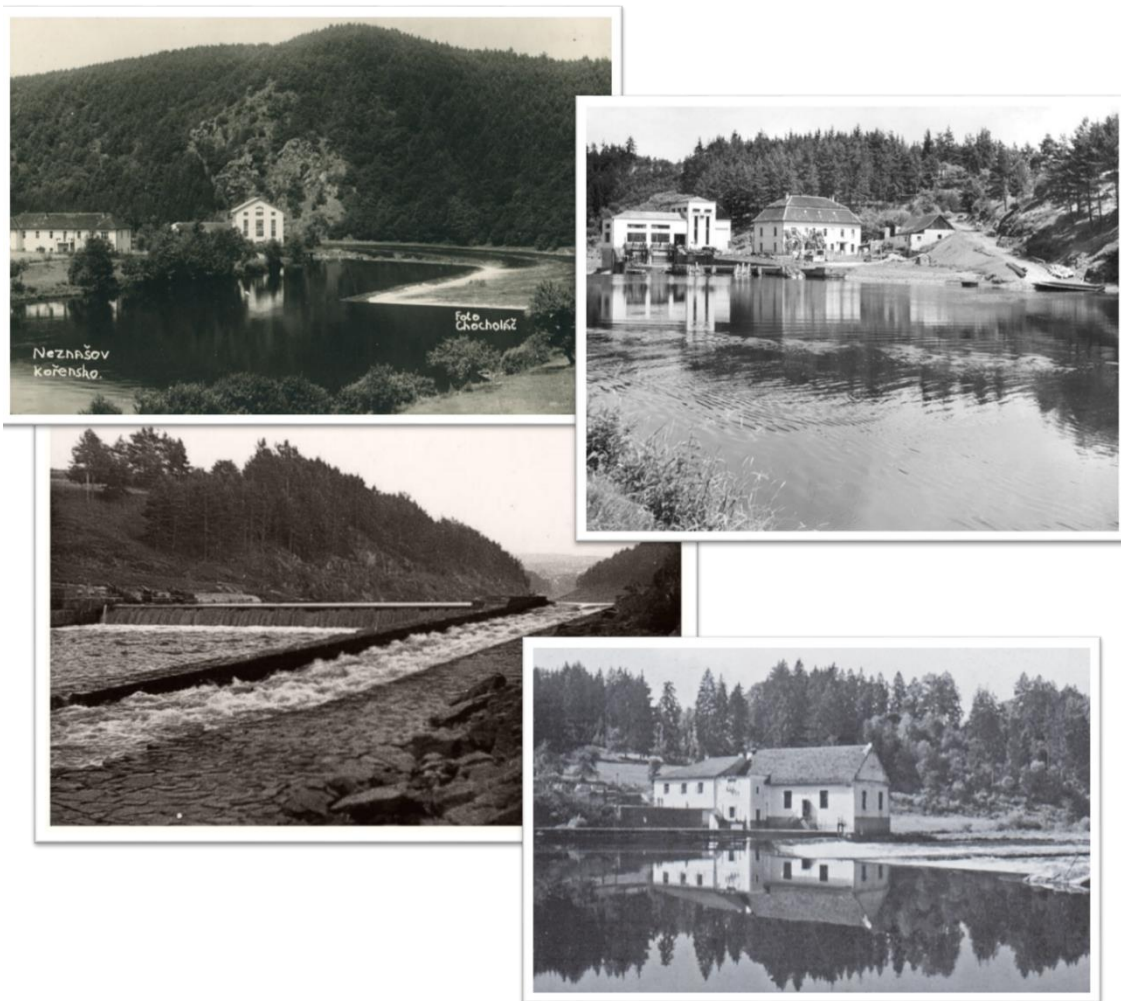


Obrázek 22. Jez v Hněvkovicích. Ten se zachoval do dnešní doby, a stal se tak posledním původním klasickým jezem na Vltavě.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Týn nad Vlt. Mlýn v p.	Pv	L	L	353,02	0,8	36	209,8
<most mlýn v p.	Pv	L	L	352,18	0,9	36,3	209,5
<mlýn v p. U Býčků	Pv	L	L	351,29	1,3	36,6	209,2
<ústí Lužnice v p. vdčt., lim. vl.				348,21		38,9	206,9
<T>-ostrov						39,9	205,9



Obrázek 23. U Týna nad Vltavou je říční údolí výrazně širší. Před, i za tímto městem čekal na závodníky volej, a v samotném městě pak tři nízké jezy. V Týně býval při většině ročníků závodu cíl jeho první etapy.



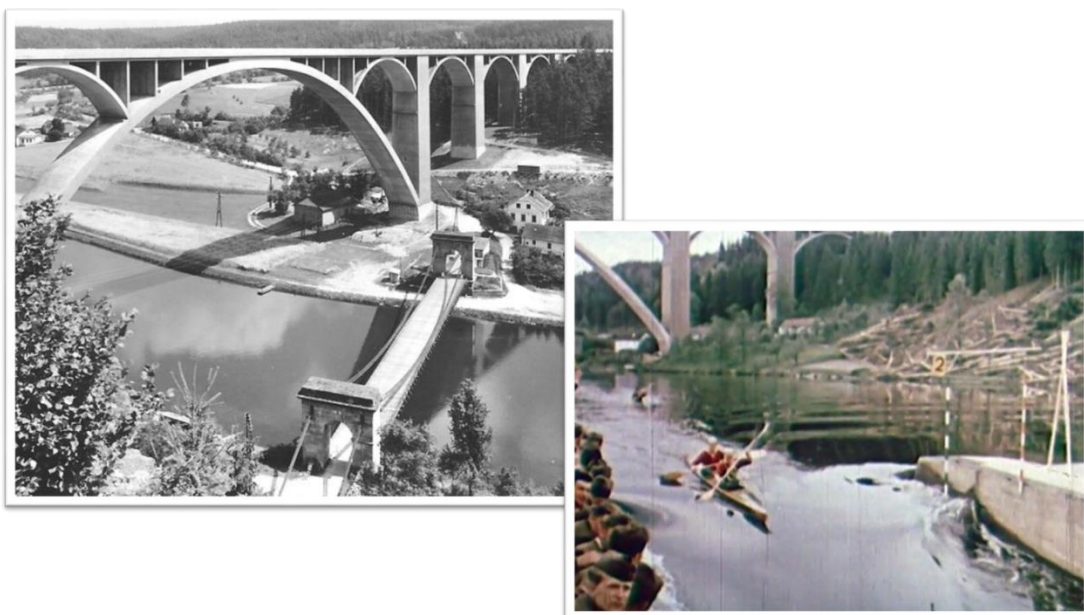
Obrázek 24. Pod ústím Lužnice se frekvence jezů výrazně zvýšila. Prvním z nich byl lomený jez v Kořensku. Následoval 2,80 m vysoký jez hydroelektrárny Nový mlýn, s obávanou dlouhou retardérkou (vpravo nahoře a vlevo dole). Dalším v pořadí byl Rejsíkov (vpravo dole).

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Kořensko mlýn vl.	PV	P	P	247,89	1,2	40,1	205,7
Oujezd obec vl.						42,6	203,2
Hrad vl.						43	202,8
Hladná obec vp.						45	200,8
Nový mlýn hydroel. Schwarz. piv. vl.	PV	L	L	343,7	2,8	46,6	192,2
Rejsíkov hydroel. vl.	PV	P	P	340,21	1,1	48,2	197,6



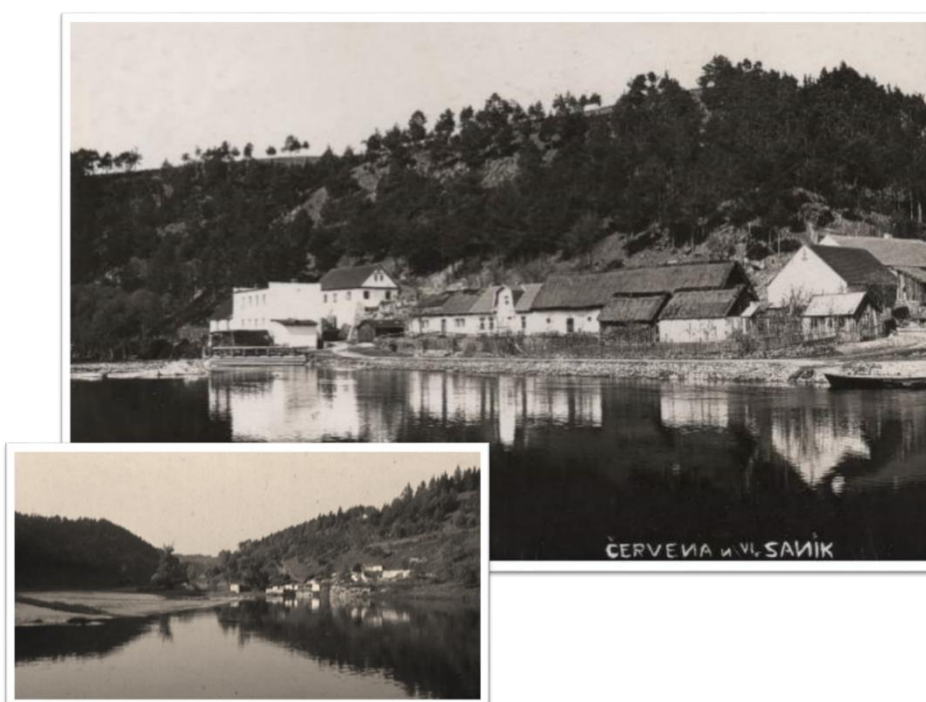
Obrázek 25. Dalšími v pořadí byly tři nízké jezy nedaleko Písecké Smoleče. Vlevo nahoře je zachycen jez Horní Lipovsko v roce 1959, s již polorozbořeným mlýnem. Vpravo nahoře je mlýn Dolní Lipovsko. Vlevo dole je usedlost Kotánek Vpravo dole je mlýn a jez Bouda. (Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech).

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Zelená vp., hostinec						49,5	196,3
Horní Lipovsko mlýn vp.	PV	L	L/P	338,43	1,1	50,1	195,7
Dolní Lipovsko mlýn vl.	PV	L	L	337,33	1	50,8	195
<T> vl.						52,2	193,6
Hořejší Kotánek S host. F. Hanuse						52,7	193,1
Bouda mlýn vp.	PV	L	L	335,34	0,5	53,2	192,6
Dolní Kotánek - Sv. Jan vl.						55	190,8
U Švihlíka vp.						57,2	188,6



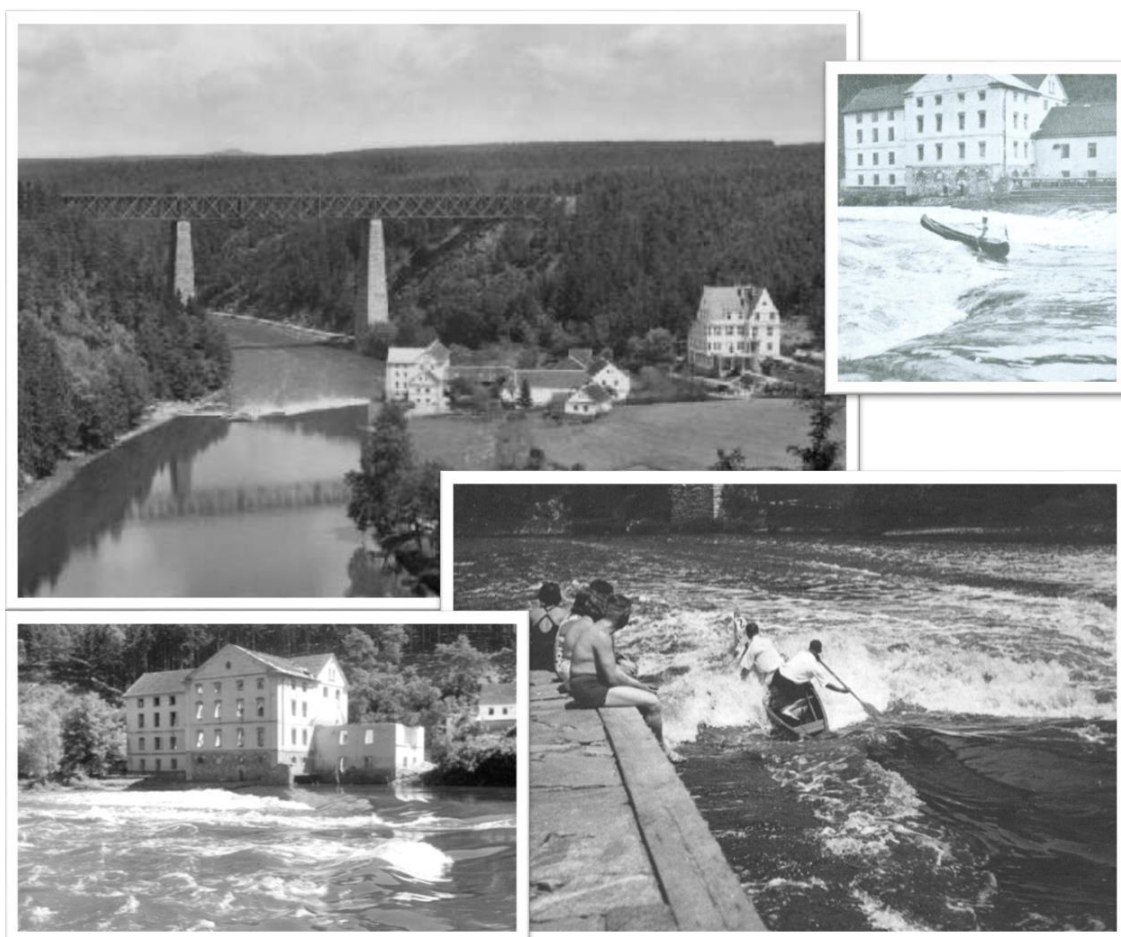
Obrázek 26. U Podolska závodníci podjížděli nejprve původní řetězový most z roku 1848, a následně nový, 500 m dlouhý železobetonový most, postavený v letech 1939 – 1943. Ten byl ve své době unikátní, a to jak svými rozměry, tak použitou konstrukcí. Těsně za těmito mosty byl vodáky oblíbený nízký jez. Na záběru vystřiženého z filmu režiséra V Hampla z roku 1957, projíždí závodníci před zraky diváků otevřenou šlajsnou podolského jezu.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Podolsko sil. most., obec vp., poř. str.						58,4	187,4
<mlýn a pila vp.	PV	S	Pj/L	331,34	0,7	58,8	187
<žel. st. Červená nad Vlt. 1 km						59,9	185,9



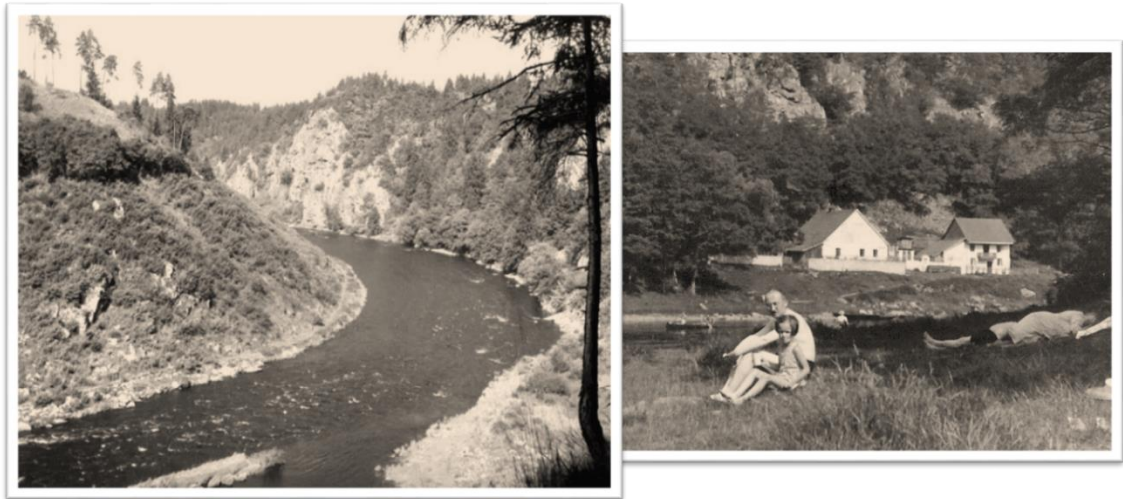
Obrázek 27. Osada a mlýn Saník u Červené nad Vltavou. Vlevo dole, na fotografii z roku 1960, je toto místo již opuštěné před zatopením.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Saník tov. vp.	PV	S	P/Sj	329,66	0,7	60,8	185



Obrázek 28. Červená nad Vltavou- Šejharův mlýn, nad ním je vidět tzv. skleněný zámeček, a v pozadí známý, 70 m vysoký železniční most z roku 1889. Sjetí této šlajсны nebylo pro závodníky nic jednoduchého. O tom vypovídá i blíže neurčená fotografie vpravo dole. Vlevo dole detail tohoto místa v roce 1960. Na známé fotografii z období před 1. světovou válkou byl zachycen při sjíždění šlajсны tohoto jezu za velké vody Josef Rössler-Ořovský (miniatura vpravo nahoře). (*Yachetní sport, kanoe, vodní turistika. (1931). Praha: ČYK.*)

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Šejhar mlýn vp.	PV	Si	L	328,03	1	62,1	183,7
Červená žel. most. , žel. st. 2 km						62,2	183,6
<S> Pazourkova rest.						64	181,8
<přivoz, obec, pš.						64	181,8



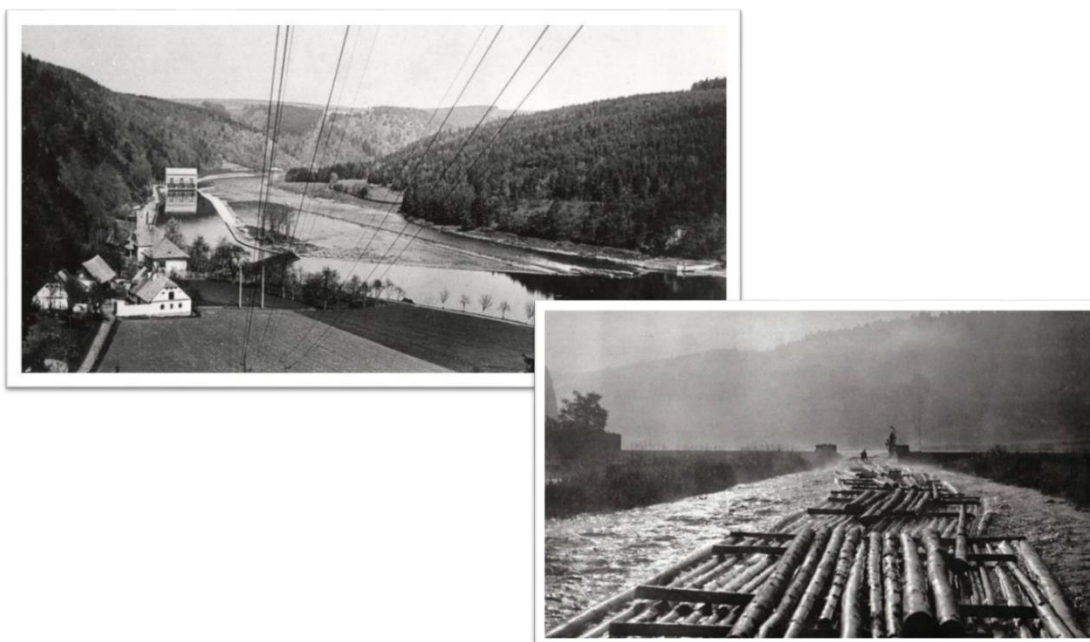
Obrázek 29. U železničního mostu v Červené začínaly známé Červenské proudy. Na jejich konci, těsně před Zvíkovem, bylo na pravém břehu vodácké tábořiště a plavecký hostinec U Lavičky. (Fotografie vpravo pořizená neznámým amatérem okolo roku 1935).

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělnika
Červená žel. most. , žel. st. 2 km						62,2	183,6
<S> Pazourkova rest.						64	181,8
<přív. ob. pš.						64	181,8
Červenské proudy: T vp. (2 táp.)						65,6	180,2
<Sochorské kroucení						65,8	180
<Masopust						66,3	179,5
<Sloupek						66,5	179,3
<Baba						66,7	179,1
<U Frolíka						67,8	178
<Zábělí						68,2	177,8
<Chocholouš						68,4	177,6
<U Peřinky						68,8	177
<U Beránka						70,8	175
<T> vp.						70,8	175
U Lavičky host. vp.						71	174,8



Obrázek 30. V zaříznutém údolí se před závodníky objevil na ostrohu nad soutokem Vltavy a Otavy majestátný hrad Zvíkov.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Zvíkov hrad vl., přívoz, poř. str.						72,3	173,5
<T>ústí Otavy vl.				308,79		72,6	173,2
<T>lim., vdčt.						72,7	173,1
V Bystrém (peřeje)						73,3	172,5
Jelce samota vl.						74,2	171,6
<T> vp.						74,4	171,4
<T> vl.						76,5	169,3



Obrázek 31. Peřejnatý úsek řeky ukončil dlouhý šikmý jez hydroelektrárny Letošice s vorovou propustí a dlouhým plavebním kanálem vpravo. Tento jez stavěl před závodníky dilema, zda se pokusit projet dlouhou propustí, a získat tak náskok, ale zároveň také riskovat proražení lodi (zvláště lehké rychlostní), nebo jej zdlouhavě přenášet. (*Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech*).

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenesení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Letošice hydroel. vl.	PV	S	P	304,5	2,7	76,9	168,9
Břehy samota vp.						78,4	167,4
<T> vl.						80,5	164,9



Obrázek 32. Malebná osada Žďákov s hostincem, mlýnem a nízkým jezem (0,9 m) s propustí vpravo. Tato propust však bývala postrachem závodníků, zejména pak těch, co jezdili na rychlostních kajacích a kánoích. (*Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech*)

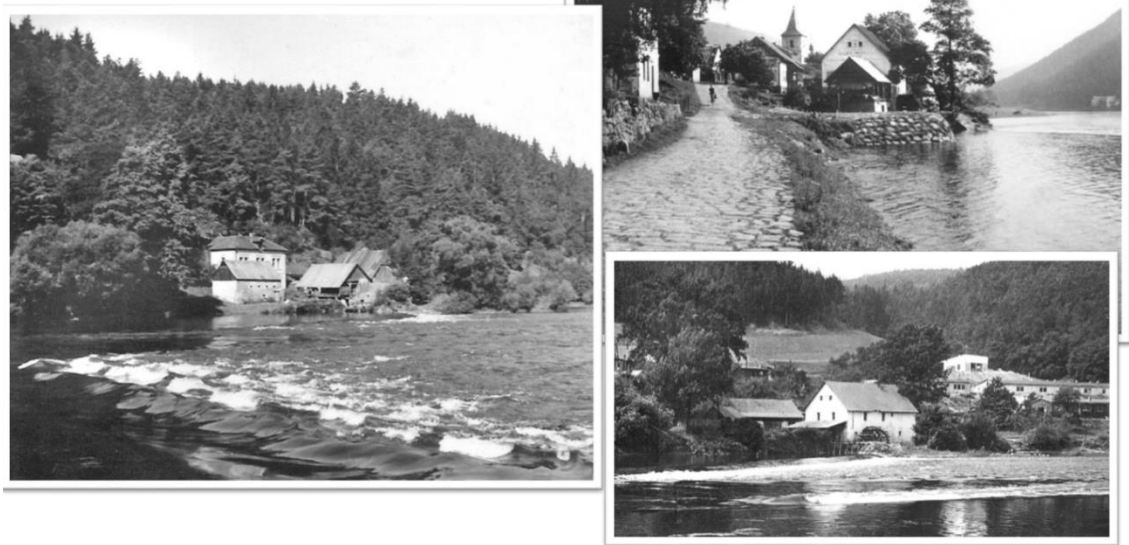
Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Žďákov převoz, host.						82,6	162,8
<mlýn a hydroel. vl.	PV	P	P/Lj	296,18	0,9	82,8	163

Následoval majestátný hrad Orlík, vypínající se na vysoké skále na levém břehu řeky. Po několika kilometrech závodníci minuli obec Velký Vír, a dojeli k obci Podskalí na pravém břehu.



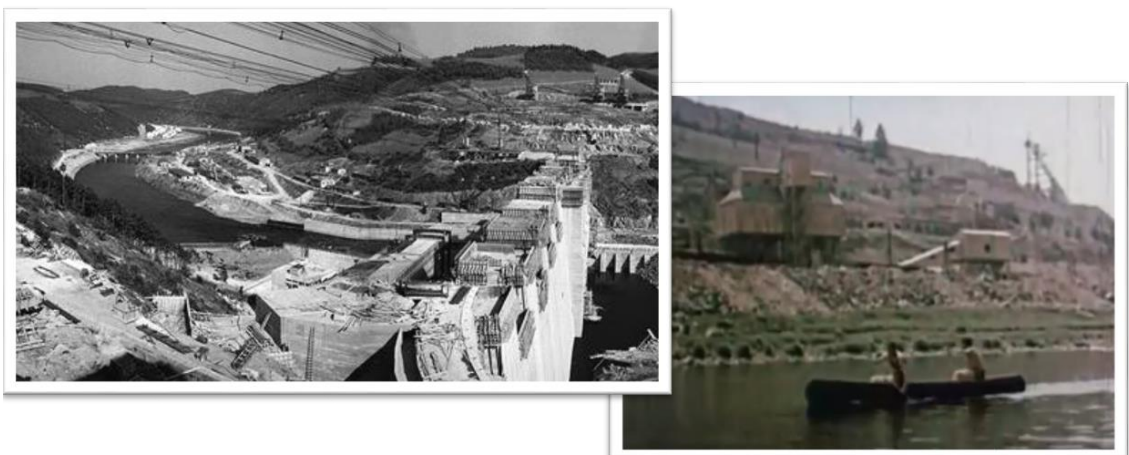
Obrázek 33. Kuchařův mlýn obci Podskalí s nízkým jezem a propustí vpravo. (Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech).

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Orlík zámek vl.						85	160,8
<T> vp.						86,1	159,9
Velký Vír obec vl. , host.						87,5	158,3
Podskalí mlýn vp. , obec vp.	PV	P	P	288,78	0,6	90,5	155,3
<T> - ostrov vl.						90,7	155,1



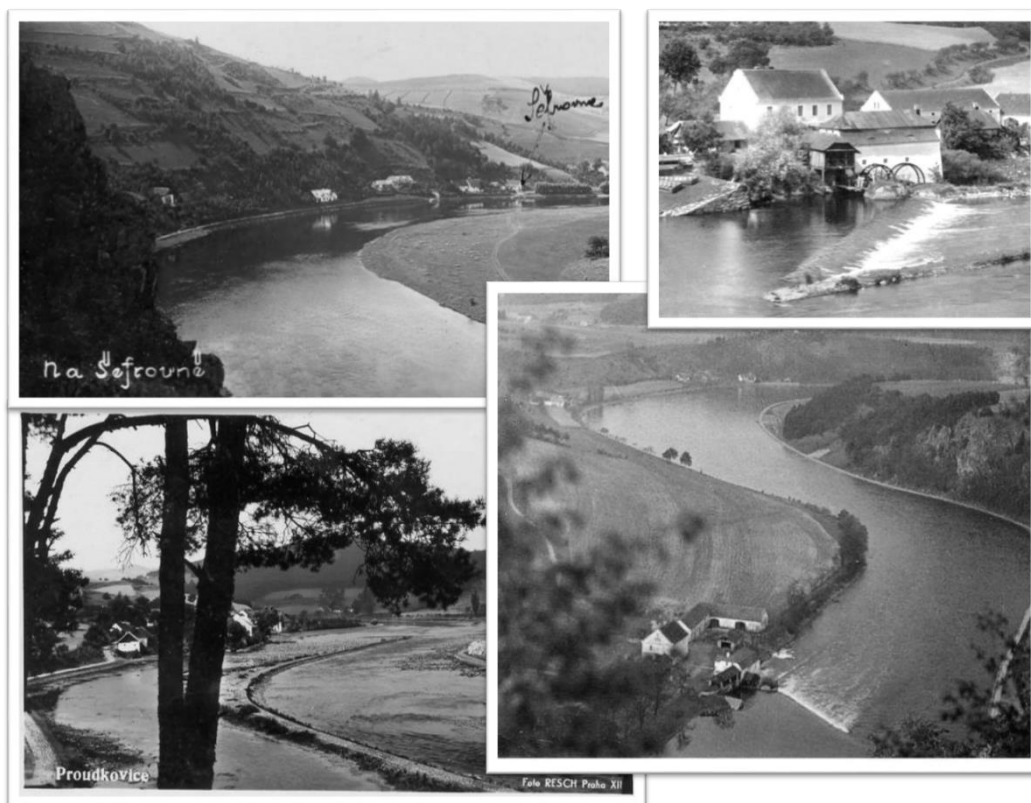
Obrázek 34. Dále na závodníky čekaly tři nízké a dobře sjízdné jezy blízko za sebou. Vlevo je jez a mlýn Korce. Vpravo nahoře je na fotografii z roku 1955 Konvičkův mlýn v obci Těchnice. Vpravo dole je Vlachý mlýn ve Zbenických Žlákovicích (na levém břehu řeky). Na druhé straně řeky byly Orlické Žlákovice, a v nich mlýn Bláhov. (Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech)

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělnika
Korce mlýn vl.	PV	S		286,91	0,6	92,7	153,1
Těchnice mlý vl., obec vl., poř. str.	PV	P		284,09	0,6	95	150,8
Žlákovice obec vp., vl. host.						98	147,8
<mlýny vl., vp.	PV	S		281,83	0,7	98,3	147,5



Obrázek 35. Nedaleko obce Solenice začala v roce 1954 výstavba Orlické přehrady. V posledních ročních závodu Č. Budějovice – Praha museli závodníci projíždět stavenišťem přehrady. To je vidět i na obrázku vpravo, který je vystřížený z filmu o 25. ročníku závodu.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Solenice obec vl. , vp.						101	145
Na Mrtevňě, Zduchovické skály vl.						102	144,3
Šefrovná vp., host.						104	142,3

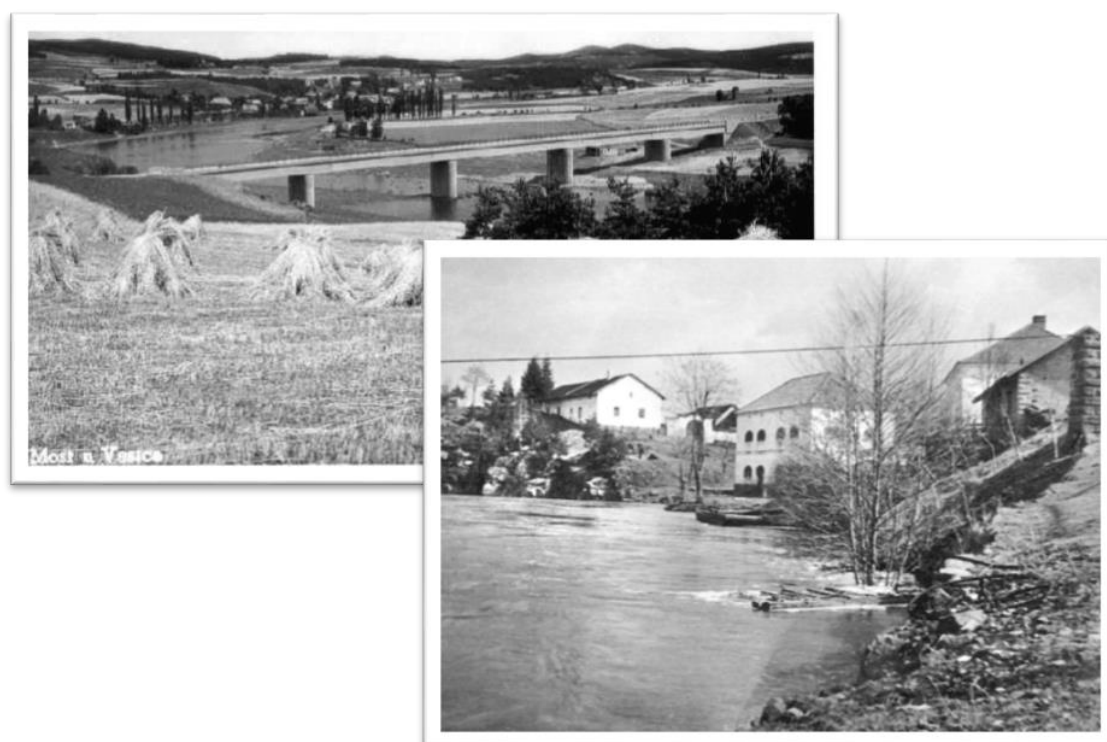


Obrázek 36. Na dalších zhruba deseti km čekaly na závodníky mírné partie řeky, které jsou dnes pod hladinou vodního díla Kamýk, a dva jezy. Nahoře je pohled proti proudu směrem ke známé plavecké a vodácké hospodě Šefrovna. První jez byl ve Voznici. Celkový pohled na něj je vpravo dole, a jeho detail vpravo nahoře. Vlevo dole jsou vidět partie řeky u Proudkovice, kde byl druhý jez. (Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech a Internetová galerie historických fotografií z Povltaví).



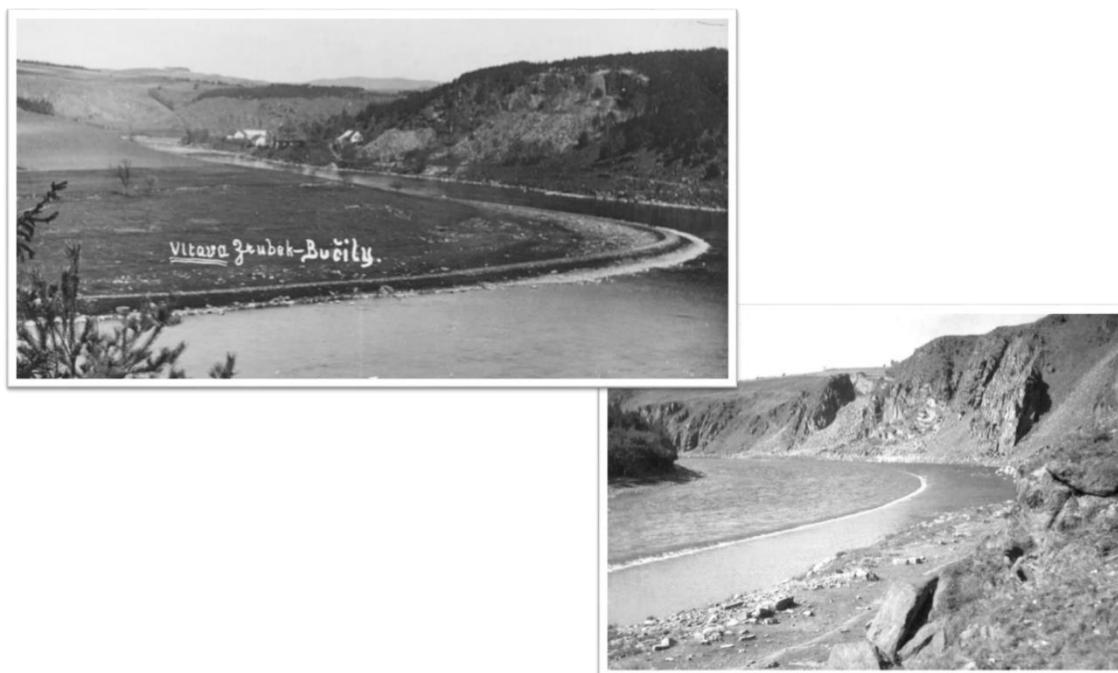
Obrázek 37. Vlevo pohled na Kamýk nad Vltavou z pravého břehu směrem po proudu. Na pravém břehu těsně pod mostem byl hotel Manství, ve kterém byla oficiální stanice kanoistického svazu. Těsně pod hotelem byl 2 m vysoký jez.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Voznice mlýn vl.	PV	P		277,71	1,2	104	141,7
Proudkovice mlýn vp. , obec vp.	PV	L		276,44	1,8	106	140,3
<T> vp.						106	139,6
Břehy						107	138,8
Kamýk n. Vlt. , žel sil. most, město, pš. , poř. str.						110	135,8
<S Hotel Manství vp.							
<mlýn vl.	PV	P		269,87	2,1	110	135,5
<poř. doz. „vdčt.						111	134,5



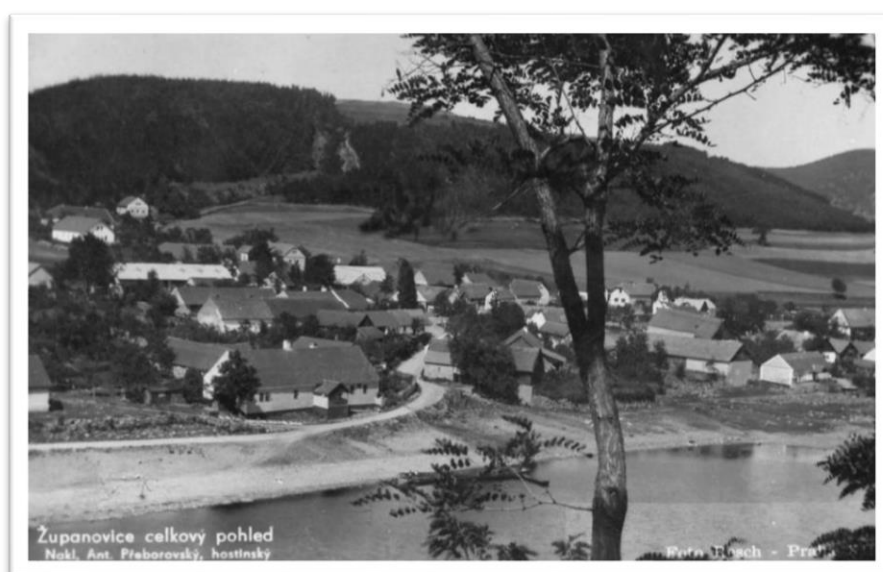
Obrázek 38. Partie Vltavy pod Kamýkem. Až k němu sahá přes 40 km dlouhé plné vzdutí Slapské přehradě. Při závodě v roce 1954, ve kterém byly výpusti přehradě uzavřeny, sahalo vzdutí jen k Županovicím. V následujících ročnicích se již jelo po úplném jezeře. Nahoře je pohled na Vestec s mostem postaveným v letech 1936 – 1938. Dále po proudu byla na pravém břehu usedlost a hostinec Zrůbek. Z ní zbyl jen horní statek. (Foto vlevo Internetová galerie historických fotografií z Povltaví).

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Velká obec vl.						113	132,8
Peroutka mlýn vp.	PV	S		265,34	0,8	114	131,5
<bet. most						115	131,1
Vestec obec vl. , přívoz						116	130
Přívozec obec vp.						116	129,8
Zrůbek, přívoz host. vp.						117	128,8



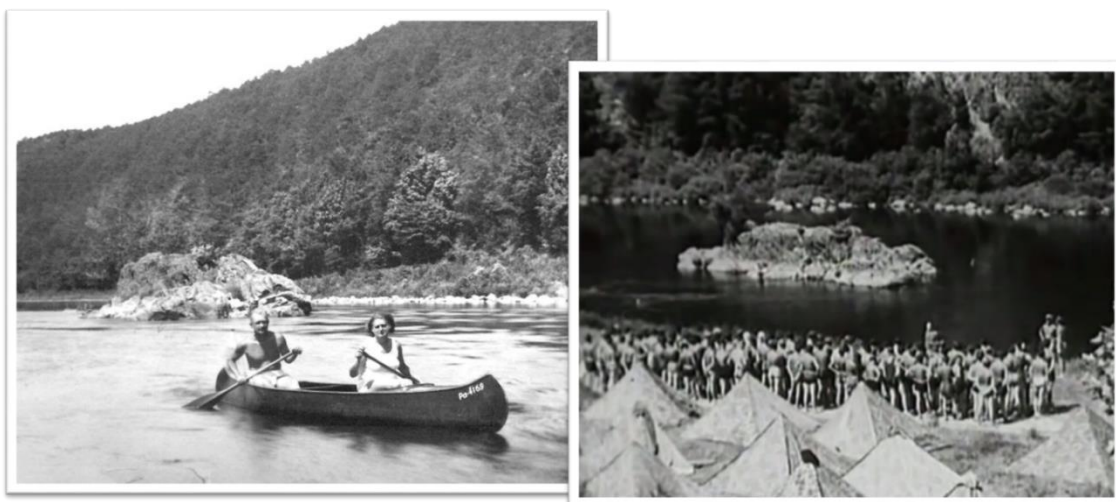
Obrázek 39. Pohled na osadu Bučily, kde začínaly další známé vltavské proudy- Bučilské. (Foto vlevo Internetová galerie historických fotografií z Povltaví).

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu km z Č. Budějovic	km z Mělnika
Bučily obec vp.				260,51	118	127,6
<T> vl.					120	126
Na Dříze v Bučilských proudech					120	125,8
Záběhllice obec vl.				252,89	121	124,8
Ševci balvany vl.					121	124,7
Zvírotice obec vp.					121	124,4



Obrázek 40. Dále po proudu byla obec Županovice, ve které byl zrušený jez, u kterého byla postavena již v roce 1729 první plavební komora u nás.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přeházení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Županovice zrušený jez, poř. str.	PV	L		251,84		123	122,9
<T> přívoz, obec vl., host.						123	122,5
<T> zrušený jez						124	121,6
<T> vl.						126	120,1



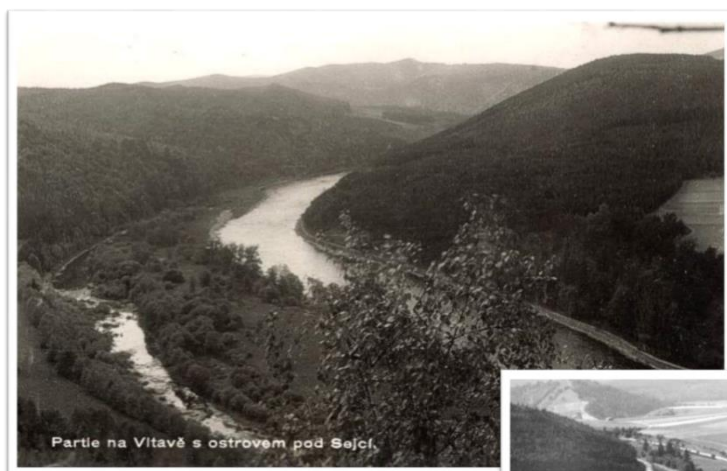
Obrázek 41. Mezi Županovicemi a Cholinem, pod Dubovým vrchem, byl v řece obrovský balvan, kterému se říkalo Svině. U něj bylo oblíbené vodácké tábořiště.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přeházení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Na Svině						126	120,1
<T> vl.						126	119,5



Obrázek 42. Dobová pohlednice Cholína. V Cholině byla koželužna a u ní jez. Ten byl posledním klasickým pevným jezem na střední Vltavě, a tedy posledním, který museli závodníci do roku 1953 překonávat. (Dobová pohlednice).

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Bukevnice mlýn vl.						128	118,3
Cholín převoz						129	116,6
Cholín	PV	SP		242,91	0,6	130	116,1
Chata pod Cholinem host. vp.						130	115,7
Parýz osada vp.						131	114,8
Oboz host. vp.				239,59		132	113,8
Častoboř dvůr vp.						134	111,8



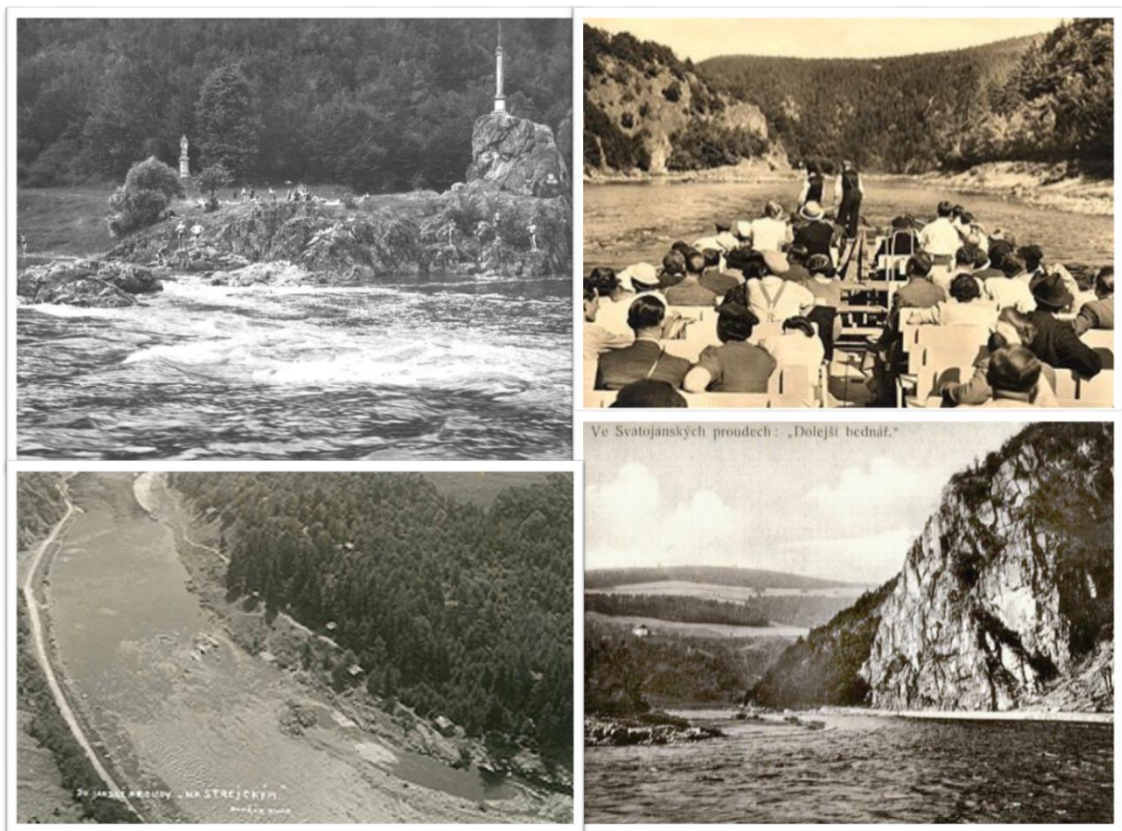
Obrázek 43. Pod Cholinem byl tzv. Vodácký ostrov, na kterém bylo první oficiální vodácké tábořiště u nás. Po čtyřech km se v zákrutách řeky objevila Živohošť. (Foto vlevo Internetová galerie historických fotografií z Povltaví).

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
<T> vp.						135	111,3
Sejce host. vp., přívoz				235,17		137	108,9
Sejcký ostrov T vp.				233,91		138	107,8
Oustí vp. ,přívoz, ústí Mastníka						140	106,1
Živohošť obec, přívoz				229,06		142	103,8



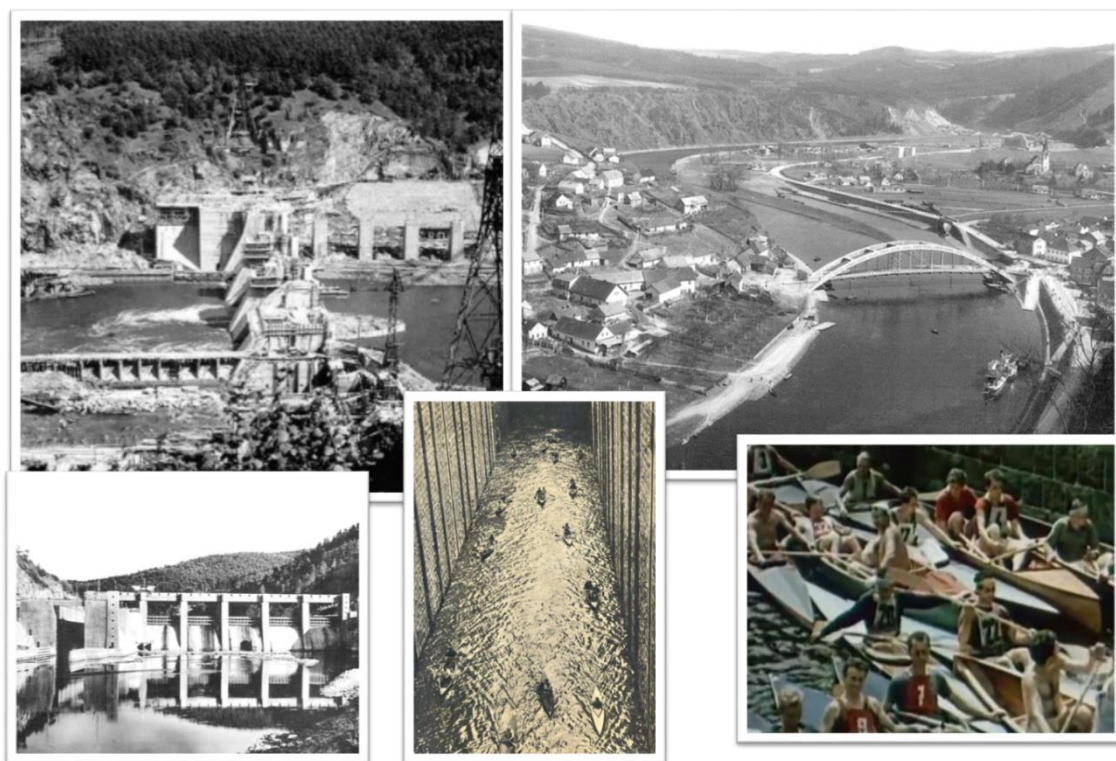
Obrázek 44. Následovala osada Moráň a po dalších cca. 5 km se objevil na začátku Svatojánských proudů hotel Záhoří.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Moráň obec vl. , poř. str., host.						146	99,8
<T> vp.						147	98,5
Královská vp.						148	98
Na Ždání vl.				221,97		149	96,8
Záhoří hotel				217,99		152	94



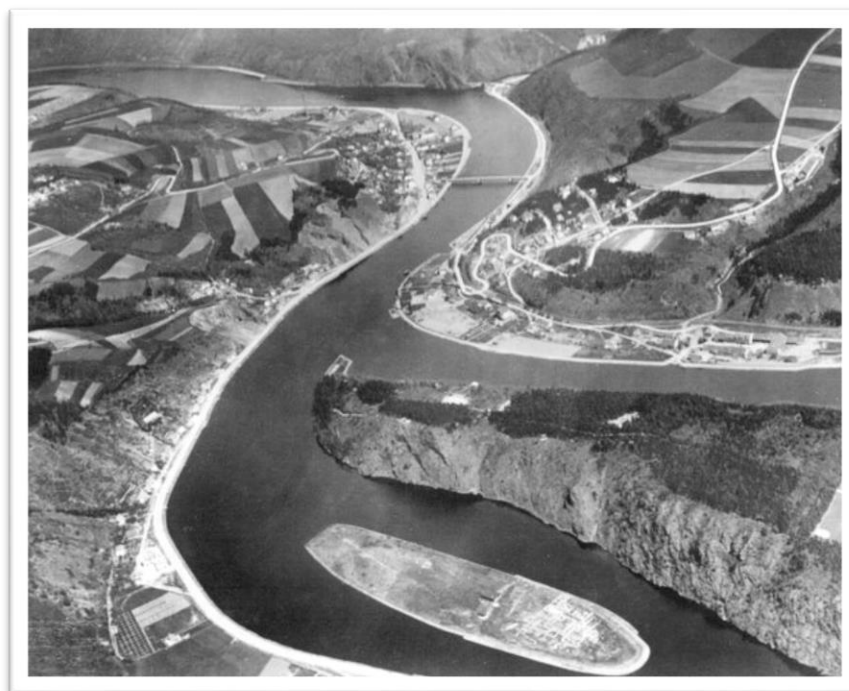
Obrázek 45. Za nejkrásnější a vodácky nejzajímavější část střední Vltavy všeobecně platily Svatojánské proudy. Vlevo nahoře je jejich začátek, tzv. Hořejší slap, kde byl na skalisku zvaném Sedlo umístěn Ferdinandův sloup, a těsně nad ním socha sv. Jana Nepomuckého. Na fotografii vpravo nahoře je zachycena plavba proudy na výletní pramci v roce 1929. Vlevo dole je část proudů nazvaná Na Strejckým. Vpravo dole je nejznámější skála proudů nazývaná Dolejší bednář. Tato romantika platila až do roku 1943, kdy proudy zmizely pod hladinou Štěchovické přehrady. Všechny poválečné ročníky závodu se již jely po hladině přehrady.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Bývalé Svatojánské proudy						
<U Křemele					154	92,1
<Na Strejckým					154	91,8
<U Bednáře					154	91,4
<Bílá skála - Mařenka					156	89,8
<Na Vosínách					158	88,3
<Na Kletečku					158	87,8
<Hoření Buk					158	87,4



Obrázek 46. Vlevo nahoře je zachycena stavba Štěchovické přehrady v roce 1940. Vlevo dole je pohled na přehradu před jejím dokončením. Uprostřed, na fotografii z 50. let, proplouvají kanoisté mohutnou plavební komorou této přehrady. Vpravo dole je zachycen průjezd závodníků komorou v roce 1957. Vpravo nahoře je pohled po proudu řeky na její partie pod přehradou. Vlevo jsou Štěchovice, přístaviště parníků, betonový most z roku 1939, na pravém břehu obec Brunšov, dále po proudu je na pravém břehu obec Šlemín a na jejím konci známá restaurace Mandát. Od Štěchovic byla již v 19. století Vltava splavná pro parníky (první pravidelná linka lodní dopravy na Vltavě mezi Prahou a Štěchovicemi vyplula 28. června roku 1865). Závodníci zde již tedy jeli až do Prahy po mírně proudící vodě, bez jakýchkoliv překážek a záludností. To platilo až do roku 1936, kdy byla dokončena ve Vraném cca. 10,5 m vysoká přehrada. I zde se pak jelo po hladině přehrady.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Štěchovice, hydroel. vl.	PH	P	P	219,6	19	160	85,2
<Dolejší Buk						160	85,5
<V Sovíkách						162	84,3
<obec vl. ,bet. most, pš. ,poř. doz.,vdčt., par.						162	83,8
Brunšov obec vp., S u Richterů						162	83,8
Šlemín obec vp., host.						164	82,3
Mandát host. vp.						165	81,1
Svatý Kilián vl.						165	80,6
Ostrov zříc. klášť. , tábořiště						165	80,4



Obrázek 47. Soutok Vltavy se Sázavou. Letecký pohled z roku 1940. V dolní části obraze je vidět známý ostrov Kilián, pod soutokem pak obec Davle.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Ústí Sázavy vp.					166	79,4
Davle žel. sil.most, obec vl., pš., žel. st. vp 50 m, par., host.					167	79
Libřice vp. <S> rest., zast. 50 m					167	78,6
Měchenice obec vl., žel. st. 200 m par.					169	76,8
<železniční most					171	75
Skochovice obec vp., přívoz, zast. 300 m, host.					172	74,1



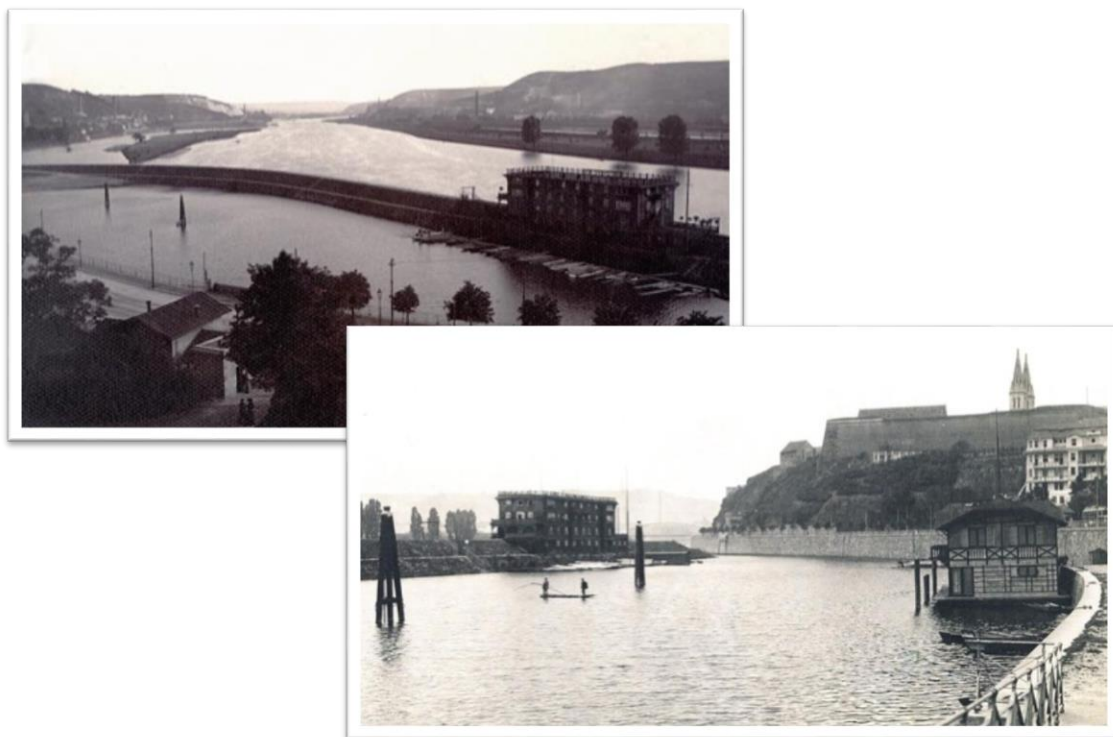
Obrázek 48. Pohled na Zbraslav. Na tomto pohledu směrem po proudu, je vidět původní zbraslavský most Na Závisti, a v dále soutok s Berouňkou přitékající zleva.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Vrané přehrada, hydroel. vp.	PH	L	L	200,5	11	173	72,4
<prívóz, obec vp., pš., žel. st. 500 m						175	71,3
<parkoviště						176	70,3
Jarov vp. <S> Janderova rest.,zast. par.						176	69,6
<T> vp.							
Záběhllice přívóz						177	68,6
Zbraslav sil. žel. most, město vl., pš.,žel. st. vp. 50m, par						178	67,4
<S> Cicvárkova restarurace						179	67,1
Ústí Berounky vl.				188,68		182	64,3



Obrázek 49. Pohled proti proudu na vltavské údolí nad Prahou ve 30. letech. Vlevo jsou vidět Modřany. V pozadí vpravo je patrná Zbraslav. (<http://www.staravltava.cz>. Vltava. (Internetová galerie historických fotografií z Povltaví).

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Modřany vp. přívóz, žel. st. 200 m, par. pš.						182	63,9
Praha - Malá Chuchle vl., přívóz				187,36		184	61,4
Praha - Braník, loděnice KČT						186	60,2



Obrázek 50. Cíl většiny ročníků závodu Č. Budějovice – Praha, loděnice a klubovna ČYK Praha z roku 1912. Loděnice byla tehdy zkolaudována coby stavba provizorní, ale slouží dodnes. U pravého břehu přístavu je vidět o cca. 10 let starší loděnici německého klubu Regatta. Tato rovněž provizorní stavba stojí taktéž dodnes. Ráz podolského přístavu se od těch dob ovšem velmi změnil.

Místo a objekt	Konstrukce jezu	Propust - pl. komora	Přenašení jezů	Nadmořská výška u jezů	Výška jezu	km z Č. Budějovic	km z Mělníka
Praha již. cíp Schwarzenberského ost.						188	58,1
<Podolský přístav vp., ČYK						189	57,1

5 Historie jednotlivých ročníků kanoistického závodu Č. Budějovice – Praha

Kanoistický vytrvalecký závod Č. Budějovice – Praha založil z podnětu B. Mayera a J. Rösslera Ořovského klub, který stál u kolébky naší kanoistiky- ČYK Praha. ČYK Praha také organizoval jeho první ročníky, zpočátku bez pomoci budějovických kanoistů. Rozdělení etap se postupně měnilo podle vodních podmínek. Stejně tak se měnily i pořádající kluby a podle nich také cíl v Praze. Nejrychlejší čas 13:18:00 hod v závodě rozloženém do čtyř etap ve dvou dnech dosáhla dvojice Černý – Oták⁴⁵ v roce 1928. Bylo to v době kdy mezi Budějovicemi a Prahou byla výhradně volně proudící řeka. První postavenou přehradou na Vltavě bylo v roce 1935 napuštěné Vrané. V tomto roce se jel závod nepřetržitě potřinácté za sebou. V r. 1936 se závod, z důvodů přípravy našich nejlepších závodníků na olympijské hry v Berlíně, neuskutečnil. V předválečné éře se jelo naposledy v roce 1937, ale na startu bylo jen 7 lodí. To vyvolalo řadu diskusí jak se závodem pokračovat dále. ČYK se navíc tímto ročníkem vzdal pořadatelsví závodu. Intenzivně se začalo hledat jeho nové schéma. Pro rok 1938 byl již svazem vybrán termín konání, ale nakonec se tento ročník neuskutečnil.⁴⁶ Ročník 1939 měl být dokonce uspořádán pod patronací IRK jako přebor nebo mistrovství IRK na dlouhé trati. Jezdit se měl vždy v lichých letech, ve kterých nejsou OH ani MS. Během války bylo pořádání závodu nemožné.

Po válce to zprvu vypadalo, že se jeho historie navždy uzavřela, a to také z důvodů, že během ní byla dostavěna další významná překážka na trati- Štěchovická přehrada. Ale v roce 1948 se závod dočkal obnovení, i když se tohoto ročníku nezúčastnili naši nejlepší kanoisté. Ti se totiž připravovali na OH 1948. A tak ve startovní listině prvního poválečného ročníku měli převahu juniorské posádky. Ovšem většina dalších zbývajících ročníků přinesla závodě velkou popularitu, a ten se stal velmi masovou a také sledovanou záležitostí. Měnil se počet dní a etap. Od roku 1954 (to ještě částečně), respektive 1955, ke stojatým vodám přehrad ve Vraném a Štěchovicích přibylo tento rok ještě jezero Slapské přehrady. Protože úplně stojaté vody již bylo přes 50 km, v absolutním pořadí dominovali rychlostní kanoisté na závodních lodích. V úplně posledních ročnících byly vždy nejrychlejší posádky dvojkajaků. V ročníku 1956, který se jel na 5 etap rozdělených do 3 dnů, vytvořili bratři Plaňanští

⁴⁵ Oták byla přezdívka Otto Hrabala.

⁴⁶ V termínové listině Svazu kanoistů byl závod vypsán na 5. – 6. června 1938 jako překážkový závod Č. Budějovice – Praha na 190 km, a jako pořadatel byl uveden Svaz kanoistů. Kanoé a kajak, roč. 1938, č. 1, s 5.

z Týna nad Vltavou na rychlostním K2 časem 11:05:42 absolutní rekord trati. 27 ročník v roce 1959 se pak stal, z důvodů plánovaného dokončení přehrady Orlick v následujícím roce, úplně posledním.

Kategorie lodí, které byly v závodě vypisovány

C= kánoe (Canadier), C2 – kánoe dvojic, C2T – kánoe dvojic turistické (těžké), C2J – kánoe dvojic junioři, C1 – kánoe jednotlivci.

F= skládací kajak (Faltboot), F1 – skládací kajak jednotlivci, F2 – skládací kajak dvojic, F1T – skládací kajak jednotlivci- turisté, F2T – skládací kajak dvojic- turisté, F1J skládací kajak jednotlivci- junioři, F2J – skládací kajak dvojic- junioři, F1V skládací kajak jednotlivci- veteráni, F2V – skládací kajak dvojic-veteráni.

K= švédský kajak (Kajak), K1 – švédský kajak jednotlivci, K2 – švédský kajak dvojic. Kromě toho byl závod v 50. letech vypisován zvlášť pro jednotlivé výkonnostní třídy. Ty byly tehdy tři- I. – III., a nad I. VT existovala ještě tzv. mistrovská.

Ročník 1. (1922)

První ročník závodu se uskutečnil 13. - 14. 8. 1922.⁴⁷ V prvním ročníku, který měřil 189 km, se jelo nonstop, bez dělení trati na etapy, a čas se počítal od okamžiku startu, až do okamžiku projetí cílem. Od soutoku Vltavy a Malše u Sokolského ostrova v Českých Budějovicích vyplulo 13. srpna 1922 7 dvojic na kanoích, které vážily až 120 kg. V průběhu závodu si vytvořili značný náskok bratři Havlíčkové. V Županovicích vedli již o 4 hodiny, a tak si mohli dovolit odpočinek ve zdejší plavecké hospůdce. Na trať opět vyrazili až za ranního rozbřesku. Domnívali se, že stále v závodě vedou, a s tím dorazili až do Prahy. U loděnice ČYK pod Vyšehradem však nabyli přivítání jako vítězové. Těmi se stali Engstler s Richtrem na bílé kanoi Lilly, kteří s baterkou a vytrřetěnými očima zdolávali celou noc záludné peřeje a propustí. Ti naopak při dojezdu mysleli, že jsou až druzí. Svoji dobrodružnou plavbou prakticky bez zastávek v čase 27:12:00 hod vytvořili po dlouhou dobu platný rekord v jízdě, kdy čas běžel od okamžiku startu až do průjezdu cílem.

Závod, který nabyt nijak masový, vzbudil od samého počátku zájem tehdejšího dobového tisku. Za všechny jeden článek nazvaný: ***Když jsme jeli poprvé Budějovice.***

„ ... Psal se rok 1922, když skupina vodních mužů, podle úsudku jiných ne zcela rozumných, rozhodla se plouti na člunkách, kanojkách vratkých dlouhou cestu

⁴⁷ Republikán 10. 8. 1922.

z Budějovic do Prahy. A myšlenka v skutek uvedena byla již památného dne 13. VIII. téhož roku. O 6. hod. ranní začal boj bohatýrský, kterému přihlížel početný lid „budějcký“, který s nevírou zíral na muže bíle oděné, jak v pekelném tempu se snaží rozjeti lodice mohutné, každá o váze 100 kg.

Již od jezu „Kořenského“ dostala se v čelo památné výpravy loď bratrskou rukou vedená „Ferro“, kterou neúporně poháněli zploštělými dřevy rytíři Havlíčkové v naději na vítězství v turnaji mohutném. V osadě Kamýk muž vodu střežící vzkřikl na vodní junáky v potu tváře se namáhající, by polevili svalům svým zmoženým, ježto prý již na tři hodiny jízdy se vzdálili svým soupeřům znaveným. A tehdy se bohatýři takřka vítězní dopustili chyby osudné, když nerozumně uvažující, zastavili v osadě Županovice, by tělům nemálo zničeným oddechu popřáli. Ale našli se dva bohatýři, Richter a Engstler zvaní, básně a únavy neznalí, kteří ač již ve vítězství doufati nemohli, s neúpornou pílí vodu brázdili a nepovšimnutí projeli kol domnělých vítězů, kteří právě medovinou se posilovali na cestu další.

A tak se karty štěstí obrátily a loď „Lilly“ v popředí boje se dostala a muži nic netušící spěli do slávy ohromné. Již o hodině deváté dorazili pod památný hrad Vyšehrad, kde sídliště mužů vodních „Český Yacht klub“ zvané bylo a k jejich úžasu nemalému zástava stoupala na stožár vítězů. Tu zalil je pocit blaženosti značné, když pochopili, že nic netušice, vítězi se stali. Domněle vítězná loď „Ferro“ řítila se do cíle slávy nemohouc se již dočkati. A nastalo zklamání veliké, když druhým místem se spokojiti musela. Ale příklad vodní statečnosti stále vzorem má býti pro dnešní mládež pohodlnou, která jen v pojíždění kol ženských lázní si libuje a bohatýrským turnajům se donedávna vyhýbala...“⁴⁸

Průběh prvního ročníku o 35 let později popsal svým nenapodobitelným stylem Ota Pavel. „...Když pluli po prvé, na březích se pásala stáda jelenů a ve vodách se válely obrovské štiky se žlutavými břichy. Z povltavských chaloupek vybíhali lidé a stařečkové lomili rukama, že prý ty odváživce na lehounkých loďkách samotný Bůh potrestá. První závod byl především oslavou nadšeného mládí, které si přálo roztáhnout křídla. Zkostnatělá Praha a jezdcí-kanoisté-sportsmeni-kytariské je provázeli slovy: „Blázni, nedojedou!“

Ze soutoku Vltavy a Malše vyplulo třináctého srpna roku devatenáct set dvacet dva sedm lodí. Každá vážila přes sto kilo! Měla zásoby prádla, jídla, střeliva. Jednu loď

⁴⁸ http://budejovicepraha.cz/?page_id=187.

pustila řeka rychleji a s druhou se polaskala v peřejích. Nakonec vyplivla jen lidi a poraněnou kanoi. Za hodinu nevěděla jedna loď o druhé.

Bratři Havlíčkové vedli v Županovicích už o čtyři hodiny. Usnuli u starého dědy v plavecké hospůdce. Za rozbřesku opět vyrazili. Praha, už věřící, je nevítrala k jejich překvapení jako vítěze. Měla tu již pádný důkaz, že se závod dá jet. U schůdku Yacht Klubu se houpala bílá kanoe Lilly a její vítězná posádka Engstler a Richter se smíchem svačila za stolem. S baterkou a vytřeštěnýma očima zdolávali celou noc záludné peřeje a propusti a stále stíhali Havlíčky.

Dojeli a mysleli si, že jsou druzí. Vytvořili rekord na trati bez zastávky – no-stop – 27 hodin a 12 minut, který už neměl být nikdy překonán. Příští Budějovice; tak se začalo říkat závod, pojedeme na etapy s nočním odpočinkem, a to je něco jiného!...⁴⁹

Tabulka výsledků 1. ročníku závodu.⁵⁰

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2T	1	Engstler – Richter	ČYK Praha	27:12:00
C2T	2	Havlíček – Havlíček	ČYK Praha	28:40:00
C2T	3	E. Breitenfeld – Vl. Mayer	ČYK Praha	33:10:00
C2T	4	B. Mayer – A. Vondřich	ČYK Praha	35:56:00
C2T	5	Dr. Konečný – J. Cífka	ČYK Praha	35:59:00

Ročník 2. (1923)

Po zkušenostech z prvního ročníku byl závod napříště rozdělen na 4 etapy rozložené do dvou dnů. Tento model vydržel až do 19. ročníku uspořádaného v roce 1951. Kanoistické Budějovice se postupně staly jednou z největších sportovních akcí v Čechách.

Druhý ročník závodu se konal 28. a 29. července 1923 v rámci oslav 30. výročí založení ČYK Praha. Ten již byl vypsán pro 4 kategorie: I. závodní otevřené kanoe-mistrovství RČS a závod o putovní cenu ČYK, II. závod cestovních kanoí o mistrovství

⁴⁹ Pavel, O. (1957). *Závod statečných*. Praha.

⁵⁰ Tato tabulka, je stejně jako následující tabulky výsledků všech uskutečněných ročníků závodu Č. Budějovice – Praha, sestavena podle http://budejovicepraha.cz/?page_id=139-191., http://budejovicepraha.cz/wp-content/uploads/vysledky_historie.pdf, také http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=9&ved=0CEwQFjAI&url=http%3A%2F%2Fwww.hydromagazin.cz%2Fdownload%2Fvysledky_historie.xlsx&ei=KlgtVe3ABM6uacSpgfAD&usq=AFQjCNH17Khu4b4PshXwX8gcKzqUGL1UYA&bvm=bv.90790515,d.bGQ., dále podle Štumbauer, J. (1992). *Dějiny spolkové tělesné výchovy a sportu v Českých Budějovicích od poloviny devatenáctého století do roku 1938*. (Habilitationní práce). Praha: Univerzita Karlova - Fakulta tělesné výchovy a sportu, příloha 225 a podle výsledků uveřejněných v dobovém tisku, který je uveden v seznamu pramenů a literatury této práce. Tyto prameny se bohužel v detailech liší. Kategorie jsou řazeny v pořadí kdy první je vždy nejsledovanější, a jediná kontinuální, C2 a pak další jak přibývaly a měnily se v jednotlivých ročnících. Bohužel u některých ročníků se u části závodníků nepodařilo zjistit jejich klubovou příslušnost.

RČS, III. závod kajaků, IV. závod cestovních kajaků. Závod se jel v předepsaných etapách. Start byl 28. 7. v 6 hod. v Č. Budějovicích u Sokolské plovárny, v poledne byla 2 hodiny povinná přestávka v Červené nad Vltavou. Odpoledne se pokračovalo do Žďákova, kde se nocovalo. Druhý den byl start na Žďákově již v 5 hod. ráno, v poledne byla jednogodinová přestávka s obědem na Svatojánských proudech a pak následovala poslední část do Prahy. Cíl byl v loděnici ČYK pod Vyšehradem.⁵¹ Na pořadatelské činnosti v tomto ročníku se již podíleli českobudějovičtí kanoisté, především pánové Kamarýt, Kott a Schrabal.⁵²

Tabulka výsledků 2. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Weigett – Hanner		21:25:47
C2T	1	Fišer – Winter		22:18:49
F2	1	Rath – Thiel		20:18:48

Ročník 3. (1924)

Tabulka výsledků 3. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Kazda – Novotný		16:05:00

Ročník 4. (1925)

Tabulka výsledků 4. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Vízner – Šťastný	KVS Praha	20:12:14
C2T	1	Černý – Oták	Vysokoškolský sport Praha	22:27:51

Ročník 5. (1926)

Tabulka výsledků 5. ročníku závodu.

⁵¹ Jihočeské listy 21. 7. a 4. 8. 1923.

⁵² Všichni tři byli nadšenými českobudějovickými sportovci. Pan akademický malíř Hynek Kott byl majitelem známého českobudějovického Předního mlýna (nyní hotel Budweis) a pan Otomar Schrabal byl majitel známého obchodu se sportovním zbožím na českobudějovickém náměstí.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Reif V. – Reif J.	ČYK Praha	13:28:15
C2T	1	Oták – Štok	Vysokoškolský sport Praha	13:56:11
F2	1	Jína – Novotný		15:25:48

Ročník 6. (1927)

Tabulka výsledků 6. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Reif V. – Reif J.	ČYK Praha	19:42:08
F2	1	Ludwig – Hannelt	Wassersportverein Wedwigen	20:01:08
F1	1	Mahler		20:47:04

Ročník 7. (1928)

Uspořádání tohoto ročníku závodu hodnotil dobový tisk jako bezvadné. „... a pořádající klub jak svojí péčí o závodníky, tak i krásnými cenami ukázal vzorný příklad, jak by každý závod uspořádán býti měl. V kategorii tzv. lehkých kánoí s převahou zvítězila dvojice Černý – Oták, (Oták byla přezdívkou Otto Hrabala). V cestovních kánoích s převahou vítězí dvojice Lipovský – Loch (Český Yacht Klub). Odvaha, se kterou tato dvojice sjížděla jezy, byla jedinečná. Při poněkud ekonomičtějším stylu docilejší jistě pozoruhodných výsledků. Jako druzí v této kategorii umísťují se úspěšný závodník starší generace Weigert s partnerem Oskarem, startující také za Yacht Klub. V této kategorii sluší se zmíniti o výkonu dvojice Kotrba – Mühlbach (Český klub kanoistů), která přes těžké „nabourání“ závod nevzdala a dojela, těšíc se neobyčejným sympatiím...“⁵³

Tabulka výsledků 7. ročníku závodu.

⁵³ http://budejovicepraha.cz/?page_id=179.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Černý – Oták	Vysokoškolský sp. Praha	13:18:00
C2	2	Reif V. – Reif J.	ČYK Praha	13:32:14
C2	3	Novák – Karlík	KVT Praha	13:45:32
C2T	1	Lipovský – Loch	ČYK Praha	13:32:58
C2T	2	Oskar – Weigert	ČYK Praha	14:02:52
C2T	3	Síbal – Štys	KVT Praha	15:08:36
F2	1	Kramář V. – Dobiášová	ČYK Praha	16:13:00

Ročník 8. (1929)

Tabulka výsledků 8. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Wiesner – Cígner	KVS Praha	14:58:16
C2	2	Ryska E. – Lukavský	Iroquois Praha	15:14:19
C2	3	Ryska J. – Doležal	Iroquois Praha	16:36:11
C2T	1	Loch – Lipovský	ČYK Praha	15:30:45
C2T	2	Kott – Čumpelík	ČYK. Praha	20:38:39
C2T	3	Kocmout – Procházka	ČYK České Budějovice	21:25:23
F2	1	Moravec – Hauner		16:41:22

Ročník 9. (1930)

Tabulka výsledků 9. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Karlík – Eckert	KVS Praha	17:08:21
C2T	1	Kocmout – Rákosník	ČYK České Budějovice	19:08:25
F2	1	Lejčka – Maršálek		
F1	1	Reif	ČYK Praha	16:21:31

Ročník 10. (1931)

K tomuto jubilejnímu ročníku vyšel dobovém tisku i lehce kritický komentář jednoho z účastníků pod názvem: *Poučení z „Budějovic kanoistů“*. „...Budějovice jsou z největších a také nejtěžších našich kanoistických závodů. Jako jeden z účastníků podávám k závodům několik poznámek, pro něž bohužel dříve v návalu látky nebylo místa.

Závod byl jet o svatodušních svátcích za tropického vedra, ale poměrně dosti dobrého stavu vody. Vyjma asi 5 byly všechny vorové propusti vyhrazeny, takže bylo

možno jimi jeti. Budějovičtí pořadatelé se postarali, aby nová budějovická šlajсна u elektrárny byla před závodem otevřena. Všechny startující lodi ji projely bezvadně. Dr. Michl a ostatní funkcionáři sledovali závod motocykly až do Týna nad Vltavou (?? Km), kde na prvé propusti každému závodníkovi vtiskli do úst osvěžující pomeranč. Jinak se závodníci osvěžili jen nějakým tím zalitím nebo „uděláním“ ve šlajsně, o něž nebyla nouze.

K závodu samému. V kategorii lehkých kanoí zvítězili – Zeman – Potůček (ČYK, Budějovice) před favority Rusem – Felixem (VS, Praha). Tím potvrdili, že jejich vítězství v závodě Český Krumlov – České Budějovice před týmiž závodníky nebylo náhodné. Jezdí sice dosti neekonomicky a nelibivým stylem, ale jsou vytrvalí. Na těchto dvojicích je vidět, že je již nejvýše třeba, aby se i naši kanoisté specializovali a nejezdila každá dvojice sprinty i vytrvalecké závody. Tomu by se mohlo odpomoci jedině větším počtem závodů v sezoně. Šest nebo osm závodů za sezonu je přece jen málo. Překvapením byla 2. loď Ryska-Čermák, zvláště druhého dne. Rus – Felix prvý den měli pouze 1-2 minuty za vítězi, takže byli stále považováni za favority. Závod obeslal také vodní odbor KČaT. Na jeho závodnicích je příliš viděti, že jsou turisté a že na škodu jim byla dlouhá absence KČaT ve Svazu kanoistů. Jinak by byli se svými zkušenostmi, nabytými v túrách a zdokonalenými v závodech, již vážnějšími soupeři. Že byl závod jet za velmi těžkých podmínek, je patrné z toho, že se 5 lehkých kanoí vzdalo. Mezi nimi známí lyžaři E. Hromádka s Vaničkem, kteří v létě nezháli a provozují sport „na sněhu ve skupenství tekutém“. Ti na tak těžký závod neměli patřičný training.

V kategorii těžkých kanoí, která letos po prvé nebyla vypsaná jako závod veřejný, zvítězili zcela bezpečně a zaslouženě loňští vítězi Kocmoud- Rákosník (ČYK Budějovice).

Ve skládacích dvousedadlových kajacích jelo 5 dvojic a nutno k jejich chvále přiznati, že se žádná nevzdala, ač jízda v kajaku je namáhavější – omezením možnosti pohybu v lodi. Kategorii skvěle vyhrál loňský vítěz Maršálek s novým partnerem Svobodou z SK Smíchov. V první etapě udělal si náskok 19 minut projetím 4 neb 5 šlajsnami více před Cignerem – Olexou z KVS Praha. Jsme právem zvědaví, jak půjde k duhu Cignerovi přesedláni z kanoje na kajak. Dvojice TC Praha Mahler – Majer, vyslovených kajakářů, nebyla spádlována a trpí jistě sportovní všestranností July Mahlera, kterého známe z několika druhů sportů. Jistě by Mahlerovi prospělo, kdyby se specialisoval. Wendler Treschel z Iroquola jsou snad na kajak těžcí a proto se neuplatnili. Ke chvále kajakářů budíž poznamenáno, že docílili lepších časů než kanoje

již v první etapě a ne, jak jindy bývalo, že doháněli ztracený čas až teprve na hladké trati bez jezů ze Žďákova, neb mívali i celkový čas horší než kanoe.

U cíle v Yacht klubu v Praze byli závodníci skvěle občerstveni. Starou bolestí jsou ceny. Když již ten „zlozvyk“, že se závodníkům nedává jen ta ideální hodnota vítězství, je zaveden, měly by ceny – čestné – jinak vypadati. Nemíním, aby amatéři z čestných cen zbohatli, ale aby tyto vypadaly jako sportovní trofej a ne jako výbava. Jistě by každý závodník rád přijal třeba jen vkusnou plaketu s vyrytým umístěním na ni v té které kategorii. Za ty peníze, jakou hodnotu měli rozdané ceny, dala by se věc lépe řešiti, zvláště když to byl X. závod jubilejní. O tom ostatně bylo již psáno...“⁵⁴

Tabulka výsledků 10. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Potůček – Zeman	ČYK České Budějovice	16:49:13
C2	2	Rus – Felix	Vysokoškolský sport Praha	17:13:00
C2	3	Ryska E. – Čermák	Iroquois Praha	17:32:47
C2T	1	Kocmout – Rákosník	ČYK České Budějovice	18:02:38
C2T	2	Blabula – Skočdopole	ČYK Praha	19:32:25
C2T	3	Havel – Sláma	ČYK Praha	19:53:58
F2	1	Maršálek – Svoboda	SK Smíchov	15:55:02
F2	2	Cígner – Olexa	KVS Praha	16:11:59
F2	3	Mayer – Werberger	Touring Club Praha	16:58:36

Ročník 11. (1932)

Tabulka výsledků 11. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Kodat – Skalický	Klub vodních turistů Praha	16:25:45
C2	2	Oxenbauer – Pohorský	ČYK Praha	16:54:31
C2	3	Ryska E. – Čermák	Iroquois Praha	17:23:56
C2T	1	Lipovský – Veselý	ZKK Vltava Praha	17:46:25
F2	1	Maršálek – Svoboda	SK Smíchov	15:08:25
F2	2	Šanda – Cígner	KVS Praha	15:12:40
F2	3	Kraus – Pejška	SK Smíchov	15:21:53

Ročník 12. (1933)

Tento ročník závodu se konal prokazatelně v termínu tzv. svatodušních svátků, tedy v neděli 4. 6 a v pondělí 5. 6. Svatodušní svátky byly tradičním termínem většiny

⁵⁴ http://budejovicepraha.cz/wp-content/uploads/BP_1933.jpg.

ročníků konání závodu Č. Budějovice – Praha, a to až do roku 1950.⁵⁵ O průběhu 12. ročníku závodu vyšla krátká, a z dnešního hlediska ne příliš přehledná a dobře uspořádaná zpráva v dobovém denním tisku pod názvem: **XII. distanční závod kanoistický Čes. Budějovice-Praha.**

„...4. a 5. t. m. se konal tento závod na trati 198 km. Utkali se naši nejlepší závodníci. Za silného protivětu a nízké vody startovalo 10 lodí. V kategorii lehkých kanoí sen. vítězí a získávají putovní cenu Českého yacht klubu v Praze: Vysokoškol. sport Praha Rus – Felix 17.36.57, 2. Český yacht klub České Budějovice Potůček – Písek 18.33.49. 3. Vltava: Kopp – Kolín 20.16.25, v kategorii juniorů: Klub vodních turistů Praha: Křeček – Pustina 18.52.42. V kategorii těžkých kanoí získávají putovní cenu: Klub vodních turistů Praha: Prokš – Hájek 19.19.59. 2. Vltava: Zelenka – Vyskočil 22. 05. 03. V kategorii kajaků získávají putovní cenu SK Smíchov: Kraus – Tyl 16.47.00. 2. SK Smíchov: Maršálek – Svoboda 17.05.43, v kat. jun.: Iroquois: Ryska – Veselý 19. 12. 46.

Duch závodníků během tohoto nejtěžšího světového kanoistického závodu s přirozenými překážkami, byl nejlepší. Vyspělost závodních mužstev jest na vysokém stupni. V klubovně Českého yacht klubu v Praze byly téhož dne po krátkém proslovu předsedy dra J. O. Kubička, předány závodníkům pamětní plakety a almanachy, vydané při příležitosti 40letého trvání Českého yacht klubu...“⁵⁶

Tabulka výsledků 12. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Rus – Felix	Vysokoškolský sport Praha	17:36:57
C2	2	Potůček – Písek	ČYK České Budějovice	18:33:49
C2	3	Kopp – Kolín	ZKK Vltava Praha	20:16:25
C2T	1	Prokš – Hájek	Klub vodních turistů Praha	19:19:59
C2T	2	Zelenka – Vyskočil	ZKK Vltava Praha	22:05:03
C2J	1	Křeček – Pustina	Klub vodních turistů Praha	18:52:40
F2	1	Kraus – Tyl	SK Smíchov	16:47:00
F2	2	Maršálek – Svoboda	SK Smíchov	16:47:01
F2J	1	Ryska – Veselý	Iroquois Praha	19:12:46

⁵⁵ Svatodušní svátky neboli Letnice (také seslání Ducha svatého, nebo Boží hod svatodušní). Tyto křesťanské svátky jsou slaveny 50 dnů po Velikonocích. Nejdřívější možné datum Letnic je 10. května a nejpozdější možné datum je 13. června.

⁵⁶http://budejovicepraha.cz/wp-content/uploads/BP_1933.jpg.



Obrázek 51. Pamětní obrázek věnovaný vítězům 12. ročníku závodu Č. Budějovice – Praha v hlavní kategorii C2, pozdější slavné dvojici Vladimír Syrovátka-Rus a Jan Brzák-Felix. Bylo to jejich první vítězství v tomto závodě. Vpravo je tato dvojice zachycena na fotografii uveřejněné v dobovém tisku u občerstvovací stanice na Sejkém ostrově. (Obrázek a foto převzaty z http://budejovicepraha.cz/?page_id=169).

Ročník 13. (1934)

Tento ročník závodu byl uspořádán o svatodušních svátcích, tedy v neděli 20. a v pondělí 21. května. Jelo se za velmi nízkého stavu vody. Pořadatelem byl tradičně ČYK Praha.⁵⁷

Tabulka výsledků 13. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Felix – Švejda	Vysokoškolský sport Praha	18:09:18
C2	2	Oxenbauer – Pohorský	ČYK Praha	18:45:05
C2	3	Kalibera – Macoun	Vodní pedestriáni	20:50:09
F2	1	Dusil – Doleček	Iroquois Praha	17:45:24
F2	2	Ryška – Froechsel	Iroquois Praha	18:32:27

⁵⁷ Kanoa a kajak, roč. 1934, č. 3, s 8.



Obrázek 52. Nahoře jsou zachyceni vítězové 13. ročníku v kategorii C2 Felix – Švejda, tehdy ze Sokola Podolí, dole pak Dusil - Doleček z Iroquois, vítězové F2. (Převzato z http://budejovicepraha.cz/?page_id=167).

Ročník 14. (1935)

Čtrnáctý ročník závodu byl uspořádán o svatodušních svátcích, tedy v neděli 9. a v pondělí 10. června. Pořadatelem byl tradičně ČYK Praha, který na tento rok připravil hodnotné ceny. K účasti lákal i touto zprávou: „...*Letošní závod České Budějovice – Praha slibuje býti podle předběžného zájmu hojně obeslán. Tento jedinečný závod s přirozenými překážkami na trati dlouhé 189 km si to také plně zaslouhuje. Letošní účastníci závodu budou s přichystanými cenami také jistě plně spokojeni...*“⁵⁸ Trať byla rozdělena do čtyřech etap. První den Č. Budějovice – Červená nad Vltavou a Červená – Žďákov. Zde bylo přenocování. Druhý den Žďákov _ Svatojánské proudy – a Svatojánské proudy – loděnice ČYK Praha. Lhůta k přihláškám lodí i mužstev končí 31. května 1935. Vklady kanoe Kč 40,- kanoe dvojice Kč 20,- a kajaky jednotlivci Kč 10,-⁵⁹ Závod hodnocen po několika předchozích, ne příliš úspěšných ročnících, jako

⁵⁸ Kanoe a kajak, roč. 1935, č. 2, s. 10.

⁵⁹ Kanoe a kajak, roč. 1935, č. 2, s. 23.

povedený. Obsáhlý článek věnovaný tomuto ročníku vyšel v dobovém tisku pod názvem: **Čtrnáctý ročník kanoistického závodu České Budějovice – Praha.**

„...Letošní závod měl být pokusem, zvýšiti jeho úspěch rozšířením o závod juniorů: v příštím roce bude závod vypsan současně také jako závod teamový.

Po několika upadajících ročnících zaskvěly se Budějovice v plném lesku a slávě. Dík za znovuvzkříšení závodu patří pořádajícímu klubu a závodníkům. V první řadě snaživým juniorům, kteří se zúčastnili v plném počtu, a svou houževnatostí mohou být vzorem mnohým starým závodníkům, kteří zůstali doma.

Český Yacht-Klub svou péčí o závodníky a uspořádáním závodu dokázal, jak mu na tradici závodu záleží. Jest nejstarším kanoistickým klubem a jeho vedení je složeno z valné části z bývalých závodníků, kteří mají úctu k výkonu závodníků a dovedou je milou pozorností k dalším výkonům povzbuditi. Důkazem toho, že závodníci rozeznávají, kdo má pro ně pochopení, byla trojnásobná účast na tomto závodě ve srovnání se závodem Kamýk – Štěchovice, který není ani zdaleka tak namáhavý.

V šest hodin ráno pod budějovickou elektrárnou odstartoval p. Páral v minutových intervalech 18 lodí: chyběly 3 lodě z Iroquois, 2 z Českého Yacht-Klubu Budějovice a jedna z Touring-Klubu.

Nejdříve odstartovaly kanoje (5 dvojic juniorů a 4 seniorské dvojice). Po kánoích odstartovalo 7 skládacích kajaků. Je vidět, že zájem o kajaky stoupá.

Bohužel nemáme tolik místa, abychom uveřejnili úplný průběh závodu a vypsalí příhody všech lodí, často i dramatické. Omezujeme se na význačné příhody, kterými chceme širší veřejnosti ukázati, kolik houževnatosti a mužného srdce vyžaduje takovýto závod, který ukazuje, jak nádherným sportem je kanoistika, ovšem jen pro stoprocentní muže.

Na nové propusti v Hluboké je pole závodníků velmi sraženo: většina lodí projíždí propustí za sebou. Rus nechává pádlo v propusti, zadrhlo se mu v tak zvaných „zdrhovadlech“ (retardérech) a bere si rezervní. Zatím skládací kajaky single-senioři mají boj rozhodnut: Felíček se zvrhává na Suchomelu, ztrácí pádlo a kormidlo a tím možnost dalšího boje. Po dlouhé době podařilo se mu pádlo z víru pod jezem zachytit a jeti beznadějně dále. Za hlubockou oborou se pole závodníků roztahuje: v čele závodu je dosud juniorská dvojice Č. Y. K. těsně sledována K. V. S. a V. S. V Purkarci loď K. v. S. se dostává v čelo závodu. Počáteční tempo přechází ve vyrovnanou klidovou jízdu.

Letos všechny propusti, kromě Vrbna, byly otevřeny a sjízdné.

V Týně nad Vltavou průjezd závodníků těšil se ohromné pozornosti diváků, kteří sledovali projetí tří propustí, které jsou těsně za sebou. Vedoucí loď Karlik – Cigner

dostala se do nepěkné situace v Novomlýnské propusti, která je při zvrhnutí velmi nebezpečná. Vjela po straně do propusti současně s vory. V poslední chvíli sklopili voraři vesla, aby kanoe přes ně přelétla do středu propusti, neboť jinde se v ní nedá projeti.

V juniorských kánoích zatím bezpečně vede dvojice Č. Y. K. sledována Klimentem – Kořínkem V. S. Skládací kajaky doubly senioři jsou již rozhodnuty: Markl s Klímou nevydrželi tempo, převrhli se v Týnské propusti a Kraus s Koubou, kteří nejen v jízdě na hladké vodě, ale i v nejtěžších překážkách předstihují všechny, dostávají se tím na první místo v kajacích a jedou těž na nejlepší čas dne. V juniorech Šlapanský – Turnovský bezpečně vedou.

Posledním oříškem v první etapě je Červená propust'. Zde se mnoho lodí zvrhlo, závodníci jsou již vysílení a úniky z velkých vln se nedaří, a tak většina lodí se zvrhává. Po nedobrovolné koupeli, obezřetném přenesení nebo i šikovním projetí Červené propusti, každý se zbytkem sil jede k cíli první etapy.

Na 64. kilometru je pořadí: kanoe-double junioři: Oxenbauer-Pohorský: 5:51,18, Kořínek-Kliment 5:59,35, Šmatlák-Švejdar 6:04,58, Kalibera-Macoun 6:13,11, Janáš-Konečný 6:22,38; kanoe-double sen.: Karlík-Cígener 5:21,30, Rus-Felix 5:33,55, Koníček-Škrdlant 5:39,26, Zeman-Potůček 5:46,12; skládací kajaky: double: junioři: Šlapanský-Turnovský 5:28,28, Tesař-Mottl 5:47,08, Kopp-Günzl 6:04,45, senioři: Kraus-Kouba 5:14,36 (nejlepší čas etapy), Markl-Klíma 5:50,47. Skládací kajaky: single: junioři: Kolín 5:50,42, Rohreliner 5:51,40. Senioři: Humpál 5:38,50, Feliček 6:33,20.

Po tříhodinovém odpočinku startuje se k nejkratší etapě Červená – Žďákov. Propust' Letošnice se dala jet nezvykle lehce. Pořadí zůstalo zachováno, až na Kolína s Rohreitnerem, kteří si místa vyměnili. Rus – Felix zahájili generální ofensivu, která se však nezdařila. Markl – Klíma docilují nejlepšího času druhé etapy, 1:19,33. Rozdíl mezi časem první a poslední lodi je pouhých 13 minut 31 vteřin (v této etapě). Velké horko během celého dne všechny závodníky zmáhá a brzy jdou spát.

Druhý den se startuje v šest hodin v původním pořadí v minutových intervalech. V etapě, která nemá velkých jezů, nastávají veliké přesuny: velké překvapení je Tesař – Mottl, kteří získávají 34 minut a vedou značným náskokem. V kanoi – seniorech Č. Y. K. Budějovice dohání SKEP a vede o 2 minuty, K. V. S. pronásleduje smůla, natržená v Červené, je v čele závodu a první naráží na vory, vzpříčené na náhonu nad Kamýkem. Cígener nárazem je vymrštěn z lodi a plave za Karlíkem, který přistává s lodí, plnou vody, která jen tak tak, že se nerozbila. Překážka se dala projeti. Budějovičtí projeli, ale

ti, kteří přehodili loď přes vory, skoro nic neztratili, a velké riziko nebylo úměrné k nepatrnému časovému zisku. Macoun s Kaliberou prohráli zde celý závod. Rus – Felix vedou až k Bučilům. Skládací kajaky předjíždějí kanoe v Cholině, dokazující tak větší rychlost.

Na „Tajemňáku“ Vodní skauti, Iroquois a VS. zorganizovali přímo na vodě stanici. Stáli ve vodě, chytali v proudu jedoucí kanoe a ze zakotvených lodí podávali jim pití. Nejlepší čas třetí etapy mají Markl – Klíma 5:11,28. Dalším překvapením je mladičkový Brukner, po prvé jedoucí na kanoi, s Konečným. Prvý dne dvojice jela, aby jen došla. Druhý den se dotahují na třetí místo juniorů.

V Záhoří to neklapalo. Mnozí závodníci dostali jídlo až hodinu po příjezdu a čaj nebyl vůbec. V Záhoří je cíl etapy prostě nevhodný.

Pro úmorné vedro byl odpočinek prodloužen na čtyři hodiny. Bylo to znát na velmi rychlé jízdě poslední etapy. Byla největším bojem o třetí místo v juniorech. Ze Štěchovic se tempo velmi přiosťřilo, díky seniorským lodím VS a KVS. Na přehradě ve Vraném závodníci Černický a Kumsta VS zorganizovali lehké přenešení přes železné přehrazení: jejich ochotou bylo zabráněno možnému úrazu. Lodi byly v Českém Yacht Klubu nadšeně vítány. Skvělé časy, docílené při normálním stavu vody a za nesnesitelného vedra, vzbudily úctu. Závodníci brzy věděli konečné výsledky, díky soudcům a časoměřičům, pp. Ornstovi, kap. Zadákovi, H. Lejčkovi, Klimešovi, Wilmannovi a Bürgermeisterovi. Nejmilejším překvapením pro závodníky bylo pohoštění, které připravily členky Českého Yacht Klubu. Jejich péči, kterou závodníci postrádali dva dny, za všechny závodníky vychválil ve své děkovné řeči Cígner. Skutečně sportovní ceny a krásné plakety byly konečnou odměnou závodníkům...⁶⁰

Komentář spolu s výsledky přinesl i časopis Svazu kanoistů RČS Kanoe a kajak pod názvem: **XIV. Budějovice – Praha.**

„... Český Yacht Klub si umínil letošního roku pozdvihnouti opět slávu našeho nejdelšího a nejobtížnějšího závodu, což se mu plně podařilo. Pořadatelstvo dospělo k názoru, že je nutno odměnit závodníky za tak namáhavý výkon pěknými cenami a proto věnovalo vítězům každé kategorie pěkné poháry, kromě plaket a diplomů pro kluby. Také na organizaci závodu si dalo tentokrát záležeti, rozmnožilo počet kontrol a upravilo dobu oddechu. Proto také účast byla značná. K cíli došlo 18 lodí. Příští rok bude pro tento závod rokem jubilejním a bude jistě zajímavé vzpomenouti historie celého patnáctiletého období, neboť závod prodělal mnoho změn. V prvních letech se jezdil celý v jedné tůře – bez zastávky. Bylo to možné, ačkoliv velmi obtížné, poněvadž se tenkrát závodilo na plavidlech, která jsou dnes ze závodění úplně vyřazena – na

⁶⁰ http://budejovicepraha.cz/wp-content/uploads/BP_1935.jpg.

cestovních, krytých kánoích. I ty lehké lodi byly tenkrát mnohem těžší, než dnes. V kleku se skoro vůbec nejezdilo. Začátkem příštího roku, až prostudujeme archivy Českého Yacht Klubu, přineseme podrobnou historii závodu. Pořadatelé závodu si zaslouží plně díky Svazu i závodníků za pěkné letošní provedení. Závodníkům pak patří obdiv za docílené výkony v pekelné výhni svátečních dnů.

Nejlepšího času docílila dvojice Kraus – Kouba z S. K. Smíchova krásným časem 14 hod. 35 min. 5 vteřin. Vedla velmi rozhodně s krásným náskokem téměř celou trať. V kánoích docílili nejlepšího času rutinovní závodníci K. V. S. Cígener – Karlík časem 14 hod. 56 min. 47 vteřin a svedli urputný boj s dvojicí Rus – Felix, při čemž získali náskok o více než patnáct minut. Pěkného výkonu docílil i Humpál z Č.Y.K. Praha nad Felíčkem z K.V.S. a ukázal svou zdatnost i na tak obtížné a dlouhé trati. Mladý Humpál je chlapec sympatický, dobrý kamarád a proto mu jeho vítězství také ze srdce přejeme. Vypracoval se velmi rychle na obávaného soupeře a doufejme, že si dobrou kondici dlouho udrží...⁶¹

Tabulka výsledků 14. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Karlík – Cígener	KVS Praha	14:56:47
C2	2	Rus – Felix	Vysokoškolský sport Praha	15:12:15
C2	3	Koníček – Škrdlant	SKEP Praha	15:30:26
C2J	1	Oxenbauer – Pohorský	ČYK Praha	16:00:37
C2J	2	Kořínek – Kliment	Vysokoškolský sport Praha	16:27:23
C2J	3	Šmatlák – Švejdar	Vodní skauti Praha	16:41:36
F2	1	Kraus – Kouba	SK Smíchov	14:34:05
F2	2	Markl – Klíma	SK Smíchov	15:10:51
F2J	1	Tesař – Mottl	SKEP Praha	15:21:15
F2J	2	Šlapanský – Turnovský	Vysokoškolský sport Praha	15:43:43
F2J	3	Kop – Günzel	ZKK Vltava Praha	16:22:59
F1	1	Humpál	ČYK Praha	15:13:17
F1	2	Felíček	KVS Praha	16:51:01
F1J	1	Roreitner	ČKK Praha	15:52:35
F1J	2	Kolín	ZKK Vltava Praha	16:26:06

Ročník 15. (1937)

Patnáctý ročník závodu Č. Budějovice – Praha vyvolal velké diskuse napříč naší tehdejší kanoistickou obcí. Jednak se jel po jednoleté pauze, která byla vyvolána především přípravou našich nejlepších kanoistů na OH 1936, ale také se diskutovalo o

⁶¹ Kanoje a kajak, roč. 1935, č. 2, s. 30 – 32.

samotné další existenci závodu a především o jeho další formě. Do diskuse přispěl rozsáhlým článkem uveřejněným v oficiálním časopise svazu kanoistů RČS Kanoa a Kajak náš tehdy stříbrný olympionik a pozdější dlouholetý čelný funkcionář svazu Boža Karlík pod titulkem: **Jubilejní XV. ročník závodu České Budějovice – Praha.**

„...Letošní rok rozhodl o existenci „Budějovic“. Teprve při zprávě, že tento závod nebude dále pořádán, se ukázalo, že „Budějovice“ jsou přece jen našim nejoblíbenějším závodem, ke kterému se soustřeďuje pozornost všech vodáků a kteří o svatodušních svátcích sledují se zájmem jeho průběh.

Při rozhodování o „Budějovicích“ se dospělo k názoru, že mají-li být uspořádány tak, aby stále nebyly jen závodem pro několik nejlepších dvojic, musí se přistoupiti k rekonstrukci celého závodu a nejlépe bude, když několik klubů, neb Svaz bude dále nápomocen při uspořádání.

Z „Budějovic“, kromě rychlostního závodu, měl by být vytvořen závod zdatnosti, v kterém by se jelo v limitovaných časech do cíle jednotlivých etap po způsobu automobilových etapových závodů. Některá vrata jezů (šlajsen) musela by se povinně projížděti (Červenská ne! Pozn. postiženého). Závod podobného druhu, kde by rozhodovala zručnost, by byl pro celou řadu těch, kteří by si chtěli Budějovice zajet, aby vyzkoušeli svou zdatnost.

V rychlostním dosavadním závodě pak by bylo záhodné vypsát soutěž pro družstva, na příklad kanoa a kajak, neb podobné různé kombinace; zvýšil by se zájem klubů a Budějovice by byly obeslány těmi, kteří nemají zrovna čáku na vítězství. Kromě závodu jednotlivých lodí by byl závod družstev, kde by se sčítaly časy lodí z jednotlivých klubů.

Pro vítěze jednotlivých etap měla by se vypsát cena za nejlepší čas, aby průběhem závodu, když již některý závodník nemůže dohnati ztrátu z prvního dne, neztrácel zájem a pokusil se o vítězství v některé jiné etapě.

V celém závodě by se dalo mnoho zlepšit, neboť od prvního ročníku, kdy v r. 1922 po první Budějovice se jely, až na zrušení závodu non stop, tento závod se nezměnil, ač poměry jistě za tolik let se změnily a vyžadují úpravy našeho nejlepšího závodu. Ovšem úprava musí být důkladná a dosavadní pořadatel Český Yacht klub svými silami k vypracování a udržování nestačí, neboť i v dosavadním provedení klade pořadatelům značné úkoly.

Je nás více a snad mnohý z těch, kdo „Budějovice“ jel, měl by nějaký dobrý námět. Přihlaste se a rádi váš návrh zkusíme realizovati. Snažte se všichni utvořit z Budějovic nejzajímavější závod pro všechny! ...“⁶²

Patnáctý ročník závodu vzbudil skutečně velkou pozornost a vyvolal celou řadu diskuzí i v dobovém denním tisku. Závod glosovala mnoha autentickými postřehy i Národní politika pod souhrnným názvem **Kolem XV. „Budějovic“**.

„...O „Budějovicích“ bylo letos mnoho hovořeno, zda mají být dále pořádány, samotný XV. jubilejní závod a jeho výsledky, výkony závodů byly nejlepší odpovědi na mnohé otázky, domněnky i mylné názory. Nejelo sice mnoho lodí, ale jeli naši nejlepší kanoisté a kajakáři. Docílená průměrná rychlost 12 km v závodě 190 km, kde je celá řada jezů, které se buď obtížně projíždějí, nebo ještě hůře přenášejí, je vskutku pozoruhodná. Tím více, že letos většině závodníků chyběl trénink na delší trať.

Dvě sportovní otázky

Výsledek závodu byl očekáván s velkým zájmem, jehož příčinou byl jednak souboj Mottla-Škrdlanda s Karlíkem-Felixem a pak otázka, která kajakářská dvojice z přihlášených se uplatní, když ze čtyř jedoucích dvojic tři byly teprve letos „sesazeny“ a proto byl výsledek nejistý.

V kajaku Šmatlák – Pánek co by umělci ve vratech jezů

O prvním místě bylo rozhodnuto v první etapě. Kajakáři Šmatlák – Pánek nejen že splnili předpoklad, že dobře pojedou, ale překvapili jistotou a zručností, jak překovávali překážky a s jakou obratností projížděli otevřená vrata nejtěžších jezů. Byli jednou z mála dvojic, která v jezu se vůbec nezvrhla. V první etapě získali náskok 16 min. 30 vt. proti Brandmayeru – Brucknerovi, SKS. O druhé místo byl tuhý boj a dvojice SKS bojovala se střídavým štěstím s Dusilem – Dolečkem, KVS. Díky těmto dvojicím bylo tempo závodu v kategorii kajaků víc než ostré.

V kanoi bratrovražedný boj od startu skoro až do Týna

V kanoi situace byla jiná: zde se vsadilo vše na jednu kartu. V první etapě bylo nasazeno vražedné tempo, nejen, jak bývá zvykem, do Hluboké, ale skoro až do Týna nad Vltavou. V Hlubocké oboře Mottl – Škrdland, SKEP a Karlík – Felix, KVS., sváděli takové boje, že nezasvěcený divák by se býval domníval, že se jede kilometrový závod. Dvojice KVS, se utrhla až u jezu Purkarec a stále velmi pomalu získávala náskok. Do cíle první etapy Červené získala náskok 16 minut 58 v. r., tedy skoro stejný, jako vedoucí

⁶² Kanoe a kajak, roč. 1937, č. 2, s. 21 – 23.

kajakáři. Druhý den kanoisté měli toho po prvním dni skoro dost a tempo třetí etapy bylo ostré jen na začátku a ke konci.

Voda zdola i shora

Konečné dvě etapy Záhoří – Vrané a Vrané – Český Yacht Klub byly závěrečnou zkouškou našich vodáků. V bouři, dešti, větru a krupobití jeli stále ostrým tempem přes jezero, utvořené přehradou, zatím co oživená Vltava se rázem vylidnila a vše bylo ukryto. Celý letošní závod potvrdil, že zájem o „Budějovice“ je. U všech jezů a po celé trati byli závodníci sledováni a největší zájem byl o vítězné olympioniky – až ovšem na ten liják!

Novinka, zrozená z nadšené obětavosti

Závod byl dobře uspořádán. Byly pochopeny obtíže Č. Y. K. a sami vodáci a jejich příznivci usnadňovali závodníkům letošní nejtěžší ročník. Novinkou bylo, že závodníky od startu a od etapy k etapě provázeli se svým autem p. O. Hořejší s chotí. Pomáhal závodníkům na všech etapách, vezl jim věci a materiál, potřebný k opravě kajaků, rezervní součástky atd. Díky této ochotě můžeme se dnes již pochlubit tím samým, co dosud v Německu bylo samozřejmé v každém závodě, ovšem v Německu jsou to firemní auta velkých továren, které provázejí závodníky jedoucí na jejich ložích. U nás je to obětavý příznivec.

V Kamýku a na Sejckém ostrově staročeská pohostinnost.

V Kamýku u hotelu Manství byli závodníci mile překvapeni z pramice podávaným čajem. Druhé občerstvení během nejdelší etapy dostali na Sejckém ostrově („Tajemňáku“), kde byli netrpělivě očekáváni již od 9. hodin.

Budějovice – město ospalců

Kanoistům nikdo nevymluví, že v Č. Budějovicích jsou spáči. Marně zamlouvali snídaně na 5. hodinu. Před závodem se proměnili v lehké atlety a hbitě obíhali všechny restaurační podniky. Po čtvrt hodinovém běhu v půl šesté dostali konečně snídani, ovšem ihned po ní zase vesele klusali na start, který byl v 6 hodin.

Povolání gratulant

V Č. Y. K. vítězům blahopřál první vítěz závodu, jetého non-stop v roce 1922, Z. Richter. Všem se tento vítěz líbil, ovšem Felix měl nepřiléhavější kritiku, řekl: „Sakra, na tom je znát, že to býval „sekáč“!“

Chudoba cti netratí

Na Žďákově v restauraci u Pavlíčka jeden pán říkal ke svým spolustolovníkům: „Oni ti kanoisti jsou opravdu asi chudáci. Koukejte, chodí dokonce bosí!“ To někteří kajakáři při zvrhnutí ve vratech jezu ztratili střevíce. Nejveselejšími muži „Budějovic“ byli prohlášeni Janasch se Zemánkem, SKS...“⁶³

Tabulka výsledků 15. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Karlík – Felix	KVS Praha	16:11:48
C2	2	Mottl – Škrdlant	SKEP Praha	16:36:12
C2	3	Zemánek – Janáč	SK Smíchov	17:07:37
F2	1	Šmatlák – Pánek	SKEP Praha	15:13:00
F2	2	Dusil – Doleček	KVS Praha	15:36:37
F2	3	Brandmayer – Brukner	SK Smíchov	15:37:16

Ročník 16. (1948)

I když to dlouho vypadalo, že 15. ročník uspořádaný v roce 1937 bude navždy posledním, tak se závod dočkal v roce 1948 svého obnovení. Byl vypsan na svatodušní svátky, které tento rok vycházely na nezvykle brzký termín- neděli 16. a pondělí 17. května. Přenocovalo se ve Velkém Víru. Pořadatelem byl Sokol Nusle (dříve Varjag). Cíl byl u klubovny ČYK pod Vyšehradem. Jel za poměrně malé vody a silného protivětru. Tohoto ročníku se z důvodů příprav OH 1948 nezúčastnili naši nejlepší kanoisté. Ve startovní listině prvního poválečného ročníku, která čítala pouze 12 lodí, z nichž 11 dojelo do cíle, tak měli převahu juniorské posádky. Tři seniorské posádky měly v cíli značný náskok. Zvítězili reprezentanti O. Lomecký – Pech na skládacím kajaku.

I když to tak zprvu nevypadalo, obnovený závod vyvolal velkou pozornost našich tehdejších sdělovacích prostředků. Tento ročník tak odstartoval období, kdy kanoistický závod Č. Budějovice – Praha patřil k našim nejsledovanějším vnitrostátním sportovním událostem. K tomu postupně přispěly i nebývalé úspěchy našich rychlostních kanoistů na olympijských hrách a mistrovstvích světa. Trať závodu se změnila, když pod vodami Štěchovické přehrady již v době války navždy zmizely Svatojánské proudy, jež byly všeobecně uznávány jako nejkrásnější úsek střední Vltavy. O atmosféře tohoto ročníku nejlépe vypovídají v tehdejší dobovém tisku.

⁶³ Národní politika 20. 5. 1937 (polední vydání).

Jeden z nich vyšel v Lidové demokracii pod titulkem: **Pech – O. Lomecký získávají cenu ministra Plojhara**, a podtitulky **Vodácký maraton závodem kajaků, Otec předává cenu svému synovi – Obnovený maraton vychovává nové reprezentanty a 189 km, 30 propustí a dvě přehrady za 16 hodin.**

„...Když v sobotu přijížděl do Českých Budějovic rychlík s vodáky, netušil z nich nikdo, jaké vzorné přivítání mim uchystá jihočeská metropole. Vše dobře klapalo, nejvíce ovšem zuby závodníků při tučné večeři. Vzorní hostitelé nezapomněli ani ráno, a připravili statujícím snídaní, kdy se ještě na řece válely noční mlhy. Když o 6.04 startoval jako první nejstarší a několikanásobný účastník tohoto závodu, Maršálek, povzdechli si „staří“ účastníci dřívějších ročníků, Vízner a Pánek: „Jo, za našich časů si nás nevšiml ani rozhlas ani film.“

Nemilé překvapení připravila dvojici Čistý – Bláha, hned první propust, kde se udělali a trochu odřeli, a utopivše obkrývky, byli nuceni všechny ostatní propusti přenášet, čímž ztratili hodně času. Jiný nešťastník, Koblík, jel celou I. etapu bez kormidla, které na této propusti utrl. Jinak byl průběh závodu hladký i po zdravotní stránce, a vedle puchýřů dojeli všichni v pořádku. Jen Šulc – Koniček vzdali, neboť Šulcovi přes noc silně otekla ruka – pravděpodobně natržený sval, ač ani revma není u tohoto „starého vlka“ vyloučeno. Propusti projížděli všichni hladce a nejlépe si při tom vedli nymburští sokoláci Randák – Novák, kteří byli velkým překvapením, a jen díky své „staré matraci“ se neumístili v celkové klasifikaci lépe.

Nejlepší čas docílila dvojice O. Lomecký – Pech, kteří se ujali vedení již asi ve 20 km. Ve druhé etapě se tak vyždímali, že v cíli ve Velkém Vírů hledali kupce na svůj kajak.

Krásné pochopení projeví v Týně nad Vltavou, kde připravili slavnostní uvítání. Ale závodníci se nedali zadržet ani místními kráskami a vidouce otevřenou propust, práskali to bez přestávky. Srdečný dík patří i pořádným dozorcům v Č. Budějovicích a na Purkarci z připravené a včas otevřené propusti po celé trati. Nemilé překvapení způsobili ve Štěchovicích pražští výletníci, kteří snědli závodníkům připravené a rezervované obědy. Čím více jsme se blížili ku Praze, tím menší zájem a pochopení.

Mile překvapila dobrá forma všech účastníků, mezi kterými převažovali počtem turistů a mladí závodníci, bez dlouholetých zkušeností. Škoda, že se mezi předními závodníky nenašlo více odvážných, ale zdá se, že přílišná specialisace trainingu na hladké vodě jim bere chuť i odvahu k distančním závodům, které založily světovou slávu našeho kanoistického sportu.

K dobrému uspořádání přispěl nemalou měrou i spolehlivý řidič doprovodného auta, který umožnil svou bezpečnou a odvážnou jízdou, na známých povltavských silnicích nevídanou, nejen přesné zachycení celého závodu, ale vždy včas dovezl závodníkům suchý oděv. Závěr v Praze tvořilo tradičně dobré přivítání a rozdělení cen v klubovně ČYK, kde nebylo zapomenuto ani na pohoštění a vzornou péči o přijíždějící závodníky. Jakmile byly propočteny výsledky a sečteny časy všech etap, ujali se rozdělení věčně putovních trofejí a čestných cen, které věnovali min. zdravotnictví J. Plojhar, min. výživy Ing. Jankovcová, min. školství dr. Nejedlý, min. nár. obrany gen. Svoboda, min. soc. péče Erban, primátor Vacek, MNV České Budějovice a Týn nad Vltavou, vydavatelstva denních listů, manželka zakladatele tohoto jedinečného závodu „starého pána“ Rösslera-Ořovského a vítězové prvních ročníků Engstler a Ladys Mayer, kterému se třásly ruce, když odevzdával cenu svému synovi...“⁶⁴

Kratší komentář tohoto ročníku závodu spolu s výsledky přinesl i další tehdejší celostátní deník, a sice Svobodné slovo pod titulkem: **190 km dlouhý závod vodáků.**

„...O svatodušních svátcích byl absolvován jeden ze slavných závodů naší kanoistiky Budějovice – Praha. V Českých Budějovicích se dostalo závodníkům srdečného přijetí. Velkého zklamání se dočkali závodníci ve Štěchovicích, kde jim výletníci snědli oběd, a tak dvouhodinová přestávka před startem k poslední etapě do Prahy byla přečkána o hladu. Na stojaté vodě přehrad ve Štěchovicích a ve Vraném a na téměř netekoucí vodě před Prahou chytil závodníky silný protivítr, který z nich vyčerpал poslední zbytky sil. Každá loď, která projela cílem, zasluhuje obdiv, neboť letošní ročník závodu byl obzvláště těžký. Nejlepšího času dosáhla dvojice Pech – Lomecký (Sokol Podolí), vítězové skládacích kajaků. Také vítězové kajaku starších, jejich kluboví kolegové Kraus – Zdeněk, podali velmi pěkný výkon. Vždyť svým časem dovedli porazit všechny juniory. V kánoích nám roste velmi dobrá dvojice Štefka – Dvořák, která bezpečným vítězstvím dokázala svoji vodáckou zdatnost...“⁶⁵

⁶⁴ Lidová demokracie 19. května 1948.

⁶⁵ Svobodné slovo 19. května 1948.

Tabulka výsledků 16. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2J	1	Štefka – Dvořák	Sokol Podolí	18:26:20
C2J	2	Šafář – Svoboda	Sokol Braník	19:41:43
F2	1	Pech – Lomecký	Sokol Podolí	15:54:42
F2	2	Humpál – Mayer	Sokol Podolí	16:11:30
F2V	1	Kraus – Zdeněk	Sokol Podolí	16:37:28
F1J	1	Hájek	Sokol Dynamo Slavia Pha.	17:57:34
F1J	2	Koblic	KČT Praha	19:24:21
F1V	1	Maršálek	Sokol Podolí	20:17:53
F2J	1	Randák – Novák	Sokol Nymburk	17:58:26
F2J	2	Pelzer – Bubeník	OS Varjag Praha	18:41:13
F2J	3	Bláha – Čistý	OS Varjag Praha	19:23:32

K tomuto ročníku závodu se krátkém zhodnocení vrátil v roce 1949 odborný vodácký časopis Kanoe a kajak, který v něm vyzdvihnul především entuziasmus pořadatelů.

„...Zdalo by se, že losování k závodu, obnovenému po 11 letech, bude velmi slavné. A přece nebylo: vlivem „protibudějovické propagandy“, která do poslední chvíle tvrdila, že se „Budějovice“ nepojedou, sešlo se málo přihlášek. Ale pořadatelé – bratři J. Růžička a O. Prokš – se nedali. Provedli přece závod. Každý jiný podnik jetý za tak malé účasti by skončil neslavně. Ne tak loňské „Budějovice“. Ukázaly nad slunce jasně svou velikost, svou slávu, svou životaschopnost. Tak jasně, že ti, co nejeli, litovali a měli jen jedinou touhu – aby mohli jeti v příštím ročníku. Zdalo by se tedy, že je vyhráno, že budějovický závod bude patřit nadále k největším chloubám našeho vodáctví. Jak klamné! Pro „Budějovice“ je totiž zapotřebí nejen horovat – ale i pracovat. Nemůžeme sami sebe – kanoistické ústředí ČOS – ušetřit výtky, že jsme toho nebyli schopni. Nebudeme se tím více zabývat, není dobře se ohlížet příliš dlouho. Nutno však vyzdvihnout fakt, že „Budějovice“ by se jistě letos nejely – nebýt velké odvahy a obětavosti vodáckého oddílu Sokola Nusle (Varjag), který se o tuto nesmírnou práci sám odvážně přihlásil. Jejich rozhodnutí nutno tím spíše oceniti, že se ujali závodu vlastně až na poslední chvíli!...“⁶⁶

Ročník 17. (1949)

Závod se jel jako tradičně o svatodušních svátcích, které tento rok vycházely na neděli 5. 6. a pondělí 6. 6. Tyto dva soutěžní dny byly rozděleny do čtyř etap.

⁶⁶ Lodní sporty, roč. 1, 1949, s. 72.

Pořadatelem byl Sokol Nusle (dříve Varjag). Jelo se za dobrého stavu vody. Odstartovalo 50 lodí, a v cíli jich bylo klasifikováno 33. Také ročníku 1949 věnovala dobová periodika značnou pozornost. Odborný vodácký časopis *Lodní sporty* přinesl s předstihem rozsáhlý příspěvek nazvaný: **Největší mezinárodní vodácký závod Evropy České Budějovice – Praha.**

„...Proto ani letos ještě nebude vše tak, jak bychom si přáli – a ani nebude moci býti pro směšně krátkou dobu, kterou pořádající bratři ke své práci mají. Nejspíše se nedočkáme letos ještě zahraniční účasti. Nu, co dělat, až příště. Ale celá řada našich starých i mladých vodáků se již od nejčasnějšího jara pilně připravuje a tak není pochyby, že účast startujících bude důstojná a úroveň výkonů vynikající. Vždyť startovat na „Budějovicích“ je touhou všech vodáků a pro všechny taková čest, jako je pro atlety účast na Běhovicích, pro naše sousedy veslaře na Primátorkách – a pro naše cyklisty na závodech Praha – Varšava.

A myslím, že právě tento poslední by nám měl býti příkladem. Vždyť naše plavidla jsou na vodě zrovna tak dobré dopravní a sportovní prostředky, jako je kolo na silnici. I naše lodě se znamenitě hodí k etapovým závodům.

Víte, vyhrát kilometr – to je jistě pěkná věc. Ale je to něco, co se podaří při troše štěstí někdy i takovým jezdcům, které bychom rozhodně nechtěli a nemohli zvátí vodáky. To slovo neznamena pro nás totiž jen toho, kdo na vodě jezdí. Vodák – to znamená pro nás toho, kdo na vodě jezdit umí. Umět jezdit na vodě, to znamená vodu znát a vodu milovat. To se nikdy nenaučíte na tom kousku vody nad loděnicí, s kterým se musíte spokojit pro treninky mezi týdnem. A proto si zajedte „Budějovice“. Tam se ukáže, kdo to umí...“⁶⁷

Vlastní upoutávka pak byla uveřejněna tamtéž pod názvem **17. ročník „Budějovic“.**

„...Jede se pod záštitou ministrů prof. dr. Zd. Nejedlého, F. Krajčíra, J. Plojhara a ministryně ing. L. Jankovcové. Samozřejmě, že o tradičním termínu – o svatodušních svátcích. Pořádající vodácký oddíl Sokola Nusle se postará o ubytování a stravování závodníků a o dopravu šatstva na jednotlivé etapy. Rovněž tak ovšem o to, aby byly pokud možno všechny jezy otevřeny. Po zkušenostech z loňska byly trochu pozměněny etapy. I. etapa zůstává jako vždy z Českých Budějovic na Červenou (Pazourkova restaurace). II. etapa zavede tentokrát závodníky až na Kamýk (hotel Manství). III. etapa odstartuje z Kamýka do Štěchovic – či lépe řečeno nad štěchovickou přehradu,

⁶⁷ *Lodní sporty*, roč. 1, 1949, s. 72 – 73.

úsek pod přehradou k Richtrům se sjíždí volně, není stopován. Poslední etapa jako loni – 20 min. na přenášení ve Vraném. Starty: ráno v půlminutových intervalech počínaje 6. hodinou. V poledne vyjíždějí účastníci první den dvě, druhý den tři hodiny každý po svém vlastním dojezdu. Pokud jste nedostali podrobné propoalice, vyžádejte si je od V. O. Sokola Nusle, Smíchov, Císařská louka 28, jižní cíp...“⁶⁸

Rozsáhlou upoutávku na tento ročník přineslo i Svobodné slovo pod názvem **Vodáci si ověřují brannou zdatnost**, respektive **Marathon Budějovice – Praha jen pro zdatné Sokoly**.⁶⁹

Bezprostřední zhodnocení závodu přinesl celostátní deník Práce, který dokonce vyslal na závod svůj rozhlasový vůz s reportérem Karlem Purkytem, pod titulkem **Rekordní účast a krásné výkony vodáků**, a podtitulky **Felix-Kudrna, Kropáček-Hojgr a Matocha zvítězili v XVII. ročníku závodu Č. Budějovice – Praha – Výborná organizace – Slibný nástup mladých – 50 lodí a 82 borců u startu**.

„...Nikde na světě nemají takový závod, jaký vymyslili před mnoha lety naši vodáci. A i kdyby měli, sotva by našli 82 odvážlivců, kteří by o svatodušní neděli řekli své Ahoj Budějovickým a v pondělí už přijímali nadšené pozdravy Pražanů. Mezi oběma městy je 188 kilometrů namáhavé a záludné cesty, i cesty nejkrásnějšími kouty naší země. Jenomže té krásy tentokráte vodáci moc neužili. Užili však jiné: nikdy v historii jako tentokrát. Desetisíce lidí po celé cestě pozdravovaly naše nejúspěšnější sportovce, jako aby jim chtěly vynahradit léta minulého nezájmu. Tucty mozolů a odřenin budou ještě dlouho připomínkou nejkrásnějšího a nejzdařilejšího ze všech dosud konaných sedmnácti ročníků.

Na Sokolském ostrově v Českých Budějovicích byl v neděli přesně o šesté start 50 lodí s 82 závodníky. První se vydali do šlajsen Pánek se Škrlandem, za nimi v půlminutových intervalech další a další závodníci. Ostatní pořadí se brzy pomíchalo, ale Pánek se Škrlandem, takto starší páni, byli od začátku do konce na špičce. V neděli vedla trať přes Hlubokou, Týn nad Vltavou (se třemi šlajsnami a pěkným zájmem občanů) na Kořensko a Červenou, kde byla první přestávka. Tady už se začal rýsovat stav závodu, protřepaný důkladně mnoha šlajsnami. A navečer v Kamýku se už ukázali favorité. Rozdíl mezi loděmi byly sice nepatrné, ale kromě seniorů na skládačce zůstalo pořadí na čelných místech nakonec nezměněné. Felix s Kudrnou měli náskok necelých tří minut před Havlem a Peckou, kteří se navíc ještě v Týně „udělali“.

⁶⁸ Lodní sporty, roč. 1, 1949, s. 73.

⁶⁹ Svobodné slovo 3. 6. 1949.

Kropáček s Hojgrem ujeli téměř o 4 min. Klímovi s Lomeckým a Matoch měl na Grice dotahovat více než dvě minuty.

S polední zastávkou ve Štěchovicích pokračovali v pondělí závod se zvýšenou urputností. Trať v tomto úseku daleko klidnější nedokázala už změnit pořadí. Jenom Matocha to dokázal, když udělal za pondělek na Grice více než šest minut. Nepovedlo se Božovi Karlíkovi s Lomeckým, kteří marně a hrdinně doháněli čas, ztracený zarputilostí cholínského cerbera. Nejzajímavější boj byl v kajacích dvojic. Už před Štěchovicemi a pak ještě dlouho ku Praze bojovaly spolu tři nejlepší dvojby téměř vedle sebe.

Vyrovnanost se nezmenšila. Minutové rozdíly na trati dlouhé téměř 200 km jsou opravdu minimální. Čas Felixe s Kudrnou je jen o 1,05 min. za traťovým rekordem z roku 1928, kdy však ještě nebyly přehrady.

Velmi pěkně zajeli téměř všichni junioři mladíci, z nichž většina se prvně vydala na tak dlouhou pouť. Zvláště nutno vyzdvihnout výbornou jízdu olomouckého Švába, který by se byl umístil v seniorech jako třetí, a u všech mladých bojovnost, elán a pevnou vůli ani ne snad vítězit, ale jet a dojet. To je první stupeň k vítězství a doklad, že naše vodáctví má o budoucnost dobře postaráno. Počasí, první den přece jen trochu chladné a větrné, se druhý den úplně vylepšilo. Pořádající klub Sokol Nusle-Varjag dokázal, jak se má a může takový obrovský podnik připravit...“⁷⁰

Především technickou stránku a zabezpečení 17. ročníku velmi hezky přiblížila obsáhlá reportáž redaktora Karla Čistého s názvem: **Závod České Budějovice – Praha ve znamení nových rekordů.**

„...Letošní ročník závodu Č. Budějovice – Praha byl celým svým průběhem nečekaným, ale tím krásnějším překvapením. Rekordní počet přihlášených závodníků (86), rekordní počet lodí (52), překonání traťového rekordu ne sice kanoemi, z nichž vítězná loď Felix – Kudrna došla v čase jen o 1 minu horším, ale zato hned čtyřmi kajaky dvojic. Každý vodák si jistě živě představí, oč namáhavější bylo překonání rekordu v dnešní době, kdy je 21 km Vltavy spoutáno přehradami v místech, kde byly nádherné proudy, které závodníkům nejen přidaly rychlost, ale hlavně, nepůsobily jim dnešní námahu pádlování na stojaté, větrem bičované hladině obou přehrad. Zdatnost všech, kteří došli, byla plně zhodnocena v denním tisku, který velmi pomohl při propagaci před závodem i ve zhodnocení po závodě. O tom, co závodníci prožili a přemohli, by se mohlo psát stále, ale to vše bude zachyceno v kronice letošního závodu. Proto zde upustíme od dalšího rozvádění – i když by si každý závodník zaslouhal

⁷⁰ Práce 8. 6. 1949.

článek sám pro sebe. Ale vodáci jsou skromní a proto vystačí do XVIII. ročníku se vzpomínkami. Pro zajímavost však uvádíme to, co v denním tisku nebylo. Při závodě bylo snědeno 50 kg masa, 175 kg pečiva, 8 kg tuku, 25 kg cukru, 20 kg Ovomaltiny, 1 kg čaje, 1000 kusů citronů, 10 kg čokolády, 120 kusů vánoček, 25 kg pomerančů, 270 kusů vajec, 10 kg sýra, 24 kg masových konserv, 35 šišek bílého chleba, 100 krabic zdravotních pastilek. Vypito 50 l mléka, 20 l malinové šťávy a asi 300 l čaje.

Auta ujela 2250 km. Odeslali a přijali jsme 143 dopisů, rozeslali 200 propisic, prodali 300 startovních listin, rozdali 100 popisů trati, vykonali 52 osobních intervencí, telefonních rozhovorů vylo 207. Hrubá režie závodu je celkem 50.000 Kč. Hladný průběh stravování byl zajištěn vzácným pochopením ministerstva výživy a hlavně br. ředitele Andrse, který se obětavě o tuto věc staral. O tom, co znamená sjednocená tělovýchova, jsme se přesvědčili po cestě. Bratrská pomoc všech sokolských jednot, které byly požádány o spolupráci, byla opravdu vzorná. Zvláště v Kamýku, kde byl problém s ubytováním, nám bratři starosta a jednatel místní sokolské jednoty velmi pomohli tím, že si část závodníků vzali k sobě do bytů. I místní národní výbor v Kamýku nám zajistil opravdu vydatnou večeři a měl zájem na tom, aby si nikdo na Kamýk nenaříkal a tak bychom mohli psát o dalších a dalších, kteří se postarali o hladký průběh tohoto velkolepého závodu. Na jednoho však nesmím zapomenout. Je to Karel Purkyně, který s rozhlasovým vozem Práce vykonal úžasný kus práce pro propagaci vodáctví. A není jistě nadsazeno, řekneme-li, že byl jedním z hlavních strůjců nádherného průběhu závodu. On má velkou zásluhu na tom, že z břehů po celých 188 km závodu byly závodníci povzbuzováni stovkami, ba tisíci nadšených diváků. Výsledky této propagace se jistě brzy objeví. Takových Purkyněů víc a do konce pětiletky je každý Čechoslovák vodákem. A když máme na své straně i sportovní novináře, z nichž pět se závodu zúčastnilo a moc se jim to líbilo, byl by v tom Čochtan, aby vodáctví nebylo tak populární jako kopaná.

Ti, kteří z letošních Budějovic neviděli vůbec nic, necht' nezapomenou zhlédnout alespoň snímky Času z tohoto závodu...⁷¹

Tabulka výsledků 17. ročníku závodu.

⁷¹ http://budejovicepraha.cz/wp-content/uploads/1949_shrnuti.jpg.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Felix – Kudrna	Sokol Podolí	13:19:15
C2	2	Havel – Pecka	Sokol Dynamo Slavia Pha.	13:23:57
C2	3	Nič – Drastík	Sokol Dynamo Slavia Pha.	13:32:07
C2J	1	Purchart – Záleský	Sokol Dynamo Slavia Pha.	14:22:15
C2J	2	Soudný-Jiránek	Sokol Michle	14:37:46
C2J	3	Štefka – Dvořák	Sokol Podolí	15:03:39
F2	1	Kropáček – Hojgr	Sokol Smíchov – ATK Pha.	12:40:23
F2	2	Klíma – Lomecký K.	Sokol Dynamo Slavia Pha.	12:44:52
F2	3	Pech – Kroutil	Sokol Podolí	12:46:59
F2J	1	Kadeřábek – Dvořák	Sokol Dynamo Slavia Pha.	13:36:07
F2J	2	Randák – Novák	Sokol Nymburk	13:57:19
F2J	3	Šilhánek – Svoboda	Sokol Podolí	15:11:26
F2V	1	Pánek-Škrland	Sokol Dynamo Slavia Pha.	12:52:22
F2V	2	Zemánek – Zdeněk	Sokol Podolí	13:53:20
F1	1	Matocha	ATK Praha	13:18:11
F1	2	Gric	Sokol Brno-Žabovřesky	13:22:27
F1	3	Škalda	Sokol Smíchov	13:49:13
F1J	1	Šváb	Sokol Olomouc	13:43:43
F1J	2	Klabouch	Sokol Dynamo Slavia Pha.	13:56:46

Ročník 18. (1950)

Závod se jel naposledy ve své historii o svatodušních svátcích, tedy v tomto roce v neděli 28. 5. a v pondělí. 29. 5. Tyto svátky totiž byly v dalších letech zrušeny.⁷² Dva soutěžní dny byly rozděleny do čtyř etap. Pořadatelem byl Sokol Nusle, a cíl byl před jeho loděnicí na Císařské louce. Do cíle dojelo 47 lodí. Závod se jel za velmi nízkého stavu vody, takže došlo k rozbití řady lodí např. hned na jezích v Českém Vrbném, Hněvkovicích a dalších. Řada lodí tak nedojela již do cíle 1. etapy v Červené nad Vltavou.⁷³ Obsáhlou reportáž, spolu s výsledky 18. ročníku závodu, přineslo Rudé právo pod titulkem: **Vodáci prokázali svoji zdatnost v závodě Č. Budějovice – Praha** a podtitulkem: **Klíma s Lomeckým a Felix s Kudrnou byli nejúspěšnější.**

„...V neděli se jel nejdelší vodácký závod světa Č. Budějovice – Praha na trati dlouhé 188 km. To co letošního roku dokázali v tomto závodě naši kanoisté a kajakáři, bude trvale napsáno v historii našeho nejslavnějšího závodu. Podmínky závodu byly letos mimořádně těžké. Ať to byl nízký stav vody, vítr, déšť, těžké propusti jezů a další překážky, to vše ztěžovalo boj závodníků s časem. Nepřekonatelná houževnatost a vůle všech závodníků a vzorné uspořádání závodu jsou největším kladem letošního ročníku.

⁷² Zákon č. 93/1951 Sb. O státním svátku, o dnech pracovního klidu a o památných a významných dnech ze dne 2. listopadu 1951 začal sice platit až v roce 1952, ale v roce 1951 se již závod jel v jiném termínu.

⁷³ Lodní sporty roč. 3 (1951), č. 4, s 101.

Závodníci i pořadatelé vynaložili všechny své síly, aby závod, jetý za nejtěžších podmínek, byl se zdarem ukončen. Jako čestný host se závodu zúčastnil starosta ČOS J. Truhlář, který po celou trať sledoval hrdinný boj našich vodáků.

Potěšitelnou byla účast mimopražských závodníků z řady venkovských jednot, kde vodácký sport začal až po sjednocení tělesné výchovy. Mimopražští závodníci prokázali v nejtěžším závodě světa stejnou srdatost a houževnatost jako ti, kteří po celá léta již jsou vychováni k odolnosti.

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

Již krátce za Budějovicemi očekávala závodníky první těžká překážka. Byla to vrbenská propust, kterou projelo bez nehody jen málo závodníků. Tyto první nehody zvýšili opatrnost závodníků a tak Purkarec byl projet dobře a ostatní jezy byly střídavě přenášeny nebo projížděny. V Týně byly všechny tři jezy dobře otevřeny a zdolány zdařile. Hůře již bylo v Kořensku a v Rejsíkově, kde odpadly další lodí. Novomlýnský jez byl pro závodníky nepříjemným překvapením, neboť se zde vzdouvaly vysoké vlny. Poslední tři jezy před cílem I. etapy v Červené vyřadily pak další závodníky. Po první etapě byli nejúspěšnější v kajaku Klíma s Lomeckým a v kanoi Felix s Kudrnou.

Na další cestě z Červené ztroskotala plzeňská dvojice Fiala – Vykročil a ve Žďákově bylo další nepříjemné překvapení na trati. Klíma s Lomeckým tam ztratili vedení a mnoho dalších závodníků bylo z dalšího průběhu vyřazeno. Do cíle etapy v Kamýku ještě dlouho do noci dojížděli vyčerpaní závodníci.

Od Kamýku pak byla již trať závodu méně namáhavá. V popředí závodníků se znovu objevili Klíma s Lomeckým. Od Vraného až do Prahy byla Vltava lemována mnoha diváky. Před cílem závodu zvýšili závodníci tempo a vydali ze sebe vše, aby co nejlépe dojeli...“⁷⁴

⁷⁴ Rudé právo 31. 5. 1950.

PROGRAM

**XVIII. mezinárodního dvoudenního
distančního závodu kanoí a kajaků**

po řece Vltavě na trati

ČESKÉ BUDĚJOVICE - PRAHA

Start závodu jest dne 28. května 1950 o 5. hodině ranní od říčního kilometru 0,0 na Sokolském ostrově v Č. Budějovicích na soutoku Vltavy a Malše.

Každé ráno vyjíždějí závodníci v půlminutových intervalech v pořadí startovních čísel, do odpoledních etap 2 hodiny po svém vlastním dojezdu do cíle předchozí (dopolední) etapy.

I. etapa: Č. Budějovice—Červená	64 km jede se 28. V. dopoledne.
II. etapa: Červená—Kamýk	46 km jede se 28. V. odpoledne.
III. etapa: Kamýk—Štěchovice	51 km jede se 29. V. dopoledne.
IV. etapa: Štěchovice—Praha	27 km jede se 29. V. odpoledne.

Cíl závodu: před loděnicí S. Nusle na Císař. louce mezi 16 - 20 hod.

Obrázek 53. Program 18. ročníku závodu Č. Budějovice Praha.

Tabulka výsledků 18. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Felix – Kudrna	Sokol Podolí	16:48:40
C2	2	Karlík – Lomecký O.	Sokol Podolí	17:18:14
C2	3	Los – Vlček	Sokol Dynamo Slavia Pha.	17:24:59
F2	1	Klíma – Lomecký K.	S. Dynamo Slavia Pha.	16:36:21
F2	2	Dvořák – Dušek	Sokol Dynamo Slavia Pha.	16:45:39
F2	3	Banovič – Pecka	Sokol Dynamo Slavia Pha.	16:56:08
F2T	1	Lášek – Lášek	Sokol Hodkovičky	18:20:55
F1	1	Klabouch	Sokol Dynamo Slavia Pha.	17:24:57
F1	2	Škalda	Sokol Smíchov	17:38:24
F1	3	Hájek	Sokol Dynamo Slavia Pha.	17:43:05
F1T	1	Kubát	Spartak Ústí nad Labem	20:53:55
F1T	2	Kuhn	Včela Brno	

Ročník 19. (1951)

Tento ročník závodu uspořádán pátek 22. a v sobotu 23. června. Dva soutěžní dny byly rozděleny do čtyř etap. Pořadatel byl opět Sokol Nusle, a cíl byl před jeho loděnicí na Císařské louce. Do cíle dojelo 66 lodí. Poprvé se závodu zúčastnily dřevěné závodní rychlostní kajaky, a to jak v kategorii jednotlivců, tak dvojic. V tomto roce ještě tyto

lodě v absolutním pořadí nestačily na skládací kajaky. Jejich přednosti na hladké vodě se naplno projeví až po napuštění Slapské přehrady v roce 1955, kdy začaly rychlostně dominovat. Závod byl opět (a také naposled v historii) rozdělen do tradičních dvou dnů a čtyř etap. Z tradičního termínu o svatodušních svátcích, byl tento ročník přesunut na konec června. Nakolik to ovlivnil kalkul s většinou příznivějším počasím a stavem vody na konci června, a nakolik to bylo ovlivněno snahou odpoutat závod od tradice svatodušních svátků, je dnes víceméně spekulací. Nicméně tento ročník se jel za velmi dobrého stavu vody, a ve velmi teplém počasí. V jeho rámci byly vypsány i kategorie skládacích kajaků žen (F1 a F2) C1 mužů. Tyto však jely pouze z Kamýku do Prahy, což nepředstavovalo ani polovinu trati. Poměrně skromný příspěvek k tomuto ročníku spolu s výsledky, přinesl celostátní deník Práce pod názvem: ***Vodáci přivezli štafetu z Č. Budějovic.***

„...V pátek ráno, čtvrt hodiny po odstartování prvního závodníka k nejdelšímu vodáckému závodu světa na trati České Budějovice – Praha, odjela z Hluboké nad Vltavou motorová loď s poselstvím Českobudějovického kraje k IX. sjezdu ČOS. V Hněvkovicích převzali štafetu vodáci S. Jitex Týn nad Vltavou. Motorové čluny ji pak dopravily až do Proudčovic, kde opět nastoupili vodáci S. Kamýk. Dále se vystřídali v tomto čestném úkolu kanoisté S. Zbraslav a S. Vysoké školy, kteří ji dovezli v sobotu k cíli závodu na Císařskou louku. Dnes bude štafeta předána při slavnostní sportovní přehlídce na Strahově nejúspěšnějšími závodníky a hornickými uční, kteří včera skončili svou cílovou jízdu k IX. sjezdu.

Tradiční „Budějovice“ se jely tentokrát za velmi dobrého stavu vody, avšak za úmorného vedra. Společně s tímto 180 km dlouhým závodem soutěžily i ženy a single kanoisté na trati Kamýk-Praha dlouhé 78 km. K cíli obou závodů přišli rovněž zahraniční delegáti IX. sjezdu ČOS v čele se sovětskými hosty, vedoucím organizačního výboru Všesvazového výboru pro tělesnou výchovu a sport při Radě ministrů SSSR V. B. Nikitinem a zasloužilým mistrem sportu A. V. Tarasovem...“⁷⁵

Tabulka výsledků 19. ročníku závodu.

⁷⁵ Práce 25. 6. 1951.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Felix – Kudrna	Sokol Podolí	15:15:20
C2	2	Havel – Pecka	Sokol Dynamo Slavia Pha.	15:25:32
C2	3	Špirk – Dvořák	Sokol Podolí	16:09:11
C2T	1	Nápravník – Nápravník	Sokol Spartak Modřany	17:18:51
C2T	2	Luňáček – Šíma	S. Jitex Týn n. Vlt.	17:18:51
C2T	3	Svačina-Červený	Sokol Modrá	17:18:51
K1	1	Frýd	S. Jitex Týn n. Vlt.	15:34:34
K1	2	Máša	Sokol Dynamo Slavia Pha.	16:01:27
K1	3	Mayer	Sokol Podolí	16:13:05
K2	1	Plaňanský – Plaňanský	S. Jitex Týn n. Vlt.	14:51:33
K2	2	Skok – Bártík	S. Jitex Týn n. Vlt.	15:59:26
K2	3	Hájek – Jindřich	Sokol Kolín	16:01:40
F2	1	Kroutil – Pech	Sokol Podolí	14:38:22
F2	2	Dvořák – Hájek	Sokol Dynamo Slavia Pha.	14:53:14
F2	3	Škrdlant – Lomecký K.	Sokol Dynamo Slavia Pha.	15:14:29
F2T	1	Lášek – Lášek	Sokol Hodkovičky	16:15:07
F2T	2	Mottl – Pelzer	Sokol Nusle	16:16:32
F2T	3	Weber – Žlábek	Spartak ČKD Sokolovo Pha.	16:39:03
F1	1	Šváb	ATK Praha	16:00:25
F1	2	Vyhnal	Sokol Podolí	16:22:27
F1	3	Šimbartl	Sokol Přeštice	16:42:34
F1T	1	Sýkora	Železničáři Nymburk	18:15:08
F1T	1	Hájek	Sokol Kolín	20:32:21

Ročník 20. (1952)

Tento jubilejní ročník závodu byl přesunut až na začátek podzimu, konkrétně na pátek 19. až neděli 21. září. Původní termín byl přitom stanoven v oficiální startovní listině kanoistiky pro rok 1952 na 30. 5 – 1. 6.⁷⁶ Závod byl poprvé ve své historii rozložen do tří soutěžních dnů, ale zároveň pouze do tří etap. Start tohoto třídenního scénáře byl v pátek v 14:00 na plovárně Sokolského ostrova v Českých Budějovicích. Pořadatelem byl Sokol ČSD Praha. Přesun do termínu na konci září byl vyvolán plánem přípravy našich nejlepších kanoistů na soutěže olympijských her v Helsinkách, které proběhly od 19. 7. do 3. 8. Tato olympiáda skončila pro naše kanoisty úspěchem v podobě jedné zlaté, jedné stříbrné a jedné bronzové medaile, ale jejich držitelé a další reprezentanti se nakonec tohoto ročníku závodu Č. Budějovice – Praha stejně nezúčastnili. Krátkou noticku spolu s výsledky závodu otisklo spolu s výsledky Rudé právo pod titulkem: ***XX. ročník vodáckého závodu České Budějovice – Praha.***

„...Po prvé v historii „Budějovic“ se jel závod až na konci vodácké sezóny. Nepřízní počasí stal se jubilejní jeho ročník stoprocentní zkouškou opravdové zdatnosti.

⁷⁶ Lodní sporty roč. 4 (1952), č. 3, s 90 – 91.

Všichni závodníci, kteří závod dojeli, bojovali půl druhého dne ve studeném větru a dešti. Teprve v neděli, kdy již většina závodníků byla chladným počasím vyčerpána, přišlo trochu sluníčka vodákům na pomoc...“⁷⁷

Velmi cenné informace přinesl obsáhlý komentář závodu otištěný s odstupem v časopise *Lodní sporty* pod názvem: **Jubilejní „Budějovice“**. Zajímavá je zejména pasáž popisující průjezd tunelem ve staveništi, cenná je informace o celkovém počtu účastníků, ale tehdejší atmosféru závodu vystihují všechny její části.

„... Úloha letošního pořadatele nejdelšího závodu Evropy, Sokola ČSD Praha, nebyla právě lehká. Vždyť proti jiným letům byla ztížena ještě navíc dvěma okolnostmi: jednak terminováním závodu na nevhodný měsíc září, dále nejistotou, která byla do poslední chvíle, zda se závod vůbec pojede či ne.

Aby se umožnila na závodě účast olympionikům a reprezentantům, kteří v době tradičního termínu „Budějovic“ byli v plné přípravě na OH, přesunut byl závod na tak neobvykle a nevhodně pozdní termín. Tento nápad se ukázal zcela nešťastným a zbytečným, protože z těch reprezentantů se zúčastnila pouze jediná dvojice, která po první etapě závod vzdala. Někteří kanoističtí pracovníci se obávali Budějovic bez význačných závodníků a snažili se zajistit jejich účast při závodě. Marně, závodníci nejevili zájem, poukazovali na pozdní termín, špatný vodní stav, přílišnou únavu z bohaté (!?) sezóny. Některé oddíly odmítly propůjčit svým závodníkům lodi k tomuto závodě.

Takový byl úvod letošních jubilejních Budějovic. Ale po rozeslání předběžných proposic bylo jasno, že o závod je značný zájem, převážně z řad turistů a mladých venkovských závodníků. V srpnu se dostaly do oddílů konečné proposice a tak při losování v loděnici ČSD Praha 12. září se sešli zástupci velké části přihlášených oddílů – nikoliv však zástupce kanoistické sekce ÚV Sokola – aby byli přítomni rozlosování 131 závodníků na 81 lodích z 32 oddílů.

Potíž byla se startovacími čísly. Nepodařilo se je v ČOS získati, takže bylo nutno v poslední chvíli použít vyřazených čísel, jistě ne dosti vhodných pro závod tohoto významu. Vůbec pořadatelé nahrazovali nedostatek zkušeností s pořádáním tak velkého podniku obětavou prací. Všechny podrobnosti ubytování, stravování, průjezdu propustmi byly projednány přímo na místě a ochota, s kterou se pořadatelé všude setkali, ať to byly JČE, vodohospodáři celého povodí, KNV nebo ONV v Českých Budějovicích, komunální podniky – to vše ulehčilo a zpříjemnilo jim jejich práci. Velmi

⁷⁷ Rudé právo 22. 9. 1952.

pomohli bratři z kanoistického oddílu Sokola Jitex v Týně nad Vlt., zaměstnanci Bratrství ve Štěchovicích a zvláště sluší ocenit ochotu, s jakou vedení i zaměstnanci sokolského družstva služeb VZLET dali k dispozici své po sezóně již uzavřené podniky v Červené a v Kamýku.

Závod byl zahájen za velmi chladného počasí a trvalého hustého deště nástupem závodníků na Sokolském ostrově v Č. Budějovicích. Krátké proslovy předsedy sekce Dr. Popela, zástupce KNV soudr. Liebla a br. Hallého za pořádající jednotu a již v 14,30 hod. začíná start. Jediný závodník zvrhl hned v budějovické propusti. Není divu, byl to vodák, který nejspíše nikdy předtím nejen propust nejel, ale ani neviděl. U nich na Ostravsku nejsou! Ale nedal se: vylil, nasedl a bojoval dál. A zrovna tak tvrdě a samozřejmě si počínal i později, když jej podobná nehoda potkala znovu. Vskutku, pravý vodák. Jedině z takových nám vyrostou tak potřební nástupci našich reprezentantů.

K cíli do Týna se dojíždělo již za šera. Déšť po celou dobu nepolevil. Také s ohledem na chladné počasí a silný protivítr byl start druhé etapy v sobotu ráno odložen až na 8 hodin. Již v půl jedenácté byly první lodi na Červené, odkud po obvyklém dvouhodinovém odpočinku se pokračovalo do Kamýka. I zde se dojíždělo za tmy a deště, poslední lodi až k sedmé hodině.

Návrh vrchního rozhodčího závodu br. Kuliče, aby start v Kamýku byl proveden hromadný pro jednotlivé kategorie, aby se průběh zrychlil, byl přijat a všem se líbil i v praxi. Lze tento způsob doporučit u všech distančních závodů, kde je jen trochu možno startovati hromadně.

Slapský tunel způsobil pořadatelům těžké chvílky. Byl vydán zákaz průjezdu, protože rozdíl hladin byl skoro 2 m. Jedině včasným zákrokem pořadatele bylo zabráněno pokažení závodu a průjezd v poslední chvíli povolen. Proběhl hladce, jen jedna loď se zvrhla.

O stravování závodníků bylo dobře postaráno, rovněž zdravotní služba (zdravotník sekce Dr. Votava a sestry Bezpalcová a Radilová) fungovala bezvadně. Rozhodčí sbor pracoval velmi dobře a rychle vyhlášoval výsledky jednotlivých etap. Překvapením pro závodníky byl dvacetičlenný kolektiv pořadatelů na Vranovské přehradě, který se vzorně staral o přenesení lodí.

Průběhem celého závodu mile překvapila uvědomělá kázeň a vzorné vystupování všech závodníků, kteří by tak mohli být vzorem mnohým účastníkům nejvyšších soutěží. Bez jediné poznámky a vždy spořádaně nastupovali jak k závodu, tak ke stravování i ubytování a rádi prováděli pokyny pořadatelů i technických činovníků.

Není pochyby, že osobní přítomnost br. starosty ČOS Josefa Truhláře, který s br. Andersem sledoval závod z Týna až do Prahy, byla unaveným závodníkům velkou morální posilou.

Tak v podzimním chladu a dešti se jely a skončily jubilejní Budějovice, které přese všechny obtíže byly podle vyjádření účastníků řady ročníků závodu nejlépe připraveným a provedeným závodem...⁷⁸

Tabulka výsledků 20. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Votava – Černý	Aeropal Modřany	15:58:13
C2	2	Skřivánek – Růžička	Šverma Jinonice	16:12:58
C2T	1	Straka – Špička	Aeropal Modřany	17:15:43
C2T	2	Vinecký – Jakubianský	ČKD Stalingrad Praha	17:36:44
K2	1	Jindřich – Hájek	ČSD Kolín	15:29:48
K1	1	Novotný	ČSD Kolín	16:07:08
K1	2	Bartoš	Testostroj Teplice	18:12:45
F2	1	Randák – Novák	Železničáři Nymburk	15:46:06
F2	2	Krušberský – Makalouš	Rudá Hvězda Praha	17:31:28
F2T	1	Lášek – Lášek	Aeropal Modřany	16:41:52
F2T	2	Šafařík – Burian	ÚDA Praha	17:29:41
F1	1	Babánek	Sokol Jawa	17:19:26
F1	2	Gavenda	Železárný Třinec	17:32:24
F1T	1	Wachtl	Sokol Dynamo Slavia Pha.	17:33:10
F1T	2	Sýkora	Vyšší lesn. škola Trutnov	17:49:56

Ročník 21. (1953)

Termín tohoto ročníku závodu byl vrácen na počátek června, konkrétně na pátek 5. 6., až neděli 7. 6. Jel se tedy ve třech dnech, a byl rozdělen do 5 etap. Pořadatelství se ujala DSO Lokomotiva Praha, a ta přesunula cíl před svojí novou loděnicí v Braníku. Krátké zhodnocení přineslo ve svém rozšířeném pondělním sportovním zpravodajství Rudé právo pod titulkem: **Úspěšný průběh kanoistického závodu Budějovice – Praha.**

„...V neděli byl dokončen nejdelší vodácký závod Evropy – národní distanční závod kanoí a kajaků na trati České Budějovice – Praha – zbývajícími dvěma etapami.

Prvá, v pořadí však již čtvrtá, etapa byla odstartována brzo ráno v Kamýku n. Vlt. a byla zahájením Dne tělovýchovy a sportu v tomto městě. Úsek dlouhý 51 km měl místy

⁷⁸ Lodní sporty roč. 4 (1952), č. 11, s. 346 – 347.

v širokém řečišti málo vody, takže startující museli takticky využívat proudnice, aby mohli plně zabírat.

Odpoledne, dvě hodiny po svém příjezdu k Štěchovické přehradě, byli závodníci vypouštěni u štěchovického mostu na trať poslední etapy, která po 25 km končila u nové loděnice v Braníku.

Letošní, v pořadí již XXI. ročník tohoto namáhavého závodu, byl velmi zdařilý. Zasloužili se o to pořádající příslušníci DSO Lokomotiva a ukáznění závodníci. Velká vyrovnanost startujících učinila závod hodně zajímavý. Po skončení závodu se konalo v nové loděnici v Braníku slavnostní rozdělení upomínkových cen a oficiální zakončení závodu...⁷⁹



Obrázek 54. Těsně před startem do 2. etapy 21. ročníku závodu je zachycena českobudějovická posádka C2T Neubauer – Snížek. (http://budejovicepraha.cz/?page_id=16).

Tabulka výsledků 21. ročníku závodu.

⁷⁹ Rudé právo 8. 6. 1953.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Kopsa – Zaspal	Spartak Nusle Závody 9. května	15:28:38
C2	2	Lenc – Skřivánek	Slavia Praha (VŠ)	15:41:04
C2	3	Sedláček – Brzák	Spartak Modřany Aeropal	15:59:55
C2T	1	Špička – Straka	Spartak Hloubětín Tesla	17:04:55
K1	1	Příhoda	Spartak Praha Motorlet	17:10:32
F2	1	Hlom – Procházka	Baník Jáchymov	15:35:10
F2T	1	Lášek – Lášek	Spartak Modřany Aeropal	16:33:12
F1	1	Neuwirth	Lokomotiva Praha	16:20:57
F1	2	Makalouš	ÚD Rudé hvězdy Praha	16:24:28
F1T	1	Tůma	Dynamo Praha	17:30:20

Ročník 22. (1954)

Tento ročník se jel od pátku 11., do neděle 13. června, byl rozdělen do pěti etap, a jeho pořadatelem byla opět DSO Lokomotiva Praha. V závodě startovalo 53 lodí, z nichž 49 dojelo do cíle. Rozsáhlou reportáž z tohoto ročníku závodu přinesl Československý sport pod názvem: ***Vodácký závod odvahy a vytrvalosti – Budějovice – Praha.***

„...53 lodí odstartovalo v pátek ve 14 hod. z Budějovic na dlouhou a těžkou cestu po Vltavě. K starým překážkám, jezům, peřejím, mělčinám, přibyla nová velká překážka – rozlehlé jezero nad novou přehradou ve Slapech. XXII. ročník letošních „Budějovic“ potvrdil, že zvýšená namáhavost nejdelšího vodáckého závodu spíše přilákala, než odradila mladé i staré vodáky.

Prvá část závodu vedla přes dobrou propust' jezu v Budějovicích k Vrbnu, kterou sjížděli jen kajakáři, kanoisté zde přenášeli. Po Hlubocké oboře na jezu v Purkarci byla první největší zkouška technické zdatnosti jezdců. Šest lodí propust' nezdolalo. První loď Havlíček-Jirásko, Spartak Sokolovo Motorlet, zde musela vzdát. Loď po převrácení měla úplně roztrženou špičku. V dalších etapách však znovu oba závodníci jeli, když se jim podařilo loď opravit. Jeli ovšem další etapy mimo soutěž. Byl to nejlepší důkaz, že žádný vodák nevydrží se dívat na „Budějovice“.

Rychlé tempo závodu, nasazené hned v první etapě, nepolevilo. Vyrovnanost několika závodníků naopak do posledního úseku závodu tempo stále zvyšovala. V sobotu ráno v 7 hod. se startovalo na etapu, která má nejvíce jezů. Ty byly dobře sjízdné s výjimkou Dolního Lipovska, kde ztroskotala mladá dvojice, kanoisté Cinkl-Jilek z Jiskry Týn n. Vltavou. Zákeřná byla propust' jezu na Kořensku, kde kajakář Waitosch ze Slavie Litoměřice zlomil kajak. Mnoho závodníků místo odpočinku spravovalo na Červené lodě, aby mohlo pokračovat v další etapě na Kamýk. Do cíle třetí etapy

závodníci dojížděli všichni unaveni vedrem a překážkami. Posledním nebezpečným jezem se stal Ždákov, kde rozbil švédský kajak Frýd z Jiskry Týn n. Vlt., který měl naději dosáhnout nejlepšího času závodu. Z Kamýka odeslali závodníci pozdravný telegram X. sjezdu Komunistické strany Československa: „Účastníci největšího vodáckého závodu České Budějovice – Praha zdraví při vjezdu na nové Slapské jezero X. sjezd Komunistické strany Československa. Naši vodáci vždy záviděli jiným národům jejich moře a jezera. Nyní díky našim dělníkům a technikům vedeným naší komunistickou stranou, máme i my nové, rozlehlé vodní plochy. Při průmyslové výstavbě našeho státu tvoří se současně i pro náš nejúspěšnější sport podmínky, které jsme nikdy neměli.“

V neděli ráno se odstartovalo na první závodní jízdu po novém jezeře. Již v Županovicích končil proud řeky. Tempo závodu v úmorném vedru zpomalilo a do Cholína dojeli někteří závodníci s novými puchýři na rukou. Pro mnohého každý stisk pádla, každé zabrání bylo již bolestí. Výsledek krátké etapy byl ve znamení nástupu Kachlíka-Malače proti Florovi-Zaoralovi, kteří v Kamýku měli ještě čtyři minuty náskok. Ten se však v další jízdě zkrátil na pouhou minutu a jen s největším vypětím sil se podařilo vedoucí dvojici Florovi-Zaoralovi odrazit nápor na úseku Štěchovice – Praha. Nejlepšího času závodu dosáhla dvojice Charva-Mayer, která jela na skládacím kajaku a získala cenu předsedy SVTVS generálplukovníka Jandy. Největšími jejich soupeři po ztroskotání Frýda byla dvojice z Považské Bystrice Makay-Muth, která ztratila mnoho na prvním úseku, ale stále vytrvale útočila na vedení vítězné dvojice. Bratři Švábové z Olomouce bojovali po celou trať a také Hlom se snažil snížit ztrátu z prvního dne. Proto ve skládacím kajaku jednotlivců byl třetí den nejurputnější boj. Do cíle dojelo 49 lodí.

Celý závod byl pečlivě připraven Lokomotivou Praha a hladce zdolány i přechodné letošní potíže s převážením lodí z Cholína do Štěchovic. V příštím roce se pojedou „Budějovice“ asi na tři celé dny...“⁸⁰

Reportáž Gustava Vlka s několika autentickými fotografiemi z tohoto ročníku přinesl i sportovní týdeník Stadion pod názvem: **Zkušební kámen vodáckých vlastností.**⁸¹

Další obsáhlou reportáž, s rekapitulací dosavadní historie a podrobnými výsledky tohoto ročníku přinesl tehdejší oficiální časopis vydávaný Státním tělovýchovným nakladatelstvím- Sportovní sláva, pod titulkem: **Nejdůležitější vodácký závod světa – České Budějovice-Praha.**

⁸⁰ Československý sport 14. 6. 1954.

⁸¹ Stadion roč. 2. (1954), č. 25.

„...A postupem doby se organisace závodu stále lepšila. Obvykle bývala zastávka v poledne na Červené, nocleh v Kamýku, druhý oběd na Brunšově a odpoledne už zdravivali vítěze v Praze. V roce 1928 dvojice Černý-Oták, jedoucí celou trať v pokleku, vytvořila rekordní čas, který již (pro přehradu) nemůže být překonán. Zajela trať 192 km za 13:18:00 hodin!

Nejdelší vodácký závod světa byl, je a zůstane i v budoucnosti velkým závodem, tvrdou zkouškou nejlepších lidských vlastností: vytrvalé vůle, statečnosti, obětavosti, sebekázně a bojovnosti. A proto bylo správné, že po jedenáctileté odmlce v pořádání (v letech 1938 až 1948) byl uspořádán znovu. Není sporu, že právě „Budějovice“ pro rozmach a růst našeho vodáctví a především kanoistiky měly a stále mají velký význam. Vždyť právě na tomto závodě narůstal lví spár pozdějších mistrů světa a olympijských vítězů. Všichni ti, kteří s pádlem v ruce proslavili naši vlast ve světě, kovali svoje mistrovství na vlnách Vltavy. A důležitost tohoto závodu se dnes ještě násobí. Vždyť právě přehradu nad Prahou téměř znemožňují dříve tolik vžitou pravidelnou nedělní vodáckou turistiku. Proto máme radost, že posledních ročníků závodu se početně zúčastňují mladí borci. Jen houšť a ještě v bohatším zástupu, ať nám vyrostou mnoho dalších znamenitých reprezentantů, jakými byli a jsou zasloužilý mistr sportu Felix Brzák a mistři sportu Karlík, ing. Holeček, Kudrna, Lomecký a další. Proto na shledanou na příštích Budějovicích!...⁸²



Obrázek 55. Dvojice Karlík Fiala při průjezdu českobudějovickou retardérkou. (Foto převzato z časopisu *Sportovní sláva*, roč. 1954, č. 3. Zřejmě však bylo použito foto z ročníku 1953).

⁸² *Sportovní sláva*, roč. 1954, č. 3, s. 86 – 87.

Tabulka výsledků 22. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Flora – Zaoral	ÚDA Praha	12:51:48
C2	2	Kachlík – Malač	ÚDA Praha	12:52:47
C2	3	Baďura – Janů	Slavia Praha (VŠ)	13:08:01
C2T	1	Průcha – Průcha	Spartak Praha AZKG	14:13:13
C2T	2	Matějček – Fiala	Spartak Nusle Závody 9. května	14:22:56
K1	1	Náplava	Baník Třinec	13:18:09
K1	2	Dobal	Jiskra Týn nad Vltavou	13:25:37
K1	3	Kalhous	Spartak Hloubětín Tesla	13:29:21
F2	1	Charva – Mayer	Spartak Nusle Závody 9. května	12:41:46
F2	2	Makay – Muth	Svazarm Považská Bystrica	12:46:47
F2	3	Babánek – Hauptmann	Spartak Nusle Závody 9. května	13:02:30
F2T	1	Lášek – Lášek	Spartak Modřany Aeropal	13:15:42
F2T	2	Dohnálek – Zámečník	Spartak Modřany Aeropal	13:18:29
F1	1	Šváb V.	Slovan Olomouc	13:31:19
F1	2	Šváb H.	Slovan Olomouc	13:34:57
F1	3	Hlom	Baník Karlovy Vary	13:45:11
F1T	1	Pokorný	Spartak Praha AZKG	14:29:01
F1T	2	Vokřál	Lokomotiva Kolín	15:04:06

Ročník 23. (1955)

Vlastnímu závodu, který se jel v tradičním termínu na konci května, v tomto roce předcházela úspěšný pokus o překonání 33 let starého rekordu v jízdě nonstop. O jeho překonání se pokusil Jan Brzák-Felix spolu s Bohuslavem Karlíkem. Trať se oproti roku 1922, kdy byl doposud platný rekord ustanoven, podstatně změnila. Ke stojatým vodám přehrad ve Vraném a Štěchovicích přibyl tento rok ještě jezero Slapské přehrady. Na trati tak bylo již cca. 60 km stojaté vody. Přes toto ztížení trati tito slavní kanoisté rekord v jízdě nonstop zlepšili o více jak 7. hodin na výsledný čas 20 hodin a 10 minut.

O této rekordní jízdě, která měla značný politický podtext, obsírně informoval denní tisk, především pak Rudé právo. „...Kanoisté Felix a Karlík vyjeli v neděli ráno z Českých Budějovic, aby v Den vítězství přivezli do Prahy poselství měst z Povltaví a staveb socialismu. Rekord na této trati z roku 1922 je 27:12 hod. Felix a Karlík se

pokusí o překonání tohoto rekordu i za ztížených podmínek (60 km přehrad – stojaté vody). Kamýkem projeli v 15 hodin. V pondělí ráno jsou očekáváni v Praze...“⁸³

„...Vodáci k 10. výročí osvobození: Do Prahy dorazili čs. vodáci zasloužilý mistr sportu Felix – Brzák a mistr sportu Karlík, kteří absolvovali dálkovou jízdu z Českých Budějovic do Prahy bez zastávky na nejnovějším čs. typu závodní kanoe. V pondělí odpoledne po namáhavé plavně položili k pomníku J. V. Stalina kytice se stuhami od budovatelů vodních staveb na Vltavě a pracujících z Povltaví...“⁸⁴

K rekordní jízdě se váže i osobní vzpomínka Boži Karlíka nazvaná **Budějovice“ dnem i nocí.**

„...Celá naše tělesná výchova a sport skvělým a živelným způsobem se vřadila do rámce oslav 10. výročí osvobození naší vlasti vítěznou Sovětskou armádou. Vznikly mnohé akce bez velkých organizačních příprav jako třeba jedinečný zimní přechod Vysokých Tater našimi vynikajícími horolezci či dálkový pochod našich lyžařů od Krkonoš až po Stalinův štít. A jeden večer u Felixe, právě když byl nemocen a lékař mu radil odpočinek a ležet, což je pro Felixe největší trest, vznikl i náš plán vodácké oslavy desátého výročí naší vlasti Sovětskou armádou.

„Honzo, pojed' z 8. na 9. května „Budějovice“ non stop. Bude to pravá vodácká oslava.“ Rudoarmějci nám před deseti lety dnem i nocí za nepřetržitého boje spěchali na pomoc. Tehdy jsme ani při ranním svítání nechtěli věřit zraku, když se vynořil první sovětský tank. Znova nám myslí proběhly pohnuté dny 5. až 9. května. Bojoval jsem tehdy s Felixem. Naše poslední stanoviště bylo na vyšehradských hradbách nad Vltavou, blízko Yacht klubu, kam jsme tak často dojížděli náš zamilovaný závod „Budějovice“.

Snad to byly ty vzpomínky, které rychle rozhodly. Jedeme, a to na nové kanoi dlouhé 6,50 m. Bude to pro ni opravdová zatěžkávací a rychlostní zkouška. Lod', která dobře projede „Budějovice“, je vždy vhodnou lodí. Dáme jí jméno, které navždy zůstane v srdci všeho našeho lidu, „Dukla“ – místo, kde krví byla zpečetěna nerozborná družba Československa a Sovětského svazu (zkráceno)...“⁸⁵

Zachovala se i poněkud méně zpolitizovaná, a snad i o něco realističtější verze vzpomínky Boži Karlíka ne tuto rekordní jízdu... „Z Českých Budějovic jsme vypluli 8. Května v pět ráno. Bohudík nová lod' byla znamenitá, první obavy se rozplynuly. Ještě jsme měli trochu strach, jestli její délka nebude nepříznivě ovlivňovat ovládání lodě v Červenských proudech, ale i to dopadlo dobře. Od Zvíkova jsme si byli dokonale jistí

⁸³ Rudé právo 9. 5. 1955.

⁸⁴ Rudé právo 10. 5. 1955.

⁸⁵ Lodní sporty, roč. 7. (1955), č. 7, s. 197 – 199.

a ta jistota jako by v nás probudila skrytou energii. Zkrátka šlo nám to, ve tři odpoledne jsme byli v Kamýku.

Za Kamýkem už voda stála a nastala dřina. Posilovali jsme se jen „vykoumanou“ stravou, což byla směs ořechů, čokolády a sušených meruněk, připravená v malých sáčcích. K pití jsme střídali několik druhů sirupů. Vzpomněli jsme si, jak staří pánové z prvních „Budějovic“ vyprávěli, kterak ve svých kánoích měli proutěný košík s víkem a v něm věnec buřtů, chleba a láhve piva. Ale abych našim organizátorům nekřivdil: na loď nám taky dodali dvě vydatná teplá jídla – šunku se zapečenými vejci. První porci v červené a tu druhou zrovna v Kamýku. Tam k nám taky přirazila pramice s lékařem, který nás se svými instrumenty v rychlosti prohlédl, a že je vše v pořádku.

Slapské jezero jako by nemělo konce. Když jsme minuli Bílé skály u Smilovic, přišla menší krize. Dosud jsme pádlovali v kleče, ale tady nás nohy tak strašně rozbolely, že jsme se rozhodli si do loď sednout. Za chvíli ale Honza Brzák zavelil – Vstaň! Pod námi je Tajemňák, ať nás nevidí jako sraby! – Tedy jsme zase klekli a vydrželi už tak.

V osm večer jsme byli na hrázi Slapské přehrady. Loď jsme si tu přetáhli sami, právě tak jako na přehradě Štěchovické. Ve Vraném jsme byli deset minut před jedenáctou a o půlnoci byla Praha před námi. Do tradičního cíle „Budějovic“ u Yacht klubu jsme dorazili dne 9. května v jednu hodinu a deset minut (zkráceno)...⁸⁶

Vlastní závod se jel od pátku 27., do neděle 29. května, a již tradičně byl rozdělen do pěti etap. Jeho pořadatelem byla DSO Lokomotiva Praha, a jeho cíl byl před tzv. Státní loděnicí v Hodkovičkách. V závodu startovalo 51 lodí, z nichž 49 dojelo do cíle. Dva krátké referáty spolu s výsledky přineslo Rudé právo. „...Dnes v pátek bude v Českých Budějovicích odstartován již XXIII. ročník nejdelšího vodáckého závodu světa – České Budějovice – Praha, jehož trať měří 193 km. Letošní závod, který byl zkrácen vzhledem k slapskému jezeru o 26 km, je rozdělen tak, jako v posledních ročnících na pět etap. První vede z Českých Budějovic do Týna nad Vltavou a jede se v pátek odpoledne. V sobotu jsou na pořadu dvě etapy, a to z Týna nad Vltavou do Červené nad Vltavou a z Červené nad Vltavou do Kamýka nad Vltavou. V neděli pokračuje závod závěrečnými dvěma etapami. Závodníci jsou očekáváni v Praze v cíli, který je u státní loděnice v Hodkovičkách kolem 16. hodiny. K závodu je přihlášeno téměř 100 závodníků na 50 lodích...“⁸⁷

⁸⁶ http://budejovicepraha.cz/wp-content/uploads/rekord_nonstop_1955.jpg.

⁸⁷ Rudé právo 27. 5. 1955.

„...Skončil vodácký maraton. Vodácký oddíl Lokomotivy Praha uspořádal ve dnech 27. a 29. května další, v pořadí již XXIII., ročník tradičního vodáckého závodu na trati České Budějovice – Praha. Byl vzorně připraven. Na trati se bojovalo houževnatě, byly však i případy, kdy si závodníci navzájem pomáhali. Bylo tomu zejména na těžkých propustích, kdy ztroskotavší lodi přispěchali na pomoc závodníci ostatních lodí bez ohledu na časovou ztrátu. Mezi startujícími byl také 67letý Nič, který dokončil závod na skládacím kajaku v čase 17:33:14,2 hodiny...“⁸⁸

Na stránkách specializovaného periodika Lodní sporty se hlouběji nad tímto ročníkem rozepsal Boža Karlík. Jeho příspěvek nese název: **XXIII. ročník vodáckého marathonu České Budějovice – Praha.**

„...Závod Č. Budějovice – Praha je základním kamenem v historii vývoje našeho vodáckého sportu. Letošní XXIII. ročník „Budějovic“ se jel ve dnech, kdy jsme slyšeli první radostné zprávy z okresních a krajských spartakiád. Myslím, že radostný a nadšený ruch na našich hřištích a cvičištích vylákal i staré milovníky „Budějovice“, budějovického Zemana, Rákosníka a ostatní. Sjeli se účastníci z Prahy, Bratislavy, Brna, Plzně, Budějovic, Mostu, Liberce, Kojetína, Olomouce, Karlových Var, Nymburka, Kolína. Závod je dnes již opravdovou celostátní soutěží.

Letošní „Budějovice“ ožily přátelskou družbou mladých s těmi nejstaršími. Závod se jel v prostředí, které dokázalo, že v našem sportu nejen dosahujeme světových výkonů, ale že nás též dobře vychovává k obětavosti, ke smyslu pro kolektivní úspěch. Jeden závodník se snažil pomoci druhému při nehodě. Dokončit závod v plném počtu soutěžících, to se stalo nepsaným úkolem všech. Jen 3 závodníci nedojeli – rozbili loď tak, že nešla na místě opravit.

Letošním hrdinou „Budějovic“ se stal 67letý táta Nič. Dvakrát měl ošklivou koupel na zlých úsecích v retardérové propusti v Budějovicích a pod Novomlýnským jezem. Žádná nehoda však tátů neodradila splnit své předsevzetí – dojet.

Rok od roku se více dělí početná účast na turisty a závodníky. Z turistů nám vyrůstají prvotřídní závodníci na dlouhé tratě (bří Průchové, Fiala – Matějček, Špička –Kabrna). V kategorii skládacích kajaků v turistech Pokorný i Sýkora dosáhli výkonů, kterými by se umístili mezi závodníky II. a III. třídy. Slovenským závodníkům, kteří na skládacím kajaku dvojic měli po Kropáčkovi druhý nejlepší čas dne, se závod velmi líbil a soudruh Jelenek sliboval, že na příští ročník ze Slovenska přijede 30 lodí, a my se těšíme, že slovo dodrží.

⁸⁸ Rudé právo – 30. 5. 1955

V kánoích byl v začátku největší boj mezi dvojicí Skřivánek – Dvořáček, kteří měli nejlepší čas v kánoích, a budějovickou dvojicí Polesný – Řepa, která na Letošticích rozbila loď. Od startu až do cíle byl pak souboj dvou dvojic ve III. třídě Psoty – Průši a Fialy – Matějčka, které se ve vedení střídaly. Obě dvojice pěkně ohrožovali bratři Průchové. V kajacích nebylo tak vyrovnaných soubojů jako v kánoích.

„Budějovicům“ neuškodí, že v posledních letech se jim někteří dobří závodníci vyhýbají, ale je otázkou, zda to neškodí těm závodníkům. Náš tradiční závod je stále nejlepší naší školou pro všechny stupně vodácké výkonnosti, to si musí uvědomit všichni vodáci. Nebudou se věčně jezdit jen krátké tratě. „Budějovice“ nám vychovávají závodníky se značnou vytrvalostí. Přivedly nás na myšlenku vytvořit v budoucnu velký etapový vodácký závod.

Nemáme dnes již na mysli závod Bratislava – Budapešť, ale závod Bratislava – Černé moře. Ve všech lidově demokratických státech roste zájem o vodácký sport. Jednou i Dunaj se stane místem družby mezi národy. To je náš dlouhodobý organizační úkol. Vytvořit závod, který by měl ráz cyklistického mírového závodu Praha-Berlín-Varšava. Až se nám podaří uvést takový závod v život, pak se ukáže, jakou důležitost měl závod „Budějovice“ a budeme jednou hodně vděční obětavým pořadatelům DSO Lokomotiva, kteří si náš tradiční závod zamilovali, stejně jako většina závodníků...“⁸⁹

Tabulka výsledků 23. ročníku závodu.

⁸⁹ Lodní sporty, roč. 7. (1955), č. 7, s. 196.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Skřivánek – Dvořáček	Spartak Modřany Aeropal	12:56:25
C2	2	Psota – Průša	Spartak Praha Sokolovo	13:21:21
C2	3	Fiala – Matějčík	Slavia Praha (VŠ) – DA	13:22:39
C2T	1	Ryba – Maleček	Slavia Praha (VŠ)	14:11:31
C2T	2	Hejl – Wiedner	Lokomotiva – Slavia Praha (VŠ)	14:42:41
C2T	2	Dolníček – Utíkal	Slavoj Kojetín	15:20:58
K1	1	Kropáček	Slavoj Praha	12:14:41
K1	2	Beneš	Tatran Brno	12:36:28
K1	3	Huňáček	Spartak Plzeň	12:43:00
F2	1	Pavlačka – Mohler	Dynamo Bratislava	12:17:16
F2	2	Straka – Straka	Spartak Strašnice Tesla	12:33:56
F2	3	Babánek – Mayer	Spartak Nusle Závody 9. května	12:41:10
F2T	1	Zeman – Korda	Lokomotiva Č. Budějovice	13:26:12
F2T	2	Schneider – Lisický	Slavoj Praha Deza	13:47:20
F2T	3	Böhm – Stella	Slavia Praha (VŠ) – Jiskra	14:24:07
F1	1	Šváb	Slovan Olomouc	13:21:50
F1	3	Vach	Tatran Praha	14:32:45
F1	2	Hlom	Baník Karlovy Vary	13:48:21
F1T	1	Pokorný	Spartak Praha AZKG	13:51:48
F1T	2	Sýkora	Slavia ITVS Praha	14:08:45
F1T	3	Kohout	Spartak Nusle Závody 9. května	14:50:32

Ročník 24. (1956)

Tento ročník se konal v nezvyklém termínu na konci léta, konkrétně od pátku 31. srpna, do neděle 2. září 1956. Opět byl rozdělen do pěti etap. Konkrétně v pátek odpoledne České Budějovice – Týn nad Vltavou. V sobotu dopoledne Týn nad Vltavou – Červená a odpoledne Červená – Kamýk. V neděli dopoledne pak Kamýk – Slapy a konečně odpoledne Slapy – Praha Braník. U Slap byl zařazen převoz auty, do Vraného jeli závodníci pohromadě, a ostrý start poslední etapy byl až pod hrází přehrady ve Vraném. Pořadatelem závodu byla tradičně DSO Lokomotiva Praha. Zúčastnilo se jej 70 lodí a více jak 110 závodníků. Pouze 46 lodí však dojelo do cíle. Důvodem toho bylo hlavně velmi špatné počasí. Nezvyklý termín konání závodu souvisel s olympijskými hrami, kdy v tradičních jarních termínech se konaly přípravy na kvalifikace na tento vrchol sezony. O nominaci na OH se ucházela celá řada našich kanoistů, z nichž nakonec ale bylo stejně vybráno jen pět. Závod Č. Budějovice – Praha se konal v době, kdy už byly nominace na OH již uzavřeny.⁹⁰

⁹⁰ XVI. letní olympijské hry v australském Melbourne se uskutečnily ve dnech 22. listopadu až 8. prosince 1956.

Bezprostřední informace a stručné výsledky, a to jak průběžné, tak konečné, přineslo ve svém sobotním a pondělním vydání Rudé právo. „... *V pátek odpoledne byl na plovárně v Českých Budějovicích odstartován XXIV. Ročník tradičního vodáckého závodu České Budějovice – Praha. Na startu se shromáždilo více než 70 lodí, kanoí a kajaků, s více než 110 závodníky. Trať první etapy měřila 36 km a závodníci museli projet celkem sedmi propustěmi. Jako první závodník dorazil do Týna Neuwirth...*“⁹¹

„...*Včera byl zakončen posledními dvěma etapami vodácký maraton Č. Budějovice – Praha. Při poměrně dobré vodě v horním toku Vltavy čekala závodníky v posledních dvou etapách obtížná trať na klidné vodě v přehradách. Po pěkných bojích v tomto nejdelším vodáckém závodě v jednotlivých kategoriích zvítězili...*“⁹²:

K tomuto ročníku vyšla na stránkách časopisu Lodní sporty rozsáhlá reportáž Boži Karlíka pod názvem: **XXIV. ročník závodu České Budějovice – Praha**. Kromě komentáře závodu je v ní i celá řada dalších úvah. Mimo jiné se zde zmiňuje i o II. ročníku branného vodáckého maratonu na Váhu, který byl uspořádán 9. – 10. 8. v úseku Liptovský Mikuláš – Žilina, a také o neuskutečněných plánech na pořádání dlouhého mezinárodního etapového závodu na Dunaji.

„...*Opět jeden ročník závodu vytrvalosti, houževnatosti, který vytvářel tvrdou školu našeho vodáckého sportu. Nebudeme si stále nalhávat, že máme nejdelší vodácký závod v Evropě nebo dokonce na světě. Víme, že dnes naši přátelé v Rumunsku a Bulharsku jezdí etapové vodácké závody 800 a 400 km. U nás bylo mnoho sporů o vhodnosti „Budějovic“. Někteří by nejraději příliš namáhavé závody zrušili. Možná, až nás rumunští vodáci budou předstihovat, budeme zase pro vytrvalostní závody horovat.*

Vývoj vodáckého sportu je dnes zaměřen na rychlost. Trať olympijských disciplín a mistrovství světa vytvářejí určitou specialisaci, k té však není přiložen návod na výchovu lidí, kteří dokáží nejtvrdějším trainingem dosáhnout nejvyššího výkonu. Zapomínáme, že žádný, ani ten nejrychlejší závod, nespočívá jen ve svalech a technice, ale též v srdci a nervech závodníka. Bez pořádných, opravdových chlapů, kteří již něco vydrží, těžko dosáhneme světových výkonů.

Nedívám se na „Budějovice“ jako na závod, který je částí olympijské přípravy nebo přípravy na mistrovství světa, ale jako na závod, který nám vychoval a měl by vychovávat stále nové a nové borce, kteří se dovedou prokousat i řadou porážek k vrcholným vítězstvím, kteří se nezaleknou nikdy žádných překážek, ani soupeřů a nepokládají žádný boj za ztracený.

⁹¹ Rudé právo, 1. 9. 1956.

⁹² Rudé právo, 3. 9. 1956.

Letošní „Budějovice“ byly opět dostaveníčkem mladých i starých. Přátelství mezi mladými a starými vodáky vyrůstá právě mezi účastníky nejnamáhavějšího závodu. Toto přátelství postrádáme v jiných závodech, zejména kvalifikačních na různé zájezdy do zahraničí. Když pro nic jiného, tak alespoň pro výchovu smyslu pro nutnost práce v kolektivu, pro výchovu k přátelství, přímosti, slušnosti, obětavosti jednoho k druhému budeme vždy bojovat „Budějovice“ a jim podobné závody.

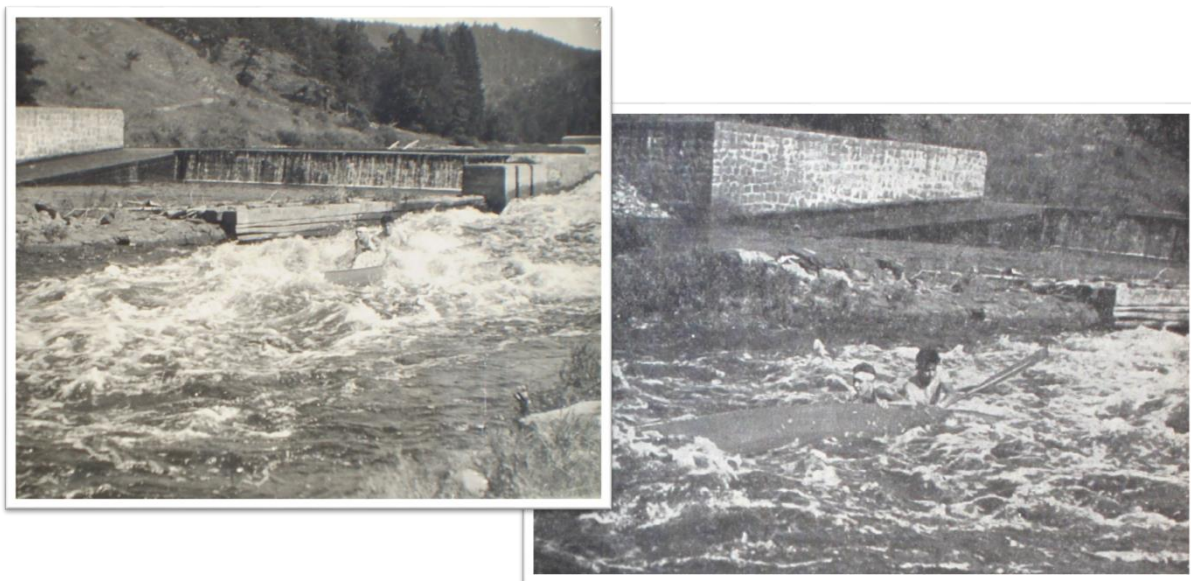
Věřím, že se nám jednou podaří vytvořit na Dunaji závod, který by byl na vodě protějškem světového cyklistického závodu Praha – Berlín – Varšava. Po dlouhém přesvědčování získal jsem pořadatele a přišla nabídka na jeho založení. Byla zamítnuta námi. Vedení sekce v obavách, že v olympijském roce by to bylo příliš mnoho starostí, návrh nepřijalo. Ale bez starostí a obětavé práce všech není cesty vpřed. Pokud budeme vytrvat v omylu, že veškerá práce je v péči o vynikající výkony našeho národního družstva, nebudeme dosahovat právě toho, na co byla naše práce nejvíce zaměřena.

Na „Budějovicích“ jsem se vždy přesvědčil, co vše člověk dokáže, co vydrží. Někdy je to na celé trati jen vlastní boj nad sebou, když již na prvních jezích něco nevyjde a časovou ztrátu nelze dotáhnout. Bez ohledu na překážky, neúspěch v začátku, jede se vždy dál s jedním přáním – dojet.

Proto se mi líbil i průběh letošního ročníku. Mladí i starí bojovali ve všech kategoriích tak, jak jsme na „Budějovicích“ zvyklí. Nebylo rozhodující, zda mají ztrátu nebo velký náskok, bojovali pro vlastní boj alespoň o vítězství v některé etapě, když již nemohli dosáhnout celkového vítězství. To je právě ta bojovnost, která je v každém z nás, a je třeba ji probudit a upevnit.

„Budějovice“ nejsou již závodem Prahy. Z mnoha krajů každoročně se sjíždějí závodníci, kteří třeba ani jiné závody nejezdí. Dokazuje to, že „Budějovice“ mají pro některé již své kouzlo. Účastníci mi jistě dají za pravdu, že „Budějovice“ jsou i dobrou a tvrdou školou pro celý pořadatelský a rozhodčí sbor. Poslední ročníky, pořádané Lokomotivou, dokázaly, že pečlivě připravovaný a organisovaný závod získává vytrvalé příznivce. Těm, kteří neodpovědně podají přihlášky a neshodí, bych chtěl říci, že nepřijít na start takového závodu pokládám za zbabělost. Bylo by správné, aby oddíly při přihláškách ručily za start do výše nákladů, vzniklých neúčastí přihlášeného závodník...“⁹³

⁹³ *Lodní sporty*, roč. 8. (1956), č. 10, s. 314 – 315.



Obrázek 56. Propust jezu Letošicích patřila tradičně k těm nejtěžším, a také fotografie velmi vyhledávaným. O obtížnosti průjezdu se přesvědčila v roce 1956 i tato dvojice. (*Lodní sporty roč. 8 (1956), s. 315*). Jedná se pravděpodobně o vítěznou loď v kategorii C2T Roušavý - Vokřál z Lokomotivy. Kolín (pozn. aut.).

Tabulka výsledků 24. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Dušek – Dolejš	ÚDA Praha	12:14:58
C2	2	Baďura – Janů	DA Litoměřice-Bratislava	12:18:36
C2	3	Vlček – Skřivánek	Slavoj PAC Praha	12:25:30
C2T	1	Roušavý – Vokřál	Lokomotiva Kolín	14:21:37
C2T	2	Hladký – Balcar	Spartak Modřany Aeropal	14:31:00
C2T	3	Ňanika – Dalibaba	Spartak Modřany Aeropal	14:39:05
K2	1	Plaňanský – Plaňanský	Jiskra Týn nad Vltavou	11:05:42
K2	2	Hašek – Pluskal	DA Litoměřice	11:18:14
K2	3	Kodet – Dostál	DA Litoměřice	11:56:04
K1	1	Kadeřábek	Spartak Nusle Závody 9. května	11:42:58
K1	2	Rosa	DA Litoměřice	11:57:32
K1	3	Šváb	Spartak Nusle Závody 9. května	12:00:24
F2T	1	Dusil – Kohout	Spartak Praha Motorlet – Spartak Nusle Závody 9. května	13:00:53
F2T	2	Tomášek-Lama	Jiskra Mšeno	14:38:42
F2T	3	Nohejl – Novák	Slovan Státní banka Praha	14:51:20
F1	1	Pokorný	Spartak Praha AZKG	13:26:04
F1	2	Hlom	Baník Karlovy Vary	13:27:49
F1	3	Babánek	Spartak Nusle Závody 9. května	13:32:52
F1T	1	Paleček	Lokomotiva Nymburk	15:35:35

Ročník 25. (1957)

Tento ročník závodu se konal od pátku 31. 5., do neděle 2. 6. Jel se celé tři dny, když start byl v pátek již v 8:30 hod., a byl rozdělen do šesti etap. První vedla z Č. Budějovic do Týna nad Vltavou, druhá z Týna do Červené nad Vltavou. Zde bylo

přenocování. V sobotu závod pokračoval třetí etapou z Červené do Vestce, a odpoledne čtvrtou z Vestce do Hrazan. Zde účastníci podruhé přesпали. V neděli byl závod zakončen dopolední pátou etapou vedoucí z Hrazan do Štěchovic, a následně šestou odpolední ze Štěchovic, do Braníka.⁹⁴



Obrázek 57. Mapa s vyznačenými šesti etapami jubilejního 25. ročníku závodu. (Vystřiženo z filmu: Hampl, V. (režie), Fojtík, M., & Šmajsl, J. (kamera). (1957). *České Budějovice – Praha*).

Pořadatelem závodu byla opět Lokomotiva Praha.⁹⁵ Cíl byl před její loděnicí v Braníku. Zúčastnilo se jej 131 závodníků na 76 lodích. Do cíle dojelo 54 lodí. Závod se jel za nízkého stavu vody.⁹⁶ Krátkou noticku k tomuto ročníku přineslo Rudé právo pod titulkem: **Vodáci jeli jubilejní „Budějovice“.**

„...Před loděnicí Lokomotivy Praha v Braníku byl v neděli cíl jednoho z jednoho z nejnámáhavějších vodáckých závodů – marathonu České Budějovice – Praha.

K tomuto jubilejnímu XXV. ročníku nastoupilo v pátek ráno na Sokolském ostrově v Českých Budějovicích 131 závodníků na 76 lodích. V 6 etapách: z Českých Budějovic do Týna, z Týna do Červené, z Červené do Vesce, z Vesce do Hrazan, z Hrazan do Štěchovic a ze Štěchovic do Prahy překonali závodníci 186 km, při čemž z toho plných 110 km jeli téměř na stojaté přehradní vodě...“⁹⁷

⁹⁴ Podle komentáře filmu: Hampl, V. (režie), Fojtík, M., & Šmajsl, J. (kamera). (1957). *České Budějovice – Praha*.

⁹⁵ Tehdy už TJ- tělovýchovná jednota, pozn. aut.

⁹⁶ Podle komentáře filmu: Hampl, V. (režie), Fojtík, M., & Šmajsl, J. (kamera). (1957). *České Budějovice – Praha*.

⁹⁷ Rudé právo 3. 6. 1957.

Mnohem obsáhlejší reportáž E. Babánka vyšla na stránkách Stadionu pod názvem:

Jubilejní Budějovice.

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

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

Proč se poškodí tolik lodí? To je další otazník. Inu proto, že při závodě není čas na prohlížení stavu propustí. Vodák se řídí buď podle toho, co dělá ten před ním, nebo svými zkušenostmi. Někdy také doplatí na diváky, kteří chtějí mít zajímavou podívanou, pochopitelně více vzrušující při projíždění než při přenášení lodí. Proto obyčejně dávají znamení k průjezdu. Viděl jsem před sebou kajakáře, který na „švédě“ projížděl vysokou propust v Rejsíkově. Diváci ho pobízeli ke sjetí. Za dvě minuty nato ho vytahovali bidlem a z lodi zbyla jen špička.

Na tak dlouhé trati se přihodí ledacos. Vždyť je to na 80 000 záběrů pádlem! Kolik vůle musí každý mít, aby přemohl bolesti v ramenou, v kolenou, a u kajakářů v sedacích partiích. A přece nesmí závodním vynechat ani jediné tempo, má-li se umístit mezi prvními. V takovém závodě, v boji se soupeři, ale i s vodou a s čekánými i nečekánými překážkami, je k vítězství třeba víc než dostatek tréningu a stylové jízdy! Hlavně neochabující vůle dokáže překonat kritické stavy, které se u každého během jízdy několikrát dostaví. Kdo je připraven na všechny eventuality a ještě k tomu má trochu štěstí, ten má naději na vítězství.

Letošní ročník byl důstojný svému významu i jubileu. Jak počtem závodníků, tak i délkou trati. Po prvé od vybudování slapské přehrady se projížděly všechny přehrady. Překonat devadesát kilometrů téměř stojaté vody, kdy je vodák odkázán jen na sílu svých paží, není maličkost. A kdo kajak nebo kanoi, umí plně ocenit čas 13:13:41 hod., kterého dosáhli na těch 188 „budějovických“ kilometrech letošní absolutní vítězové, mistr sportu Vambera a Holý na švédském kajak. Museli ovšem o vítězství perně

bojovat s výbornou dvojicí Beránek – Rozmara z Dukly Litoměřice, i s vlnami v Horním Lipně, kde se převrhli.

I když tento závod nevyhladí formu závodníků na krátkých tratích, pokud mají bezprostředně před sebou kvalifikační závody, poslouží přece k celkové fyzické zdatnosti a hlavně k upevnění vůle. A těmito vlastnostmi hýřili vždy naši přední vodáci – Felix, Karlík, Kudrna, Holeček a Cígner -, když nás reprezentovali na olympijských hrách a v řadě mezinárodních závodů. Děkovali za ně právě „Budějovicím“, které jezdili za daleko horších podmínek, než se jezdí závody dnes. Dříve se spalo na slamnicích ve společné místnosti a stravu si kupovali závodníci ze svého. Dnes se stravují a spí v nejmodernějších hotelích a mají též postaráno o dokonalou zdravotnickou službu. Na příklad letos provedli lékaři včetně masáže na 240 zákroků. Podmínky, jaké mají závodníci při tomto závodě, jsou úměrné jejich dobrým výkonům.

A dobrým výkonům všech, kteří letošní vodácký marathon dojeli, tleskalo při příjezdu do Prahy tisíce diváků vroubících vltavské břehy...“⁹⁸

Na stránkách Sportovní slávy popsal jubilejní ročník závodu i Bohuslav Karlík pod titulkem: **Jubileum krásy a chlapeckých ctností.**

Letošní XXV. ročník závodu si v ničem nezadal s předcházejícími. Obětavým pořadatelům, vodákům Lokomotivy Praha, patří dík za porozumění potřebám našeho sportu, dík za to, že se uskutečnění tohoto historického závodu znovu ujali. 55 lodí odstartovalo z Budějovic. Nízký stav vody si však na každé těžké propusti vyžádal svou daň. Byly rozbité lodě, otlačená kolena, puchýře rukou, žízeň i chvíle malomyslnosti na zdánlivě nekonečných hladinách přehradních jezer. „Budějovice“ zůstaly školou pro život; i dnes vychovávají pevnou vůli, učí překonávat obtíže, nesnáze, nebezpečí. V příštích letech pohltí mohutná jezera přehrad poslední peřeje i obávané „šlajsny“ nejtěžších jezů. Ale řeka, spoutaná tvůrčí silou práce, zůstane navždy krásnou a bude nám v duchu „Budějovic“ i nadále vychovávat mladé muže k chlapecké tvrdosti i statečnosti. Když povedeme mládež k lásce k řece, k odříkání, pak tradice „Budějovic“ zůstane provždy živou. Pro slávu československého vodáckého sportu!...“⁹⁹

Tabulka výsledků 25. ročníku závodu.

⁹⁸ Stadion, roč. 5 (1957), č. 24.

⁹⁹ Sportovní sláva, 1957, č. 2, s. 128 – 131.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Polesný – Fuka	Dynamo Č. Budějovice	15:44:06
C2	2	Kopsa – Dvořák	Spartak Nusle Závody 9. května	16:14:48
C2	3	Lenc – Lenc	Jiskra Bechyně	16:18:50
C2T	1	Čermák – Zápal	RH Praha - Svazarm Praha	18:16:47
C2T	2	Růžička – Jurečka	Lokomotiva Nymburk	18:56:10
C2T	3	Laník – Mandutz	Lokomotiva Nymburk	18:56:42
K2	1	Vambora – Holý	Slavia Praha (VŠ) - Spartak Nusle Závody 9. května	13:13:41
K2	2	Beránek – Rozmara	Dukla Litoměřice	13:20:47
K2	3	Keri – Plzák	Dukla Litoměřice	13:31:05
K1	1	Jelínek	Spartak Praha Sokolovo	14:36:52
K1	2	Jindřich	Jiskra Kolín	15:26:08
K1	3	Řepa	Dynamo Č. Budějovice	15:52:00
F2	1	Charva – Babánek	Spartak Nusle Závody 9. května	16:06:02
F2T	1	Randák – Sýkora	Lokomotiva Nymburk - Slavia ITVS Praha	16:06:20
F2T	2	Vráblík – Blecha	Svazarm Kolín	17:43:45
F2T	3	Nohejl – Novák	Slovan Státní banka Praha	18:41:39
F1	1	Pokorný	Spartak Praha AZKG	17:20:42
F1	2	Hlom	Baník Karlovy Vary	17:40:35
F1T	1	Mach	Jiskra Sokolov	18:09:32
F1T	2	Liška	Spartak Modřany Aeropal	18:30:03
F1T	3	Šimůnek	Jiskra Sokolov	18:30:10

Ročník 26. (1958)

Tento ročník závodu se konal od pátku 30. 5., do neděle 1. 6. Tentokrát byl ale rozdělen do šesti etap. Z 53 startujících lodí dojelo do cíle 49 lodí. Ihned ve svém pondělním vydání přineslo stručné výsledky, a zprávu o něm Rudé právo pod titulkem: ***Vodácký maratón Čes. Budějovice – Praha.***

„...V neděli byl zakončen tradiční vodácký maratón České Budějovice – Praha. Byly absolvovány poslední dvě etapy Cholín – Štěchovice a Štěchovice – Praha...“¹⁰⁰

Závodu byla věnována jedna celá strana Stadionu nadepsaná stručně: ***Ne chlapíci, ale chlapi.***

„...Po tři dny jim patřila Vltava. Po tři dny s ní bojovali. Kladla jim do cesty z Budějovic přeje, hnala na ně útokem vod v propustích i nekonečnými jezery přehrad s větrem foukajícím vždy proti nim. Stovka mužů se s ní porvala. Jejich pádla kilometr za kilometrem vyrážela punc nejdelšímu vodáckému závodu světa. A pak se objevil cíl –

¹⁰⁰ Rudé právo 2. 6. 1958.

*Praha. Pojednou únava spadla a zůstal jen pohled na řeku. Jsi krásná, Vltavo! Řeka jen poslala vlnky na pozdrav: „Na shledanou, chlapíci!“ ...*¹⁰¹



Obrázek 58. K tomuto obrázku byl následující komentář: Výborně, děvčata! Byli dva a byli z Chebu. Ze Spartaku. Chtěli jet „Budějovice“ a poslali si ke startu švédský kajak. Pak si to rozmysleli. Nejeli. Byly dvě a byly z Chebu. Ze Spartaku. Nechtěly jet „Budějovice“, ale na startu byl švédský kajak. Ujaly se ho! Jely. Jedna se jmenuje Beránková a druhá Krejčíková. Nezalekly se těch 188 kilometrů. Dojely se závodníky do Prahy. Lidé u cíle – i když ony pochopitelně v závodě nestartovaly – jim tleskali. Právem! Byli na soustředění a nechtěli jet „Budějovice“. Lodě si ke startu také neposlali. Naši reprezentanti! Byli by patrně na kvalifikační závody 14. června příliš unaveni. Kdo jim a jejich trenérům má plácát? A na co jim plácát? (Foto Josef Pilmann. Stadion, roč. 6 (1958), č. 23).

¹⁰¹ Stadion, roč. 6 (1958), č. 23.

Tabulka výsledků 26. ročníku závodu

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Polesný – Fuka	Dynamo Č. Budějovice	14:09:22
C2	2	Hanák – Malač	Dynamo Brno	14:36:18
C2	3	Kampf – Pouzar	Dynamo Č. Budějovice	14:43:14
C2T	1	Novák – Andr	Spartak Praha Sokolovo	16:42:58
K2	1	Šajtar – Pokorný	Slavie Žabovřesky	15:50:56
K2T	1	Randák – Sýkora	Lokomotiva Nymburk	14:40:15
K1	1	Pinkas	RH Hradec Králové	15:49:12
K1	2	Babánek	Spartak Praha Sokolovo	15:58:09
K1	3	Mach	Baník Sokolov	16:20:56
K1T	1	Zeman	Jiskra Železný Brod	15:54:18
F2	1	Peřina – Gergel	Jiskra Poděbrady	12:41:34
F2	2	Bucák – Tátoš	RH České Budějovice	12:47:26
F2	3	Dostál – Kodet	Spartak Praha Motorlet	12:58:58
F1	1	Liška	Spartak Děčín	13:51:45
F1	2	Zelinka	Spartak Praha Sokolovo	14:01:09
F1	3	Boubín	Spartak Děčín	14:06:32

Ročník 27. (1959)

Poslední ročník závodu se uskutečnil od pátku 29. 5., do neděle 31. 5. 1959, a opět byl rozdělen do šesti etap. Zúčastnilo se jej přes 85 lodí, z nichž 69 dojelo do cíle.¹⁰² S tím, že se jedná o definitivně poslední ročník, se již delší dobu počítalo. Svědčí o to i nostalgický tón ve většině jeho komentářů.

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

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

Velmi nostalgicky byla laděna obrázkové reportáž Stadionu, která vyšla pod stručným názvem: **Po XXVII. z Českých Budějovic do Prahy.**

„...Zavolala jsi a my neodolali. Zase jsme si stiskli ruce na Sokolském ostrově a zamávali na sebe. Co jsi pro nás připravila na dalekou cestu? Odpovědělas: „Peřeje a propusti, přistrčení vlnkou do vln.“

Opravdu, tam, kde jsme nejméně čekali, na Saníku a na Červené. Spolčila jsi se s větrem a deštěm na hladině Slapské přehrady. „Copak, hoši“ smály se zelené stráně a modré hvozdy. Na koupel jsme zvyklí. Na déšť a vítr jsme odpověděli silou a vytrvalostí.

¹⁰² Údaje o počtech účastníků a o počtech v cíli klasifikovaných lodí se bohužel v jednotlivých pramenech, stejně tak jako u většiny předchozích ročníků, poněkud liší.

¹⁰³ Rudé právo 1. 6. 1959.

Dokonce u Tajemňáku jsme jeli hodni Honzy Felixe, naplno, jako ve finiši. Teprve ze Štěchovic bylas hodná. Tam jsi se dověděla, že se máme navždy rozloučit, že závod České Budějovice – Praha má zůstat již jen listem v kronice kanoistiky.

Neboj se! My se, stříbropěnná, s tebou nerozejdeme. My se máme spolu, Vltavěno, příliš, příliš, rádi...¹⁰⁴



Obrázek 59. Obrázkovou reportáž s velkou fotografií na titulní straně z posledního ročníku závodu přinesl Stadion. Vlevo je zachycena dvojice Psota – Havel těsně před uděláním v propusti jezu v Podolsku. Uprostřed se usmívá vítězná posádka K2, i absolutního pořadí, Holý – Jelínek. Vpravo nahoře je zachycen kajakář Koslowski. Foto Josef Pilmann. Stadion, roč. 7 (1959), č. 23. (Fotografie jsou v jiném uspořádání).

¹⁰⁴ Stadion, roč. 6 (1958), č. 23.

Tabulka výsledků 27. ročníku závodu.

Kategorie	Pořadí	Závodníci	Klub	Čas
C2	1	Poláček – Antoš	Žižka Praha	16:53:57
C2	2	Lhoták – Dorazil	Spartak Praha Stalingrad	17:55:15
C2T	1	Bouda – Mičan	Lokomotiva Č. Budějovice	17:11:03
C1	1	Rufer	Lokomotiva Nymburk	19:29:51
C1	2	Novák	Slavoj Vyšehrad	19:36:21
K2	1	Holý – Jelínek	Spartak Nusle Závody 9. května – Spartak Praha Sokolovo	13:16:19
K2	2	Jindřich – Hájek	Jiskra Kolín	13:29:39
K1	1	Pavelec	Lokomotiva Nymburk	14:57:14
K1	2	Vaněk	Spartak Děčín	15:05:18
F2T	1	Selecký – Němeček	Slavia Praha (VŠ)	15:57:37
F1	1	Šváb V.	Slovan Olomouc	16:14:16
F1	2	Šváb H.	Slovan Olomouc	16:38:17
F1T	1	Kožmín	Spartak Praha Sokolovo	17:02:54

6 Závěr

Kanoistický závod České Budějovice – Praha s přirozenými překážkami, dlouhý 189 km byl a je Internetová galerie historických fotografií z Povltaví) svojí délkou a povahou jedinečným, a to jak v Evropě, tak ve světě. Volba zpracování historie jeho 27 ročníků roztažených do 37 let, se ukázala mimořádně šťastnou, a to jak z hlediska celkové nosnosti tématu, tak jeho zajímavosti a zejména dostupnosti pramenů a zdrojů.

Závod vzniknul velmi nenápadně, když jeho první ročník byl uspořádán spíše amatérsky a byl spíše hazardem se zdravím a bezpečností účastníků než promyšleně uspořádaným závodem. Dá se říci, že rozruch vzbudil až zpětně, a pořadatelé se z něj také poučili a závod v následujících ročnících rozumně rozdělili do etap. Celá dvacátá léta byl spíše komorní záležitostí, k čemuž jistě přispěla i jeho extrémní obtížnost a nevypočitatelnost podmínek, za kterých jednotlivé ročníky probíhaly. Větší popularitu závodu přinesla až 30. léta, což nepochybně souviselo s úspěchy našich kanoistů na ME a OH. Naši úspěšní kanoisté, kteří v té době patřili k absolutní světové špičce, totiž pravidelně plnili jeho startovní a výsledkové listiny. Paradoxně v době kdy závod začal patřit k našim nejsledovanějším sportovním podnikům, se začaly objevovat návrhy na jeho zrušení, nebo alespoň jeho výraznou změnu. Když už se zdálo, že jeho jubilejní 15. ročník bude navždy poslední, tak se paradoxně objevily snahy o jeho zařazení do oficiální termínové listiny IRK. Všechny debaty o budoucnosti závodu, a to jak akademické, tak věcné, přerušila 2. světová válka.

Po druhé světové válce byl závod obnoven v roce 1948. Kategorie těžkých a lehkých deblkanoí a skládacích deblkajaků byly rozšířeny i o rychlejší švédský kajak jednotlivců i dvojic. Počet účastníků v 50. letech utěšeně narůstal, vypisovány byly i kategorie juniorů a veteránů. Měnil se počet etap a zastávek (6 etap ve 3 dnech), místo cíle (Veslařský ostrov, loděnice pražské Sparty v Braníku) a přibývaly i partie, které závodníci překonávali přesunem „po souši“. Napuštěním Štěchovické přehrady a následným napuštěním Slapské přehrady ubylo přirozených úseků řeky a podstatně se změnil charakter celé druhé části závodu.

V roce 2010 došlo naplnění snah o znovuoobnovení závodu. I když se jedná o svojí podstatou zcela jinou záležitost, tak od této doby se začala opětovně psát historie tohoto slavného závodu. A to je každopádně dobře.

Na úplný závěr slova Přemysla Duška, vítěze z roku 1956, která stručně a výstižně vystihují tento závod: „...*Byla to skvělá myšlenka našich vodáckých předků uspořádat tento závod na řece plné přírodních krás. Bylo krásné jet po trase dávných vorařů a projíždět jejich propusti. Sám závod byl mou nejtvrděší sportovní zkouškou*

*vytrvalosti a vůle jakou jsem. v životě podstoupil. Natrvalo mi zůstal v paměti a dodnes mi pomáhá uspět i v dalším sportovním soutěžení. Škoda, že závod a řeka natrvalo zmizely pro nové generace vodáků...*¹⁰⁵

¹⁰⁵ http://budejovicepraha.cz/?page_id=306.

Seznam zkratek

ČAC – Český atletický klub.
ČKK Praha – Český klub kanoistů v Praze
ČOS – Česká (Československá) obec sokolská.
ČOV (ČSOV) – Český (Československý) olympijský výbor.
ČSD – Československé státní dráhy.
ČSSR – Československá socialistická republika (oficiální název Československa v letech 1960 – 1989).
ČSTV – Československý svaz tělesné výchovy (1957 – 1989).
ČÚV ČSTV – Český ústřední výbor Československého svazu tělesné výchovy (1969 – 1989).
ČYK – Český Yacht klub Praha, a pobočka Č. Budějovice.
DKVS Praha – Důstojnický klub vodních sportů Praha.
DSO – Dobrovolná sportovní organizace + název (obecně platné 1953 – 1956).
ICF – International Canoe Federation (Mezinárodní federace kanoistiky od roku 1946).
Iroquois Praha – Klub Kmene Iroquois (kanoistický).
IRK – Internationale Repräsentantschaft für Kanusport (Mezinárodní kanoistická federace 1924 – 1946).
KČT/KČST – Klub českých (československých) turistů.
KČV Praha – Klub Českých Vodáků Praha.
KNV – Krajský národní výbor (vyšší článek státní správy).
KVS Praha – Klub vodních sportů Praha.
KVT Praha – Klub vodních turistů Praha, někdy Vodáci klubu turistů Praha, nebo Vodáci pražského odboru KČST.
Řeka Praha – Řeka klub pro vodní sporty Praha.
ONV – Okresní národní výbor (střední článek státní správy).
ms., zms. – mistr sportu a zasloužilý mistr sportu (oficiální tituly udělované za vynikající sportovní výsledky- zpravidla medaile na OH, MS nebo ME).
SK Č. Budějovice – Sportovní klub Č. Budějovice.
SKEP Praha – Sportovní klub zaměstnanců Elektrických podniků Praha.
SKS – SK Smíchov, Sportovní klub Smíchov.
STAR – Sportovní tělocvičné automobilové rozmanitosti (časopis).
TC Praha – Touring Club, sekce Praha.
TJ – tělovýchovná jednota + název (obecně platné od roku 1957).
Varjag Praha – Klub oldskautů Varjag (kanoistický).
VS Praha (VSK Praha) – Vysokoškolský sport Praha.
VT – výkonnostní třídy ve sportu a turistice (dělení sportovců podle výkonnosti používané hlavně v 50. a 60. letech) Byly tři základní - I. – III.(+ mistrovská) a VTM – výkonnostní třídy mládeže.
ZKK Vltava Praha – Závodní Kanoisté Vltava Praha.
ZSJ – Závodní sokolská jednota + název (obecně platné 1948 – 1952).
ZÚ – Zemský úřad (vyšší článek státní správy).
Zkratky lodních kategorií: C= kánoe (Canadier), C1 – kánoe jednotlivci, C2 – kánoe dvojic. F= skládací kajak (Faltboot), F1 – skládací kajak jednotlivci, F2 – skládací kajak dvojic. K= Kajak, K1 – kajak jednotlivci, K2 – kajak dvojic. Kategorie vypisované pro závod Č. Budějovice – Praha jsou podrobně vysvětleny na počátku kapitoly 5 této práce.

Prameny a literatura

Archivní fondy a sbírky

Státní ústřední archiv Praha. ZÚ 1911 – 1920, XI-160, Praha sign. 0-6, 1423/14, Výnos z 1. 5. 1914 Z 8 A 1423 - 121748.

Okresní archiv České Budějovice. Fondy místní povahy. Tělocvičné a sportovní spolky. ČYK Č. Budějovice, 180 C/19.

Okresní archiv České Budějovice. Sběrka listin a plánů ke vložce vodní knihy.

Okresní archiv České Budějovice. Sběrka map a plánů.

Staniční kniha ČYK Č. Budějovice vedená v období 1928 – 1940.

Osobní archiv Miroslava Čapka, bývalého funkcionáře ČYK České Budějovice.

Periodika

Československý sport, roč. 1954.

Jihočeské listy, roč. 1922 - 1938.

Jihočeský sportovní týdeník, roč. 1 (1922 – 1923) – 5 (1926 – 1927), 7 (1928 – 1929), 8 (1929 – 1930), 10 (1931 – 1932) – 15 (1936 – 1937).

Kanoe a kajak (Časopis svazu kanoistů RČS), roč. 1934 – 1948.

Lidová demokracie 1948.

Lodní sporty, roč. 1 (1949) – 8 (1956).

Národní listy, roč. 1913.

Národní politika, roč. 40 (1922) – 55 (1937).

Práce, roč. 1948 – 1955.

Republikán, roč. 1922.

Rudé právo, roč. 1950 – 1959. [Digitalizovaný archiv časopisů Ústavu pro českou literaturu AV ČR].

Ruch v tělovýchově a sportu, roč. 1948 – 1952.

Stadion, roč. 1 (1953) – 7 (1959).

Sportovní sláva, roč. 1954 – 1957.

STAR, roč. 1926 – 1938.

Vodní sporty, roč. 1926 – 1933.

Zprávy, roč. 1904.

Tištěné prameny

Padesát let Klubu československých turistů. (1938). Praha: KČST.

Památník československé tělesné výchovy a sportu. (1947). Bratislava: Nakladatelství Josef Zatloukal.

Yachetní sport, kanoe, vodní turistika. (1931). Praha: ČYK.

Plány a mapy

Okolí Příbramě, Březnice a Kamýka n. Vltavou. Turistická mapa. (1939). Praha: KČST. [Měř. 1:75 000]

Střední Povltaví. Soubor turistických map. (1978). Praha: Kartografie. [Měř. 1:75 000]

Vodácká mapa Vltavy. (1955). Praha: Ústřední správa geodesie.

Wanderkarte vom Ausgangspunkte Budweis. Praha: N. Wesely. [Měř. 1:150 000].

Literatura

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

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

Hubert, M. (Eds). (2008). *Lodě a plavba na střední Vltavě.* Praha: Mare-Czech.

Karlík, B. (1955). *Čtvrt století v čele vodáků.* Praha: STN.

- Kohoutek, V., Kössl, J., Šulc, J. & Vacek, V. (1982) 70. výročí založení organizované kanoistiky v ČSSR. Praha: ČÚV ČSTV.
- Kössl, J. & Waic, M. (1992). *Český tramping 1918 – 1945*. Praha + Liberec: Práh + Ruch.
- Plicka, K. (1965). *Vltava*. Praha.
- Semotánová, E. (2014). Tváře české krajiny. *Živá historie*, č. 10, 20 – 23.
- Smotlacha, F. (1935). *Vývoj a dějiny kanoistiky a vodní turistiky v Československu*. Praha.
- Štumbauer, J. (1992). *Dějiny spolkové tělesné výchovy a sportu v Českých Budějovicích od poloviny devatenáctého století do roku 1938*. (Habilitační práce). Praha: Univerzita Karlova - Fakulta tělesné výchovy a sportu.
- Teklý, V (1936). *Kilometráž českých řek*. Praha: KČST.
- Teklý, V (1947). *Kilometráž českých řek. II. doplněné vydání*. Praha: KČST.
- Teklý, V (1938). Vodáctví v Klubu čs. turistů. In: *50 let Klubu čs. turistů*. Praha: KČST.
- Teklý, V. (1955). *Vodní turistika*. Praha: STN.
- Teklý, V. (1955). *Kilometráž českých řek. III. vydání*. Praha: STN.
- Wála, K. (1928). *V kanoích napříč Evropou*. Praha: Čs. grafická unie.

Elektronické a internetové zdroje

- Čáslavský, K., & Vantuch, P. *Hledání ztraceného času – Slunce, voda, vzduch*.
- Čáslavský, K., & Vantuch, P. *Hledání ztraceného času - Sporty všeho druhu*. Díly 1 – 3.
- Čáslavský, K., & Vantuch, P. *Hledání ztraceného času – Vltava v obrazech*. Díly 7, 19 – 36, 40 – 53, 55 – 69, 71 – 77.
- České Budějovice a okolí ve 20. století. Prodejní DVD*. (2014). Most: Jaroslav Hron.
<http://archivnimapy.cuzk.cz/>
- http://budejovicepraha.cz/?page_id=16 a 139-191.
- http://budejovicepraha.cz/wp-content/uploads/vysledky_historie.pdf
- http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=9&ved=0CEwQFjAI&url=http%3A%2F%2Fwww.hydromagazin.cz%2Fdownload%2Fvysledky_historie.xlsx&ei=KlgtVe3ABM6uacSpgfAD&usg=AFQjCNHl7Khu4b4PshXwX8gcKzqUgLIUYA&bvm=bv.90790515,d.bGQ.
- <http://www.staravltava.cz>. *Vltava. Internetová galerie historických fotografií z Povltaví se zvláštním zřetelem na Povltaví střední*. Album současných a historických fotografií.
- <http://sechtl-vosecek.ucw.cz>. Album historických fotografií.
- <http://www.scheufler.cz/cs-CZ/fotohistorie/fotoarchiv.html>.
- <http://www.tjkotva.estranky.cz/clanky/historie-kvt/kvt-a-zavodni-vodacka-cinnost.html>.

Filmy

- Automatic film. *Svatojánské proudy*. Praha: Národní filmový archív.
- Hampl, V. (režie), Fojtík, M., & Šmajsl, J. (kamera). (1957). *České Budějovice – Praha*. Slavia film. *Plavba po vorech z Hluboké do Štěchovic*. Praha: Národní filmový archív.
- Stará Vltava*. Praha: Národní filmový archív.
- Vltava v obrazech*. Praha: Česká televize.

Přílohy

Příloha 1 (DVD).

Film natočený Československým armádním filmem o délce 11:26 min. Hampl, V. (režie), Fojtík, M, & Šmajsl, J. (kamera). (1957). *České Budějovice – Praha.*