



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Pedagogická fakulta

Katedra tělesné výchovy a sportu

Diplomová práce

Osobnost československého veslaře Jana Jindry

Vypracoval: Bc. Adam Slavíček

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

České Budějovice, 2022



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

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

University of South Bohemia in České Budějovice

Faculty of Education

Department of Sports Studies

Diploma thesis

The personality of Czechoslovak rower Jan Jindra

Author: Bc. Adam Slavíček

Supervisor: PhDr. Tomáš Tlustý, Ph.D.

České Budějovice, 2022

Bibliografická identifikace

Název bakalářské práce: Osobnost československého veslaře Jana Jindry

Jméno a příjmení autora: Adam Slaviček

Studijní obor: Tělesná výchova a sport a Zeměpis se zaměřením na vzdělávání

Pracoviště: Katedra tělesné výchovy a sportu PF JU

Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Tomáš Tlustý, Ph.D.

Rok obhajoby bakalářské práce: 2022

Abstrakt: Tato práce se zaměřuje na zpracování biografie úspěšného československého veslaře Jana Jindry. Po obsahové stránce je práce primárně zacílena na jeho osobnost, sekundárně pak na stručné zmapování tří oblastí historie veslování, a sice na veslování ve světě, v českých zemích a Československu a v jižních Čechách. Část věnována historii ve světě primárně pojednává o veslařských začátcích v Anglii, Spojených státech amerických a Německu. Historie veslování na jihu Čech je následně zacílena na veslařský klub v Jindřichově Hradci, Táboře a Třeboni. Z časového hlediska je práce zaměřena na 50.–70. léta, ve kterých Jan Jindra prožíval nejúspěšnější roky jeho veslařské kariéry, v širším kontextu pak na období počátku veslování u nás a ve světě. Součástí práce jsou úryvky z dobového tisku a memoárové literatury. Text je doplněn množstvím dobových fotografií a obrázků.

Klíčová slova: Jan Jindra, veslování, závody, klub, historie, olympijské hry.

Bibliographical identification

Title of the graduation thesis: The personality of Czechoslovak rower Jan Jindra

Author's first name and surname: Adam Slaviček

Field of study: Physical education and sports and Geography focused on education

Department: Department of Sports studies

Supervisor: PhDr. Tomáš Tlustý, Ph.D.

The year of presentation: 2022

Abstract: This thesis focuses on the biography elaboration of the successful Czechoslovak rower Jan Jindra. In terms of content, the thesis is primarily focused on his personality, secondarily on a brief mapping of the three areas rowing history – in the world, Czech lands and Czechoslovakia and in South Bohemia. The section on history in the world primarily deals with rowing beginnings in England, the United States and Germany. The history of rowing is subsequently in the south of Bohemia and is targeted at a rowing club in Jindřichův Hradec, Tábor and Třeboň. In terms of time, the thesis is mainly focused on the 50s–70s, in which Jan Jindra spent the most successful years of his rowing career, in a broader context the period of the beginning of rowing in our country and in the world is covered. Excerpts from periodicals and literary memoirs can be found in the thesis too. The thesis is also supplemented with a large amount of period photographs and pictures.

Keywords: Jan Jindra, rowing, races, club, history, olympic games.

Prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci jsem vypracoval samostatně pod vedením PhDr. Tomáš Tlustý, Ph.D. pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě archivovaných 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.

Datum:

Podpis studenta

Poděkování

Děkuji panu Milošovi Jindrovi za poskytnutí materiálů, informací a rozhovoru. Dále děkuji vedoucímu mé diplomové práce, panu PhDr. Tomášovi Tlustému, Ph.D., za poskytnutí konzultací, odborné vedení a cenné připomínky při tvorbě mé diplomové práce. Velký dík patří také mé rodině za jejich cenné rady a pevné nervy.

Adam Slaviček

Obsah

1 Úvod	8
2 Metodologie	11
2.1 Cíl, úkoly, předmět práce	11
2.1.1 Cíl práce.....	11
2.1.2 Úkoly práce	11
2.1.3 Předmět práce	11
2.2 Metody práce.....	12
2.3 Rozbor pramenů a literatury.....	13
3 Stručný nástin historie veslování ve světě	16
4 Stručný nástin historie veslování v českých zemích a Československu	23
5 Stručný nástin historie veslování v jižních Čechách	38
6 Biografie Jana Jindry	50
6.1 Od narození do prvního mistrovství republiky	50
6.2 Olympijské hry Helsinky 1952	54
6.3 Vojna a mistrovství Evropy Kodaň 1953	63
6.4 Mistrovství Evropy v Bledu a olympijské hry v Melbourne 1956	66
6.5 Olympijské hry v Římě 1960.....	68
6.6 Život po ukončení aktivní kariéry	70
7 Závěr	73
8 Prameny a literatura	77
Použité zkratky	78
Seznam příloh	79

1 Úvod

Napříč celým studiem na katedře Tělesné výchovy a sportu, ať už na bakalářském, nebo později na magisterském studiu, jsme se často v hodinách, konkrétně během předmětu Dějiny tělesné výchovy a sportu, učili o významných historických okamžicích týkajících se sportu u nás, ale i ve světě.

Začátek veslování jako sportu můžeme vystopovat až do středověkého Egypta. Dochovalé prameny nás zavedou do období 1427–1401 př. n. l., kdy Egyptu vládl faraon Amenhotep II., jenž se údajně veslování věnoval. Další důkazy pak dokládají přítomnost závodního veslování v Athénách v antickém Řecku, kde bylo součástí Panathénských her. Jednalo se o závod válečných triér, který byl v programu těchto her. Později se jakási forma veslařských závodů konala také v Itálii během benátských festivalů.

Z jihu Evropy se veslování rozšiřovalo postupně do dalších zemí. Největší rozkvět zaznamenalo veslování na britských ostrovech, přesněji v Londýně. V Londýně se veslování vyvinulo zhruba ve 13. století, z přepravy pasažérů mezi břehy řeky Temže. Přepravci na malých lodí se postupem času, vlivem sázejících se zákazníků, předháněli v rychlosti, čímž dali základ sportovnímu závodění za použití lodí pohaněnými pádly. Avšak první improvizované závody přišly daleko později, a to až v 16. století. I přes tyto počáteční snahy se nedá hovořit o profesionálním veslováním. Veslování, jak jej známe dnes, se začalo objevovat na počátku 18. století, a to především díky Thomasovi Doggetovi, který uspořádal roku 1715 první ročník závodů Doggetts Coat and Bandge. V návaznosti na tyto závody, které se ujaly a následně konaly každoročně až dodnes, se hlavní dějiště veslování přesunulo na univerzitní pole. Zde postupně vznikla rivalita mezi univerzitami Cambridge a Oxford, které proti sobě každoročně nastupují v několika veslařských kategoriích. Jak se veslování rozrůstalo, přibývaly další a další významné závody.

Vlivem veslařů z řad obchodníků a studentů se tento sport rozšířil také do dalších zemí. Tou nejvýznamnější zemí, kde se veslování rychle uchytilo byly Spojené státy americké. Po vzoru Anglie se rovněž veslování ve Spojených státech těšilo největšímu zájmu na univerzitní půdě. První závod zde byl zaznamenán v polovině 18. století v New

Yorku. I tady vznikla silná rivalita mnoha vysokých škol, mezi ty nejzvučnější patří soupeření veslařských týmů univerzit Harvard a Yale.

Kromě Spojených států amerických se ujalo veslařství také v Německu v první polovině 19. století. V Německu se hlavním centrem tohoto sportu stalo město Hamburk. Odtud se veslování rozvíjelo dál po celé zemi, ale i za její hranice, a to do Rakouska a Maďarska. Postupně si německé veslování vydobylo nejpočetnější veslařskou komunitu v celé Evropě.

Z Anglie se veslování dostalo také do Čech, přesněji do Prahy, a to v polovině 19. století. Velký vliv na rozvoj veslařství u nás měli Němci, kteří zde zakládali první sportovní kluby. Postupem času se podařilo českým veslařům vystoupit ze stínu německých klubů a začali zakládat ryze české kluby. Ústřední postavou počátku českého veslařství byl Josef Rössler-Ořovský. Ten sehrál také důležitou roli u vzniku našeho nejznámější veslařského závodu, kterým byly, a dodnes jsou, Pražské primátorky. Z Prahy se postupem času veslování rozšiřovalo po celé zemi. Těmi nejvýznamnějšími kluby se postupně staly VK Slavia Praha, VK Blesk Praha, VK Roudnice nad Labem, VK Mělník a další. Veslaři z těchto a mnohých dalších klubů se s postupujícím časem dokázali dostat až na světovou úroveň, kde zastávali roli kvalitních protivníků těm nejlepším veslařským zemím.

Z hlavního města se veslování dostalo také na jih naší země. V jižních Čechách byl prvním veslařským klubem Vajgar Jindřichův Hradec, nesoucí název podle rybníku, při kterém vznikl. Tento klub se na konci 19. století vyvinul z původního bruslařského klubu. Dalším významným veslařským klubem na jihu Čech se stal VK Jordán Tábor, opět pojmenován podle rybníku, díky jehož příhodné lokalitě klub vznikl. Stejně jako klub Vajgar i Jordán začal působit na konci 19. století. Z obou těchto klubů vzešlo několik velice úspěšných veslařů. Ti nejúspěšnější však pocházeli z dalšího významného klubu na jihu Čech a sice z VK Jiskra Třeboň, který vznikl roku 1932. Také v Třeboni vzešel veslařský klub z původně odlišného sportu, přesněji z cyklistického spolku. Právě z veslařského klubu Třeboň později pocházeli naši nejúspěšnější veslaři.

Jedním z těchto, úspěchy ověřenými veslařů, byl Jan Jindra. Byl to právě on, spolu se svými posádkami, který dokázal české veslování proslavit po celém světě. Přesto ho již dnes příliš mnoho lidí nezná, a tak se jeho bohaté veslařské kariéry nedostává

zasloužené pozornosti. Právě proto jsme se rozhodli vybrat si biografii Jana Jindry za hlavní téma této diplomové práce.

Jan Jindra byl nesmírně zajímavou osobností nejen po sportovní stránce. Příběh, který svým životem napsal, nás zaujal především díky jeho pílí, cílevědomosti a odhodlání dokázat tvrdou prací a vytrvalostí takřka cokoli. Mimo sportovní dění byl podle ostatních spolehlivým, pracovitým, a hlavně přátelským člověkem. K veslování se dostal vlastně náhodou a také díky své přátelské povaze, když zaskočil za jednoho z kamarádů při veslařském tréninku. Od té doby u veslování zůstal až dokonce života. Krátce poté, co s veslováním začal, se stal spolu se svou posádkou čtyřveslice poprvé mistrem republiky. Následně na to přišel jeho největší triumf kariéry, kterým byla zlatá medaile z olympijských her v Helsinkách. Dalším velkým úspěchem byl pak titul mistra Evropy opět na čtyřveslici s kormidelníkem. Později přešel do posádky osmiveslice, se kterou také dokázal získat cenné úspěchy. Těmi největšími byl opět titul mistra Evropy a druhá olympijská medaile, tentokrát bronzová z her v Římě. Poté ukončil svou aktivní veslařskou kariéru. Přesto se však dál veslování věnoval, když ve svém mateřském klubu Jiskra Třeboň působil jako trenér a později také jako předseda klubu. Úspěšný byl ale i ve svém osobním životě, ve kterém se staral o svou rodinu, manželku a dvě děti. Zároveň se mu dařilo i v jeho zaměstnání.

2 Metodologie

2.1 Cíl, úkoly, předmět práce

2.1.1 Cíl práce

Hlavním cílem této diplomové práce je zpracovat biografii úspěšného Československého veslaře Jana Jindry.

2.1.2 Úkoly práce

Takto stanovený cíl je dále rozčleněn do těchto dílčích úkolů:

- ✓ Provést detailní obsahovou analýzu všech dostupných souvztažných písemných, fotografických a filmových pramenů, dobových periodik, literatury, vzpomínek pamětníků a internetových zdrojů.
- ✓ Vypracovat stručný nástin historie veslování ve světě.
- ✓ Vypracovat stručný nástin historie veslování v českých zemích a Československu.
- ✓ Vypracovat stručný nástin historie veslování v jižních Čechách.
- ✓ Detailně zpracovat biografii Jana Jindry, rozčleněné do jednotlivých úseků jeho života a sportovní kariéry.

2.1.3 Předmět práce

Předmět práce je z hlediska **věcného** zaměřen primárně na osobnost významného československého veslaře Jana Jindry. Okrajově se pak zaměřuje na zpracování stručného nástinu historie veslování ve světě, na stručný nástin historie veslování v českých zemích a Československu a stručný nástin historie veslování v jižních Čechách.

Z hlediska **územního** je předmět práce v první řadě zaměřen na Čechy a Československo. Tento rámec však byl lehce překročen, neboť se práce v širším kontextu zabývá také historií veslování ve světě, konkrétně pak ve starověkém Egyptě a Řecku, Anglii, Spojených státech amerických a Německu.

Z hlediska **časového** je práce situována hlavně na období mezi 50.–70. lety 20. století, tudíž na nejvýznamnější roky aktivní veslařské kariéry a později trenérské a funkcionářské kariéry Jana Jindry. V širším kontextu se pak z časového hlediska předmět práce zabývá obdobím od vzniku veslování do moderní historie.

2.2 Metody práce

Tato diplomová práce je standardní historickou prací, jejíž téma je situováno především do moderních dějin tělesné výchovy a sportu. Při vypracovávání práce byla největší pozornost věnována detailní obsahové analýze veškerých dostupných korelačních zdrojů. Díky dokumentačnímu stylu práce byl patřičný důraz kladen na zpracování všech dostupných souvztažných písemných a fotografických pramenů, literatury, vzpomínek pamětníků a internetových zdrojů. Vzhledem k širokému rozmezí samotného předmětu práce, se vyskytl vcelku jasný problém, kterým se stala četná nevyváženost a nerovnoměrnost v přítomnosti potřebných faktů obsažených v použitých zdrojích.

Dalším problém nastal při manipulaci s obrázkovými a fotografickými podklady vyňatých z dobové periodiky, jejichž špatná kvalita odpovídala stáří. K získání těchto cenných podkladů byl použit kvalitní fotoaparát spolu se skenerem. Jejich potřebný popis byl následně vytvořen na základě všech dostupných zdrojů.

Co se týče metod práce, byly využity klasické historické metody, konkrétně přímá a progresivní, dále pak biografická. V menší míře byla použita také nepřímá metoda. Pro potřebnou autentičnost práce a její obohacení, byla použita také metoda řízeného rozhovoru. Monotematický charakter práce spolu s vymezeným obdobím si vyžádal během faktografickému popisu, využití spojení synchronního a diachronního postupu. Poměrně značný počet autentických a kvalitních podkladů získaných prostřednictvím dobové periodiky zajistil možnost využití a zakomponování velkého počtu přímých citací, a to v originálním znění bez zásahů autora.

Co se týče konkrétního využití pracovních metod, v největší míře byla v této práci využita metoda přímá. Její uplatnění se nachází hlavně v popisu historického vývoje veslařského sportu. Během vytváření této části práce, byla v menší míře použita i metoda nepřímá. Metoda progresivní pak byla aplikována během periodického vytyčení časového vývoje určeného tématu. Zároveň je díky této metodě upřesněna posloupnost událostí, ve které šly po sobě, přesněji popis od minulosti po současnost. Biografická metoda má v této práci svůj původ v dobových zdrojích, jež byly určeny cíleně k danému tématu, a to k životu Jana Jindry. Tento druh metody byl k této práci vybrán ve snaze jejího zkvalitnění a ke specifikaci popisované historie. Poslední

metodou, která byla během zpracovávání této práce uplatněna, byla metoda řízeného rozhovoru. Tento rozhovor byl poskytnut synem Jana Jindry, panem Milošem Jindrou. Rozhovor je složen z jasně vytvořených otázek, cílených na danou tematiku a stručnými odpověďmi na položené otázky. Tato metoda byla pro práci využita k jejímu obohacení a upřesnění stěžejních milníků v životě osobnosti Jana Jindry.

2.3 Rozbor pramenů a literatury

Hlavní roli během zpracování tohoto tématu měly tištěné publikace, převážně získané v Akademické knihovně Jihočeské univerzity a Jihočeské vědecké knihovně v Českých Budějovicích, dále pak z internetových zdrojů a z osobního archivu poskytnutého Milošem Jindrou.

Kapitola první je věnována nástinu historie veslování ve světě, vytvořena byla převážně na základě získaných informací z tištěné publikace *Oxford rowing*¹, jež doplňují internetové zdroje Heart the boat sing², Watermens company³, Univ boat club⁴, The boat race⁵ a další, díky kterým byla vytvořena část popisující historii veslování ve starověkém Egyptě a Řecku, Anglii a Spojených státech amerických. V závěru kapitoly popisující vývoj veslování v Německu, byla použita především tištěná publikace *Der Rudersport*⁶.

Následující kapitola nesoucí název Nástin historie veslování v českých zemích a Československu, byla vypracována hlavně díky tištěným publikacím *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*⁷ a *Zmizelá Praha sporty a sportoviště*⁸ a článku *Příspěvek k historii veslování v jižních Čechách od jeho počátků do roku 1945*⁹, které poskytly velké množství informací ohledně vývoje veslování nejen v Praze, ale také na celém našem území. Tato část byla současně doplněna informacemi z internetového zdroje Primátorky¹⁰.

¹ Frowde, H. (1900). *Oxford rowing*. Oxford: Oxford.

² Získáno 3. března 2022, z: <https://www.theboatrace.org/results>

³ Získáno 3. března 2022, z: <https://watermenscompany.com/doggetts-coat-and-badge/history/>

⁴ Získáno 3. března 2022, z: <https://www.univboatclub.com/history>

⁵ Získáno 3. března 2022, z: <https://www.theboatrace.org/results>

⁶ Gaza, B. (1914). *Der Rudersport*. Lipsko: Grethlein.

⁷ Bosák, E. et al. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. Praha: Olympia.

⁸ Míka, Z. (2011). *Zmizelá Praha. Sporty a sportoviště*. Praha: Paseka.

⁹ Štumbauer, J. (2018). *Příspěvek k historii veslování v jižních Čechách od jeho počátků do roku 1945*. *Studia Kinanthropologica*, 19(2), 107–121.

¹⁰ Získáno 10. března 2022, z: <https://www.primatorky.cz/historie>

Kapitola třetí zabírající se nástiněm historie veslování v Jižních Čechách, byla rozdělena na tři dílčí části. Každá z těchto částí byla věnována jednomu z vybraných jihočeských veslařských klubů. První část byla zpracována na základě tištěné publikace *90 let veslařského a bruslařského sportu v Jindřichově Hradci 1874–1964*¹¹. Druhá část vznikla převážně díky rozboru a zpracování tištěné publikace *Historie tělovýchovy a sportu na Tábořsku*¹², doplněna o článek *Příspěvek k historii veslování v jižních Čechách od jeho počátků do roku 1945*¹³ a internetový zdroj VK Jordán¹⁴. Poslední část byla vypracována za pomoci tištěné publikace *100 let tělovýchovy v Třeboni*¹⁵, doplněna opět o poznatky a informace z článku *Příspěvek k historii veslování v jižních Čechách od jeho počátků do roku 1945*¹⁶ a internetového zdroje Jiskra Třeboň¹⁷. Součástí této části práce je také autentický úryvek z dobové periodiky Jihočeský Obzor¹⁸.

Ke zpracování hlavní a zároveň poslední části práce biografie Jana Jindry měl největší přínos osobní archiv, který byl poskytnut jeho synem, panem Milošem Jindrou. Tato sbírka obsahovala výstřižky z dobových periodik a několik dalších tištěných zdrojů vážících se k jeho životu. Součástí archivu bylo také velké množství originálních fotografií a obrázků pocházejících z té doby. Dalším zdrojem byla tištěná publikace *Druhá zlatá*¹⁹, která poskytla především detailní popis zlatého olympijského úspěchu a velké množství autentických vyjádření nejen Jana Jindry, ale i dalších důležitých osob spjatých s jeho životem. Použité byly také publikace *Zátopek a ti druzí*²⁰ a *Zlaté medaile*²¹. Pro doplnění informací posloužil také internetový zdroj Paměť národa²², který poskytl rozhovor se samotným Janem Jindrou. Poslední a velice důležitým zdrojem cenných informací, byl

¹¹ Muk, J. (1964). *90 Let veslařského a bruslařského sportu v Jindřichově Hradci 1874–1964*. Jindřichův Hradec: TJ Slovan.

¹² Tichá, P., Havel, P., Koláček, B., Rozmuš, J., Salzman, A., & Novák, M. (1990). *Historie tělovýchovy a sportu na Tábořsku*. Tábor: Jihočeské tiskárny.

¹³ Štumbauer, J. (2018). *Příspěvek k historii veslování v jižních Čechách od jeho počátků do roku 1945*. *Studia Kineanthropologica*, 19(2), 107–121.

¹⁴ Získáno 12. března 2022, z: <https://www.vkjordan.cz/historie-klubu>

¹⁵ *100 let tělovýchovy v Třeboni*. (1984). Třeboň: TJ Jiskra Třeboň.

¹⁶ Štumbauer, J. (2018). *Příspěvek k historii veslování v jižních Čechách od jeho počátků do roku 1945*. *Studia Kineanthropologica*, 19(2), 107–121.

¹⁷ Získáno 10. března 2022, z: <http://veslovani.jiskratrebon.cz/historie>

¹⁸ Jihočeský Obzor, květen 1932.

¹⁹ Hladký, M., & Štorkán, K. (1955). *Druhá zlatá*. Praha: Mladá fronta.

²⁰ Šupich, Z. (1986). *Zátopek a ti druzí*. Praha: Olympia.

²¹ Český olympijský výbor. (2012). *Zlaté medaile*. Praha: Olympia.

²² Získáno 22. února 2022, z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/jindra-jan-20190920-0>

rovněž osobní rozhovor se synem Jana Jindry, panem Milošem Jindrou²³. Vše bylo zapracováno do souvztažného textu práce.

²³ Jindra, M., osobní rozhovor 3. dubna 2022.

3 Stručný nástin historie veslování ve světě

Pro zpracování biografie Jana Jindry je nutné si nejdříve přiblížit historii veslování ve světě, jehož počátky se objevily již ve starověku, avšak skutečný vznik je přisuzován Anglii. Zde se veslování postupně vyvinulo takřka do dnešní podoby. Z Anglie se veslování časem dostalo do ostatních zemí. Nejprve do Spojených států amerických a následně do Německa. Z Anglie se veslování dostalo také do naší země. U nás byla na začátku centrem tohoto sportu Praha, z ní se veslování rozšiřovalo do dalších měst. Z hlavního města se veslařský sport dostal také do Jižních Čech, kde rovněž vzniklo několik velice významných klubů. Tím nejzvučnějším byl veslařský klub Jiskra Třeboň, sídlící při rybníku Svět. Právě v tomto klubu Jan Jindra začal s veslováním. Zároveň během působení v klubu získal většinu svých cenných úspěchů a strávil zde velkou většinu své veslařské kariery, a to i později v roli trenéra a předsedy klubu.

První zmínky o veslování soutěžního charakteru pocházejí ze starověkého Egypta, kde byly lodě poháněné vesly zpočátku používány k dopravním účelům po řece Nil nebo jako přepravní prostředek při válečných konfliktech. Následně veslování přirozeně přešlo také do sportovní oblasti. Z dochovaných pramenů, nalezených v hrobkách faraonů bylo zjištěno, že veslování se věnoval faraon Amenhotep II., který vládl v období 1427–1401 př. n. l., tento fakt je však potřeba brát s jistou dávkou nadsázky.²⁴ Za počátky závodního veslování lze považovat Panathénské hry pořádané v centru tehdejšího antického Řecka v Athénách, jejichž součástí byl závod řeckých válečných lodí tzv. triér. Důkazy o veslování jsou známy také z další tehdejší mocnosti, nacházející se rovněž v oblasti středomoří, a to konkrétně z Itálie, kde se ve středověku konali závody veslařů jako součást benátských festivalů. Zdatnými veslaři byli také Vikingové.²⁵

Stejně jako mnoho dalších, v současnosti populárních sportů i moderní veslování pochází z Anglie. Zde se veslařský sport postupně vyvinul díky přepravním, kteří již ve 13. století pomocí malých loďek převáželi své pasažéry po londýnské Temži. Sazení

²⁴ Získáno 3. března 2022, z: <https://heartheboatsing.com/2018/03/02/the-ancient-egyptian-rowing-stroke-propelling-the-boats-of-gods-and-men/>

²⁵ Štumbauer, J. (2018). *Příspěvek k historii veslování v jižních Čechách od jeho počátků do roku 1945. Studia Kinaethropologica*, 19(2), 107–121.

zákazníků na jejich rychlost později v 16. století vedlo k prvním improvizovaným závodům.²⁶

Avšak skutečná podoba profesionálního veslování, kterou známe dnes, přišla na počátku 18. století. Právě z Anglie se veslování jako sport následně rozšířilo do zbytku světa. Nejvíce se o to zasloužili sportovci z řad studentů a obchodníků, kteří tuto svoji sportovní zálibu představovali na svých cestách. V ostatních zemích bylo na veslování zprvu pohlíženo jako na sport movitější části společnosti, a to zejména proto, že výroba, následná údržba a uskladnění lodí bylo velmi náročné na finanční prostředky. Tento fakt byl také jedním z důvodů, proč bylo veslování považováno za sport gentlemanů. Prvotním cílem mladých bohatých studentů bylo naplnit myšlenku spojení intelektu a tělesné krásy.²⁷

Za zakladatele britského veslování je považován irský herec a komik Thomas Doggett, který se narodil roku 1640 v Dublinu. Následně se v roce 1690 přestěhoval do Londýna, kde se nadále věnoval své herecké kariéře. V průběhu svého hereckého působení se stal také členem vedení v londýnském divadle Drury Lane. Právě během svého působení v čele divadla se Doggett často spoléhal na vodní přepravce přes řeku Temži. Existuje legenda, vyprávějící, že se jednoho dne Doggett údajně vracel ze svého vystoupení a chtěl jako obvykle využít lodní přepravy, avšak silně foukalo a řeka byla rozbouřená. Z toho důvodu ho nikdo z dopravců nechtěl převést domů, až na mladého nováčka, který nebezpečnou cestu riskoval a zvládnul. Zde vznikl jeho vztah k veslování. Na základě těchto skutečností, se roku 1715 konal Doggetův veslařský závod, který zároveň oslavoval nástup Hannoverů (konkrétně Jiřího I.) na britský trůn. Závod byl vypsan na 4 míle a 5 furlongů, což odpovídá 7,44 kilometrům. Veslaři závodili na řece Temži proti proudu od London Bridge do Cadogan Pier v Chelsea. Cenou pro vítěze se stal tradiční vodácký kabát červené barvy se stříbrným odznakem na levé ruce, na němž byl vyobrazen kůň na počest krále Jiřího I. Na základě těchto významných ocenění se později závod přejmenoval a dodnes se znám jako Doggetts Coat and Bandge.²⁸ Thomas

²⁶ Získáno 3. března 2022, z: <https://www.britannica.com/topic/rowing-boat-propulsion-and-sport#ref6279>

²⁷ Hrubeš, J. (2010). *Technologický vývoj veslování od 19. do 21. století*. (Bakalářská práce). Praha: PdF UK. s. 11.

²⁸ Získáno 3. března 2022, z: <https://watermenscompany.com/doggetts-coat-and-badge/history/>

Dogget pořádal závod každoročně až do roku 1721, kdy zemřel. Po své smrti zajistil pokračování závodu ve své závěti, na základě níž se pořádání ujala společnost Fishmogners Company. Ta, podle podmínek stanovených v závěti, jednou z nichž bylo pořádat závod každoročně 1. srpna, zajistila organizaci závodu až do dnešní doby. Díky tomu je tento závod v současnosti považován za nejstarší nepřetržitě provozovaný veslařský závod na světě.²⁹

S přibývajícím zájmem o veslování v Británii přicházeli další závody a tento sport se začal rychle rozrůstat. Důležitou roli sehrálo především univerzitní prostředí a jeho studenti, kteří nejen o konkrétní veslování, ale celkově o sport jevíli velký zájem. Počátek univerzitního veslování ve Spojeném království sahá až do konce 18. století, kdy závody měly formu spíše zábavy než soutěže. První doložený závod se konal roku 1815 na univerzitě v Oxfordu, ve kterém se proti sobě postavily lodě Brasenose a Jesus, jež jsou dnes považovány za nejstarší univerzitní posádky. Tyto dvě posádky byly součástí kolejního klubu oxfordské univerzity, známého jako UCBC (University College Boat Club). Za zakladatele tohoto klubu je považován student William Roper. Díky těmto skutečnostem bylo v roce 1827 rozhodnuto o oficiálním založení oxfordské osmiveslice, která, kromě období mezi lety 1829 až 1832, nechyběla na startu žádného ze závodu až dodnes. V roce 1829 proti sobě v závodě osmiveslic poprvé nastoupili dva největší rivalové tohoto sportovního odvětví, jimiž jsou i v současnosti. Posádky oxfordské a cambridgeské univerzity. Později tento závod dostal název Eights Week.

Pravidelně každý rok se začal závod pořádat až od roku 1856, s výjimkou dvou válečných období a roku 2020, kdy svět zasáhla pandemie. Každoroční soupeření těchto dvou kolejních týmů vytvořilo celosvětově známou tradici, která ke sportovnímu veslování neodmyslitelně patří. Kromě těchto dvou nejznámějších univerzit se zapojovaly i další např. Durham nebo Edinburg. V 30. letech 19. století přibyla k Eights Week druhá série závodů nazývaná Torpids, ta se rovněž odehrává na řece Temži, konkrétně na časti jmenující se Isis. V roce 1831 vešla v platnost první oficiální pravidla.

Kromě osmiveslic se postupem času přidaly také závody čtyřveslic a dvojskifů.³⁰

²⁹ Získáno 3. března 2022, z: <http://www.watermenshall.org/events1.html>

³⁰ Frowde, H. (1900). *Oxford rowing*. Oxford: Oxford, s. 7–28.

Z těchto univerzitních závodů stala neodmyslitelná tradice anglického sportu, která se každoročně těšila zájmu tisíce lidí, v čele s královskou rodinou. Avšak jako sport po celém světě, i veslování ve Spojeném království, zažilo pád v důsledku světových válek. Z toho důvodu se mezi lety 1915 až 1918 nekonal žádný z univerzitních závodů. Podobně tomu bylo i v období 2. světové války, kdy se sice závody konaly, ale jejich úroveň a obsazení závodníky zdaleka nedosahovaly předchozím ročníkům. Výsledky z těchto let se tudíž nepočítaly do celkového žebříčku obou soupeřících univerzit. Poměrování sil na řece Temži dostalo nový impuls opět po ukončení války v roce 1946. Další významnou událostí v kolejním veslařském sportu bylo zapojení ženských posádek v roce 1979. Veslaři z univerzitních řad dosáhli skvělých výsledků také na poli olympijském. Konkrétně čtyři členové získali cenné kovy, stříbro Colin Moynihan v roce 1980 na OH v Moskvě, zlato dvojčata Mark a Michael Evans z OH v Los Angeles roku 1984 a stříbro Acer Netchercott na hrách v Pekingu v roce 2008.³¹

Co se týče univerzitní rivalry, které se táhne již skoro 200 let jsou výsledky celkem vyrovnané. Ze 166 konaných závodů, vyhrála univerzita Cambridge 86 z nich a je momentálně ve vedení před univerzitou z Oxfordu, která vyhrála 80krát.³²

Stejně jako spousta dalších tradic a zvyků se i veslování dostalo z Británie do Spojených států amerických. Především zásluhou anglických studentů, vojáků, misionářů a podnikatelů, se tento sport těšil velké oblibě.³³ První zaznamenaný závod se datuje do roku 1756 a konal se v New Yorku. Nejvýznamnější období pro americké veslování však přišlo až v následujícím století. Stejně jako na britských ostrovech i ve Spojených státech veslování dosáhlo největší pozornosti na poli univerzitního sportu. Zájem byl dokonce tak vysoký, že je zde veslování považováno za nejstarší univerzitní sport. Překvapivě i za starší než basketbal nebo americký fotbal, který se dnes těší obrovské popularitě. Rychle zde vznikla podobná rivalita jako v Británii, s tím rozdílem, že Oxford a Cambridge vystřídal Yale a Harvard. K těmto dvěma nejznámějším univerzitám se postupně začaly přidávat i další, jako např. Connecticut University nebo University of Massachusetts. V roce 1852 Yale poprvé vyzval, v závodě na 2 míle posádku

³¹ Získáno 3. března 2022, z: <https://www.univboatclub.com/history>

³² Získáno 3. března 2022, z: <https://www.theboatrace.org/results>

³³ Mallory, R. (2011). *The Sport of Rowing*. Henley on Thames: River and Rowing Museum, s. 247.

z Harvardu na jezeře Winnepesaukee. První střet těchto dvou týmů skončil lépe pro Harvardskou univerzitu. Regata se stala každoročně pořádanou sérií až v roce 1864. Od té doby se z těchto závodů rovněž stala každoročně očekávaná sportovní událost.³⁴ Také z řad amerického univerzitního veslování vzešlo několik hvězd olympijské úrovně. Například tým z námořní akademie zvítězil v závodě osmiveslic s kormidelníkem na letních olympijských hrách v Antverpách roku 1920.³⁵

Veslování se z Anglie dostalo také do Německa. Poprvé se vyskytlo ve městě Hamburk, který díky své strategické poloze, která mu zajišťovala přístup k moři, těžil z výhod přístavního města, a to především v oblasti obchodu. Právě angličtí obchodníci, kteří se v Hamburku usadili, zde začali provozovat veslování. Počátky německého veslování sahají až do roku 1836.³⁶ Právě toho roku v červnu založilo jedenáct mladých obchodníků, v čele s Cesarem a Adolfem Godeffroyovými, první klub The Hamburg Rowing Club. Od toho roku začali členové oddílu pravidelně veslovat na řece Alster.³⁷ Lidé z Hamburku nebyli z počátku novému sportu příliš otevření, ale postupně si v něm našli oblibu. V roce 1840 byl založen další klub, který byl nazván Ruderklub Mathilde. V 50. letech pak přibily ještě kluby Allgemeinen Alster Klub, Germania Ruderklubs a Favorite Hammonia. Avšak centrum německého veslování se až do 60. let drželo pouze v Hamburku. Prvním klubem mimo toto přístavní město se stal v roce 1865 jihoněmecký Frankfurter Rowing Club.

Velkou roli sehrála v historii německého veslování francouzsko-pruská válka, která se odehrála v letech 1870 a 1871. Právě po této válce začalo veslování nabírat na popularitě a němečtí nadšenci založili velké množství nových klubů. Mezi ně patřil také Berlínský klub, který byl založen v roce 1876. Zde se posádky věnovali veslování na řece Sprévě.

Také v Německu, po vzoru Anglie a Spojených států amerických, našlo veslování své místo na akademické půdě, konkrétně v 90. letech 19. století. V roce 1882 existovalo v Německu přibližně 95 veslařských klubů. Zároveň se odtud dostal tento sport dál do

³⁴ Získáno 3. března 2022, z: <https://gocrimson.com/sports/2020/5/9/harvard-yale-regatta-150-years-of-tradition.aspx?id=3628>

³⁵ Získáno 3. března 2022, z: <https://olympics.com/en/>

³⁶ Gaza, B. (1914). *Der Rudersport*. Lipsko: Grethlein, s. 13.

³⁷ Získáno 3. března 2022, z: <https://der-club.de/en/history-legacy>

Rakouska a Maďarska.³⁸ Dalším stěžejním okamžikem bylo pro německé veslaře založení, 18. března roku 1883 v Kolíně nad Rýnem, jednotného veslařského svazu Deutscher Ruderverband. Na svých začátcích sdružoval svaz 34 klubů a 1 166 členů.³⁹ Co se týče závodů, patří mezi ty nejznámější mistrovská regata Rudertage, která se koná od roku 1905 v Hannoveru.

Německé veslování se i nadále rozrůstalo. Dokázalo se přenést i přes dva propady, stejně jako v minimálně celé Evropě, v podobě světových válek a mělo taktéž velký dopad na veslařský sport v našich zemích. Dnes mají němečtí veslaři v mezinárodní veslařské federaci FISA největší zastoupení ze všech států Evropy.⁴⁰

Veslování našlo své místo také pod pěti kruhy. Velkou měrou se o to zasloužil sám Baron Pierre de Coubertin, který je považován za zakladatele novodobých olympijských her, a který byl sám nadšeným veslařem. Poprvé se mělo veslování na olympijských hrách představit v roce 1896, které se konaly v řeckých Athénách a zároveň se jednalo o první novodobé olympijské hry. Debut tohoto nového sportu v olympijském programu překazilo rozbouřené moře, kvůli kterému byli organizátoři nuceni veslařské závody zrušit. Plánované představení veslování muselo tedy počkat, avšak na dalších hrách o čtyři roky později v Paříži už veslařské závody nic nepřekazilo. V roce 1900 se závodilo ve čtyřech kategoriích, skif, párová dvojveslice s kormidelníkem, čtyřveslice s kormidelníkem a osmiveslice s kormidelníkem. Kategorie se postupně různě měnily až se ustálily v roce 1924, kdy bylo celkem sedm veslařských disciplín. Těmi byly skif, dvojskif, párová dvojveslice s kormidelníkem, dvojveslice bez kormidelníka, čtyřveslice s kormidelníkem, čtyřveslice bez kormidelníka a osmiveslice s kormidelníkem. Olympijský veslařský program zůstal v tomto složení až do roku 1976, kdy do závodů přibyla ještě kategorie čtyřskif. V Montrealu roku 1976 přišla další novinka do olympijského veslování v podobě prvního startu žen, které poměřily své síly v šesti veslařských disciplínách. Další změna v kategoriích přišla až v roce 1996, kdy do veslování přibýlo ještě dělení na lehké váhy.

³⁸ Gaza, B. (1914). *Der Rudersport*. Lipsko: Grethlein, s. 13–16.

³⁹ Získáno 3. března 2022, z: <https://worldrowing.com/2014/05/16/rowing-germany/>

⁴⁰ Gaza, B. (1914). *Der Rudersport*. Lipsko: Grethlein, s. 22.

Nejúspěšnější zemí v olympijském veslování byly Spojené státy americké, které dominovaly na všech hrách od roku 1904 do roku 1956. Následně je vystřídali veslaři z Německa, kteří ovládali skoro všechny hry od roku 1960 do roku 1992. Co se týče jednotlivců, tak za nejlepšího veslaře olympijských dějin je považován Sir Steve Redgrave, který získal pět zlatých a jednu bronzovou medaili na šesti různých hrách. Zároveň byl také devítinásobným mistrem světa. Co se týče ženského olympijského veslování, zde kraluje Elisabeta Lipa z Rumunska, které se podařilo získat pět zlatých, dvě stříbrné a jednu bronzovou medaili.⁴¹

Po olympijských hrách je druhým nejvýznamnějším závodem ve světovém veslování Mistroství světa. To se poprvé uskutečnilo v roce 1962 ve švýcarském Lucern, do té doby se pořádalo pouze Mistroství Evropy. Následně se mistrovství konalo každé čtyři roky až do roku 1974, kdy se staly každoroční událostí. Zpočátku byly mužské disciplíny na 2 000 metrů dlouhé trati a dámské na 1 000 metrů dlouhé trati. To se změnilo v roce 1985 v Belgii, od té doby muži i ženy závodí na dvoukilometrové trati. V letech, ve kterých se mistrovství překrývalo s olympijskými hrami, se závodilo pouze v disciplínách, které na OH nebyly v programu. Od roku 1996 se současně s mistrovstvím seniorů koná také Mistroství světa juniorů. Nejúspěšnější zemí v historii mistrovstvích světa je dnes už neexistující Německá demokratická republika s 94 zlatými medailemi, na druhé příčce je Itálie s 85 zlatými medailemi a třetí místo patří opět Německu, avšak ve státním uskupení, ve kterém ho známe dnes s 82 zlatými medailemi.⁴²

⁴¹ Získáno 21. dubna 2022, z: <https://olympics.com/en/>

⁴² Získáno 21. dubna 2022, z: <https://worldrowing.com/>

4 Stručný nástin historie veslování v českých zemích a Československu

Od počátků do první světové války

Stejně jako do celé pevninské Evropy i do naší země se dostalo moderní veslování z britských ostrovů. Byli to právě původem angličtí usedlíci v Praze nebo obchodníci, kteří zde veslování poprvé představovali. Roku 1845 se v Praze 22. srpna uskutečnily první veslařské závody. Tyto závody byly součástí oslav k příjezdu prvního vlaku taženého parní lokomotivou do české metropole a jednalo se o závody s obrátkou. Následně začaly být zakládány sportovní uskupení pěstující amatérské veslování. Vliv na to měl také fakt, že Praha byla tehdy významným vnitrozemským přístavem rakouskouherské říše. První oficiální veslařský klub byl založen rovněž Angličany, roku 1860. Klub byl pojmenován English Crew, ovšem později byl přejmenován na English Rowing Club (anglický veslařský klub). Jeho sídlo se nacházelo na Slovanském ostrově. Klub ještě tehdy neměl loděnici, jelikož původní lodě byly těžké a z vody se vytahovaly pouze na zimu, kdy řeka zamrzala. Vybavení klubu na tehdejší dobu bylo bohaté, klub vlastnil desetiveslice, šestiveslice, čtyřveslice, skify i dvojskify. Existence klubu však neměla dlouhého trvání, když do pouhých patnácti let zankl.

Po vzoru Angličanů chtěli založit veslařský spolek také pražští Češi, a to roku 1867. Klub měl nést název Vltavan, avšak úřady k jeho založení nevydaly potřebná povolení. O rok později spojený lodní a veslařský klub Regata opět podal žádost a té úřady konečně vyhověly. To bylo nejspíše dáno tím, že tentokrát většina členů byli Němci. Tento nově vzniklý klub hned první rok uspořádal mezinárodní závody, kterých se zúčastnila i desetiveslice pražského anglického klubu. Tyto závody se pak konaly každoročně, vyjma čtyř let, kdy probíhala první světová válka.⁴³

Další veslařský klub vznikl spojením, již existujících sportovních spolků, Pražského ledního klubu (Prager Eisklub), který byl založen v roce 1868 a Pražského veslařského klubu Regatta (Prager Ruderclub Regatta). Tímto spojením vzniklo nové utrkvistické

⁴³ Bosák, E. et al. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. Praha: Olympia, s. 325.

národnostně smíšené uskupení nesoucí název Spojený klub bruslařský a klub veslařský Regatta (Vereinighter Eis Club und Ruder Club Regatta in Prag), který byl oficiálně schválen roku 1870. Později Regatta čítala na tu dobu velký počet členů, udává se okolo 325.⁴⁴ V roce 1875 část českých členů Regatty vystoupila a založila vlastní už Český veslařský a bruslařský klub v Praze. V jeho čele tehdy stál Jan Rybička. V tomto nově vzniklém ryze českém veslařském klubu zakládali jednotlivá družstva, po vzoru veslařů z německého Hamburku. Vznikla tak družstva jako Triton, Orlice nebo Blesk. Ve stejném roce, kdy se klub osamostatnil, posádka Blesku zvítězila na závodech v Hamburku. O rok později mužstvo uskutečnilo výpravu z Prahy do Hamburku trvající osm dní, kde se následně zúčastnili závodů a získali druhé místo.⁴⁵

Nicméně prvním veslařským klubem u nás byl veslařský klub Lev v Dolních Beřkovicích nacházející se nedaleko Mělníka. Ten byl založen v roce 1874, ale jeho existence netrvala dlouho. V tomtéž roce byl založen také Bruslařský klub v Jindřichově Hradci. Bruslařský klub se stal později základem místního veslařského klubu nesoucí název Vajgar. Kromě těchto dvou vznikaly i další veslařské spolky. Mezi ty české patřily kluby v Hodoníně a v Roudnici nad Labem, mezi německé pak kluby v Opavě, Břeclavi, Litoměřicích a v Ústí nad Labem.

Velké zásluhy na popularizaci veslování u nás měl také zakladatel Sokola Miroslav Tyrš. Ten se roku 1865 zasloužil o vznik veslařko-plavecké jednoty s názvem Vltava. V roce 1866 byl poté při pražském Sokole založen veslařský odbor. Mezi členy sokolského hnutí byl o veslařský sport opravdový zájem, a proto vznikaly další nové kluby při sokolských jednotách. Těmi nejznámějšími byly Hodonín, Písek a Roudnice nad Labem.

Důležitou měrou k rozkvětu veslování pomohl také zasloužilý mistr sportu Josef Rössler-Ořovský, který se usilovně věnoval, kromě řady dalších sportů, také veslování. Právě on se v srpnu roku 1884 z velké části zasloužil o založení českého veslařského ústředí, které tehdy neslo název Ústřední jednota veslařů z Čech (ÚJVzČ). Základem pro ústředí byly kluby VK Blesk Praha, VK Lev Roudnice nad Labem, Klub veslařů mělnických,

⁴⁴ Míka, Z. (2011). *Zmizelá Praha. Sporty a sportoviště*. Praha: Paseka, s. 27.

⁴⁵ Bosák, E. et al. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. Praha: Olympia, s. 326

ČAC Roudnice nad Labem a Český veslařský a bruslařský klub Praha. Tento historický počín měl za následek, že se veslování stalo druhým sportovním odvětvím u nás, po cyklistice, s vlastním národním svazem.⁴⁶ V roce 1885 vystoupila další část českých veslařů z pražského, doposud stále, utrakvistického klubu Regata a založila Veslařský klub Slavia.

Roku 1888 vstoupil Josef Rössler-Ořovský do Veslařského klubu Blesk, kde zpočátku trénoval ve čtyřce juniorů. Později ale přešel na skif, se kterým následně začal sbírat první úspěchy. V roli dobrovolníka si odsloužil jeden rok vojenské služby v italském Terstu, ve kterém se mohl plně věnovat veslování na skifu. Během následujících let se dostavily výsledky, když se od roku 1891 účastnil závodů ve Vídni, Terstu, Benátkách, Piranu a Klagenfurtu. Později se věnoval zdokonalování svého veslování také ve Frankfurtu nad Mohanem, Paříži anebo v Londýně, kam byl otcem poslán na obchodní praxi. Poté se vrátil v roce 1893 zpět do Prahy, kde do své sbírky přidal další veslařské úspěchy. Josef Rössler-Ořovský se stal mistrem Čech ve skifu na tratích 2 a 5 km. Další rok pak oba tituly obhájil. Ve stejném roce, kdy získal Ořovský svůj první titul, také založil český spolek Skuling Cercle. Práce spolku byla zaměřena na shromažďování finančních prostředků a za jejich pomoci následně podporoval sportovní činnost studentů. Jedním z nich byl také pražský skifař Gustav Langhanse, z VK Slavie, který v roce 1895 na mistrovství Evropy v Ženevě získal bronzovou medaili. Tato medaile byla prvním významným úspěchem pro české veslování na mezinárodním poli. O rok později v Ostendu zopakoval bronzový úspěch. Ve stejný rok, kdy uspěl Langhans poprvé v Ženevě, se podařilo Josefu Rösslerovi-Ořovskému, opět díky jeho spolku, uspořádat první ročník Jarních skulérských závodů. Tyto závody se později staly součástí slavných pražských Primátorek osmiveslic.⁴⁷

Dalším důležitým rokem pro veslování, a to v celosvětovém měřítku, byl rok 1892, jelikož byla založena federace FISA, která měla, a dodnes má, roli mezinárodního řídicího orgánu oblasti veslařského sportu. Ústřední jednota veslařů v Čechách se k federaci hlásila mezi prvními. V roce 1896 se dokonce zúčastnila kongresu pořádaného právě pod

⁴⁶ Štumbauer, J. (2018). *Příspěvek k historii veslování v jižních Čechách od jeho počátků do roku 1945. Studia Kineanthropologica*, 19(2), 107–121.

⁴⁷ Míka, Z. (2011). *Zmizelá Praha. Sporty a sportoviště*. Praha: Paseka, s. 29.

vedením FISA, kde čeští zástupci navrhovali uspořádat následující rok veslařské mistrovství Evropy v Praze. Proti tomu však byli členové rakouského Ruderverbandu spolu s německými kluby, kteří se nemohli smířit s tím, že české kluby nechtějí vstoupit právě do jejich spolku a snaží se osamostatnit. Proto se zasloužili o to, aby součástí mezinárodní federace mohli být pouze členi ze státních svazů, a ne jenom ti z národních. Na základě tohoto vzdoru nebyl český svaz skutečně považován za rovnocenného člena FISA, ale i tak bylo zástupcům českých klubů povoleno zúčastnit se závodů. Plánované mistrovství Evropy ale rovněž nebylo svěřeno do rukou českého svazu. Zároveň také rakouský svaz svým členům zakázal závodit s kluby českými, a to do té doby, dokud české kluby nevstoupí do rakouského svazu. Ten samý zákaz platil pochopitelně i ze strany německých veslařů. Tento jakýsi bojkot ze strany Rakušanů a Němců porušili závodníci z řad maďarských skifařů, kteří hned třikrát přijeli na závody do Prahy a vyjádřili tak svoji solidaritu s českým svazem. Vlivem těchto událostí se neuskutečnila ani Pražská mezinárodní regata v roce 1905, jelikož zákaz nerespektovaly pouze dva české závodní kluby. Tato veslařské akce nesla v názvu slovo mezinárodní pouze z tradice, jelikož jediný pražský německý klub zde nemohl startovat. Tento spor ovlivnil nejen veslařské kluby v hlavním městě, ale i ty na venkově, jelikož němečtí zástupci přestali jezdit i na tyto závody. Příkladem byla například regata v Roudnici nebo v Mělníku. V roce 1905 nastal spor také v pražském VK Slavie, odkud následně vystoupil Josef Renner spolu se svými přívrženci. Součástí tohoto odchodu byla pro Slavii také ztráta veslařského příslušenství, které bylo jeho majetkem. Vlivem těchto událostí vznikl další, v pořadí třetí, pražský klub nesoucí název Spartak Závody 9. května Praha – Podolí.

Roku 1908 se český veslařský svaz z názvu Ústřední jednota veslařů v Čechách přejmenoval na Svaz českých veslařských klubů. I přesto nevraživost ze strany rakouského svazu pokračovala. Utlačování českých, hlavně tedy především pražských veslařů, nadále trvalo až do vzniku samostatného československého státu roku 1918. Během následujících let vznikaly další veslařské kluby, mnohé z nich také na Moravě, např. roku 1893 VK Perun Přívoz, 1911 VK Brno nebo roku 1911 jihočeský VK Jordán Tábor.⁴⁸

⁴⁸ Bosák, E. et al. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. Praha: Olympia, s. 326–327.

Přestože zájem o veslování stále rostl, zvyšovala se taktéž obliba dalších sportů. Mezi tyto sporty patřila například cyklistika nebo těžká atletika. Veslařská společnost v Praze chtěla proto přitáhnout pozornost dalších potencionálních veslařů, diváků, ale i sponzorů. Její snahou bylo uspořádat nové veslařské závody osmiveslic po vzoru těch na britských ostrovech, které se těšily velké oblibě. Avšak problém byl ve vybavení. Jelikož nákup osmiveslic byl na tehdejší dobu finančně náročný, vlastnily v Čechách na počátku 20. století osmiveslici pouze dva kluby, a to VK Slavie a ČAC Roudnice nad Labem. Na přelomu roku 1908 a 1909 došlo ke koupi osmiveslic dalšími dvěma pražskými kluby ČVK a VK Blesk.

Pořízení nových lodí ještě více podpořilo myšlenku uskutečnění nových závodů. Pořadatelé s myšlenkou závodů zajistili také cenu pro potenciálního vítěze tohoto veslařského klání. Zajistili, že posádka vítězné osmiveslice přebere cenu od primátora hlavního města. Tou cenou byl tzv. primátorský štít. Tento tepaný štít byl vyroben z mědi a umělecky ho ztvárnil v roce 1909 Rudolf Schorchte, podle návrhu architekta Františka Kavalíra. Na výrobě štítu měl také podíl náčelník ČVK a člen slavné rady starších královského města Prahy František Kašpar, na jehož popud byla cena zhotovena. Štít je také znám díky heslu, které je na něm vytepáno, jež zní „Silné mládeži – opoře vlasti“. František Kašpar zároveň požádal, jménem svého klubu, radu města Prahy o patronát nad závody a cenu pro vítěze. Rada města, kromě příslibu patronátu, věnovala 500 korun, z nichž 350 korun šlo na pořízení putovního štítu a zbylých 150 korun na koupi čestných odznaků pro zúčastněné.⁴⁹

K Jarním skulerským závodům Josefa Rösslera-Ořovského, byly tedy přidány závody osmiveslic, a tak se dne 19. června roku 1910 slavnostně uskutečnil první ročník Primátorských závodů města pražského. Trať byla stanovena na přibližně 2 000 m a byla vytyčena na řece Vltavě mezi tratí Braník a Palackým mostem.⁵⁰ Na start prvního ročníku se přihlášily všechny čtyři české kluby vlastníci osmiveslic. Samotného závodu se ale zúčastnili nakonec pouze tři, jelikož loď ČAC Roudnice nad Labem měla poruchu. Závody pod záštitou Svazu veslařských klubů a pod protektorátem městské rady královského

⁴⁹ Získáno 10. března 2022, z: <https://www.primatorky.cz/historie>

⁵⁰ Míka, Z. (2011). *Zmizelá Praha. Sporty a sportoviště*. Praha: Paseka, s. 30.

hlavního města Prahy, při premiéře vyhrála posádka VK Slavie, na druhém místě byla ČVK Praha a třetím místem uzavřela startovní pole posádka VK Blesk. V následujícím roce 1911 veslaři ze Slavie obhájili svůj titul. Primátorky, jak se závodům začalo později přezdívat, se rychle dostaly na seznam každoročního pražského sportovního, ale i společenského programu.

I tato prestižní veslařská událost zažila úpadek stejně jako všechny sportovní odvětví v období 1. světové války. Avšak po ukončení války se dočkala obrody. V následující části lze uvést několik důležitých poválečných milníků. V roce 1921 se závodů zúčastnil pouze malý počet lodí, důvodem byly stále drahé lodě a také pravidlo, které povolovalo pouze jednu loď z klubu. Roku 1922 se stal klub ČAC Roudnice nad Labem prvním mimopražským klubem, kterému se podařilo získat titul Primátorek. Na konci dvacátých let patřili k favoritům také veslaři z KV Mělník, v jejichž řadách začal svou kariéru také Vojtěch Hvězda. Ten se později stal nejúspěšnějším veslařem Primátorek, když z osmnácti startů dokázal osmkrát zvítězit, poprvé v roce 1927. Dohromady startoval celkem za tři různé kluby, KV Mělník, ČVK a VK Slavie. Několik dalších úspěchů poté získal také v roli trenéra Dukly Terezín a Dukly Praha.

Před začátkem 2. světové války v roce 1940 vyhráli poprvé veslaři z Moravy, konkrétně z oddílu ČVK Brno. Poté následovala vítězná nadvláda ČVK Praha, které se podařilo zvítězit v pěti po sobě jdoucích ročnících. Tu se podařilo vyrovnat až pražským vojákům, a to na přelomu 60. a 70. let. Politické změny v zemi se od roku 1949 rovněž, jako ty válečné, podepsali na výsledcích závodů. Od toho roku začal závody ovládat armádní klub ATK. V jehož službách se ovšem objevovali především veslaři z ČVK a Roudnice. Nejdelší vítěznou sérii si ale připisuje Dukla Praha, které se podařilo poprvé zvítězit v roce 1979 a postupně vítězila až do roku 2019.⁵¹

Období od konce první světové války do roku 1945

Sportovní život během probíhající války takřka upadl v zapomnění. Veslařské kluby v Čechách přišly o velký počet členů, protože všichni muži až do věku padesáti let byli mobilizováni a ostatní členové nebyli schopni je zastoupit. Kluby se proto snažily udržet své lodě a ostatní majetek v dobrém stavu a přečkat toto období.

⁵¹ Získáno 10. března 2022, z: <https://www.primatorky.cz/historie>

Po válce a následném vzniku Československa byl zrušen Svaz českých veslařských klubů, který byl nahrazen novým orgánem Československým svazem veslařů. Už v roce 1919 českoslovenští veslaři, po dlouhém válečném útlumu, odjeli do Paříže, aby naši zemi reprezentovali na Pershingových vojenských hrách spojených armád. Od té doby se českoslovenští veslaři účastnili pravidelně všech olympijských her a mistrovství Evropy.⁵² V roce 1920 došlo opět k reorganizaci a přejmenování veslařského svazu na Svaz veslařů RČS. Ve stejném roce byl také český svaz konečně přijat do FISA, a to jako plnohodnotný člen. Německé kluby měly i nadále na našem území vlastní řídicí orgán, který se jmenoval Landersverband der deutschen Rudervereine in der Tschechoslowakische Republik. Až v roce 1934, po vzájemných jednání obou sdružení, došlo k založení nové, a hlavně společné, organizace nesoucí název Československý veslařský svaz.

První olympijské hry se po válce konaly v belgických Antverpách v roce 1920 a nechyběli na nich ani zástupci z řad československých veslařů. Celkem se her zúčastnily tři lodě z Československa. Čtyřveslice s kormidelníkem z ČVK Praha, osmiveslice tvořena roudnickými a mělnickými veslaři a skifař Gustav Zinke. Ani jedna z posádek se v silné konkurenci mezinárodních lodí nedokázala výrazněji prosadit a všechny byly vyřazeny v úvodních rozjíždkách. Netrvalo však dlouho a začaly přicházet zasloužené úspěchy. V roce 1923 se na 25. mistrovství Evropy, které se konalo na italském jezeře Como, podařilo osmiveslici z Roudnice a skifaři Gustavu Zinkemu, rovněž z roudnického klubu, vybojovat shodně bronzové medaile. Naprosto shodných výsledku dosáhli i následující rok na mistrovství Evropy, tentokrát ve švýcarském Curychu.

Roku 1925 se ve dnech 3. a 4. září uskutečnil na pražské Staroměstské radnici kongres mezinárodní veslařské federace FISA. Během tohoto kongresu bylo Svazu veslařů RČS uděleno pořadatelsví mistrovství Evropy. To se uskutečnilo okamžitě po ukončení jednání, a to 5. a 6. září v Praze. Praha tak byla 27. městem hostící mistrovství Evropy. Domácí ME bylo pro české veslaře bohaté na úspěchy. Na třetím místě se opět na skifu umístil Gustav Zinke, na dvojskifu Josef Straka a Julius Gerhart, a na dvojveslici

⁵² Bosák, E. et al. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. Praha: Olympia, s. 327.

bez kormidelníka Ladislav Novotný a Josef Schnabel.⁵³ Tyto závody měly velký úspěch i mezi diváky, jelikož se na březích Vltavy na Císařské louce shromáždilo více než 20 000 diváků. Pořadatelé z českého veslařského svazu obdrželi od zástupců FISA vyznamenání a zlatou medaili.

Ve stejné době vznikaly také další veslařské kluby SVK Bezruč Pudlov, VK Odra v Hrušově, ČVK Chemicke Ústí nad Labem, SVK Slovan Břeclav, SVK Slovan Bratislava, V.O. Sokola Smíchov II, VK ČKD Libeň Praha, V.O. SK Jiskra Třeboň, veslařské kluby v Hradci Králové, Nymburku, Mladé Boleslavi, Kolíně a Brandýse nad Labem a také Ženský veslařský klub v Praze. Československý svaz v roce 1930 čítal 32 klubů z toho 22 v Čechách, 9 na Moravě a 1 na Slovenku. Součástí těchto klubů bylo evidováno 2 935 členů, z kterých bylo 348 žen a 929 dorostenců.⁵⁴ Během 20. a 30. let 20. století patřily k nejlepším klubům v Čechách již často zmiňované VK Blesk Prah, ČAC Roudnice nad Labem, KV Mělník, VK Slavia Praha, VK Vajgar Jindřichův Hradec, ČVK Praha a VK Jordán Tábor. Mezi moravské kluby patřili SVK Břeclav, ČVK Hodonín, ČVK Brno a ČVK Uherské Hradiště.⁵⁵

Počet německých veslařských klubů se dále nerozšiřoval, stále jich tedy na našem území bylo 9 stejně jako před válkou. Poté co se v Německu ujali nacisté moci došlo k dalšímu útlumu veslařství v Československu. V roce 1938 zakázal Němcům říšský vedoucí sportu startovat na závodech v Československu. Důvodem mělo být lživé prohlášení, ve kterém stálo, že jsou Němci na našem území pronásledováni a fyzicky napadáni. To mělo za následek zrušení mezistátního souboje osmiveslic v Berlíně a zrušení mistrovství Evropy, které se mělo konat v roce 1939 v Praze. V tomto období došlo k velkému přílivu dorostenců do klubů, jelikož velká většina tělovýchovných organizací byla zakázána. Vlivem okupace byla také roku 1944 zrušena velká část veslařských závodů. Podobný osud stihl takřka veškeré sporty.

⁵³ Štumbauer, J. (2018). *Příspěvek k historii veslování v jižních Čechách od jeho počátků do roku 1945. Studia Kinaanthropologica*, 19(2), 107–121.

⁵⁴ Bosák, E. et al. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. Praha: Olympia, s. 327.

⁵⁵ Štumbauer, J. (2018). *Příspěvek k historii veslování v jižních Čechách od jeho počátků do roku 1945. Studia Kinaanthropologica*, 19(2), 107–121.

Období od roku 1945 do 70. let

Druhá světová válka zanechala ve veslařských řadách četné mezery, což výrazně ovlivnilo rozvoj veslařského sportu. Poté co se sportovní nadšenci vzpamatovali z tohoto nešťastného období, došlo v českých zemích k enormnímu rozkvětu.

Po skončení války a osvobození našeho území, byly prvními obnovenými závody pražské Primátorky 15. července 1945. Závodům přihlíželo okolo 25 000 diváků a součástí zahájení byly státní hymny na počest padlých vojáků a osvoboditelů.⁵⁶ Netrvalo dlouho a dostavily se také první poválečné úspěchy na mezinárodní scéně, v podobě jedné stříbrné a dvou bronzových medailí, které se podařilo českým veslařům vybojovat na ME v Luzernu v roce 1947. Veslařské kluby se těšily zájmu nespočtu nových členů a veslařská komunita se dočkala zrození mnoha závodů. Tento trend byl mírně utlumen po převratu v roce 1948, kdy v českých zemích nastupoval komunismus. To mělo za následek migraci mnoha veslařů do zahraničí. Komunistická strana považovala veslování za buržoazní sport, proto mu nebyla věnována pozornost ani potřebné peníze. Veškerý zájem byl věnován lednímu hokeji, fotbalu, gymnastice, atletice nebo kanoistice.⁵⁷ Došlo také k rozsáhle reorganizaci, díky které byla tělesná výchova a sport sjednocena nejprve do České obce sokolské. Počáteční fáze této reorganizace skončila v roce 1949, jejím výsledkem bylo konečné ustanovení veslařských klubů, jakožto veslařských odborů svých mateřských jednot. V druhé části byla ČOS vystřídána Státním výborem pro tělesnou výchovu a sport. To v konečném důsledku znamenalo, že hlavním orgánem se stal Československý svaz tělesné výchovy, který sdružoval jednotlivé sportovní sekce.

Veslování šlo v tomto období kupředu v každém ohledu. Úroveň veslování ve světě stoupala, což mělo za následek přeměnu veslařských materiálů a techniky. Vývoj byl zřetelný také v edukaci nových trenérů, vydávání nových učebních materiálů nebo ve výměně zkušeností se zahraničními trenéry. To vše mělo za následek zvýšení kvalifikovanosti veslařského sportu u nás. Nejvýznamnější událostí tohoto období bylo

⁵⁶ Bosák, E. et al. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. Praha: Olympia, s. 328.

⁵⁷ Kolišová, K. (2009). *Historie a některé sociální aspekty klubového veslování v ČR* (Diplomová práce, Brno, FSPs MUNI), s. 33.

mistroství Evropy mužů, pořádané v Praze roku 1961. Právě na tomto mistrovství ukázal český veslařský sport svou vyspělost, jelikož závody byly mezinárodně velmi oceněny. Po organizační, ale i sportovní stránce, bylo mistrovství považováno za jedno z nejlepších do té doby.⁵⁸

Veslování pomohlo také založení armádní tělovýchovné instituce ATK, která se později přejmenovala na ÚDA a dnes ji známe jako Duklu. Vznik veslování pod vedením armády je spojeno se založením Armádního klubu v roce 1948, kde v jeho čele stál trenér Vojtěch Hvězda. Armádní veslaři měli své zázemí v Praze na Smíchově, kde využívali loděnici Důstojnického klubu vodních sportů. Roku 1955 byla vybudována nová loděnice, tu veslaři využívali dohromady spolu s kanoisty. Již o rok později se armádní veslaři účastnili olympijských her v Melbourne, a to již pod novým názvem Ústřední dům armády.

V letech 1957 až 1962, po přemístění klubu do Terezína, dosáhl tým veslařů prvních velkých úspěchů. Největším z úspěchů pro armádní veslování byla první zlatá medaile, kterou na skifu vybojovali Václav Kozák s Pavlem Schmidtem na olympijských hrách v Římě 1960. Roku 1962 se družstvo vrátilo zpět do Prahy, zde využívali dřevěnou loděnici na Císařské louce. Stěžejní postavou té doby byl opět trenér Vojtěch Hvězda, pod jehož vedením se veslaři, nyní už Dukly Praha, stali základem tehdejší československé veslařské reprezentace. Armádní veslařský klub byl tehdy na vrcholu našeho veslování, jelikož sdružoval většinu nejlepších veslařů ze všech koutů republiky. To vše bylo podpořeno potřebným zázemím a finančními prostředky, které zajišťovaly kvalitní vybavení.⁵⁹

Také další veslařské kluby v tomto období navázaly na svou kvalitní činnost vybudovanou již před válkou. Těmi nejvýznamnějšími kluby u nás byly i nadále Slavie, Blesk a Roudnice nad Labem. I tyto kluby zasáhla reorganizace, s kterou přišla také úprava názvů klubů v různých podobách např. Spartak, Dynamo, Lokomotiva, Rudá hvězda a další. Veslařský klub Slavia se v 50. až 60. letech věnoval především modernizaci svého zázemí. Avšak všechny snahy přišly vniveč vlivem požáru roku 1977, který zničil

⁵⁸ Bosák, E. et al. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. Praha: Olympia, s. 328.

⁵⁹ Získáno 21. dubna 2022, z: <http://www.csla.cz/armada/sport/duklapraha.htm>

celou klubovou loděnici včetně lodního parku a dalšího majetku. Klub tak byl nucen začít s budováním klubu nanovo. Pomocnou ruku nabídl Slavii veslařský svaz, jež do nového začátku věnoval několik lodí a vesel. Přispěly i další kluby.⁶⁰

Modernizoval také VK Blesk, který v 50. letech postavil novou loděnici. V 60. a 70. letech zažil Blesk vzestup, jehož vrcholem byla reprezentace Československa klubovou posádkou na ME, ale také na OH v Tokiu roku 1964, kde získali třetí příčku v kategorii osmiveslic. Další olympijské umístění na stupních vítězů získali odchovanci klubu, bratři Svojanovští s kormidelníkem Petříkem, kteří si na OH v Mnichově 1972 dojeli pro stříbrnou medaili. O bronzovou medaili, na týchž hrách, rozšířila medailovou sbírku VK Blesk také čtyřka s kormidelníkem ve složení Jánoš, Mreček, Neffe, Provazník a opět kormidelník Petříček. Bratři Pavel a Oldřich Svojanovští přidali do své sbírky ještě jeden cenný kov, a to o čtyři roky později na OH v Montrealu, kde získali bronz.⁶¹

Pro klub Roudnice nad Labem znamenala druhá světová válka znovuoživení, protože se do města nastěhovali lidé, jež byli donuceni k odsunu ze sudetského území. V 50. letech vyrůstal v roudnickém klubu Václav Kozák, který se následně přesunul do Armádního klubu, kde se stal jednou z nejvýznamnějších osobností našeho tehdejšího veslování.⁶² Přelomovou událostí pro naše veslování bylo v polovině 70. let vybudování moderní veslařské dráhy v Račicích, ležících nedaleko Roudnice nad Labem. S tímto nápadem přišel Miroslav Švagrovský, který v té době zastával funkci ředitele Račických pískoven. K vybudování dráhy ho vedl fakt, že na řece Labe nebylo možné zajistit pro veslaře dostatečné bezpečí k trénování, jelikož zde byla frekventovaná lodní doprava. Areál pískoven s veslařskou dráhou časem přerostl v plně vybavený veslařský kanál s tratí dlouhou 2 km, která splňovala veškeré závodní normy. Račická dráha funguje dodnes, dokonce v roce 1993 hostila Mistrovství světa.⁶³

Na vývoj veslařské kariéry Jana Jindry měla historie veslování na jihu Čech velký vliv, jelikož takřka všechny úspěchy vzešly z třeboňského klubu Jiskra, který ze třech níže

⁶⁰ Kolišová, K. (2009). *Historie a některé sociální aspekty klubového veslování v ČR* (Diplomová práce, Brno, FSPs MUNI), s. 67–68.

⁶¹ Tamtéž, s. 87.

⁶² Tamtéž, s. 122.

⁶³ Tamtéž, s. 35.

zmíněných klubů vznikl až jako poslední. Proto byl Jindřův mateřský klub ovlivněn také veslařským klubem v Jindřichově Hradci a Táboře.

Přes prvotní obtíže spojené s válkou postupně začaly vzkvétat také kluby na jihu Čech. Jedním z klíčových byl klub v Jindřichově Hradci. Po osvobození se veslařský klub nevyhnul všeobecnému sjednocení a reorganizaci tělovýchovy. Nejdříve se klub stal členem jednoty Sokola Jiholen. Později roku 1953 přešel klub pod správu jednoty Dynamo. V tomto období se opět klub potýkal s nedostatkem členů, především mladších, a problémy okolo zastaralého vybavení. Klub si lodě na závody musel často vypůjčovat od ostatních. Prvními většími závody po válce byly pro Vajgar domácí závody konané 4. září 1949, které se uskutečnily po osmnáctileté pauze. Zde se sjelo 6 klubů z Prahy, spolu s klubem tábořským a třeboňským. V ten stejný rok se uspořádal také první propagační závod v Českých Budějovicích za přítomnosti Vajgaru, Jordánu a Jiskry. Dohromady získal VBK Vajgar z obou závodů 4 první místa, 2 druhá a 1 třetí místo.⁶⁴

V následujících letech v klubu opět mírně rostl počet členů. Avšak jindřichohradecký klub patřil spíše k těm průměrným v naší zemi. I přesto se jeho členům podařilo získat několik skvělých úspěchů. Mezi ty nejzvučnější patří bronzová medaile dvojky s kormidelníkem z padesátého ME v Praze roku 1961, o kterou se zasloužilo duo Miroslav Strejček a Václav Chalupa s kormidelníkem Dvořákem. Odchovanec oddílu Václav Chalupa byl také součástí posádky na olympijských hrách v Tokiu v roce 1964, která se umístila na pátém místě. Těchto her se zúčastnil i další odchovanec Luděk Musil, který byl na hrách v roli trenéra československého veslařského výběru.⁶⁵

Podobný osud stihl také veslařský klub v Táboře. S druhou světovou válkou přišel jeho propad. Důsledky války měly velký dopad na celý klub, a to především na členy z jeho vedení. Tím největším bylo věznění a následná poprava německým gestapem, dlouhodobého kapitána Konráda Listopada. I tato rána, jež veslařský klub utrpěl, ho nedokázala dohnat k jeho zrušení. Loděnice i samotný veslařský klub přestály další válečný útlum a po osvobození země v roce 1945 obnovil své aktivity. Po obnovení byl zvolen do čela klubu opět nový kapitán Josef Čadil, který ve funkci předsedy setrval

⁶⁴ Muk, J. (1964). *90 Let veslařského a bruslařského sportu v Jindřichově Hradci 1874–1964*. Jindřichův Hradec: TJ Slovan, s. 25–26.

⁶⁵ Tamtéž, s. 28–30.

dlouhých čtyřicet let až do své smrti 17. července 1986. Na počátku jeho působení zavedl veslařský klub také novou tradici v podobě veslařských plesů. Později též došlo k celonárodní sportovní restrukturalizaci, která zapříčinila sjednocení tělovýchovných oddílů. Z toho důvodu se VK Jordán několikrát přejmenoval, nejdříve na Sokol, později pak na Tatran Tábor.⁶⁶

V 50. letech se začalo v Československu rozvíjet také veslování žen. Tento trend se dostal i do táborského klubu. Kromě ženského veslování se v Táboře dařilo i mládežnickému veslování. Ve stejném období se však naneštěstí objevily finanční potíže klubu. Lodě i ostatní technika klubu byly zastaralé a na nákup nových nedokázalo vedení sehnat dostatečné prostředky. To mělo za následek opět úpadek klubu. Z této situace se začal klub dostávat po roce 1950, kdy se oddíl stal součástí TJ VS Tábor. Po uvedené změně se podařilo v relativně krátkém času zmodernizovat flotilu, která byla po řadu let beze změny. Modernizace klubu rovněž přilákala nové členy do klubu. To se projevilo v 70. letech, kdy v klubu došlo k výměně generací.

V roce 1975 se podařilo Jiřímu Strážnickému umístit na pátém místě v Jarním skulerském závodě Rösslera-Ořovského na pražských Primátorkách. Roku 1978 rozšířila řady táborského veslařského oddílu Ing. Zuzana Prokešová, ta byla součástí československé reprezentace, se kterou se účastnila olympijského turnaje v roce 1976 v kanadském Montrealu.⁶⁷ Na olympijských hrách se umístila spolu s partnerkou Miluší Naffovou na dvojskifu na osmé příčce.⁶⁸

Největší rozmach však zažil další jihočeský klub, a sice Jiskra Třeboň. Rozkvět to byl opravdu enormní, jelikož poválečná generace třeboňských veslařů dobyla takřka celý veslařský svět. Tím nejvýznamnějším úspěchem byla zlatá olympijská medaile čtyřveslice s kormidelníkem, ve složení Jan Jindra, Karel Mejta, Stanislav Lusk, Jiří Havlis a Miroslav Koranda, na XV. olympijských hrách v Helsinkách. Tento úspěch byl skutečně obrovský a stejně tak nečekaný, jelikož úroveň třeboňského veslování, co se týče potřebných podmínek, zdaleka nedosahovala takové kvality jako v té době v Praze, natož ve zbytku Evropy a dokonce i světa. Následně sbírala tato generace, pokaždé v menší obměně

⁶⁶ Tichá, P., Havel, P., Koláček, B., Rozmuš, J., Salzman, A., & Novák, M. (1990). *Historie tělovýchovy a sportu na Tábořsku*. Tábor: Jihočeské tiskárny, s. 69.

⁶⁷ Tamtéž, s. 70.

⁶⁸ Získáno 12. března 2022, z: <https://olympics.com/en/>

v sestavě, úspěchy na mistrovstvích Evropy, např. v roce 1953 v Kodani, 1954 v Amsterdamu, 1956 v Bledu, 1957 v Duisburgu, 1958 v Poznani nebo roku 1959 v Maconu. Je až neuvěřitelné, jakou úspěšnou sérii světových úspěchů si dokázala tato generace třeboňských veslařů vydobýt. Vše uzavřel Jan Jindra se Stanislavem Luskem na olympiádě v Římě roku 1960 bronzovou medailí z osmiveslic. Právě díky řadě jmen z této třeboňské veleúspěšné generace veslařů, získalo české veslování uznání po celém světě.⁶⁹

Po této velice silné etapě třeboňského veslařského klubu v 60. letech, začali členové klubu také s výchovou juniorů, dorostenců a později i žactva. I v těchto kategoriích sbírali veslaři z Třeboně cenné kovy. V 70. letech začal klub s výstavbou nové loděnice, která našla své místo na okraji rybníka nazývaném „Husí plácek“. Po dokončení stavby nové loděnice sloužila ta stará na ostrově jako památka na úspěšné roky a zároveň jako sklad dnes už historických lodí. Mezi nimi i ta z Helsinek. Nic z toho by se neuskutečnilo nebýt zlatého úspěchu na olympijských hrách, který k třeboňskému Světu přilákal sponzory a s nimi také finanční prostředky na podporu klubu.

V následujících letech se dočkala TJ VK Jiskra Třeboň několika dalších veslařských úspěchů. Mezi těmi nejvýznamnějšími byly například: druhé místo párové čtyřky na MS v Nottinghamu v roce 1975, bronzové umístění párové čtyřky ve složení Pecka, V. Vochoska, Lacina, Hellebrand na OH v Montrealu v roce 1976, stříbro získané párovou čtyřkou a bronz dvojky s kormidelníkem na MS v Amsterdamu roku 1977, o rok později vybojovala stříbrnou medaili dvojka s kormidelníkem na MS v Karapiru a následně opět stříbro ve dvojskifu na MS v Bledu roku 1979. Nutno podotknout, že toto je však pouze výčet z mnoha veslařských úspěchů s kořeny sahajícími do Třeboně. Právě díky těmto a nespočtu dalších triumfům, které veslařský klub z Třeboně za tu řadu let získal, je po právu považován za jeden z nejúspěšnějších u nás.⁷⁰

Českoslovenští veslaři se dokázali propracovat na vysokou úroveň a zařadili se tak mezi nejlepší posádky světa. Od roku 1945 do konce 70. let se našim veslařům podařilo získat dohromady 3 zlaté a 1 bronzovou medaili na olympijských hrách, 2 zlaté,

⁶⁹ Osobní archiv Miloše Jindry.

⁷⁰ Získáno 10. března 2022, z: <http://veslovani.jiskratrebon.cz/historie>

7 stříbrných a 10 bronzových medailí na ME mužů a 2 zlaté, 2 stříbrné a 7 bronzových medailí na ME žen.⁷¹

⁷¹ Bosák, E. et al. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I.* Praha: Olympia, s. 328–329.

5 Stručný nástin historie veslování v jižních Čechách

VK Vajgar Jindřichův Hradec

Rybník nesoucí jméno Vajgar, který leží v samotném centru města Jindřichův Hradec, byl díky své příhodné lokaci, jak kdyby předurčen ke sportovnímu využití. Prvním organizovaným sportem, jež našel své útočiště na tomto rybníku, bylo bruslení. Spolek bruslařů zde byl založen 21. listopadu 1874, kdy zakládající členové nechali vypracovat potřebné stanovy. Následně se 28. listopadu téhož roku podařilo zvolit prvního předsedu spolku V. Kunstového, který byl povoláním učitel. Jednatelem se stal Dr. Hynek Lang. Spolek měl ihned od založení pevný základ, byl tvořen sedmdesáti členy a rovněž se stal prvním ryze českým sportovním klubem v historii. Jelikož Český veslařský a bruslařský klub v Praze byl založen o rok později, tedy roku 1875. Na počátku své existence fungoval klub s dočasným povolením od okresního hejtmanství, až později byl oficiálně přijat spolu se svými stanovami. Také majitel rybníku hrabě Černín byl nakloněn novému využití vodní plochy. Nic tedy nebránilo v zimních měsících, po zamrznutí, plně zahájit činnost klubu. Menší překážkou byla místní městská policie, které měla zprvu obavy ohledně bezpečnosti, ale i ta nakonec vydala své povolení.

Roku 1876 došlo k oficiálnímu schválení stanov, které s sebou přinesli také nové uskupení v podobě vedení klubu. Cílem bruslařského spolku nebylo zpočátku sportovní vyžití nebo dokonce závodní ambice, šlo pouze o novou formu zábavy.⁷² V roce 1885 byl v Jindřichově Hradci založen Sokol, a to bylo pro bruslařský spolek hrozbou, jelikož se uvažovalo o jeho zařazení pod tento tělovýchovný spolek. Avšak valná hromada bruslařského spolku nepřistoupila na zařazení pod Sokol a jejich spolek tak zůstal samostatným. Členové klubu se později začali věnovat i sportovní stránce bruslení. Mezi dvě hlavní oblasti rozvoje bruslařských dovedností bylo rychlobruslení a tanec na bruslích, později krasobruslení. První skutečné závody se zde konaly v roce 1889, kde se soutěžilo jak v rychlosti, tak i v tanci.

Na přelomu let 1889 a 1890 čítal klub celkem 224 členů. Činnost klubu se tudíž těšila zájmu a klub i přes nedostatek finančních prostředků vzkvétal. Právě v tomto

⁷² Muk, J. (1964). *90 Let veslařského a bruslařského sportu v Jindřichově Hradci 1874–1964*. Jindřichův Hradec: TJ Slovan, s. 3-4.

období se poprvé začalo v klubu uvažovat o rozšíření sportovní nabídky, která by využila vodní plochu rybníku Vajgar, také v ostatních měsících, kdy není zamrzlý. Jednalo se o veslování. V nadcházejícím roce přijala 21. března valná hromada návrh k projednání nových klubových stanov, na základě kterých došlo k přejmenování klubu na Bruslařský a veslařský klub. Nově pojmenovanému klubu se podařilo získat půjčku v hodnotě 200 zlatých, díky kterým mohl klub nakoupit potřebné vybavení do lodního parku. V roce 1892 tak byly zakoupeny 3 lodě, každá za 30 zlatých, dvě nové joly, jedna stará a dvě obyčejné lodě dohromady za dalších 130 zlatých. Kromě toho zakoupili také jeden skif. Pro potřebu uskladnění lodí bylo na břehu Vajgaru vybudováno přístaviště a dřevěná bouda. Počet a kvalita vybavení spolu s celým klubem rok od roku rostl. S tím přišla také první tendence změřit své schopnosti. Proto se roku 1892 uspořádala první jindřichohradecká regata, která byla konána k příležitosti zájezdu Svazu českých lékařů. Kromě veslování byly součástí programu také šipky, vrhání květín a Benátská noc. Regata byla zároveň prvním veslařským závodem na jihu Čech.

V roce 1903 byli nejvýznamnějšími členy klubu profesor Heš a Jindřich Muk. V té době se v klubu hlásilo 74 členů k veslařskému oddílu a 47 k bruslařskému. Krátce před první světovou válkou bylo některými členy požádáno o projednání nových stanov, ve snaze přejmenovat klub na sportovní spolek, který by sdružoval všechny sporty ve městě. Mimo to požadovali rozšíření sportovních odvětví, kdy se k bruslení a veslování snažili připojit také odbor lyžařský, sáňkařský, tenisový a turistický. Tato změna měla představovat jakýsi nový impuls k modernizaci sportovního dění v Jindřichově Hradci. Avšak k přijetí návrhů nikdy nedošlo, jelikož vše přerušila první světová válka, která veškeré snahy o změny oddálila. Během války nebyla mezi roky 1914 až 1916 zahájena ani bruslařská sezóna, k jejímu obnovení došlo až po tříleté pauze v roce 1917. Kromě pozastavení sportovní činnosti si válka vyžádala také odchod několika členů, kteří byli naverbováni na frontu.⁷³

Nový život vdechl do klubu primář doc. Dr. Emanuel Rychlík, který po válce zavítal do jindřichohradecké nemocnice. Ten měl bohaté zkušenosti jak s krasobruslením, tak veslováním, a to i v oblasti funkcionářských povinností. V klubu Vajgar pro něho bylo

⁷³ Tamtéž, s. 9–10.

tedy ideální místo, kde mohl naplnit vášeň k jeho oblíbeným sportům, ale také přispět do chodu klubu. Vše do sebe přirozeně zapadlo, když se v roce 1919 Rychlík ujal vedení klubu a zároveň vyučování krasobruslení.

V prosinci roku 1920 byla uspořádána valná hromada, na níž se stal předsedou Ing. Waldemar Maresch a místopředsedou byl zvolen Emanuel Rychlík, kterému se v klubu začalo později přezdívat „náš pánbu“. Ve stejném roce prosadil 19. května Rychlík svůj plán na vytvoření programu, který měl do klubu nalákat mladé členy z řad studentů, kteří by měli zájem věnovat se veslování na závodní úrovni. Snaha o zavedení tohoto programu byla prvním náznakem závodního veslování v klubu.

S přibývajícímí pravidelnými tréninky a neustálým rozšiřováním lodního parku spolu s dalším vybavením, bylo zjevné, že dřevěná bouda na břehu rybník nedostačuje potřebám klubu. Proto byl v roce 1922, za 15 000 korun, klubem zakoupen dům na nábřeží, který byl určen k přestavbě. Ke slavnostnímu otevření klubovny po její rekonstrukci došlo 3. listopadu 1923. Díky přijetí nových stanov se klub 12. července téhož roku přejmenoval na Veslařský a bruslařský klub Vajgar.

Avšak ještě předtím, než klub získal nové zázemí, začali členové získávat první úspěchy. Již v létě roku 1922 pravidelně trénovala studentská čtyřka s kormidelníkem, ve složení Jaroslav Žahourek, Karel Hinka, Josef Vosolsobě, Miloš Vejchoda a kormidelník Václav Žahourek pod zkušeným vedením Emanuela Rychlíka. Po dvouměsíčním tréninku čtyřka dokázala 20. srpna zvítězit na závodě nováčků a středoškoláků v Táboře. Následující měsíc, přesněji 10. září, se uskutečnily také první oficiální veslařské závody na Vajgaru. Kromě domácích, kteří jeli na čtyřce jednou s posádkou studentů a jednou s týmem starších, se zúčastnilo závodů pět lodí z VK Jordán. Obě čtyřky domácích zvítězily. Prvotní úspěchy byly důkazem toho, že Rychlíkův program pro studentské veslaře má opravdu smysl. Přínosu v podobě sportovního vyžití pro studenty si byl vědom také ředitel místního gymnázia Dr. Ferdinand Hoffmeister.⁷⁴

Hlavním středoškolským závodem se stal roku 1923 přebor jižních Čech na 1 200 metrů, do kterého věnovala putovní pohár Jindřichohradecká spořitelna. Středoškolákům v barvách Vajgaru se podařilo pravidelně vítězit od roku 1924 do roku

⁷⁴ Tamtéž, s. 11–12.

1932. V roce 1923 se také znovu rozrostl počet lodí, ke stávajícím lodím zakoupil klub tentokrát již závodní čtyřveslici a skif. Rok 1924 přinesl prosperujícímu klubu první větší překážku. Během středoškolských závodů byl totiž podán na jindřichohradeckou posádku protest ze strany ČVK proti účasti Josefa Vosolsobě, který tehdy přestoupil z gymnázia na obchodní akademii. Na základě protestu byly všechny lodě Vajgaru diskvalifikovány. Navíc následky, v podobě bojkotu závodů z obou stran, této události trvaly až do roku 1926.

Rok 1925 přinesl v klubu velkou změnu, jelikož ho 20. února opustil Emanuel Rychlík, který odešel na post primáře do nemocnice v Písku. Těsně před odchodem věnoval klubu tréninkovou čtyřveslici, jež po něm byla na jeho počest následně pojmenována. Po jeho odchodu se trénování ujali jeho bývalý svěřenci, bratři Žahourkové.⁷⁵ Po odchodu Rychlíka se krasobruslařská větev Vajgaru už nikdy nevzpamatovala. Na místo ní se však ustanovil hokejový oddíl.

V 30. letech nastala ve VBK Vajgar krize. Ta byla způsobena nejenom nedostatkem členů, ale také finančních podpory. V tu dobu hlavní dění v klubu přejímali hokejisté. Finanční problémy dorostly až do té míry, že klub byl nucen 19. ledna roku 1937 uskutečnit dražbu některých lodí. Lodě vydražil člen klubu Josef Kraus, který je ponechal klubu. Přesto krize nebyla zažehnána a klub měl nakročeno do exekuce ze strany spořitelny, které dlužil necelých 100 000 tisíc korun. Klub byl poprvé od jeho vzniku na pokraji zániku. V květnu toho roku se k příležitosti zmíněné situace sešla valná hromada, která měla na programu schůze projednat, zda klub zachránit nebo zlikvidovat. V té době pravidelně trénovaly pouze čtyři mužské a dvě dámské čtyřky. Do konce toho roku však přibýlo dalších 36 nových členů, a tak se klub snažil dále udržet při chodu.

Okupace německými vojsky za druhé světové války silně ovlivnila veškeré dění v Jindřichově Hradci. Územím města totiž procházela hranice protektorátu a celé město bylo tudíž obklopeno říšskou samosprávou. Vlivem této doby se znovu objevila tendence spojit sportovní dění ve městě pod jeden správní orgán. To se nakonec částečně stalo skutečností, přesto však Vajgar zůstal i nadále samostatný.⁷⁶ Přestože válečné napětí vše omezilo, některé veslařské závody byly zachovány. V roce 1942 se poprvé seniorští

⁷⁵ Tamtéž, s. 13–14.

⁷⁶ Tamtéž, s. 21–22.

veslaři zúčastnili závodů v Praze a o rok později sami hostili tradiční meziklubové závody na Vajgaru, kde se proti nim postavily posádky ze sousedních klubů VK Jiskra Třeboň a VK Jordán Tábor. Nejlepší umístění na těchto závodech dosáhla, pro domácí klub, čtyřka žen ve složení Pifflová, Staňková, Průšová, Cimerhanslová a kormidelnice Hrobská, kterým se podařilo zvítězit. Zvítězila také domácí čtyřka dorostenek. V celém bodování jihočeského přeboru, však zvítězil Tábor před Třeboní a J. Hradcem. Roku 1944 zvítězil také na domácích závodech skifař Luděk Musil.⁷⁷

VK Jordán Tábor

Úplně první zmínky o veslování v Táboře byly objeveny z roku 1894, kde se jednalo o založení Veslařského a bruslařského spolku Soběslav. Existence tohoto sportovního uskupení je skutečně doložena, avšak jeho působení netrvalo dlouho, jelikož nebyly nalezeny žádné prameny hovořící o další činnosti.⁷⁸

K založení Veslařského klubu Jordán jako takového, došlo 23. března 1909. Hlavními strůjci byli bývalí veslaři František Novák, který pocházel z Prahy a Jaroslav Polívka původem z Roudnice. Oba zmínění pocházeli z měst, kde veslování tou dobou zažívalo rozmach, a tak se rozhodli složit organizační výbor a s jeho pomocí položit základ veslování také na tábořském rybníce Jordán.⁷⁹ Prvním předsedou klubu byl na valné hromadě, při příležitosti vzniku klubu, zvolen profesor Antonín Turek. Založení tábořského klubu vzbudilo silnou reakci, jelikož šlo o čistě český klub, který spolu s dalšími kluby jako VK Mělník, VK Blesk, ČAC Roudnice nad Labem a VK Slavie, tvořil konkurenci pro německé veslařské kluby sídlící na našem území. Tábořský veslařský spolek se zároveň stal prvním svého druhu na jihu Čech.

O nový sport, v podobě veslování, byl v Táboře poměrně zájem. To dokládá fakt, že již za krátkou dobu po jeho založení se k němu hlásilo 70 členů. Tábořští veslaři byli hrdí na to, že jsou českým klubem, a proto si na vlajku klubu a vesla dali národní barvy, červenou a bílou. Jejich národní a historická hrdost se odrazila také v pojmenování prvních lodí, které dostaly názvy osma Jana Žižky z Trocnova, čtyřka Tábor nebo skif

⁷⁷ Tamtéž, s. 23–24.

⁷⁸ Tichá, P., Havel, P., Koláček, B., Rozmuš, J., Salzman, A., & Novák, M. (1990). *Historie tělovýchovy a sportu na Tábořsku*. Tábor: Jihočeské tiskárny, s.68.

⁷⁹ Získáno 12. března 2022, z: <https://www.vkjordan.cz/historie-klubu/>

Husita.⁸⁰ V roce 1910 nechalo tako vedení klubu postavit loděnici, která se nacházela pod budovou tamějšího gymnázia a která po řadě rekonstrukcí funguje dodnes.⁸¹

Zanedlouho začali svěřenci klubu sbírat první úspěchy. O zcela první úspěch se zasloužili studenti zemědělské akademie, pocházející z Polska. Posádka osmiveslice složená z těchto studentů, s kormidelníkem Henrykem Radomskim, se dokázala v roce 1911 umístit na druhém místě na pražských Primátorkách. Kromě tohoto úspěchu získaly posádky VK Jordánu téhož roku i několik dalších vítězství. Díky těmto úspěchům byl klub oceněn čestným diplomem, který uděloval Český výbor pro olympijské hry. Tento diplom byl skutečně cenný, jelikož byl podepsán a předán významnými osobnostmi historie českého sportu Jiřím Guthem-Jarkovským a Josefem Rösslerem-Ořovským. Z toho důvodu se dá rok 1911 považovat za nejúspěšnější rok tábořského veslování.⁸²

Také samotný klub pořádal vlastní veslařské závody. Jeden z nich se uskutečnil 9. července roku 1911 a byl označen jako veslařský amatérský mezinárodní závod, s pořadovým číslem dvě. Závody byly uspořádány podle pravidel Svazu českých veslařských klubů, který ho zároveň zaštiťoval. Závod byl rovněž pod protektorátem rady královského města Tábor. Díky tomu byly závody oficiálními a těšily se uznání. Trasa tohoto závodu měřila 1 400 metrů a střetly se na ní posádky z ČAC Roudnice nad Labem, VK Blesk Praha, ČVK Praha, VK Mělník, VK Slavia Praha a posádka pořadatelského klubu VK Jordán.⁸³

Stejně jako všechny ostatní kluby i ten tábořský zasáhla první světová válka. Ta si vyžádala i několik obětí z řad klubu. I tak dokázal klub přežít, přestože ho čekaly roky útlumu. Nový impuls přišel v roce 1926, kdy došlo k nástupu nového vedení klubu v čele s předsedou Antonínem Guttmanem. Tomu se spolu s ostatními členy vedení podařilo plnohodnotně obnovit pravidelné tréninky a přípravu závodních posádek. Výsledky poválečného vzkříšení se ukázaly o čtyři roky později, když v roce 1930 posádka VK

⁸⁰ Tichá, P., Havel, P., Koláček, B., Rozmuš, J., Salzman, A., & Novák, M. (1990). *Historie tělovýchovy a sportu na Tábořsku*. Tábor: Jihočeské tiskárny, s.68.

⁸¹ Získáno 12. března 2022, z: <https://www.vkjordan.cz/historie-klubu/>

⁸² Tichá, P., Havel, P., Koláček, B., Rozmuš, J., Salzman, A., & Novák, M. (1990). *Historie tělovýchovy a sportu na Tábořsku*. Tábor: Jihočeské tiskárny, s. 69.

⁸³ Štumbauer, J. (2018). *Příspěvek k historii veslování v jižních Čechách od jeho počátků do roku 1945*. *Studia Kineanthropologica*, 19(2), 107–121.

Jordánu získala trofej Středoškolského poháru, čímž se zároveň stala prvním venkovským klubem, kterému se to podařilo. Následně došlo opět ke stagnaci v klubu. K dalšímu vzestupu přispěl student práv Konrád Listopad, který se v roce 1933 dostal do čela klubu.

Ve veslařském klubu VK Jordán působilo i několik později úspěšných veslařů. Jedním z nich byl například Karel Mejta. Ten zde po válce navštěvoval dřevařskou školu a při té příležitosti zde také trénoval. Později byl jedním z členů slavné třeboňské čtyřky, která zvítězila na olympiádě v Helsinkách v roce 1952. V dorosteneckém věku několikrát vyzkoušel dráhu na rybníku Jordán také nejúspěšnější československý skifař v historii Václav Kozák, který se stejně jako Mejta stal olympijským vítězem, a to v Římě roku 1960. V neposlední řadě je tábořský klub spjat s kariérou naší nejlepší veslařky Aleny Postlové. Ta se pyšní hned několika medailemi z mistrovství Evropy v 60. letech. Jezdila zde mimo jiné se svojí veslařskou partnerkou z dvojskifu Magdalenou Šarbochovou, která se po kariéře stala členkou vedení mezinárodní veslařské asociace FISA.

VK Jiskra Třeboň

První sport v plně organizované formě, který se v jihočeské Třeboni objevil, byla cyklistika. Stalo se tak roku 1884, kdy byly nejprve 25. srpna vypracovány a schváleny stanovy klubu a 12. září došlo k uskutečnění shromáždění, kde nově vzniklý klub dostal své jméno Klub cyklistů třeboňských. Ústředními postavami byl JUDr. Jan Moural, ten byl zvolen předsedou, Ing. Josef Bezpalec a Josef Baar. Obrovský zájem o cyklistiku vzbudili v Třeboni bratři Josef a František Kohoutovi spolu s Dr. Braunerem, kteří jeli na tehdejších vysokých kolech z Prahy do Vídně. Jedna ze zastávek po cestě byla právě na jihu Čech v Třeboni. Tento počín byl jakýmsi impulsem pro založení Klubu cyklistů třeboňských.

Cyklistický sport byl však náročný na finanční prostředky, a tak po slibném začátku klubu, začalo pomalu ubývat členů. Proto vedení klubu začalo hledat způsob, jak získat tolik potřebné prostředky. Řešení našli v rozšiřování sportovní nabídky pro členy. Díky tomu přibýlo k cyklistice také bruslení, pro které díky rybníku Svět, jenž leží nedaleko centra města, byly v Třeboni ideální podmínky. A tak se v zimě na přelomu mezi roky 1886 a 1887 poprvé otevřelo bruslařské kluziště na rybníku Svět. Nová sportovní

příležitost si opět za krátkou dobu našla své místo. Během první sezóny čítala bruslařská větev klubu 230 členů. Dalším sportem, který přibyl ke sportovnímu oddílu bylo plavání. Na tom měl největší zásluhy místopředseda klubu Ing. Josef Bezpalec, který nechal roku 1888 na dalším nedalekém Opatovickém rybníku postavit dočasnou dřevěnou plovárnu. O rok později byla plovárna rozebrána a vystřídala ji trvalá plovárna.

Jelikož původní klub cyklistů sdružoval více sportovních odvětví, došli představitelé k rozhodnutí, že by bylo příhodné oddíl přejmenovat. Stalo se tak 4. května 1914, kdy se na valné hromadě rozhodlo o novém přejmenování klubu na Sportovní klub Třeboň 1884. Shodou okolností bylo tak učiněno k oslavám třicátého výročí od založení. Následující čtyři roky se klub dále nerozvíjel vlivem první světové války.⁸⁴

V roce 1931 se objevily první tendence o připojení veslování do tehdejšího Sportovního klubu Třeboň 1884. Téhož roku přišli s touto myšlenkou Ing. Vopička a Ing. Karel Perlhefter. Díky jejich organizaci se podařilo koupit první plátovou čtyřveslici v hodnotě 7 300 Kč a nechali také na ostrově rybníka Svět vystavět loděnici. Náklady na výstavbu loděnice byly 13 162 Kč. Díky jejich nadšení a pílí se jim skutečně podařilo založit roku 1932 veslařský oddíl. Bylo tak učiněno na řádné valné hromadě Sportovního klubu Třeboň 1884. Ten tak získal další sportovní větev se samostatným názvem VOSK Třeboň 1884. Toho roku byl taktéž 13. května první výbor VOSK Třeboň, na kterém bylo zvoleno vedení. Do jeho čela byl dosazen na pozici předsedy JUDr. Josef Maruna, jednatelem oddílu se stal Ing. Karel Perlhefter a další.⁸⁵ Založení veslařského oddílu mělo okamžitě kladné ohlasy, jelikož lidé začali spatřovat potenciál, který rybník Svět naskýtal. O tom pojednává také úryvek z dobového tisku. „... *Usnesení letošní řádné valné hromady Sportovního klubu Třeboň 1884, aby zřízen byl v jeho rámci veslařský odbor, padlo na úrodnou půdu. O veslařský sport jeví se v Třeboni neobyčejný zájem a možno již dnes prozradit, že v pátek dne 6. května t.r. bude dán vzniku veslařského odboru slavnostní základ. Správně pěstované veslařství je jedním z nejkrásnějších a nejvděčnějších sportů, vyžaduje však zdravé tělo, naprostou kázeň a obětavost těch, kteří se mu zasvětili. Cílem jest výcvik závodního mužstva, které by se mohlo čestně měřit nejen s tuzemskými, ale i se zahraničními vyspělými kluby. Jest opravdu s podivem, že*

⁸⁴ 100 let tělovýchovy v Třeboni. (1984). Třeboň: TJ Jiskra Třeboň, s. 10–13.

⁸⁵ Tamtéž, s. 15.

*veslařský sport právě v Třeboni, kde jsou pro jeho pěstování tak neobyčejně příznivé podmínky, jakých daleko široko není, tak pozdě se ujímá. Není pochyby, že pro naše město má zřízení veslařského odboru dalekosáhlý význam, neboť může se tak stát střediskem význačných i mezinárodních závodů, poněvadž má k dispozici jedinečnou, téměř 3 km dlouhou závodní dráhu na rybníku Svět. S dlouhé a prostranné hráze nad zámeckou zahradou možno krásně sledovati, jak závodní čtyřveslice či osmiveslice brázdí klidnou jeho hladinu. Že četnou návštěvou cizinců při takových příležitostech a propagaci z ní plynoucí získá město Třeboň velmi mnoho, netřeba podotýkati.*⁸⁶ Založení klubu mělo ohlas i mimo Třeboň, například jindřichohradecký veslařský klub Vajgar nabídl pomoc, v podobě propagace nově vzniklého sportu na rybníku Svět „Význam Třeboně pro veslařský sport uznávají čelná veslařská sdružení, hlavně Svaz Veslařů RČS a Veslařský klub Vajgar v Jindř. Hradci, které projevíly mimořádnou ochotu přispěti k propagaci tohoto sportu v našem městě. Svaz Veslařů RČS přislíbil uspořádati v Třeboni v pátek dne 6. května přednášku o veslařství se třemi filmy závodů. Přednášku tu bude míti předseda S.V. RČS vrch. rada Čížek z Prahy a zúčastní se jí i jiní čelní funkcionáři tuzemských klubů...Během června t.r. uspořádá pak S.V.RČS na rybníku Svět propagační veslařský závod dvou čelných tuzemských mužstev. Upozorňujeme třeboňskou, hlavně sportovní veřejnost na tyto dva podniky a lze doufat vzhledem k jejich významu do budoucna, že účast bude co největší, a to již také z toho důvodu, aby hosté, kteří nenáročně a ochotně chtěli oběma podniky o veslařství vzbudit v Třeboni zájem a Třeboni přispěti propagací nejen doma, ale i v cizině, nebyli zklamáni lhostejností našeho obyvatelstva k podnikům tak velmi důležitým.”⁸⁷

Uplynul necelý měsíc a hladina třeboňského rybníku Svět spatřila první veslařské závody, neboť klub uspořádal 10. července první propagační závody. Závodů se zúčastnilo celkem pět veslařských klubů a k jejich výkonům přihlíželo zhruba 1 500 diváků. Počátky klubu byly složité, klubu chybělo potřebné vybavení, ale také kvalifikovaní trenéři. Chybějící zkušenosti v oblasti veslařského sportu doháněli představitelé klubu svou organizací a propagací, kterou se snažili klub pozdvihnout. Díky povedeným propagačním závodům v roce 1932 a 1933 se rozhodl třeboňský veslařský

⁸⁶ Jihočeský Obzor, květen 1932.

⁸⁷ Tamtéž.

klub dostat také do podvědomí mezinárodní veslařské komunity. Proto se rozhodli pro založení třeboňské mezinárodní regaty.⁸⁸ Největší podíl na konečné realizaci tohoto ambiciózního cíle měl Dr. Josef Kalibera, který byl členem pražského veslařského klubu VK Blesk. Kromě toho, že byl sám veslařem, byl také funkcionářem a redaktorem časopisu Vodní sporty, který vycházel pod hlavičkou Svazu veslařů RČS. Josef Kalibera si byl vědom potenciálu rybníka Svět a možnostmi, které nabízí veslařským nadšencům.

Myšlenka se stala skutečností 8. července 1934, kdy se uskutečnila I. mezinárodní třeboňská regata. Závodů se zúčastnilo 11 klubů, z toho jeden z nich přicestoval na jih Čech ze zahraničí. Celkem proti sobě změřilo síly 123 veslařů na 28 veslicích. Na břehu rybníka se v ten den sešlo 3 000 diváků. Největšího úspěchu na prvním ročníku dosáhli Aubrecht, Porod, Janoud, Měšťan a Mann, třeboňští dorostenci na palubě čtyřveslice, kteří si dojeli pro první místo.

Jelikož byl první ročník zdařilý, opakovala se regata i v dalším roce. II. mezinárodní třeboňská regata se konala 29. a 30. června roku 1935. V tom to roce se rozšířila startovní listina o další veslařské kluby, avšak z celkových 15 klubů byl opět pouze jeden ze zahraničí. Celkem závod jelo 274 veslařů v 57 lodích, kteří změřili své síly v 18 jízdách. Přibýlo také fanoušků, těch se sešlo na 6 000.⁸⁹ V některých z nich vzbudila jistě také zájem zpráva od pořadatelů, která byla součástí programu: „...*Třeboňská regata, to nemají být jen pouhé veslařské závody. Také zde nejde jen o pouhé vytčení vyšších cílů. Jdeme-li k jádru věci, jedná se zde především o náležité využití ojedinělého daru přírody: ideální veslařskou dráhu. Daru, jehož hodnota je nejen ve vzorné hladině „Světa“, ale i v prostředí, které ji obklopuje a které patří k nejkrásnějším místům naší vlasti, v zeměpisné poloze jak v našem státě, tak vůbec ve střední Evropě, v situaci dopravní, v možnostech organizačních a celé řadě jiných výhod, jimiž je místo nadáno. Není tím míněn jen nádherný místní rámeček, ale i předpoklady hospodářské a vůbec celý komplex tohoto díla, sféra, jež byla – díky rozumné práci lidí, této věci oddaných – kolem něho vytvořena...*“⁹⁰

⁸⁸ 100 let tělovýchovy v Třeboni. (1984). Třeboň: TJ Jiskra Třeboň, s. 21.

⁸⁹ Štumbauer, J. (2018). Příspěvek k historii veslování v jižních Čechách od jeho počátků do roku 1945. *Studia Kineanthropologica*, 19(2), 107–121.

⁹⁰ Získáno 10. března 2022, z: <http://veslovani.jiskratrebon.cz/historie>

V roce 1936 se 28. a 29. června pořádala již III. mezinárodní třeboňská regata, na níž se sjeli zástupci ze 17 veslařských klubů. V tomto roce se konečně dalo hovořit o skutečné mezinárodní regatě, jelikož tentokrát už 4 kluby byly ze zahraničí. Celkem přijelo 308 sportovců a 73 lodí. A opět, stejně jako v předešlém roce, razantně stoupl také počet diváků, který dosáhl na hranici 10 tisíc.

Opravdu významnou veslařskou událostí se stala až IV. mezinárodní třeboňská regata, jež se konala 17. a 18. července roku 1937. Závody se poprvé uskutečnily pod patronátem Svazu veslařů RČS a třeboňské městské rady. Co se týče zahraničních klubů, zúčastnily se především kluby z Rakouska. Přijel ale také švýcarský klub Société Nautique Etoile z Biennu nebo Société Nautique de la Basse Seine de Paris z Francie. Právě přítomnost švýcarského klubu byla velkou událostí, jelikož se tento klub stal vítězem prestižní francouzské soutěže Grand Prix de l'Exposition. Mimo jiné byl ve službách klubu také tehdejší nejlepší švýcarský závodník na skifu Eugen Studach. Zvučná jména obsadila i místa v organizátorském vedení regaty, k těm nejznámějším patřili Dr. Jiří Stanislav Guth-Jarkovský, Jan Malý Petr nebo Dr. Adolf Schwarzenberg. Součástí programu regaty byly také závody dorostenců, kteří změřili své síly v boji o cenu JUDr. A. Vlacha. Právě v této kategorii zazářili místní třeboňští dorostenci, když se jim podařilo, na čtyřce s kormidelníkem v sestavě Viřha, Kaiseršat, Bystřický, Marek a Dušák, zvítězit nad posádkou ČVK Praha.⁹¹

Čtyři doposud konané ročníky mezinárodní třeboňské regaty proslavily třeboňské veslování, ale pomohly také celé veslařské komunitě v tehdejším Československu. Jelikož byly na závody kladné ohlasy, rozhodla se FISA udělit pořadatelsví nadcházejícího 38. mistrovství Evropy v roce 1938 Československu. S tím, že se jednání kongresu mělo uskutečnit v Praze a samotné závody, které přímo navazují na tato jednání, by se konaly na třeboňském rybníku Svět. Organizátory mistrovství měl být také vyslán speciální vlak z Prahy do Třeboně, pro zahraniční posádky a činovníky klubů. Tuto obrovskou poctu českému veslařství však zhatila politická situace v Evropě, která v tom roce rychle eskalovala. Z toho důvodu FISA odebrala pořadatelsví Československu a následně přesunula závody do italského Milána. Po zdrcujícím rozhodnutí o zrušení mistrovství

⁹¹ Štumbauer, J. (2018). *Příspěvek k historii veslování v jižních Čechách od jeho počátků do roku 1945. Studia Kineanthropologica*, 19(2), 107–121.

Evropy, bylo třeboňskému veslařskému klubu alespoň malou útěchou mistrovství Československa, které se v daném roce na rybníku Svět uspořádalo.

Stejně jako v ostatních jihočeských klubech i v Třeboni způsobila druhá světová válka úpadek veslování. Členové klubu se spolu s vedením snažili udržet loděnici a ostatní vybavení v přijatelném stavu. I přesto se zúčastnili veslaři z třeboňského klubu během válečného období několika závodů. Jednalo se o závody na jihu Čech v Jindřichově Hradci nebo Táboře anebo dále v Praze, kde se utkali s ostatními československými posádkami během Rennerova memoriálu. Ten byl tehdy brán jako neoficiální mistrovství Československé republiky. Udržení alespoň přijatelného stavu veslařského klubu se v Třeboni později ukázalo jako stěžejní, jelikož následně po ukončení okupace došlo k jeho obrovskému a do jisté míry také nečekanému rozkvětu.⁹²

⁹² *100 let tělovýchovy v Třeboni*. (1984). Třeboň: TJ Jiskra Třeboň, s. 22–23.

6 Biografie Jana Jindry

6.1 Od narození do prvního mistrovství republiky

Jan Jindra se narodil v Třeboni 6. března roku 1932. Matka byla ženou v domácnosti a otec se živil jako tesař. Po narození Jindry žila rodina velice skromně, jelikož se otec s matkou rozhodli, že by se chtěli přestěhovat do vlastního domu, a tak se snažili ušetřit, co se dalo. Jindra jako malý kluk trávil spoustu času u své babičky Kohoutové nebo kmotry Rybákové, aby rodiče měli čas na práci a zároveň se mohli věnovat stavbě nového domu. Tento dům se jim nakonec podařilo dokončit a celá rodina se do něj přestěhovala. V roce 1938 začal Jan Jindra chodit v Třeboni do školy. Následující rok však přišla 2. světová válka, a tak se děti místo do školy chodily učit do hospody nebo do divadla, kde se naráz sešlo 5 nebo 6 tříd, kterým učitelé rozdali domácí úkoly a žáci šli opět domů. Avšak spíše než škole se musel Jindra věnovat domácím mužským pracím, jelikož jeho otec byl za války v Německu. Práce spočívala především v obhospodařování pole, které rodina vlastnila. Konkrétně se jednalo o pěstování brambor, obilí a dalších plodin. Po roce 1945, kdy skončila válka, se Jindrův otec šťastně vrátil z Německa a pokračoval ve výstavbě domu, ke kterému postupem času přistavěli podkroví a dílnu.

Tou dobou se také poprvé mladý Jindra dostal k veslování. Svůj podíl na tom měla rovněž poloha již zmiňovaného domu, protože se nacházel, a dodnes zde stojí, hned při hrázi rybníka světa, v Přemyslově ulici. A tak celé své dětství Jindra pozoroval členy Třeboňského veslařského klubu, jak se prohánějí po hladině rybníku Svět. Shodou okolností byl Třeboňský veslařský klub založen ve stejný rok, jako se Jindra narodil. Jak sám řekl: „*Ta voda mi tak nějak učarovala, že jsem se potom tomu upsal.*“⁹³ Veslování se upsal díky partě kluků, do které patřil a ve které všichni kromě něho již veslovali. Jmenovitě to byl Kouba, Prachař, Velek a Šandera. Právě poslední zmíněný Šandera postupem času přestal s veslováním, jelikož pracoval na statku a neměl čas. Z toho důvodu zbylí členové oslovili právě Jana Jindru, který se k nim ochotně přidal. Rázem se jim začalo přezdívat, „čtyřka Goliáš“ nebo „čtyřka z Přemyslovky“, protože všichni

⁹³ Získáno 22. února 2022, z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/jindra-jan-20190920-0>

pocházeli ze stejné ulice. Ve stejný čas jezdila v Třeboni také čtyřka pivovarníků, studentů a rybářů.⁹⁴ Právě čtyřky rybářů byl členem také Jindrův strýc Eremijáš, který byl jeho veslařským vzorem. Zároveň Jan u strýce pracoval jako brigádník, poněvadž strýc byl baštýřem na rybníce Dvořiště. Jeho náplní práce bylo krmit ryby, pomáhat při výlovu a jiné pomocné práce.⁹⁵ Když Jindra začal s veslováním, spíše pomáhal, úkolem začínajících veslařů bylo totiž hlavně převážet starší na pramici z břehu na ostrov uprostřed rybníka Světa, kde se nacházela loděnice a zpět. Netrvalo však dlouho a čtyřka začala skutečně trénovat.



Obrázek 1. Třeboňská loděnice na rybníku Svět. Zdroj osobní archiv Miloše Jindry.

V roce 1948 nastoupil Jindra do učení do podniku Železničních opraven a strojírny, který se nacházel v Českých Velenicích. Zde se během dvou let vyučil zámečnickem. Následně roku 1950 začal navštěvovat střední průmyslovou školu v Českých Budějovicích, která byla také na dva roky. Souběžně s tím se usilovně věnoval veslování. Ve stejný rok, ve který nastoupil na střední školu, vyhrál Jindra také svůj první závod. Konkrétně to bylo v Jindřichově Hradci, kde na plátové čtyřce s kormidelníkem zvítězili v sestavě Jan Jindra, Stanislav Lusk, Šimon, Jiří Havlis a na kormidle Jan Hamr.

⁹⁴ Osobní archiv Miloše Jindry.

⁹⁵ Získáno 22. února 2022, z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/jindra-jan-20190920-0>

V Jindřichově Hradci vyhráli veslaři z Třeboně i osmiveslici, jmenovitě Jindra, Lusk, Havlis, Šimon, Kubal, Žoček, Mejta Miroslav, Tlachač a kormidelník Hamr.

Další rok se konalo mistrovství republiky v Brně, kam měla v plánu čtyřka s kormidelníkem jet v podobném složení jako v Jindřichově Hradci, jen místo Šimona s nimi už delší dobu trénoval Miroslav Mejta, který ho nahradil. Do Brna nakonec jeli všichni kromě zmíněného nováčka týmu Miroslava Mejty, který odešel na vojnu, a tak ho nahradil jeho starší bratr Karel Mejta.⁹⁶ Jelikož byl Karel Mejta z posádky nejstarší, posadil se do čela lodi na pozici stroku. Bylo to z toho důvodu, že veslař na této pozici udává řád a tempo, tudíž určoval rychlé nástupy lodi a často tahal zbytek posádky z únavy. Když už to vypadalo, že se vše vyvíjí podle představ, nastal další problém. Nováček čtyřky Karel Mejta totiž odešel studovat lesnickou školu do Hranic na Moravě a z toho důvodu nemohl se zbylou trojkou trénovat. Ostatní členové posádky však věděli, že podobně kvalitního veslaře jen tak nenajdou a ani nechtěli. Proto se dohodli, že Mejta bude na Moravě běhat stejné dávky co ostatní v Třeboni a jednou za čtrnáct dní za nimi v sobotu a neděli přijede veslovat. Mezitím vzali do lodě, jako náhradníka, dorostence Karla Průchu. Tím se zároveň změnila i pozice Stanislava Luska, který vzal místo po Karlovi Mejtovi a od té doby vesloval na pozici stroka. Dorostenec Průcha tudíž držel Mejtovi místo na „háčkovi“. Zdálo se, že toto prohození bylo osudné a nově složená čtyřka do sebe dokonale zapadla. Přestože vyměnila čtyřka jednoho člena, i tak dokázala na mistrovství republiky v Brně zvítězit.⁹⁷

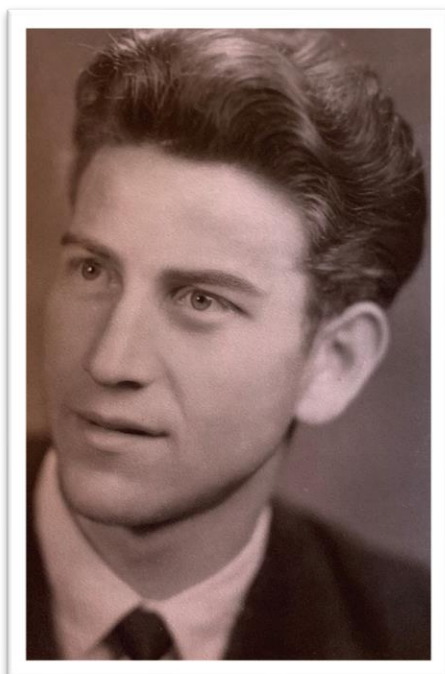
Avšak nechybělo moc a nic z toho by se jim nepodařilo, jelikož cestou do Brna se jim porouchaly brzdy na autě, a tak Jan Jindra musel po cestě volat pořadatelům závodů, aby start odložili, že přijedou později. Jak vyprávěl Jindra, po cestě museli jet do kopce rychle a z kopce pokládat pod kola polena, aby se jim auto příliš nerozjelo. Nakonec úspěšně dorazili do Brna.⁹⁸ Zatímco se treboňští sportovci vypořádávali s nástrahami cesty, zbylé posádky se domluvily, že na ně počkají. Proti nebyli ani pořadatelé závodů, kteří následně na tento popud přeložili start čtyřek na závěr programu toho dne. Poté, co byly všechny týmy připraveny, včetně toho treboňského, začala rozjíždka, která byla

⁹⁶ Osobní archiv Miloše Jindry.

⁹⁷ Šupich, Z. (1986). *Zátopek a ti druzí*. Praha: Olympia, s. 78.

⁹⁸ Získáno 22. února 2022, z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/jindra-jan-20190920-0>

určena pro osm posádek. V té nikdo z přihlížejících nedával mladé posádce z Třeboně ani sebemenší šanci. Jednak byli na startovním roštu označeni jako jediná posádka římským číslem dva, což znamenalo, že nedosahují nejvyšší výkonnostní kategorie jako zbylé lodě a za druhé byli ještě stále ve věku juniorů, kormidelník Jan Hamr byl dokonce dorostenec. Vše se rázem změnilo, když se jihočeská veslice hned po startu ujala vedení, které s velkým náskokem udržela až do cíle, ve kterém došla o tři dálky před druhou lodí. Celé obecenstvo spolu se soupeři v ostatních lodích bylo zaskočeno, nikdo tomu nemohl uvěřit. Ale to hlavní všechny čekalo až druhý den v neděli, kdy se jelo finále. Finále bylo stanoveno na 16:45 hodin, v němž byli junioři po sobotním výkonu nečekaným favoritem. Spolu s třeboňskou čtyřkou se na start postavily také čtyřky z tehdejšího Gottwaldova, Vyšehradu, Bratislavy, ATK Sokola Podmokly, Vinohrad a několika násobní šampioni z pražského ČVK Podolí. I přes zkušenější konkurenci dokázali mladíci z Třeboně potvrdit svůj výkon z předešlého dne a zvítězit na Kníničské přehradě i ve finále. Titul mistra republiky byl pro Jana prvním titulem, a tak on i celá jeho tehdejší posádka byla po návratu do Třeboně poprvé skutečně slavná. O rok později čtyřka ve stejném složení obhájila titul mistrů republiky.⁹⁹



Obrázek 2. Portrét mladého Jana Jindry. Zdroj osobní archiv Miloše Jindry.

⁹⁹Hladký, M., & Štorkán, K. (1955). *Druhá zlatá*. Praha: Mladá fronta, s. 35–39.

6.2 Olympijské hry Helsinky 1952

Třeboňská posádka začala sbírat opravdu cenné úspěchy, ale i tak neměla podporu a podmínky, které by si jistě zasloužila. Po dvou vítězstvích na po sobě jdoucích mistroství republiky se konečně začaly projevovat výsledky jejich tvrdé práce. A to i přesto, že byli nuceni trénovat brzo ráno, mnohdy okolo páté hodiny, nebo naopak pozdě večer. Všichni čtyři totiž museli kromě plnění svých veslařských snů chodit také do zaměstnání. Bylo tak naprosto běžné, že se proháněli po rybníku Svět až do tmy. Vybavení také nebylo ideální.¹⁰⁰ Loď, na které závodili dostali po druhé světové válce na konci 40. let, původně ze zrušeného německého veslařského klubu Reggata, který sídlil v Praze. Je tedy zřejmé, že loď nepatřila k nejnovějším typům tehdejší doby, proto také dostala příhodné jméno „babička“. Neměli dokonce ani trenéra, a tak si veškeré tréninky skládali a vedli po svém. Zkrátka třeboňský Svět byl tehdy příliš daleko od Prahy, a právě tam se soustředily pohledy všech, kteří měli o veslařský sport zájem.¹⁰¹

Po druhé výhře na mistroství republiky v roce 1952, měl Jan Jindra spolu se svou třeboňskou čtyřkou, stejně jako všichni vítězové toho roku, namířeno na mezinárodní regatu v Budapešti. Po pečlivém vyplnění potřebných dotazníků a formulářů byli natěšeni, že konečně prorazí i za hranice Československa, aby světu ukázali, co v nich skutečně je. Radost však netrvala dlouho a pocity se změnily velice rychle, jelikož se za pár dní od vyplnění dozvěděli, že se jejich papíry ztratily, a tak do Budapešti nemohli odjet.¹⁰² Všichni si byli vědomi toho, že ten rok se rozhodovalo o kvalifikaci k účasti na XV. olympijských hrách, které se toho roku konaly v Helsinkách. Z toho důvodu se i přes nepřízeň osudu rozhodli nevzdat a trénovat i nadále stejně tvrdě. Vědomi si obrovské šance v podobě olympijských her ve svých trénincích ještě přitvrdili. Toho roku v zimě dvakrát týdně běhali v hlubokém sněhu a dvakrát týdně se věnovali všeobecné přípravě v tělocvičně. Od března pak už jezdili na vodě. Avšak ne na rybníku Svět, který byl vypuštěný, ale na nedalekém opatovickém rybníku. Na Svět se přesunuli až v dubnu, kde však měli ztížené podmínky, jelikož hladina byla velice nízká, a tak museli svou loď nosit daleko od břehu a následně až přímo z vody mohli nasednout na loď a začít trénovat.

¹⁰⁰ Osobní archiv Miloše Jindry.

¹⁰¹ Český olympijský výbor. (2012). *Zlaté medaile*. Praha: Olympia, s. 73.

¹⁰² Šupich, Z. (1986). *Zátopek a ti druzí*. Praha: Olympia, s. 79.

Díky velké dřině a svým předchozím úspěchům se však dočkali. Dostali totiž pozvánku na olympijskou kvalifikaci do Prahy.¹⁰³

Na kvalifikaci byli nuceni odjet bez kormidelníka Hamra, který onemocněl, a tak ho nahradil František Průcha, který jim již v minulosti vypomáhal, když zaskakoval za Karla Mejtu. Stejně jako na mistrovství republiky, ani v Praze jim nikdo nevěřil a jejich úspěchy v předešlých letech byly připisovány náhodě a štěstí. Kromě nich byly na startu další čtyři lodě, které toužili o tom se kvalifikovat na olympijské hry. Mezi nimi startovaly lodě z Břeclavi, Děčína, Spartaku Stalingrad a opět největší rival z pražského Podolí. Závod odstartoval, na prvních 500 metrech se ve vyrovnaném souboji praly o prvenství tři z pěti lodí. Následně se začala třeboňská čtyřka probojovávat do vedení. V těsném závěsu za nimi byla břeclavská loď. I přesto se Jan Jindra se svojí posádkou nevzdali a jako první projeli cílem s třicetimetrovým náskokem a časovým rozdílem deseti sekund. V tom okamžiku se obrovská únava proměnila v nevídanou radost, díky pocitu, že si vybojovali účast na olympijských hrách. Vše se zdálo být tak, jak si vysnili. Bohužel tři hodiny po skončení programu obdrželi nečekanou zprávu. Sbor rozhodčích sdělil Karlovi Mejtovi, coby kapitánovi lodě, že kvalifikační závod čtyřek s kormidelníkem na 2 000 m byl anulován a je tedy nutné, aby se opakoval. Důvodem prý bylo, že Třeboňské vítězství nebylo natolik přesvědčivé, aby zajistilo čestnou reprezentaci Československa na olympijském turnaji. Opakování kvalifikace se konalo 25. května, kde se sešly všechny týmy z posledního klání až na posádku z Děčína. Tu nahradila ATK Praha, v jejímž dresu startoval také mladší z bratrů Mejtů Miroslav. Opakovaná kvalifikace byla zároveň součástí slavných pražských Primátorek. Třeboňská čtyřka to opět dokázala, a i napodruhé zvítězila, i když během závodu musela stahovat značný náskok břeclavské lodi.¹⁰⁴

I přes opakované vítězství na pražské kvalifikaci nebylo úplně jasné, zda se opravdu třeboňská čtyřka dostane do československého olympijského výběru a pojede bojovat o zlaté kovy do Helsinek. Veslařský svaz měl totiž později v plánu vyslat na olympijské hry pouze zástupce osmiveslice, konkrétně z Roudnice nad Labem. Vše rozhodla až poslední regata před OH v květnu roku 1952, která se konala v Moskvě. Zde

¹⁰³ Osobní archiv Miloše Jindry.

¹⁰⁴ Hladký, M., & Štorkán, K. (1955). *Druhá zlatá*. Praha: Mladá fronta, s. 58–60.

chtěli Rusové poměřit své síly s ostatními týmy, a tak pozvali nejlepší posádky z tehdejšího SSSR. Zde se nakonec český veslařský výbor rozhodl, že místo osmiveslice vypraví na olympiádu pouze čtyřku s kormidelníkem, a tak posádka roudnické osmiveslice složila čtyřku s kormidelníkem a postavila se na start vedle té třeboňské. Jan Jindra, Stanislav Lusk, Karel Mejta, Jiří Havlis a Jan Hamr na kormidle však potvrdili roli favoritů, a i v Moskvě zvítězili ve všech závodech, čímž si zasloužili definitivní účast na hrách v Helsinkách.¹⁰⁵

Během závodů v Moskvě byl Jindra stále studem střední průmyslové školy v Českých Budějovicích, ale kvůli časové vytíženosti, kterou si veslování žádalo, nebyl schopen školu příliš často navštěvovat a plnit tak pravidelnou docházku, potřebnou k úspěšnému dokončení studia. Poslal proto přímo z Moskvy lístek třídnímu učiteli, kde vysvětlil svojí situaci a žádal ho, zda by mohl nějak zařídit jeho ukončení školní docházky, jelikož kvůli olympiádě nestihne konec školního roku.¹⁰⁶

Po úspěchu na regatě v Moskvě začala třeboňská čtyřka konečně budovat své jméno. Následovalo předolympijské soustředění, na kterém celá pětice sešla v Praze. V hlavním městě všichni přestoupili do vojenského oddílu ÚDA Praha, což byl jakýsi předchůdce pozdější Dukly. Současně jim veslařský svaz přidělil trenéra Františka Bartáka, který předtím působil v Českém veslařském klubu Praha. Třeboňská čtyřka měla poprvé opravdového trenéra. Do olympijského turnaje v Helsinkách nezbývalo mnoho času, přesto se trenérovi Bartákovi povedlo s týmem zdokonalit několik důležitých aspektů jejich jízdy. Z toho dvě změny byly stěžejní. První změna zasáhla do samotného složení posádky, kdy Barták vyřadil ze sestavy kormidelníka Jana Hamra a na jeho místo dosadil mladého, tehdy teprve osmnáctiletého Miroslava Korandu. Druhou zásadní změnou byla technika, jelikož do té doby neměli trenéra, vše viděli pouze vlastníma očima z lodě a nebyli schopni provést potřebné změny právě v technice. Trenér Barták se v tom krátkém času, který měli, zaměřil především na pilování ostrých přechodů v tempu. Tato změna se postupem času ukázala jako jejich největší zbraň, když málokterá posádka byla tak rychle schopná zareagovat a chytit jejich „nástup“ během

¹⁰⁵ Osobní archiv Miloše Jindry.

¹⁰⁶ Získáno 22. února 2022, z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/jindra-jan-20190920-0>

závodu.¹⁰⁷ Jak později vypověděl Stanislav Lusk, příchod trenéra Františka Bartáka byl opravdu velkým přínosem. „*Franta Barták nás dal před olympiádou báječně dohromady. Poradil nám, upozornil nás na nějaké drobné chyby v technice. My jsme se vlastně veslovat nikdy neviděli, koukali jsme jen jeden na druhého do zad, cítili jsme, jestli to jde dobře nebo hůř, ale zevnitř lodě člověk všechno nepozná. Barták s námi prošel i olympiádu a nikdy nezapomeneme, jak nám pomohl.*“¹⁰⁸

Posádku čtyřky Jana Jindry, Jiřího Havlise, Karla Mejty, Stanislava Luska a Miroslava Korandy čekala největší událost jejich sportovního života. Spolu se 155 dalšími reprezentanty z tehdejšího Československa se vydali na cestu do finských Helsinek na XV. letní olympiádu. Den před odletem měli na letišti v Ruzyni problémy s přepravou jejich třináctimetrové veslice, kterou museli bezpečně uložit do letadla, ale i to nakonec zvládli. Letadlo, které neslo název Dakota s reprezentačním týmem na palubě, mělo na cestě jedno mezipřistání ve Stockholmu a poté už bezpečně přistálo na letišti Malmi v Helsinkách. Následně byli všichni převezeni do olympijské vesnice, kde se ubytovali na hotelu Otaniemi. Avšak vědomi si jejich úkolu začali hned následující den trénovat. Tréninkem vyplnili každý den až do závodu a o volných chvílích poznávali Helsinky a jejich okolí.¹⁰⁹ Hned od příjezdu se čtyřka s kormidelníkem potýkala se dvěma problémy. Významnější problém byl na vodě, jelikož se závodilo na moři a oni byli zvyklí na klidnou hladinu rybníka svět, tudíž se museli rychle naučit vypořádat se s odporem bočních vln, které je v trénincích zpomalovaly. K vyřešení jim pomohli také pořadatelé her, kteří na samotné závody podél 2 000 metrů dlouhé dráhy rozmístili lodě, tak aby vlny minimalizovali.¹¹⁰ Dalším problémem bylo finské počasí, přesněji slunce na obloze, jelikož v tom čase probíhal ve Finsku polární den. Proto měli sportovci problém se spánkem, kdy jim chyběla tma, na kterou byli rovněž zvyklí.

Stejně jako v minulosti i v Helsinkách byla třeboňská čtyřka vnímána jako outsider, spíše do počtu. To se však změnilo hned v první den závodu, během kterého československá čtyřka zvítězila ve třetí rozjíždce před norskou posádkou, a to nejlepším časem toho dne 7. 16. 6 minut. Shodou okolností v ten samý den získal fenomenální Emil

¹⁰⁷ Český olympijský výbor. (2012). *Zlaté medaile*. Praha: Olympia, s. 74.

¹⁰⁸ Šupich, Z. (1986). *Zátopek a ti druzí*. Praha: Olympia, s. 79.

¹⁰⁹ Hladký, M., & Štorkán, K. (1955). *Druhá zlatá*. Praha: Mladá fronta, s. 64–68.

¹¹⁰ Získáno 22. února 2022, z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/jindra-jan-20190920-0>

Zátopek svou první zlatou medaili z těchto her. Přestože si ani tímto výkonem nevydobyli zasloužený respekt, byli se svým výkonem spokojeni. Spokojen byl také jejich trenér Doležal, který jim byl přidělen pro olympiádu místo Františka Bartáka, který je připravoval na soustředění. Několik hodin po jejich první rozjíždce znali i soupeře pro druhý semifinálový den. V něm je čekal výběr Sovětského svazu, Švýcarska a Anglie. Právě posádka Anglie byla pro svojí dlouhou veslařskou tradici všemi považována za největšího favorita celých her. Semifinále dopadlo tak, jak by ho nikdo z přítomných nečekal, československá čtyřka byla opět nejrychlejší, a i napodruhé zvítězila. Navíc časem, který byl stejně nečekaný jako samotné vítězství, a to 6. 58. 5 minut. Druzí byli Švýcaři v čase 6. 59. 2, třetí favorizovaná Anglie s časem 7. 04. 1 a čtvrtou příčku uzavřeli semifinále veslaři ze Sovětského svazu. Po semifinálové jízdě začala pětice mladíků z Československa konečně opravdu věřit, že by mohla získat tolik vytoužený olympijský cenný kov. Zároveň tak všichni věděli, že s touto posádkou musí do boje počítat.¹¹¹

Do finálového dne se nakonec probojovali kromě československé posádky i Američani, Švýcaři, Angličani a domácí Fini. Všichni soupeři byli vybaveni moderními loděmi, zatímco třeboňská čtyřka stále jezdila na staré „babičce“, jak jí sami říkali. Těsně před finálovou jízdou byla na jindy klidném Jindrovi znát nervozita, stejně jako na zbytku jeho týmu. Nervózní byli také jejich příbuzní, kamarádi, známí a s nimi celá Třeboň, která bedlivě očekávala hromadný rozhlasový přenos, který se měl konat v tehdejší „svazácké“ klubovně na rohu Poříční ulice a náměstí. Obrovský dav, který se před budovou sešel, se však přímého přenosu nedočkal, jelikož moderátor pražského rozhlasu prohlásil, že jejich spojení do dalekých Helsinek nedosáhne. Zklamáný dav lidí přesto i na dálku podporoval jejich posádku a nervózně očekával ohlášení finálních výsledků.¹¹²

Dne 23. června roku 1952 v 16 hodin se v mořském zálivu Meilahti, ležícím na severozápadním okraji Helsinek, srovnalo na start pět nejrychlejších čtyřveslic s kormidelníkem, aby se ve finálovém závodě XV. olympijských her utkaly o tři cenné kovy.¹¹³ Krátce po odstartování závodu se po 200 metrech poprvé některá z lodí dostala do vedení. Byli to Angličané, kteří jako první přešli do útoku. Tempo bylo tak vysoké, že

¹¹¹ Hladký, M., & Štorkán, K. (1955). *Druhá zlatá*. Praha: Mladá fronta, s. 68–69.

¹¹² Tamtéž, s. 73–74

¹¹³ Osobní archiv Miloše Jindry.

československé lodi ujeli o půl délky. V tom okamžiku se snažila třeboňská čtyřka pouze udržet tempo a nenechat anglickou posádku úplně poodjet. Na 500 metrech však třeboňští jako obvykle přešli do svého rychlého tempa, čímž se špičkou lodě dostali lehce před tu anglickou. To otřásl všemi soupeři. Nečekaný útok nabral ještě na síle, když v půlce trati přišla druhá série rychlého tempa, na kterou nikdo ze soupeřů nedokázal zareagovat. Angličané se naopak propadli a tím je nakonec dojela také loď americká a švýcarská. Domácí Finové byli o půl lodi za touto trojicí. V tom okamžiku vedla třeboňská čtyřka náskokem deseti metrů na druhou čtyřveslici. Na posledních 500 metrech vytrvali ve svém bolestivém tempu a pouze kontrolovali své vedení. Švýcarská loď se znovu pokusila o poslední útok, ale marně, stačilo to pouze na odtrhnutí se od skupiny, které jim přineslo druhé místo. Po tomto švýcarském útoku bylo jasné, že si českoslovenští mladíci dojeli pro zlaté medaile, a to s konečným náskokem jeden a půl délky lodě. Nejen že posádka tvořená z Jana Jindry, Karla Mejty, Jiřího Havlise, Stanislava Luska a Miroslava Korandy získala svou první olympijskou medaili, a to rovnou zlatou, ale tímto výkonem získali také první medaili pro československé veslování na olympijských hrách vůbec.¹¹⁴ Oficiální výsledky finále olympijského turnaje byly následující: první místo Československo s časem 7. 33. 4 minut, druhé místo Švýcarsko s časem 7. 36. 5 minut, třetí místo Spojené státy americké s časem 7. 37 minut, čtvrté místo Anglie s časem 7. 41. 2 minut a poslední paté místo Finsko s časem 7. 43. 6 minut. Po závodech si třeboňská čtyřka zaslouženě užívala ovace, nejen ostatních členů československého olympijského výběru, kteří jim na tribunách ze všech sil fandili, ale i všech ostatních přihlížejících, kteří byl výsledkem překvapení. Následoval medailový ceremoniál. Dodnes koluje jistá pověst, která tvrdí, že finští pořadatelé nepočítali s československou posádkou na stupních vítězů, a proto ani neměli naši hymnu. Třeboňští hrdinové měli tak zlaté medaile přebírat v tichosti. To však není pravda jak potvrdil sám Jan Jindra: „Nevím, kde vznikla pověst, že nám pak ani nezahráli hymnu, protože ji prý neměli. Ono se toho napíše. Byli jsme překvapiví vítězové, ale československou hymnu nám zahráli.“¹¹⁵ Toho dne se stali čtyři mladíci z neznáme Třeboně a jeden z Prahy olympijskými vítězi. Mladíci to skutečně byli, jelikož nejstaršímu

¹¹⁴ Hladký, M., & Štorkán, K. (1955). *Druhá zlatá*. Praha: Mladá fronta, s. 77–80.

¹¹⁵ Osobní archiv Miloše Jindry.

Karlovi Mejtovi bylo čtyřicet let, nejlepším kamarádům už od dětství Janu Jindrovi a Jiřímu Havlisovi shodně dvacet let a nejmladšímu Miroslavovi Korandovi pouhých osmnáct let.¹¹⁶



Obrázek 3. Medailový ceremoniál po finále v Helsinkách. Zdroj osobní archiv Miloš Jindra.

Dne 3. srpna se úspěšná pětice veslařů vrátila společně se zbytkem československé reprezentace zpět do Prahy. Ne pražském letišti v Ruzyni na sportovce čekaly stovky lidí, aby je jako první přivítali zpět doma a ocenili jejich výkony potleskem.¹¹⁷ Celkem československý výběr přivezl sedm zlatých, tři stříbrné a tři bronzové medaile. Největší hvězdou her se však stal fenomenální Emil Zátopek, který získal „zlatý hatrick“, když se mu podařilo zvítězit na tratích 10 000 metrů, 5 000 metrů a v maratonu. Kromě Zátopka a čtyřky s kormidelníkem získala zlato také manželka Emila Dana Zátopková v hodu oštěpem, Ján Zachara v boxu a Josef Holeček v rychlostní kanoistice na 1 000 metrů.¹¹⁸

„...Je pravda, že Váš otec měl kladný vztah s další sportovní legendou Emilem Zátopkem? Ano, je to pravda. Se svým vnukem jsme ho vzali na film Zátopek. A on těsně před promítáním říkal, jak bude celou dobu vykřikovat, co je a co není pravda a jak to vše bylo doopravdy. Nakonec byl přece jen potichu a film si opravdu užíval. Poté co jsme se vrátili domů, vyprávěl všem o Zátopkovi, co bylo a co nebylo pravda. On otcí totiž dělal

¹¹⁶ Šupich, Z. (1986). *Zátopek a ti druzí*. Praha: Olympia, s. 80.

¹¹⁷ Tamtéž, s. 84.

¹¹⁸ Získáno 22. února 2022, z: <https://www.olympijskytytm.cz/olympic/helsinky-1952?page=results>

velitele v ATK Praha. Vycházeli spolu i později v klubu olympioniků, kde se často scházeli. Otec se znal dobře i s jeho ženou Danou Zátopkovou.“¹¹⁹



Obrázek 4. Zlatá medaile Jana Jindry. Zdroj osobní archiv Miloše Jindry.

Všichni tito úspěšní sportovci byli spolu s dalšími převezeni do hotelu Praha, kde byli ubytováni a kde se také při té příležitosti sešli při společné večeři. Další den na ně čekalo přes třicet tisíc diváků, kteří se shromáždili na strahovském Stadionu československé armády.¹²⁰



Obrázek 5. Zlatí olympionici během slavnostního průvodu na Strahově. Zleva Jan Zachara, Dana Zátopková, Jan Jindra a Emil Zátopek. Zdroj osobní archiv Miloše Jindry.

¹¹⁹ Jindra, M., osobní rozhovor 10. dubna 2022.

¹²⁰ Hladký, M., & Štorkán, K. (1955). *Druhá zlatá*. Praha: Mladá fronta, s. 84.

Na Strahově se kromě fanoušků setkali také s náměstkem předsedy vlády Zdeňkem Fierlingerem, který jim pogrataloval a následně předal poukazy na čtyři metry látky na šaty. Z látky si později nechal Jan Jindra ušít dvoje kalhoty a jedno sako.¹²¹

Odtud olympijští sportovci v průvodu lemovaném davy fanoušků přešli k Tyršově domu, kde opět sklidili potlesk všech přihlížejících. Tam se také na závěr programu rozloučila čtveřice třeboňských veslařů se svým pražským kormidelníkem Miroslavem Korandou a zároveň si sdělili, že by se opět rádi shledali na následující olympiádě za čtyři roky. Druhý den se Jan Jindra, Karel Mejta, Stanislav Lusk a Jiří Havlis vydali rychlíkem z Prahy domů na jih Čech do Třeboně. Ve spěchu ještě stihl Karel Mejta z nádraží telefonní budky zavolat na Státní výbor, aby zjistil, kdy jim přivezou jejich loď. Tam je ujistili, že loď je na cestě za nimi.¹²²

Když přijeli vlakem 7. srpna do Třeboně, už na zastávce je vítaly jejich rodiny, přátelé, známí, ale také žáci a studenti ze všech škol. Poté za doprovodu všech, včetně kapely, došli až na náměstí před radnici města. Zde na ně čekal ředitel gymnázia a starosta Sokola Jan Formánek, aby je srdečně přivítali. Spolu s nimi také organizátoři uvítání J. Bíma, V. Novotný, V. Petrář a další. Oslavy na počest olympijských vítězů probíhaly dlouho do noci.¹²³



Obrázek 6. Uvítání zlaté čtyřky v Třeboni. Zdroj osobní archiv Miloše Jindry.

¹²¹ Osobní archiv Miloše Jindry.

¹²² Hladký, M., & Štorkán, K. (1955). *Druhá zlatá*. Praha: Mladá fronta, s. 84–85.

¹²³ Osobní archiv Miloše Jindry.

6.3 Vojna a mistrovství Evropy Kodaň 1953

Krátce po návratu z Helsinek byli všichni čtyři často zváni na nespočet rozhovorů, slavnostních večeří a dalších různých sešlostí. Užívali si tak slávu, která jim po právu náležela. Díky všem těmto oficialitám ale neměli čas na to hlavní a tím bylo veslování. Díky úspěchu, kterého dosáhli, měli slíbenou novou loď a vybudování nového zázemí nejen loděnice, ale také celého přilehlého areálu při rybníku Svět. To mělo zahrnovat novou klubovnu, šatnu a sprchy, které do té doby chyběly. Nic z toho se ale ovšem nestalo. Přestože neměli čas na trénink odjeli v první polovině září na přebor republiky, který se konal v Ústí nad Labem. Přebor bez větších problémů vyhráli. I tak ale nikdo z nich nebyl v radostné náladě. Kromě slávy, která jim začala překážet, hlavně proto, že neměli čas na veslování, si byli všichni čtyři vědomi, že se nezastavitelně blíží jejich nástup na výkon povinné vojenské služby. To potvrdili svolávací lístky, které dostali koncem září, v nichž stálo, že prvního listopadu jsou očekáváni.¹²⁴ Věděli však, že na rozdíl od ostatních, kteří šli na vojnu, budou ty dva povinné roky trávit příjemněji. Díky tomu, že byli úspěšnými sportovci a olympijskými reprezentanty, nastoupili do Ústředního domu armády. To byl vojenský sportovní klub, pozdější Dukla. Všichni čtyři měli tak přístup k nejnovějšímu sportovnímu vybavení, včetně lodí a pádel. Lišila se i jejich náplň práce, dopoledne byli osvobozeni od výcviku a věnovali se tréninku a až odpoledne měli normální vojenský výcvik. Přesto jejich forma zdaleka nebyla na takové úrovni jako při olympiádě.¹²⁵ Shodou okolností se během vojny potkali také s Emilem Zátopkem, který byl starší a dělal jim vedoucího oddílu.¹²⁶ Začátkem zimy roku 1953 odjel Jan Jindra, Stanislav Lusk, Karel Mejta a Jiří Havlis, doplnění o nového kormidelníka, kterého si vypůjčili z ÚDY na regatu do Moskvy. V Moskvě se postavili proti výběrům ze SSSR, konkrétně proti lodi z Leningradu, Maďarska, NDR a domácí Moskvy. Závodily dopadly pro třeboňskou čtyřku nechvalně. Pod tíhou olympijského triumfu skončili na předposledním místě, za nimi dojela pouze posádka z NDR. Československá loď přijela do cíle se ztrátou dvou a půl délky lodě na první moskevskou.¹²⁷ Po neúspěchu v Moskvě

¹²⁴ Hladký, M., & Štorkán, K. (1955). *Druhá zlatá*. Praha: Mladá fronta, s. 90.

¹²⁵ Tamtéž, s. 96.

¹²⁶ Osobní archiv Miloše Jindry.

¹²⁷ Hladký, M., & Štorkán, K. (1955). *Druhá zlatá*. Praha: Mladá fronta, s. 105.

se vrátili zpět na Ústřední dům armády, kde se jich znovu ujal trenér Doležal, který je dovedl ke zlatu v Helsinkách. Pod jeho vedením začali opět tvrdě trénovat a dohánět to, co za necelý rok ztratili. V dubnu toho roku totiž přišla na veslařskou sekci Státního úřadu pro tělovýchovu a sport pozvánka na mistrovství Evropy, které se konalo v hlavním městě Dánska v Kodani. Pozvání bylo určeno pouze pro jednu nejlepší čtyřku s kormidelníkem z Československa. Vedení státního úřadu si zprvu nebylo jisté koho poslat, ale nakonec vybralo treboňskou čtyřku i přes poslední neúspěch v Moskvě. Důvěru dostali také díky trenérovi Doležalovi, který se za ně přimluvil: *„Hodně přes zimu polevili, to přiznávám. Dejme jim ještě příležitost. A já pak také udělám, co bude při nejlepší vůli možné.“* Od té doby se jejich příprava i výkony stupňovaly, až před závody v Kodani byli opět ve formě.¹²⁸

Po příletu do Norska měli ještě několik dní volna, ty věnovali tréninkům, aby nevypadli z tempa. Během prvního dne závodů vyhráli vyřazovací rozjíždku. Následující den zvítězili také v mezijízdách. Rázem se ocitli ve finále. Tam se podobně jako na olympiádě v Helsinkách probojovaly také posádky Anglie a Švýcarska. Novým soupeřem byla čtyřka domácího výběru Dánů a finálovou startovní listinu uzavřela loď Sovětského svazu, která přemohla tu treboňskou na poslední regatě v Moskvě. Trenér Doležal určil jasnou taktiku: *„Zachovejte klid. Hned od startu prudce vyrazte a dlouhými záběry udržujte rychlé tempo. Tak jako jste jezdili v Praze. Každých 300 metrů nasadte několik krátkých, rychlých záběrů. Kdyby bylo potřeba opakujte „trháky“ třeba i častěji. Posledních sto metrů vymačkejte ze sebe všechno, co ve vás ještě zůstalo. Ale po trati rozvážně a s přehledem! Žádné zbrklosti.“* Od začátku závodu se drželi taktiky a hned po stratu rychle vyrazili. Setřáslí tak všechny posádky až na tu sovětskou. Ve chvíli, kdy obě lodě projely čtvrtinou tratě, měli už dvacetimetrový náskok na zbývající týmy. Mezi československou a sovětskou lodí se rozhodlo až v samotném finiši, kdy treboňští nasadili tempo, kterému už soupeř nedokázal vzdorovat. Díky závěrečnému sprintu si československá posádka dojela pro vítězství. A tak se Jan Jindra, Stanislav Lusk, Karel Mejta a Jiří Havlis, spolu s Miroslavem Korandou za kormidlem, který se pro mistrovství

¹²⁸ Tamtéž, s. 109–110.

Evropy vrátil do sestavy, stali podruhé zlatými. Tentokrát dosáhli na titul mistrů Evropy.¹²⁹

Mistroství Evropy v Dánsku bylo zároveň prvním výjezdem směrem na západ za komunistické vlády v naší zemi. Kvůli obavám z emigrace do kapitalistické ciziny s nimi jeli také zástupci komunistické strany, kteří měli na starost je hlídat. Jak sám Jan Jindra popsal situaci v Kodani: „Veslaři byli v tom roce první zájezd do západní Evropy, zatím tam nikoho nepustili a my jsme byli první. Vedoucím byl nějaký kapitán Havlíček. Taky s námi byly čtyři „očka“. A ten Havlíček nedělal nic jiného, než že nás počítal. A když dopočítal, tak byl šťastnej.“ Zároveň dodal, že sám o emigraci nikdy nepřemýšlel.



Obrázek 7. Československá čtyřka po vítězném finále v Kodani. Zdroj osobní sbírka Miloše Jindry..

V roce 1954, který byl Jindrův druhým a zároveň posledním rokem na vojně, odjel spolu se svou posádkou, která byla ve stejném složení jako rok předtím, až na kormidelníka, kde Miroslava Korandu vystřídal Radomír Plšík, opět na mistrovství Evropy. Avšak ten rok se konalo v Amsterdamu. Výsledek z předchozího roku se jim však nepodařilo zopakovat, přesto na medailové umístění dosáhli, když dojeli na třetím místě. V Amsterdamu si také Jindra poprvé vyzkoušel závod v osmiveslici, se kterou nakonec skončil těsně pod stupni vítězů na čtvrtém místě. Po ukončení povinné vojenské služby dostala celá čtyřka včetně Jan Jindry možnost zůstat v armádě jako profesionální vojáci. Jindra však tuto nabídku odmítl, důvodem byl návrat domů na jih Čech a dívka, která

¹²⁹ Hladký, M., & Štorkán, K. (1955). *Druhá zlatá*. Praha: Mladá fronta, s.111–112.

tam na něho čekala a které slíbil, že se po vojně vrátí. Jako jediný nabídku armády využil Stanislav Lusk, zbylí členové se rovněž jako Jindra vrátili zpět domů. Po návratu do Třeboně získal Jan Jindra práci ve strojní dílně československých státních lesů. Přechod z armády do civilního života byl pro něj těžkou zkouškou. Později si musel k práci najít také brigádu, na které vysekával odvodňovací strouhy mezi poli, jelikož se v roce 1955 oženil se svojí manželkou Miluší, se kterou později založili rodinu, přesněji se jim narodily dvě děti, dcera a syn Miloš. Jan Jindra a jeho žena Miluše se seznámili na příhodném místě, a sice na ostrově rybníka Svět, jelikož i ona našla zálibu ve veslování, a tak i ona často navštěvovala loděnici.¹³⁰ „...***Jak byste popsali vašeho otce jako osobnost? Základem jeho sportovních a pracovních úspěchů byla láska k veslování, rybníku Svět a jeho ostrovní loděnici. Charakterizovala ho pracovitost a vytrvalost. Měl přirozenou autoritu, a to i v pracovním kolektivu, kde působil celý svůj život.***“¹³¹

6.4 Mistroství Evropy v Bledu a olympijské hry v Melbourne 1956

Přestože už se nemusel Jan Jindra starat pouze o sebe, ale i o svoji ženu a dvě děti, na veslování nezapomínal. Ve stejném roce, ve kterém měl svatbu se přidal spolu se Stanislavem Luskem do nové posádky, tentokrát už to ale nebyla čtyřveslice, ale osmiveslice. Členem posádky osmiveslice byl Jan Jindra už na mistroství Evropy v Ženevě toho roku, kde však byl spolu s týmem vyřazen v opravných jízdách. Zde byla posádka ve složení Němec, Havlis, Jíška, Nový, Krásný, Švéda, Jindra, Antoch a kormidelník Šindelář.¹³² Avšak ještě tentýž rok vznikla osmiveslice v novém složení. O to se zasloužil další z jeho veslařských kamarádů z Třeboně Josef Švec. Ten posádku poskládal dohromady ze zkušených veslařů z Prahy, Břeclavi, Bratislavy a Třeboně. Kromě Jana Jindry, Stanislava Luska a Josefa Švece to byli jmenovitě Josef Věntus, Eduard Antoch, Ctibor Reiskup, Jan Švéda, Zdeněk Žára a na kormidle opět Miroslav Koranda.

Nově složenou osmiveslici čekalo v roce 1956 mistroství Evropy ve Slovinsku. Pouhé tři týdny před odjezdem na mistroství se celá posádka sešla na Slapské přehradě, kde se společně připravovali. Zdálo se, že i za tak krátkou chvíli se dokázala osmička kvalitně připravit. Mistroství Evropy se konalo v srpnu na Blédsském jezeru, a přestože

¹³⁰ Osobní archiv Miloše Jindry.

¹³¹ Jindra, M., osobní rozhovor 10. dubna 2022.

¹³² Získáno 22. února 2022, z: <http://veslovani.jiskratrebon.cz/historie>

byla československá posádka složena z několika, ve veslařském světě, zvučných jmen, nebyla jako vždy považována za favority. Loď s československou posádkou se úspěšně probíjela z prvních rozjížděk. Zvítězit se jí podařilo i v semifinále, kde porazila Švédy a Rumuny, čímž si vybojovala místo ve finálové jízdě. Zde na ni čekalo pět kvalitních soupeřů z Francie, Německa, Maďarska, Itálie a Sovětského svazu. Finálový boj byl velice vyrovnaný, československá osma se držela na druhém místě, od startu až k prvnímu kilometru, kde jejich tempo znovu lehce polevilo a propadli se tím na třetí místo. Posledních 500 metrů před cílem však nasadili tempo, na které nikdo ze soupeřů nedokázal zareagovat, a tak si dojeli po první místo. Za nimi se ještě odehrál souboj ostatních lodí, ze kterého vzešli neúspěšně lodě Sovětského svazu a Německého výběru, které byly před závody stavěné do role favoritů. Na základě průběhu závodů skončila na prvním místě loď z Československa s časem 6:17 minut, druhou příčku obsadili Francouzi v čase 6:19 minut, třetí Maďarsko 6:20 minut, čtvrtá Itálie 6:21 minut, pátý Sovětský svaz 6:21 minut a poslední šesté místo obsadilo Německo časem 6:23 minut. Díky tomuto úspěchu se stali Jan Jindra spolu se Stanislavem Luskem s Miroslavem Korandou podruhé v životě mistry Evropy.¹³³

Jelikož bylo tehdy bráno mistrovství Evropy jako dnešní mistrovství světa, kvalifikovala se tímto vítězstvím československá osmiveslice na XVI. letní olympijské hry do australského Melbourne. Turnaj v Austrálii byl až v listopadu, a tak se na hry posádka potřebovala kvalitně připravit. Těsně před odjezdem potřebovali stupňovat svoji přípravu, tak aby svoji nejlepší formu načasovali přesně na olympiádu. Problém jim ale dělalo počasí. Koncem září a v říjnu roku 1956 bylo totiž v Čechách příliš chladné počasí, proto odjeli na přípravu do tehdejší Jugoslávie. Tady se v lepších podmínkách připravovali na závody pod pěti kruhy v Melbourne. Přestože příprava byla podle slov Jana Jindry kvalitní a všichni dělali vše co bylo v jejich silách, výkony československé posádky na druhou medaili z olympijských her v Melbourne nestačily. Jejich cesta skončila v semifinále. Podle Jindry se na posádce projevil fakt, že na hry v tak vzdálené zemi letěli dohromady dlouhých šest dní, kde ke všemu ještě další týden po příletu čekali

¹³³ Osobní archiv Miloše Jindry.

na své vybavení včetně lodi. To vše prý mělo za následek, že posádka vypadla ze své těžce nabyté formy.¹³⁴

Zklamání z neúspěchu, zastínil daleko horší návrat domů, který trval nepředstavitelných dvacet jedna dní. Zpět do Československa se měli sportovní reprezentanti vrátit stejným způsobem, jakým se dopravili tam, přesněji francouzským letadlem Armagnac. Letadlo ale mělo pár hodin před plánovaným odletem poruchu. Organizátoři československé výpravy z řad komunistické strany se proto obávali, že by se někteří olympionici mohli rozutést po Melbourne a nevrátit se tak domů. Využili proto nabídky výpravy Sovětského svazu a nalodili se na jejich loď Gruzia, na které společně odjeli do Vladivostoku. Podmínky na lodi byly příšerné, a to především díky počasí, které se po cestě rychle změnilo z australských tropů na ruské mrazy. Sportovci na lodi strávili dokonce i Vánoce. Den před silvestrem dorazila loď do ruského Vladivostoku. Odtud výprava pokračovala transsibiřskou magistrálou přes celé Rusko do Moskvy, kde se členové československé výpravy oddělili a konečně nasedli do letadla směr pražské letiště Ruzyně.¹³⁵ Během této cesty na lodi dokonce dostal Jan Jindra písemnou upomínku za to, že si neholil tvář.¹³⁶

6.5 Olympijské hry v Římě 1960

Po nezdaru na olympijských hrách v australském Melbourne se Jan Jindra i nadále věnoval tvrdé přípravě a tréninku. Postupně se na palubě osmiveslice, pokaždé v lehce pozměněné sestavě, zúčastnil dalších tří mistrovství Evropy. Na prvním v roce 1957 v německém Duisburgu získala osmiveslice bronz ve složení J. Jindra, Žára, Švec, V. Jindra, Reiskup, Švéda, Věntus, Lusk a kormidelník Koranda. O rok později v polské Poznani čtvrté místo ve složení J. Jindra, Holčík, V. Jindra, Věntus, Pojezný, Švec, Švéda, Lusk a kormidelník Konečný. Poslední v řadě v roce 1959 mistrovství Evropy ve francouzském Maconu, v sestavě J. Jindra, Janoušek, V. Jindra, Švéda, Hoffman, Švec, Pavkovič, Věntus, Lusk, a u kormidla Koníček, kde získali stříbrnou medaili, když ve vyrovnaném boji nestačili na posádku z Německa.¹³⁷

¹³⁴ Osobní archiv Miloše Jindry.

¹³⁵ Získáno 22. února 2022, z: <https://www.olympijskytym.cz/>

¹³⁶ Osobní archiv Miloše Jindry.

¹³⁷ Získáno 22. února 2022, z: <http://veslovani.jiskratrebon.cz/historie>

Výkonem na mistrovství Evropy ve Francii si československá osmiveslice zajistila účast na dalších olympijských hrách. V roce 1960 se olympijské hry konaly v Římě a zároveň to byly třetí olympijské závody v řadě pro Jana Jindru. Podle jeho slov už před odjezdem na hry věděl, že je to jeho poslední pokus na další medailový úspěch a zároveň šance přidat tak do sbírky druhou olympijskou medaili vedle té z Helsinek z roku 1952. Rozhodl se totiž po olympijském turnaji ukončit svou aktivní veslařskou kariéru. S vědomím tohoto rozhodnutí vynaložil během příprav takové úsilí jako nikdy předtím a byl ochoten tíženému úspěchu obětovat vše. Společně se zbytkem týmu také tvrdě trénoval, když se na předolympijském soustředění sešli na Slapské přehradě. Posádka osmiveslice byla pro olympijské hry vybrána z toho nejlepšího z posledních třech mistrovství Evropy, jmenovitě to byli Bohumil Janoušek, Jan Švéda, Jiří Lundák, Václav Pavkovič, Jan Jindra, Luděk Pojezný, Josef Věntus, Stanislav Lusk a kormidelník Miroslav Koníček. Tito všichni se společně připravovali pod vedením trenéra Antonína Mžourka. V této sestavě odjela osmiveslice na konci srpna roku 1960 i do Říma. Československá posádka se na dráze, která byla vybudována na jezeře Lago Albano, postupně dostala až do finálové jízdy. Zde na ně čekala posádka z Francie, Kanady, Spojených států amerických, Itálie, Polska a Německa. Jednalo se o stejnou posádku z Německa, která je o rok dříve připravila na mistrovství Evropy v Maconu o zlatou medaili.¹³⁸ Stejně jako před rokem, ani v olympijském finále, nenašla německá posádka přemožitele a dojela si pro zlato v čase 5:57 minut, druhá dojela Kanada s časem 6:01 minut, třetí Československo čas 6:04, čtvrtá Francie čas 6:06 minut, pátá Itálie čas 6:12 a poslední místo obsadilo Polsko, které nemohlo odstartovat.¹³⁹ Československá osmiveslice si tak zajela pro bronzovou olympijskou medaili, díky které Jan Jindra spolu se Stanislavem Luskem podruhé v životě vystoupali na olympijské stupně vítězů. Dařilo se i ostatním veslařům především Václavovi Kozákovi a Pavlu Schmidtovi, kteří si ve dvojskifu zajeli pro zlatou medaili.¹⁴⁰ Přestože tentokrát byla medaile bronzová měla pro Jana Jindru, jak sám řekl, větší hodnotu, než ta zlatá z Helsinek: „*Poznal jsem, že to, co děláš ve dvaceti celkem lehce a snadno, o osm let později musíš setsakramentsky těžce vydřít*“. Olympiáda v Římě

¹³⁸ Osobní archiv Miloše Jindry.

¹³⁹ Získáno 22. února 2022, z: <https://olympics.com/en/>

¹⁴⁰ Získáno 22. února 2022, z: https://www.olympijskytym.cz/sport/34?page=results#table_results

však pro něho byla výjimečná i po jiné stránce: „V Říme se mi z třech olympiád líbilo vůbec nejvíc díky krásné atmosféře.“¹⁴¹



Obrázek 8. Členové československé posádky s bronzovou medailí. Zdroj osobní archiv Miloše Jindry.

6.6 Život po ukončení aktivní kariéry

Poté co se Jan Jindra vrátil s bronzovou medailí z olympijských her v Římě, opravdu ukončil svou aktivní kariéru, jak se rozhodl již před odjezdem na hry. U veslování však zůstal i nadále. Jako o zkušeného veslaře s mnohými úspěchy z nejvyšší veslařské úrovně, o něho byl zájem jako o trenéra. A tak spolu s dalšími úspěšnými veslaři a kamarády z Třeboně, mezi nimiž byl také například Jiří Havlis, předávali své poznatky a zkušenosti mladším generacím. Kromě postu trenéra později začal zastávat také funkcionářské role. Později, po zvolení v roce 1983, se stal předsedou Veslařského klubu Jiskra Třeboň. „...**Jak otce vnímali obyvatelé Třeboně?** Na to odpovím slovy našeho místostarosty. Pane Jindro, děkujeme za všechnu tu radost, kterou jste dělal svým vrstevníkům, našim rodičům, prarodičům i nám svými sportovními výkony. Děkujeme také za péči o mladé veslaře, o rozvoj oddílu veslování a za přispění ke slávě Třeboně a naší vlasti.“¹⁴²

O své svěřence a chod klubu se staral až do důchodu. Přestože byl Jan Jindra v důchodu a nezvládal se již naplno věnovat svým svěřencům, i tak nadále nepřestal navštěvovat rybník Svět a snažil se všemožně pomáhat, kde mohl. Jednu konkrétní práci v klubu měl však stále a tou byla stavba závodní dráhy. Tu stavěl spolu s Jiřím Havlisem

¹⁴¹ Osobní archiv Miloše Jindry.

¹⁴² Jindra, M., osobní rozhovor 10. dubna 2022.

každoročně k příležitosti regaty a dalších závodů na rybníku Svět. Stavba lan a bojí jim zabrala celé dva měsíce a začali ji stavět podle dráhy z jezera Lago Albano, na které získal Jan Jindra svůj olympijský bronz, a tak si ji v hlavě přivezl jako předlohu pro tu jejich třeboňskou trať. Stavba bojí byla práce, kterou nikdo jiný podle Jindry moc dělat nechtěl, museli totiž stavět dlouhé hodiny a často i za špatného počasí. Právě to se Jindrovi jednoho roku stalo osudným. Jako obvykle na své lodi pokládal spolu s ostatními bóje na hladinu rybníka, přičemž silně přšelo. Jindrovi to tak způsobilo silný zápal plic, s kterým se potýkal delší dobu. Přesto se vyléčil a nemoc nezanechala na jeho pevném zdraví žádné dlouhodobější následky.

Kromě veslování i nadále pracoval ve strojárnách na údržbu státních lesů, do kterých nastoupil po ukončení povinné vojenské služby a po odchodu z ÚDA Praha. Nejdřív nastoupil jako dělník, ale postupně se vypracoval na plánovače, následně na mistra a později až na vedoucího výroby. V tomto podniku strávil celý svůj pracovní život, když zde pracoval přes třicet let a následně odtud odešel do zaslouženého důchodu. Ze strojárny neodešel ani po revoluci v roce 1989, která stejně jako řadu dalších státních podniků ohrozila na existenci. Přestože i pro ně byla situace složitá, zvládli ji díky zakázkám z Rakouska, kde našly odbyt jejich lesnické traktory a jiné stroje.

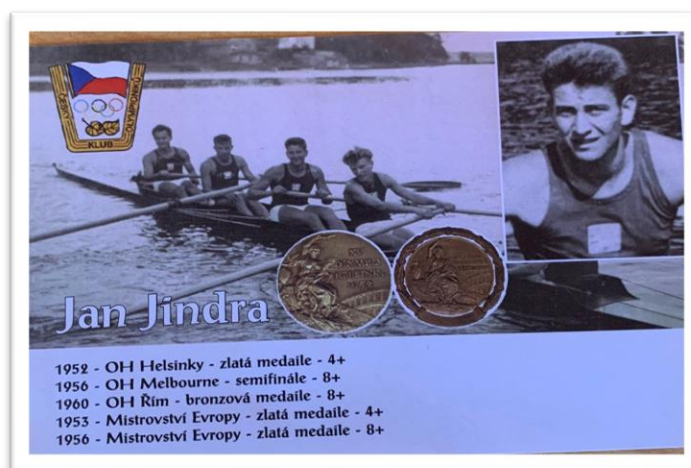
Kromě veslování a práce se věnoval samozřejmě také své rodině – své ženě Miluši a jejich dvěma dětem. Ani dcera, ani syn se však nedali po slavných stopách svého otce a veslování nepropadli. Přesto i oni našli zálibu ve sportu, syn Miloš vystudoval pedagogickou fakultu a dal se dráhu pedagoga. Kromě jiných předmětů se věnuje především tělesné výchově a dodnes vyučuje na třeboňské obchodní akademii. Dcera pracovala v hotelu Gomel v Českých Budějovicích. Kromě dětí se dočkal Jan Jindra také čtyř vnoučat, která se rovněž věnují sportu. Například vnučka Martina se díky svým výkonům kvalifikovala do juniorské reprezentace v korfbalu a vnuk Jakub startoval v krajské tenisové soutěži.¹⁴³ „**....Jaký vztah jste měl s Vaším otcem? Vedl Vás k veslování nebo jiným sportům?** *Já i sestra jsme měli v otci vzor pro svou sportovní kariéru i pracovní zaměření. Já jsem vystudoval Fakultu tělesné výchovy a sportu, celý život jsem věnoval práci s mládeží jako učitel tělesné výchovy a trenér netradičního*

¹⁴³ Osobní archiv Miloše Jindry.

sportu korfbalu. Dále mými hlavními zájmy byly sportovní aktivity, jako cyklistika, turistika nebo vodní turistika. Sestra se od mládí věnovala aktivně volejbalu a tenisu, ve kterém se pohybuje i dnes na pozici funkcionářky v Českých Budějovicích. Co se týče veslování, pamatuji si, že od začátku říkal, jaká je veslování ohromná dřina a abych ho nedělal. Přesto jsem s kamarády z ulice začal veslovat. Proti byla i matka, která se snažila mou veslařskou kariéru tlumit. Definitivně ji zastavil lékař, který mi veslování zakázal kvůli zdravotním problémům se zády.“¹⁴⁴

I ve vysokém věku se Jan Jindra nadále účastnil veslařských závodů, alespoň v roli diváka. Poslední závody na rybníku Svět navštívil 20. srpna roku 2021, v rámci závodu Olmypic Hopes Regatta 2021, kde byl zároveň čestným hostem. O měsíc později však podlehl svému vysokému věku a v úctyhodných 89 letech, jako poslední ze slavné čtyřky, 20. září 2021 zemřel.¹⁴⁵

Jan Jindra se během své bohaté kariéry, neodmyslitelně zapsal nejen do veslařských, ale i obecně sportovních dějin naší země. Ať už na palubě čtyřveslice nebo později osmiveslice dokázal vyhrát nespočet závodů u nás, ale i ve světě. Mezi jeho největší úspěchy patří účast na třech olympijských hrách, z nich získal zlato v Helsinkách v roce 1952, osmifinále na OH v Melbourne 1956 a bronz v Římě roku 1960. Kromě toho se stal také dvakrát mistrem Evropy, poprvé v roce 1953 s posádkou čtyřveslice a o tři roky později jako člen osmiveslice.¹⁴⁶



Obrázek 9. Souhrn největších úspěchů Jana Jindry. Osobní archiv Miloše Jindry.

¹⁴⁴ Jindra, M., osobní rozhovor 10. dubna 2022.

¹⁴⁵ Získáno 22. února 2022, z: <https://www.veslo.cz/odesel-trebonsky-veslar-a-dlouholety-predseda-klubu-jan-jindra>

¹⁴⁶ Osobní archiv Miloše Jindry.

7 Závěr

V předkládané diplomové práci jsme se snažili naplnit stanovené cíle a úkoly, jimiž byly stručný nástin historie veslování ve světě, stručný nástin historie veslování v českých zemích a Československu a stručný nástin historie veslování v jižních Čechách. Hlavním cílem práce poté bylo zpracovat co možná nejdetailnější biografii československého veslaře Jana Jindry, jež je jedním z nejúspěšnějších veslařů v naší historii.

Počátky veslování, co by sportovního vyžití, sahají až do starověkého Egypta, kde se faraon Amenhotep II. veslování údajně usilovně věnoval. Závody na veslicích se objevily také v antickém Řecku, kde bylo veslování na válečných triérách součástí Panathénských her. Později se měření sil za pomoci lodí poháněných vesly objevilo i v italských Benátkách, kde se během středověku pořádaly závody při festivalech.

Skutečnou kolébkou veslování se však stala daleko později Anglie, kde jsou první zmínky spojené s tímto sportem datovány do 13. století. V té době vše začalo vzájemným zápolením lodních přepravečů přes řeku Temži. To později, v 16. století, přerostlo v improvizované závody. Přesto opravdové profesionální veslování započalo až v 18. století. Za jeho zakladatele je považován Thomas Dogget, který založil veslařské závody Doggetts Coat and Bandge. Následovala éra rozkvětu britského veslování, a to díky univerzitnímu zájmu, kdy se veslování stalo sportem číslo jedna anglických univerzit v Oxfordu a Cambridge. Jejich soupeření dodalo veslování prestiž a potřebné prostředky k rozvoji tehdy nového sportu.

Z Anglie se veslování dostalo do Spojených států amerických, kde se první závody konaly v polovině 18. století. Zde mělo veslování stejný osud jako v Anglii, jelikož i tady se tento sport nejvíce ujal v univerzitním prostředí, s tím rozdílem, že hlavními soupeři byly univerzity Harvard a Yale.

Další zemí, ve které se veslování dostalo oblibě, bylo Německo. I zde položili základ tohoto sportu Angličané. Centrem Německého veslování se stalo v 19. století přístavní město Hamburk. Odtud se veslování rozšířilo takřka do celé země, ale i za její hranice do dalších států pevninské Evropy.

Jedním z těchto států byly také české země. K nám přivezli veslařský sport rovněž Angličané, kteří zde založili první veslařský klub English Rowing Club. Přesto obrovský vliv na jeho vývoj měli také němečtí zástupci. První závody u nás se uskutečnily v polovině 19. století, na počest příjezdu první parní lokomotivy do Prahy. Následně se začalo veslování uchytávat a rozšiřovat, a to vše díky novým a novým zájemcům o tento sport. Ti postupně začali získávat lodě a další potřebnou techniku a zároveň zakládat nové kluby. První snaha založit český veslařský klub neskončila úspěšně, a tak byli čeští veslaři nuceni vstoupit do německých spolků. Prvním takovým spolkem byl klub Regata. Přesto se čeští veslaři nevzdali, a poté, co část z nich z německého klubu vystoupila, založili v roce 1875 vlastní, ryze český veslařský a bruslařský klub pražský. Následovalo založení jednotlivých posádek např. Orlice, Triton, Blesk a další, které spadaly pod tento klub. I když středobodem našeho veslování byla od jeho počátků logicky Praha, zájem o veslování se stupňoval i v dalších městech. Těmi nejvýznamnějšími byly Dolní Beřkovice, kde klub vznikl dokonce o rok dříve než ten pražský, dále pak například Roudnice nad Labem nebo Hodonín.

Stěžejní postavou počátků veslování u nás se stal Josef Rössler-Ořovský, který díky cestování za studiem a prací získával nové poznatky o veslování z takřka celé Evropy, které po návratu uplatňoval i v Čechách. Kromě vlastního veslařského klubu se mu podařilo založit také Jarní skulerské závody, které se později staly základem pražských Primátorek. Právě pražské Primátorky zapříčinily rozkvět českého veslování. Díky nim se mohli čeští veslaři poměřovat mezi sebou, ale především také s dalšími evropskými velmocemi v oblasti veslování. Tyto závody jsou dodnes hlavní veslařskou událostí v naší zemi.

Veslování se postupem času dostalo i na jih Čech, kde důležitou roli hrály dobré přírodní podmínky v podobě četného výskytu velkých vodních ploch. Mezi tyto plochy patří také rybník Vajgar ležící v centru Jindřichova Hradce. Zde vznikl na konci 19. století veslařský klub, který postupně vzešel z bruslařského spolku, jež byl nejstarším českým sportovním klubem u nás. Právě veslařská část tohoto klubu později převzala hlavní činnost spolku. Postupem času klub začal získávat potřebné veslařské vybavení, ale i členy, což vedlo k ziskům prvních veslařských úspěchů.

Podobně tomu bylo také v dalším jihočeském městě, a sice v Táboře, který rovněž ve svém centru disponuje rybníkem Jordán. Právě na něm byl založen další jihočeský veslařský klub nesoucí jméno po tomto rybníku. Základy táborského veslování sahají do přelomu 18. a 19. století, kdy základní kámen klubu položili bývalí veslaři František Novák pocházející z Prahy a Jaroslav Polívka z Roudnice nad Labem. Právě oni dva spolu s dalšími nadšenci do veslování postupně vybudovali tento klub od základu. Postupem času, stejně jako veslaři z Jindřichova Hradce, i oni dokázali do klubu získat potřebný materiál a členy. To následně vedlo k tomu, že se klub díky svým zástupcům dostal mezi ty nejlepší u nás.

Dalším, avšak nejúspěšnějším klubem na jihu Čech, se stal třeboňský veslařský klub Jiskra, který vznikl při rybníce Svět. I tento klub vznikl z jiného sportu. Byla to cyklistika, díky které později v roce 1932 vznikl třeboňský veslařský spolek. I tento klub měl velice podobný vývoj jako dva předchozí. Z počátku se členové klubu snažili získat potřebné vybavení a přilákat nové zájemce o tento sport. Posléze získali několik opravdu cenných titulů. Mezi ty největší patří několik titulů mistrů Evropy. Avšak tím nejdůležitějším titulem je zlatá olympijská medaile z roku 1952, kterou vybojovala třeboňská čtyřveslice, doplněna o kormidelníka z Prahy. Tato medaile byla prvním a zároveň posledním olympijským zlatem pro české veslování.

Jedním z členů této slavné čtyřky byl i třeboňský rodák Jan Jindra. Veslařská kariéra a celý život Jana Jindry je spojen s třeboňským rybníkem Svět. Takřka celé dětství strávil nedaleko tohoto rybníka, a i jeho první veslařské kroky začaly na jeho hladině. První veslařským úspěchem Jindry byl titul mistra republiky, který získal roku 1951. Už o rok později se stal spolu se Stanislavem Luskem, Karlem Mejtou, Jiřím Havlisem a kormidelníkem Miroslavem Korandou na hrách v Helsinkách olympijským vítězem. Krátce po návratu z úspěšných olympijských her nastoupil na vojnu, kde se i nadále věnoval své sportovní kariéře. Následující rok přidal do své sbírky další cenný kov v podobě zlaté medaile z mistrovství Evropy. Poté jeho kariéra pokračovala jiným směrem, když přešel ze čtyřveslice s kormidelníkem na osmiveslici. S novou posádkou a na nové lodi se stal podruhé ve své kariéře, v roce 1956, mistrem Evropy. V tentýž rok byl také součástí posádky osmiveslice na svých již druhých olympijských hrách, kde byli vyřazeni v semifinále. Avšak tyto hry nebyly poslední, kterých se Jan Jindra během své

bohaté kariéry zúčastnil. V roce 1960 byl součástí týmu osmiveslice s kormidelníkem na jeho třetích a zároveň posledních olympijských hrách. Na těchto hrách konaných v Římě se podařilo Jindrovi spolu s posádkou získat jeho druhou olympijskou medaili, tentokrát bronzovou.

V pořadí třetí olympijské hry byly pro Jana Jindru posledním závodem jeho veleúspěšné veslařské kariéry. Po jejím ukončení se věnoval převážně své práci a především rodině, s kterou i nadále žil v jihočeské Třeboni. Na veslování nezanevřel, jelikož se i nadále angažoval v roli trenéra a později i předsedy klubu Jiskra. Stejně tak, jak byl s rybníkem spjat celý život, nebylo tomu jinak ani v důchodu, kdy mu i nadále věnoval svůj čas a péči, když stavěl spolu ostatními vysloužilými veslaři trať na jeho hladině. V treboňském veslařském klubu se Jan Jindra aktivně angažoval až do 20. září roku 2021, kdy v úctyhodných osmadvaceti letech zemřel.

Bylo nám nesmírnou ctí prostřednictvím této diplomové práce vypracovat biografii jedno z nejúspěšnějších veslařů naší historie. To vše díky pomoci a poskytnutým informacím od syna Jana Jindry pana Miloše Jindry, bez nichž by nebylo možné vytvořit tuto práci. Čest jeho památce.

8 Prameny a literatura

Archivní fondy a sbírky

Osobní archiv Miloše Jindry.

Periodika

Jihočeský Obzor, květen 1932.

Tištěné prameny

100 let tělovýchovy v Třeboni. (1984). Třeboň: TJ Jiskra Třeboň

Literatura

Bosák, E. et al. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I.* Praha: Olympia.

Český olympijský výbor. (2012). *Zlaté medaile.* Praha: Olympia.

Frowde, H. (1900). *Oxford rowing.* Oxford: Oxford.

Gaza, B. (1914). *Der Rudersport.* Lipsko: Grethlein.

Hladký, M., & Štorkán, K. (1955). *Druhá zlatá.* Praha: Mladá fronta.

Mallory, R. (2011). *The Sport of Rowing.* Henley on Thames: River and Rowing Museum.

Míka, Z. (2011). *Zmizelá Praha. Sporty a sportoviště.* Praha: Paseka.

Muk, J. (1964). *90 Let veslařského a bruslařského sportu v Jindřichově Hradci 1874–1964.* Jindřichův Hradec: TJ Slovan.

Štumbauer, J. (2018). *Příspěvek k historii veslování v jižních Čechách od jeho počátků do roku 1945.* *Studia Kinanthropologica*, 19(2), 107–121.

Šupich, Z. (1986). *Zátopek a ti druzí.* Praha: Olympia.

Tichá, P., Havel, P., Koláček, B., Rozmuš, J., Salzman, A., & Novák, M. (1990). *Historie tělovýchovy a sportu na Táborsku.* Tábor: Jihočeské tiskárny.

Kvalifikační práce

Hrubeš, J. (2010). *Technologický vývoj veslování od 19. do 21. století.* (Bakalářská práce). Praha: PdF UK.

Kolišová, K. (2009). *Historie a některé sociální aspekty klubového veslování v ČR* (Diplomová práce, Brno, FSPs MUNI).

Narativní prameny

Miloš Jindra, syn Jana Jindry.

Elektronické a internetové zdroje

<https://www.pametnaroda.cz/cs/jindra-janF20190920-0>

<https://www.primatorky.cz/historie>

<https://heartheboatsing.com/2018/03/02/the-ancient-egyptian-rowing-stroke-propelling-the-boats-of-gods-and-men/>

<https://watermenscompany.com/doggetts-coat-and-badge/history/>

<http://www.watermenshall.org/events1.html>

<https://www.univboatclub.com/history>

<https://www.theboatrace.org/results>

<https://olympics.com/en/>

<https://der-club.de/en/history-legacy>

<https://worldrowing.com/2014/05/16/rowing-germany>

<https://worldrowing.com/>

<https://www.vkjordan.cz/historie-klubu/>

<http://veslovani.jiskratrebon.cz/historie>
<http://www.csla.cz/armada/sport/duklapraha.htm>

Použité zkratky

ATK – Armádní tělovýchovný klub.
ČOS – Česká obec sokolská.
ČVK – Český veslařský klub.
OH – Olympijské hry.
ÚDA – Ústřední Dům Armády.
NDR – Německá demokratická republika.
VK – Veslařský Klub.
ÚJVZČ – Ústřední jednota veslařů z Čech.
ČAC – Český atletický club.
TJ – Tělovýchovná jednota.
VS – Veslařský svaz.
ČSR – Československá republika.
ČSSR – Československá socialistická republika.
SVK – Svaz veslařských klubů.
ME – Mistroství Evropy.
VBK – Veslařský bruslařský klub.
FISA – Fédération Internationale des Sociétés d'Aviron.
SSSR – Svaz sovětských socialistických republik.
RČS – Svaz veslařů.
VO – Veslařský oddíl.
VOSK – Veslařský oddíl sportovního klubu.
SK – Sportovní klub.

Seznam příloh

Obrázky

Obrázek 1. Třeboňská loděnice na rybníku Svět. Zdroj osobní archiv Miloše Jindry.	51
Obrázek 2. Portrét mladého Jana Jindry. Zdroj osobní archiv Miloše Jindry.	53
Obrázek 3. Medailový ceremoniál po finále v Helsinkách. Zdroj osobní archiv Miloš Jindra.....	60
Obrázek 4. Zlatá medaile Jana Jindry. Zdroj osobní archiv Miloše Jindry.	61
Obrázek 5. Zlatí olympionici během slavnostního průvodu na Strahově. Zleva Jan Zachara, Dana Zátopková, Jan Jindra a Emil Zátopek. Zdroj osobní archiv Miloše Jindry.	61
Obrázek 6. Uvítání zlaté čtyřky v Třeboni. Zdroj osobní archiv Miloše Jindry.....	62
Obrázek 7. Československá čtyřka po vítězném finále v Kodani. Zdroj osobní sbírka Miloše Jindry.....	65
Obrázek 8. Členové československé posádky s bronzovou medailí. Zdroj osobní archiv Miloše Jindry.	70
Obrázek 9. Souhrn největších úspěchů Jana Jindry. Osobní archiv Miloše Jindry.....	72