

Historie vzniku Českého vodního motorismu

Obě světové války měly veliký vliv na rozvoj vodního motorismu v České republice. Po 1. světové válce radost z přežití válečných útrap vedla k rekreaci přežitých bojovníků v přírodě. Tady šlo o povodí Vltavy a Sázavy provozováním trampování. K tomu i bytová krize vedla k užití hausbótů k bydlení, kterým z bezpečnostních důvodů zamrzání řeky, velké vody přidělovala Státní plavební správa, kotviště v Podolském přístavu.

Užívání hausbótů k bydlení i k rekreaci se stalo oblíbeným sportem, neboť s hausbóty (koníčkováním) taženými lanem po potahových stezkách se počalo jezdit až do Štěchovic na Dvacátou míli.. Pro jejich malý ponor cca 20 cm, který umožnil i plavbu přes peřeje a v úžinách řeky v okolí Modřan, Vraného, Davle a Štěchovic. Tak se jezdilo na trampské srazy na Dvacáté míle. Proti proudu se jelo buď na plachty pokud to vítr dovolil, nebo koníčkováním po potahových stezkách. Návrat byl samospádem po proudu až do přístavu, kde závěrem přišla ke slovu i vesla na veslování.

Jeden z prvních obytných hausbótů kolem roku 1925 si pořídil Saša Rašilov. V tehdy existujícím Českém Yachtklubu, vedení klubu nemělo hausbóty v lásce a měli za členy zejména plachetnice a plachetní jachty a maximálně tolerovali dovezené motorové čluny ze zahraničí movitými členy klubu. Podobná situace byla i v ostatních veslařských oddílech. Protože Yachtklub když si Saša Rašilov pořídil hausbót k bydlení, odmítl jeho kotvení ve vodách Yachtklubu. Tak Saša Rašilov ukotvil svůj hausbót pod vodami Yachtklubu. Pokud se členové Yachtklubu nabažili plachtěním mezi železničním mostem a Modřanskou úžinou a pořídili si hausbót, nedostali povolení kotvit v Yachtklubu a tak kotvili v přístavu pod Yachtklubem a Sašou Rašilovem., kde bylo cca 50 m volného břehu. A případně s ním navazovali styk. Dál pak kotvily velké obytné hausbóty a byly velké plovoucí garáže pro lodě

Také můj otec JUDr. Alfred Popp, který byl v 1. světové válce vycvičen také u ženijního vojska si postavil s několika přáteli v roce 1925 též hausbót pojmenovaný „Orlík“, který zakotvil nedaleko Saši Rašilova, s kterým rovněž navázali přátelství.. Uživatelé okolních hausbótů, byli mladí a veselí (radovali se z přežití 1. světové války) a tak jejich společné schůzky a zejména humor Saši Rašilova byl pro ně neocenitelným zážitkem. Na konci 20. let začala auta pořízená počátkem 20. let stárnout a tak byly k dispozici ke koupi staré automobilové motory, které se hodily pro pohon tehdejších hausbótů s využitím vodních kol nebo vrtulí.. Tak nastal vznik a rozvoj vodního motorismu v hausbótech v Podolském přístavu

Taky se během dvacátých let 20-tého století sešlo v tomto koutu Podolského přístavu 15 lodí., což v posádkách představovalo více jak 30 mladých a veselých sportovců, nichž mnoho o sobotách vyplouvali na řeku, aby dál koníčkovali svoje lodě. Obyčejně jelo více lodí společně, aby si mohli v obtížných úžinách vzájemně pomáhat, kdy bylo třeba, aby byly lodě taženy více osobami.. Tato vzájemná sportovní činnost stmelovala jejich přátelství tak, až se rozhodli založit si vlastní klub, v zimě v roce 1929, V létě 1930 prodal člen Českého Yachtklubu Sašovi Rašilovi velký můstek od svého motorového člunu, který též někomu prodal, neboť tento můstek zabíral v Yachtklubu místo pro tři lodě a Sašovi se dobře hodil neboť si také pořídil velký hausbót. Můstek se skládal z několika dílů, dal se roztáhnout podle potřeby a tak před lodí vzniklo velké plato. Na něm se motoristé začali scházet a projednávat podrobnosti ohledně úmyslu založení vlastního klubu. Tak došlo k dohodě a vypracování stanov i názvu klubu „

Český klub výletních člunů, „ČKVČ“. K oficiálnímu schválení stanov došlo na podzim (v říjnu) 1930, kdy byla vykonána ustavující schůze všech zakládajících členů oddílu. Mezi členy bylo mnoho známých hudebníků i herců jako Julius Kalaš s lodí „Zvíkov“, k němuž chodili Kocourkovští učitelé a později se stala členkou klubu Hana Vítová a oddíl navštívil vícekrát Oldřich Nový. Po založení klubu nastala fáze jeho výstavby.

V roce 1934 byly uspořádány spolu s motoristy z Yachtklubu první závody motorových lodí v Praze a to mezi Vyšehradem a Švancerbergským ostrovem (dnešním Veslařským ostrovem) za velké účasti diváků. Závodilo se v několika skupinách a to otevřené motorové lodě (vesměs z Yachtklubu) pak lodě s kajutami a posléze naše motorové hausbóty. Těmito závody začala motoristická závodní činnost v Praze. V té době v Praze byly ještě další dva kluby vodního motorismu a to v Libeňském přístavu měl loděnici Antropius, který si postavil také motorový hausbót a zakotvil jej na Staré řece v zátocce za Libeňským ostrovem. Záhy k němu zakotvilo více dalších hausbótů a tak on byl zakladatel druhého klubu vodního motorismu s názvem Week-end-klub v Praze Libni. V Libni měl malou dílnu i elektřinou Ing. Jan Štěpán velký fanoušek vodního motorismu a tak založil třetí oddíl vodního motorismu. V roce 1934 začala výstavba Vranské vodní přehrady, kterou byla ukončena plavba vorů do Prahy a tím pozbyl významu Vorový přístav na Smíchově a začal se užívat i pro kotvení hausbótů. A o jeho využití se začali starat sportovci .

V době okupace byly zakázány schůze a také používání motorů k plavbě, takže život v klubech na oko ustal

Hlavní rozvoj vodního motorismu a klubu nastal po 2. světové válce . V roce 1945 byla ještě zakázána plavba motorových lodí i jízda soukromých vozidel, které se mohly provozovat jen na základě zvláštního povolení. Bylo tomu tak pro naprostý nedostatek pohonných hmot...

Povolení k plavbě bylo nám uděleno až 15.9. 1946

Pro uvolnění plavby byl zaveden dvojí druh benzínu bílý a červený. Bílý byl pro uvolněný provoz, červený pro podnikový provoz. Rozdíl byl v ceně, kde bílý byl 2x tak drahý jako červený..

Okupanti zanechali v Praze a vůbec v Polabí mnoho vojenských lodí na svém ústupu. Také v našich loděnicích a v německých výcvikových střediscích měli celou řadu různých typů lodí, některé byly úplně i s motory, jiné jen trupy. Také zanechali u nás hodně lodí pro výcvik ve veslování, ale stavěných jako kutry pro námořní plavbu. Celý tento majetek připadnul Fondu národní obnovy, který je rozprodával zájemcům. Kromě lodí zanechali okupanti také u nás řadu různých pomocných motorků pro čerpání vody, nebo i nabíjecími zařízeními pro nabíjení elektrických akumulátorů nebo svícení el. světlem a podobně. I tento majetek převzal zmíněný Fond národní obnovy do prodeje.

To byl vesměs materiál, který se hodil pro vodní motorismus a tak v krátké době se jak v našem přístavu, tak i jinde v Praze, v přístavu vorovém, nebo Libni objevila celá řada nových motorových lodí, které potřebovaly mít svá stálá kotviště. To bylo důvodem ke sdružování a vzniku nových oddílů vodního motorismu resp. tehdy ještě klubů, kterých vyrostlo během krátké doby několik

Kromě těchto lodí zatáhli okupanti do Čech po Labi a Vltavě tak zvané invazní čluny, jimiž do Anglie připravovali invasi svých vojsk. V Praze byly takové mohutné dlouhé přes 50 m, široké 10 m s boky vysokými 3 m, padací příďí, dvojitým dnem i boky rozdělenými na komůrky, vodotěsně s přepážkami. Dno bylo mohutně vyztuženo, aby i tanky mohla nést. V zadní části byly kabiny pro mužstvo, kapitána, kuchyňka a

asi spíše. Tato část byla překryta palubou. Okolo celé lodě byl asi 1 m široký pancéřovaný ochoz

Tyto lodě koupily Pražské lázně a to dvě, postavily na nich palubu a na té mnoho kabinek pro koupající a uvnitř byl byt pro správce člunu a plavčíky. Také jiné kluby získali od fondu nebo od lázní tyto lodě již zařízené a tyto si umístili v přístavu na Smíchově nebo Libni a dnes slouží jako klubovny a šatny členů. Tak si pořídil tuto loď jako plovárnu a půjčovnu loděk i pan Šumavský, po jehož smrti tento invazák koupil Český klub výletních člunů a paní Šumavskou současně zaměstnal jako správcovou klubu. Tento invazák slouží dodnes a jsme v jeho prostorách

Dne 22 září 1946 byla provedena velká plavba motorových lodí po Vltavě a to u příležitosti Olympijského dne.

13.11.1946 požádal Český klub výletních člunů spolu s dalšími v Praze o členství v Československé Jachetní asociaci a přijetí členství bylo potvrzeno 10.1.1947 a tím byl vlastně dán základ vzniku budoucího svazu vodního motorismu.

Po únoru 1948 vývoj vodního motorismu probíhal ve dvou směrech. V Čechách se vodní motoristé zapojili do Sjednocené tělovýchovy, kdežto na Moravě a Slovensku do Svazarmu. Český klub výletních člunů se stal oddílem TJ České loděnice, klub pod Jiráskovým mostem se zapojil do Slavoj, kam se zapojili i Český Yachtclub., kluby v Libni do Dynamo Libeň. V Roudnici se zapojili do Spartaku Roudnice v Českých Budějovicích se tamní klub zapojil do Motor České Budějovice a také vznikl nový oddíl Tatran-Voda v Praze 7.

Těchto letech byly konány četné konvojové plavby lodí u různých příležitostí jako k 1. květnu, Dni armády a na podzim k uctění památky utonulých k soše Vltavy, kam byl pokládán věnec.

Koncem roku 1950 jsme požádali referát jachetní sekce Státního výboru pro tělovýchovu a sport „SVTS“, o napojení vodního motorismu do sjednocené tělovýchovy. Naši žádosti bylo vyhověno s dnem 1.1.1951 byla zřízena komise vodního motorismu při jachetní sekci v SVTVS v Praze s jistou samostatností, tj. vlastním plánem činnosti i finančním plánem a rozpočtem. Vedoucím komise byl zvolen Josef Kovačík, který v jachetní sekci byl již delší dobu funkcionář za Slovenské vodní motoristy a znal místní poměry.

V roce 1950 byl založen oddíl Posista v Praze na Císařské louce který požádal o povolení uspořádat první poválečné závody rychlostních člunů. Dostali povolení a závody se konaly již 9. června 1951. Tehdy se ještě neznala mezinárodní pravidla a tak lodě byly rozděleny na malé otevřené čluny a pramičky s přívěsnými motory ve druhé skupině se zabudovanými motory a ve třetí skupině ostatní lodě většího typu (kajutové). Tyto závody pořádal oddíl Posista ještě další rok když skončil v pořádání závodů pokračovaly další pražské oddíly. Ve sportovní plavbě se konaly tak zvané dálkové plavby, hvězdicové a kvalifikační zčásti podle vzoru u plachtičů., kteří také měli dálkové plavby. Jinak se věnovala sportovní plavba rekreační činnosti. Průkopníci závodní rychlostní disciplíny bratři Millerové z Roudnice dále Jiří Gratz, který získal nový motor Johnson z Ameriky, Novotný, Laštovka, Šiller a Arnošt Sandler se svými nově vyrobenými kluzáky za pomoci Ing. Jana Štěpána a motory motocyklů JAWA upravené na vodní chlazení a připojení nohy s vrtulí, (nazývané MO-NO) s účastí Arnošta Sandlera a Jiřího Podštýnského zvedli zájem o vodní

motorismus úspěšným závoděním .Tak vznikaly nové oddíly v Čechách na Moravě a Slovensku

Tento úspěšný rozvoj , kdy stoupl počet oddílů na 13 a měl za následek,že SVTVS přiznala komisi vodního motorismu již úplnou samostatnost od 1.1.1953, takže přestala dřívější závislost a a napojení na jachetní sekci tím byl vodní motorismus uznán jako samostatný sport.Tak letos slavíme 55 let existence samostatného svazu vodního motorismu. Také byl vypracován samostatný rozpočet, plán činnosti limity pro výkonnostní třídy a lodě byly rozděleny podle mezinárodních norem a to do kategorií rychlých člunů dle a tříd dle obsahu motorů.

Dovršením organizačního vývoje, pro položení pevných základů nutných pro úspěšný rozvoj vodního motorismu jako sportu, bylo dosažení povolením a úspěšným provedením prvých Přeborů ČSR dne 28. srpna 1955. Toto povolení k uspořádání I. Přeboru ČSR vydobyli si vodní motoristé tím, že nejen úspěšně rozvíjeli svůj sport po celém území ČSR, kde bylo založeno více nových oddílů a tím byla rozšířena členská základna, ale hlavně, že se podíleli svým organizovaným a ukázněným krásným vystoupením na Vodáckém dnu I. Celostátní spartakiády dne 6.7.1955

**Tím byly vytvořeny podmínky úspěšného rozvoje našeho sportu do dnešních dnů
Děkuji Vám za Vaši pozornost**